

---

Vorstoss-Nr: 022-2013  
Vorstossart: **Interpellation**

Eingereicht am: 21.01.2013

Eingereicht von: Haas (Bern, FDP) (Sprecher/ -in)

Weitere Unterschriften: 1

Dringlichkeit: Ja 24.01.2013

Datum Beantwortung: 27.02.2013  
RRB-Nr: 276/2013  
Direktion: BVE

---

### **Gibt es ein Junktim zwischen dem Hauptprojekt Tram Region Bern und der zweiten Tramachse in der Berner Innenstadt?**

Zur Realisierung des Projekts Tram Region Bern (Schliern-Rüti) bedarf es weder verkehrstechnisch noch rechtlich einer zweiten Tramachse durch die Berner Innenstadt. Die Entlastung der Hauptgassen ist vorab eine politische Forderung, die auch auf eine andere Weise (zum Beispiel mittels neuen Linienführungen im Rahmen einer Gesamtoptimierung des städtischen ÖV-Netzes) erfüllt werden könnte.

Die heutige ÖV-Lösung stellt zwar eine gewisse Belastung für die Hauptgassen dar, gewährleistet jedoch eine hohe Erschliessungsqualität. Die Seitengassen stehen für andere Funktionen zur Verfügung (u. a. Anlieferung, Fussgänger- und Veloverkehr). Alle geprüften Varianten würden zudem eine deutliche Verschlechterung der Erschliessungsqualität bedeuten und hätten verschiedene Probleme zur Folge (z. B. Einspurstrecke, Aufhebung von Parkplätzen und Anlieferungsflächen, Behinderung des Tramverkehrs durch Anlieferung und Anlässe, Kapazitätsreduktionen des motorisierten Individualverkehrs usw.). Aus diesem Grund ist das Gewerbe der Berner Innenstadt (Vereinigungen BernCity und Gewerbeverband KMU Stadt Bern) klar gegen die im Rahmen einer ZMB auserkorene neue Tramführung durch das Bollwerk und die Speichergasse.

Sollte diese «Lösung» mit der Vorlage eines Trams Region Bern in irgendeiner Form verbunden werden, hätte dies eine grosse Opposition gegen die Gesamtvorlage zur Folge.

Der Regierungsratsrat wird daher um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Wie sind die beiden Projekte rechtlich verbunden?
2. Wie werden die beiden Projekte allenfalls rechtlich verbunden?
3. Könnte eine Unterstützung des Projekts Tram Region Bern automatisch auch eine Unterstützung einer zweiten Tramachse in der Berner Innenstadt bedeuten?
4. Ist die Finanzierung der geschätzten rund 110 Mio. Franken für die zweite Tramachse überhaupt sichergestellt?



## **Antwort des Regierungsrates**

Das Projekt Tram Region Bern und das Projekt für eine zweite Tramachse in der Berner Innenstadt werden planungsrechtlich und bezüglich Finanzierung von einander unabhängig vorangetrieben.

Das Projekt Tram Region Bern umfasst die Umstellung der Buslinie 10 von Ostermundigen Rüti nach Köniz Schliern sowie die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern. Die Projektierungsarbeiten sind weit fortgeschritten. Bis zu einer allfälligen Inbetriebnahme der zweiten Tramachse ist vorgesehen, dass die neue Tramlinie in der Innenstadt durch die Hauptgassen Markt- und Spitalgasse fährt. Zur Vermeidung einer zusätzlichen Belastung soll die Trolleybuslinie 12, anstelle der heutigen Buslinie 10, in die Seitengassen verlegt werden. Der Bundesrat hat im Herbst 2012 für das ganze Tramprojekt die Infrastrukturkonzession erteilt. Im weiteren Projektverlauf wird für alle baulichen Projektelemente das Plangenehmigungsverfahren zu durchlaufen sein. Gemäss aktuellem Projektfahrplan wird dies ab Sommer 2013 der Fall sein.

Im Rahmen politischer Vorstösse in den Gemeinden Bern und Ostermundigen wurde dem politischen Willen Ausdruck gegeben, Tram Region Bern mit einer zweiten Tramachse durch die Berner Innenstadt zu verbinden. So hat der Berner Stadtrat in einer Richtlinienmotion vom Mai 2011 verlangt, die Mitwirkung und finanzielle Beteiligung der Stadt Bern an Tram Region Bern sei an die Bedingung zu knüpfen, dass sich der Kanton und der Bund an der Finanzierung einer zweiten Tramachse beteilige und die Volksabstimmung über Tram Region Bern sei in der Stadt Bern erst nach Sicherung der Finanzierung der zweiten Tramachse durchzuführen. Der Berner Gemeinderat hat sich hinter das Anliegen der Motion gestellt.

Planerisch und bewilligungstechnisch ist das Projekt für die zweite Tramachse weit weniger fortgeschritten als Tram Region Bern. 2011/2012 wurde auf Basis von Vorarbeiten der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) unter Federführung der Stadt Bern eine Zweckmässigkeitsprüfung durchgeführt und eine Bestvariante festgelegt. Im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) der RKBM bzw. des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung der Region Bern wurde in der Folge diese Lösung beim Bund zur Mitfinanzierung als B-Projekt aus dem Infrastrukturfonds beantragt. Das würde einen Baubeginn zwischen 2019 und 2022 ermöglichen. Das RGSK wurde vom Kanton als teilregionaler Richtplan genehmigt. Das bedeutet, dass die beiden Projekte künftig in den nachgelagerten Richt- und Nutzungsplanungen zu berücksichtigen sind. Eine finanzielle Verpflichtung lässt sich dadurch allerdings nicht ableiten.

Ab 2014 ist vorgesehen, die Projektierungsarbeiten für die zweite Tramachse aufzunehmen. Die dazu notwendigen Mittel sind im Rahmen des Investitionsrahmenkredits 2014 bis 2017 eingestellt, der dem Grossen Rat in der Märzsession 2013 zum Entscheid unterbreitet wird. Die für die Realisierung notwendigen Mittel sollen dann im Investitionsrahmenkredit 2018 bis 2021 eingestellt werden.

Tram Region Bern kann ohne zweite Tramachse realisiert und betrieben werden. Wenn es ein Ziel ist, die Belastung der Innenstadthauptachse zu reduzieren und Redundanzen im Störfall zu schaffen, sollte die zweite Tramachse allerdings möglichst kurze Zeit nach Tram Region Bern in Betrieb genommen werden. Klar ist in diesem Zusammenhang auch, dass es ohne Tram Region Bern kaum eine zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt geben wird.

### **Zu den einzelnen Fragen:**

1. Die beiden Projekte sind rechtlich nicht verbunden.
2. Eine rechtliche Verbindung der beiden Projekte ist nicht vorgesehen. Es besteht einzig die Absicht von Kanton, RKBM und Stadt Bern, die Arbeiten gemäss oben beschriebenen Fahrplan voranzutreiben.

3. Nein.
4. Zum heutigen Zeitpunkt nicht. An der Finanzierung der zweiten Tramachse werden sich Bund, Kanton und die Stadt Bern zu beteiligen haben. Die genauen Kosten und der Kostenteiler sollen im Rahmen der ab 2014 vorgesehenen Projektierungsarbeiten ermittelt werden. Das Projekt ist beim Bund zur Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds angemeldet. Der kantonale Anteil an den Kosten der zweiten Tramachse soll dem Grossen Rat 2017 im Investitionsrahmenkredit 2018 – 2021 beantragt werden.

### **An den Grossen Rat**