

**Dringliche Motion Agglomerationskommission AKO (Jacqueline Gafner Wasem, FDP/Ursula Marti, SP): Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktgasse**

Mit aktuell 52 Kursen pro Stunde und Richtung ist die Berner Altstadt in der Spitalgasse / Marktgasse heute einer enormen Belastung durch den öffentlichen Verkehr ausgesetzt. Diese Belastung wird in naher Zukunft mit der geplanten Linienführung der Tramlinie 10 (Ostermundigen-Köniz) vorläufig einen neuen Höhepunkt finden.

Obwohl die Stadt Bern stark an der Finanzierung des Trams Ostermundigen-Köniz beteiligt ist, hat sie bis heute keine finanziellen Zusicherungen für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der historischen Altstadt erhalten. Dies, obwohl die Stadtbevölkerung mit dem Grossprojekt empfindliche Einbussen durch eine teilweise Verschlechterung des öV-Angebots in Kauf nehmen muss. Entsprechend zeigt sich die Kommission besorgt über die Entwicklung und Zunahme der Belastung des öffentlichen Verkehrs in den Hauptachsen der Berner Altstadt und wehrt sich dagegen, dass die Stadtbevölkerung den Preis für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration mit einer Einbusse der eigenen Lebensqualität bezahlen muss. Der Kommission ist es ein dringendes Anliegen, dass die vom öffentlichen Verkehr stark belastete Berner Altstadt aufgewertet wird.

Aufgrund dieser Sachlage hat sich die Agglomerationskommission entschieden, den vorliegenden Vorstoss einzureichen.

Der Gemeinderat wird aufgefordert,

1. die Mitwirkung und die finanzielle Beteiligung der Stadt Bern am Tram Region Bern an die Bedingung zu knüpfen, dass der Kanton eine zweite Tramachse ausserhalb des Hauptgassenzuges der Berner Altstadt mitfinanziert.
2. eine Volksabstimmung über das Tram Region Bern in der Stadt Bern erst dann vorzusehen, wenn von den zuständigen kantonalen Stellen verbindliche Zusagen für die Finanzierung einer entsprechenden Entlastungsachse vorliegen.

Soweit der Gegenstand der Motion im Bereich der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt, kommt der Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

*Begründung der Dringlichkeit:*

Die Planungen betreffend das Tram Region Bern sind in vollem Gange. Gleichzeitig wird vom Kanton verlangt, dass bis Ende Jahr klar ist, ob und wo eine zweite Tramachse gebaut werden kann. Um die Stadt Bern bezüglich der Finanzierung einer zweiten Tramachse gut zu positionieren, muss der Gemeinderat unverzüglich handeln.

Bern, 17. März 2011

*Dringliche Motion Agglomerationskommission AKO (Jacqueline Gafner, FDP/Ursula Marti, SP), Martin Mäder, Thomas Weil, Manfred Blaser, Patrizia Mordini, Peter Künzler, Peter Ammann*

*Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.*

## Antwort des Gemeinderats

Das Anliegen betrifft einen Bereich, der in gemeinderätlicher Zuständigkeit liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu.

Tram Region Bern (TRB) ist ein zentrales Element des 2009 beim Bund eingereichten Agglomerationsprogramms Region Bern. Es ist vom Bundesrat auf die sogenannte „A-Liste“ für Agglomerationsprojekte mit oberster Priorität gesetzt worden. Die eidgenössischen Räte haben dafür im September 2010 in zweiter Lesung 120 Mio. Franken gesprochen.

Das Projekt basiert auf dem regionalen Tramkonzept von 2003 und den beiden 2008 vorgestellten Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) Ostermundigen (Ast Ostermundigen-Bern) und Bern (Ast Bern-Köniz sowie Verlängerung der Linie 9 bis Kleinwabern). Es wird unter der Federführung des Kantons von den Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen sowie von BERNMOBIL und der Regionalkonferenz getragen.

Hinsichtlich der Belastung der Innenstadt geht das Projekt gestützt auf das regionale Tramkonzept davon aus, dass mit der Einführung des Trambetriebs auf der Linie 10 die Linie 12 von der Markt- und Spitalgasse in die südlichen Seitengassen (heutige Führung der Linie 10) verlagert werden kann. Damit kann die öV-Belastung in den Hauptgassen im Vergleich zum heutigen Zustand um 4 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung reduziert werden.

Anlässlich der Beratung des Projektierungskredits für das Vorprojekt TRB ergänzte der Stadtrat mit SRB 448 vom 13. August 2009 den Projektierungsauftrag wie folgt: „Im Vorprojekt sind Varianten für Linienführungen für die bestehenden und geplanten Tram- und Buslinien, welche die Innenstadtachse (Markt- und Spitalgasse) vom ÖV entlasten, zu erarbeiten“ (Ziffer 1).

Dieser Auftrag wurde mit zwei Studien erfüllt, welche die öV-Belastung der Innenstadt und mögliche alternative Linienführungen untersuchten. Die Studien kamen zum Schluss, dass die Belastung der beiden Hauptgassen zwar hoch, aber vertretbar ist. Dies unter der Voraussetzung, dass die Linie 12 aus der Markt- und Spitalgasse in die südlichen Nebengassen verlegt wird. Dank der guten öV-Erschliessung sei die Innenstadt als Arbeits-, Detailhandels- und Freizeitstandort nach wie vor hoch attraktiv. Von den untersuchten alternativen Linienführungen erwies sich einzig die Variante Innenstadt-Süd mit zwei Halbachsen durch die Bundesgasse-Kochergasse (stadtabwärts) und die Amthausgasse-Schauplatzgasse (stadtaufwärts) als prüfungswürdige Option. Im Rahmen der Mitwirkung zu diesen Studien verlangte der Gemeinderat im Mai 2010 mindestens eine einspurige zusätzliche Tramachse für die Innenstadt.

Im Dezember 2010 beschloss die Behördendelegation TRB, es sei eine Zweckmässigkeitsbeurteilung „Zweite Tramachse“ durchzuführen. Die Federführung dieser Arbeiten liegt bei der Stadt. Die Ergebnisse sollen bis im Frühjahr 2012 vorliegen. Damit kann ein mögliches Projekt Mitte 2012 im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bern der zweiten Generation zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beim Bund eingereicht werden.

Der Projektorganisation TRB unter der Führung des Kantons ist es ein grosses Anliegen, dass mit dem Bau von TRB wie vorgesehen 2014 begonnen werden kann. Dies einerseits, weil die Linie 10 bereits heute an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt ist und eine Verbesserung der Situation des Gesamtverkehrs entlang dieser Linie dringend geboten ist. Andererseits ist die verzögerungsfreie Umsetzung des Projekts auch für die Beurteilung - und damit für die Mitfinanzierung - weiterer Agglomerationsprojekte aus der Region Bern durch den Bund von gros-

ser Bedeutung. Ein allfälliges Projekt zweite Tramachse wird auch zu diesen Projekten gehören.

Zu den Forderungen der Dringlichen Motion nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1:*

Die Entlastung der Innenstadt vom öV ist dem Gemeinderat ein grosses Anliegen, welches auch in seiner Strategie 2020 enthalten ist. In der Innenstadt soll ein sinnvolles Gleichgewicht zwischen einer sehr guten öV-Erschliessung und einer hohen Attraktivität für den Langsamverkehr geschaffen werden. Beim Kanton und bei den anderen Projektpartnern von TRB konnte seit dem Projektstart 2009 viel Verständnis für dieses Anliegen geweckt werden. Mit der Zustimmung zur ZMB, deren Kosten zu 80 % vom Kanton und zu 20 % von den drei beteiligten Gemeinden getragen werden, haben die Projektpartner ein klares Signal gesetzt, dass im Rahmen von TRB eine zweite Tramachse für die Innenstadt im Detail geprüft werden soll.

Gestützt auf die Ergebnisse der ZMB wird der Gemeinderat darauf hinwirken, dass der Kanton der Realisierung einer zweiten Tramachse zustimmt, und er sich gemeinsam mit dem Bund finanziell daran beteiligt.

*Zu Punkt 2:*

Nach Auffassung des Gemeinderats ist nicht die verbindliche Finanzierungszusage des Kantons für die Realisierung einer zweiten Tramachse entscheidend, sondern die Mitfinanzierung dieses Projekts im Rahmen des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation durch den Bund. Mit dem Kanton und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist abgesprochen, dass er das dazu nötige Gesuch beim Bund für eine realisierbare Bestvariante einreichen wird. Die Partner werden sich dadurch gegenüber dem Bund auch zur Mitfinanzierung gemäss den gesetzlichen Vorgaben verpflichten. Die zweite Generation der Agglomerationsprogramme muss Mitte 2012 beim Bund eingereicht werden, das Parlament soll gestützt auf den Antrag des Bundesrats im Laufe von 2014 darüber entscheiden.

Die Abstimmung für den städtischen Anteil am Projekt TRB ist 2014 vorgesehen. Gemäss der aktuellen Zeitplanung für die ZMB Zweite Tramachse sollen die Resultate im Frühjahr 2012 vorliegen und können somit noch in die zweite Generation des Agglomerationsprogramms einfließen.

Unter der Voraussetzung, dass im Rahmen der ZMB eine machbare Bestvariante gefunden werden kann, ist eine Zusicherung der Finanzierung für die zweite Tramachse von Bund und Kanton zum Zeitpunkt der Abstimmung möglich. Allerdings sind auf dem Weg dazu noch eine Reihe von sachlichen, finanziellen und politischen Hürden zu überwinden. Der Gemeinderat ist bereit, gestützt auf die Ergebnisse der ZMB auf eine verbindliche Zusicherung der Mitfinanzierung einer zweiten Tramachse durch Bund und Kanton hinzuwirken. Darüber hinausgehende Aussagen zum weiteren Vorgehen können jedoch zum heutigen Zeitpunkt nicht gemacht werden.

Zusammenfassend stellt sich der Gemeinderat hinter das Anliegen der Dringlichen Motion, eine zweite Tramachse zur Entlastung der Innenstadt vom öffentlichen Verkehr in enger Verknüpfung mit dem Projekt TRB zu realisieren und zu diesem Zweck insbesondere auf die Zustimmung des Kantons und die finanzielle Beteiligung von Bund und Kanton hinzuwirken. Er ist deshalb bereit, die Motion im Sinne einer Richtlinie entgegenzunehmen

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Eine zweite Tramachse ist in jedem Fall ein Infrastruktur-Grossprojekt. Im Rahmen der ZMB werden für alle untersuchten Varianten Richtkosten (+/-50 %) erhoben. Verlässliche Aussagen über den Kostenanteil der Stadt Bern und der anderen Projektpartner werden jedoch erst nach Vorliegen des Vorprojekts gemacht werden können.

**Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Dringliche Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 4. Mai 2011

Der Gemeinderat