

Medienmitteilung Tram Region Bern

Bern, 20. September 2011

Tram Region Bern soll Köniz, Bern und Ostermundigen in deren Entwicklung unterstützen

trb. Die geplante Tramlinie 10 von Köniz Schliern über den Bahnhof Bern bis nach Ostermundigen Rüti sowie die Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern sollen künftig in den drei Gemeinden ein qualitativ hochstehendes ÖV-Angebot bereitstellen. Bedeutung und Nutzen des Projekts für die drei Gemeinden und die Agglomeration Bern unterstrichen Alexander Tschäppät, Stadtpräsident von Bern, sowie die Gemeindepräsidenten von Ostermundigen und Köniz, Christian Zahler und Luc Mentha, anlässlich einer Medienorientierung am Dienstag (20. September 2011) in Bern. Die Gemeinderäte der drei Gemeinden beantragen ihren Parlamenten deshalb die Beteiligung am Projektierungskredit für das Bauprojekt, welches bis 2014 ausgearbeitet werden soll.

Im Einzugsbereich der Linie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen werden bis 2030 voraussichtlich rund 50'000 Einwohner und Einwohnerinnen leben, gut ein Viertel der Gesamtbevölkerung der drei Gemeinden. Im gleichen Perimeter werden ca. 85'000 Personen arbeiten, mehr als 40 Prozent aller Beschäftigten in Köniz, Bern und Ostermundigen. Tram Region Bern ist deshalb ein zentrales Element der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wie sie das Agglomerationsprogramm der Region Bern anstrebt. Ziel ist es, das Wachstum nach innen zu lenken (verdichten) und dabei diejenigen Gebiete weiter zu entwickeln, welche ausgezeichnet mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden können. So kann der Siedlungsdruck am Agglomerationsrand reduziert werden, und intakte Kulturlandschaften bzw. Naturräume bleiben erhalten. Das Siedlungswachstum in den Zentren mindert überdies die Pendlerströme und erlaubt es, diese umweltverträglich mit öffentlichem Verkehr (öV) oder Langsamverkehr abzuwickeln.

Worüber entscheiden die Parlamente?

Wie bereits in der Vorprojektphase übernimmt der Kanton den Hauptanteil am Bauprojektcredit, rund 17 Mio. Franken. Der Regierungsrat hat diesem Beitrag im vergangenen Juli zugestimmt. BERNMOBIL beteiligt sich mit 2 Mio. Franken. Die Gemeindeparlamente müssen über einen Beitrag von je 860'000 Franken befinden (dem Stadtberner Parlament wird zusätzlich ein Anteil von 285'000 Franken für Eigenleistungen beantragt). Die Gemeindeparlamente werden wie folgt entscheiden: Ostermundigen am 27. Oktober, Bern am 3. November und Köniz am 14. November.

Nutzen von TRB für die Gemeinden

Bei Tram Region Bern handelt es sich in jeder Hinsicht um ein grosses Projekt, welches für die Gemeinden hinsichtlich seiner Finanzierung eine grosse Herausforderung darstellt. Köniz rechnet nach heutigem Stand des Projekts mit einer Beteiligung von 18, Bern von 48 und Ostermundigen von 30 Mio. an den Totalkosten von rund 550 Mio. Franken. Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung hat ergeben, dass der Nutzen und die Bedeutung dieser Investition die Ausgaben klar rechtfertigen. Für alle drei Gemeinden bringt die neue Tramlinie markante Verbesserungen für den Gesamtverkehr (besseres Nebeneinander von öffentlichem Verkehr, motorisierten Individualverkehr und Langsamverkehr) und die städtebauliche Entwicklung (neue Anordnung von Plätzen, Verbesserung des Strassenbildes von Fassade zu Fassade etc.).

Ein erheblicher Teil der in der Kostenschätzung für Tram Region Bern enthaltenen Aufwendungen wird ohne das Tramprojekt auf die Gemeinden zukommen, so die Sanierungen der Werkleitungen (Gas, Wasser, Abwasser) und zum Teil der Strassen. Die Gemeinden rechnen für die kommenden Jahre mit Sanierungskosten von insgesamt knapp 60 Mio. Franken. Indem das Tramprojekt und die Sanierung der Infrastrukturen in einem Projekt zusammengelegt werden können, profitieren die Gemeinden in erheblichem Masse von Synergien.

Städtebauliche Highlights

Als wichtige städtebauliche Realisierungen sind zu nennen: Für Köniz und Kleinwabern die Forcierung der Siedlungsentwicklung nach innen und die Ausgestaltung des Liebefelds zu einem eigentlichen Zentrum, in Bern die längst erwünschte Sanierung des Eigerplatzes sowie die verkehrliche Optimierung der Umgebung des Viktoriaplatzes, in Ostermundigen der Ausbau der Unterführung zu einem leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkt und die damit verbundene Neugestaltung der Zufahrtsstrassen.

Wohnraum und Arbeitsplätze

Tram Region Bern ist eine grosse Chance für die Wohnraum- und Arbeitsplatzentwicklung in der Region. Zwischen dem Viktoriaplatz und der Gemeindegrenze zu Ostermundigen sollen bis 2030 Wohnraum für mehr als 1'500 Menschen und mehr als 2'500 Arbeitsplätze geschaffen werden. Ostermundigen rechnet mit rund 2'000 neuen Einwohnern in den kommenden 15 Jahren und einem Zuwachs an Arbeitsplätzen im Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof. Köniz will im Gebiet Liebefeld in den kommenden 20 Jahren rund 3'000 neue Arbeitsplätze und Wohnraum für 500 Personen schaffen. In Kleinwabern wird dank der Verlängerung der Linie 9 mit einer weiteren Einwohner- und Arbeitsplatzzunahme gerechnet.



**Medienkonferenz Tram Region Bern
vom 20. September 2011**

REFERAT VON ALEX TSCHÄPPÄT

Wohl gegen 200'000 Personen fahren täglich mit Bus, Tram und Bahn in die Stadt hinein. Tendenz steigend. Als ich vor zehn Jahren als neugewählter Gemeinderat die damalige Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau übernahm, transportierte Bernmobil 78 Mio. Fahrgäste. Heute sind es 93 Mio. Fahrgäste, 15 Mio. mehr.

Diese Zahl müssen Sie sich merken. Denn: 15 Mio. Fahrgäste werden auch auf der Linie 10 transportiert – und auch hier zeigt die Tendenz nach oben. Die Linie 10 befördert jedes Jahr mehr Menschen als alle Postautolinien im ganzen Kanton Bern zusammen. Damit hat sie eine kritische Grenze bereits überschritten und kann eigentlich mit Bussen nicht mehr fahrgastfreundlich betrieben werden. Das weiss jeder, der einmal morgens um 8 Uhr oder abends um 5 Uhr am Bahnhof in den „Zehner“ einsteigen will. Er ist jeweils hoffnungslos überfüllt. Dementsprechend leidet der Komfort. Darum braucht es auf dieser Linie ein neues Transportmittel mit mehr Kapazität.

Dies gilt umso mehr, als die Linie 10 mittel- und langfristig ein noch stärkeres Verkehrsaufkommen zu bewältigen haben wird. Die Stadt Bern hat sich nämlich zum Ziel gesetzt zu wachsen. Bis 2020 soll ihre Einwohnerzahl auf 140 000 Menschen steigen. Zu diesem Bevölkerungswachstum soll auch der Nordosten der Stadt im Einzugsgebiet der Linie 10 beitragen. Baumgarten, Schönberg und Galgenfeld sind Gebiete, in denen bereits neuer Wohnraum entsteht oder in den nächsten Jahren entstehen soll. Insgesamt sollen zwischen dem Viktoriaplatz und der Gemeindegrenze zu Ostermündigen bis 2030 Wohnraum für mehr als 1500 Menschen und mehr als 2500 Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Situation ist also ähnlich wie im Westen der Stadt, wo das Wachstum an Wohnraum und Arbeitsplätzen den Bau von Tram Bern West nötig machte.

Für einen Ausbau der Linie 10 spricht schliesslich auch, dass das Wachstum sowohl für die Menschen als auch für die Umwelt verträglich sein soll. Das Mehr an Verkehr darf nicht ein Mehr an Schadstoffen oder Lärm bedeuten. Im Gegenteil: Der Gemeinderat strebt eine Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr an. Auch um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir mehr Kapazität im öffentlichen Verkehr.

Anspruchsvolle Ziele lassen sich nicht umsonst erreichen. Tram Region Bern soll die Stadt 48 Mio. Franken kosten (ohne Mehrwertsteuer, plus/minus 20 Prozent). 28 Mio. Franken werden zu Lasten des allgemeinen Haushalts gehen. Damit werden Strassen und Plätze saniert sowie Wartehallen für den öV erstellt. 20 Mio. Franken sind für die Erneuerung der Stadtentwässerungsanlagen im Perimeter der Linie 10 vorgesehen. Auf den ersten Blick kostet Tram Region Bern die Stadt also eine grosse Summe Geld. Bei näherem Hinschauen zeigt sich allerdings auch, dass die Stadt für dieses Geld nicht nur ihre verkehrs- und umweltpolitische Strategie zu einem guten Stück umsetzen, sondern zusätzlichen Nutzen erzeugen kann:

Wieso brauchen wir das Tram Region Bern? Weil Stadt und Agglomerationsgemeinden wachsen. Es leben wieder mehr Leute in Bern, Köniz und Ostermundigen. Die Stadtfucht der 90er Jahre hat sich in ihr Gegenteil verkehrt. Die Leute wollen wieder in die urbanen Räume zurück. Dafür braucht es ein attraktives ÖV. Die Vorteile sind klar: kurze Wege, grosses Dienstleistungsangebot, vielfältige Kultur, Bildungsinstitutionen für alle. Dafür braucht es auch ein attraktives und zeitgemässes Angebot an öffentlichem Verkehr. Aber auch der Wirtschaftsstandort Bern gewinnt massiv an Bedeutung. Unternehmen siedeln sich in den drei grossen Gemeinden an. Und raumplanerisch sind alle Gemeinden daran, ihre Wohn- und Arbeitszonen auszuweiten. Die positive Wirkung des ÖV-Ausbau in Lausanne oder Zürich zeigt wie wichtig auch für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Ausbau ist. Der ÖV-Ausbau ist damit sowohl für den Wohn wie für den Wirtschaftsstandort in unserer Gegend von entscheidender Bedeutung.

Verbesserungen für den Gesamtverkehr. Die Buslinie 10 trägt heute gerade in den Spitzenstunden mit ihrem 3-Minutentakt in erheblichem Masse zur Verkehrsbelastung bei. Ein Tram bietet eine höhere Transportkapazität, auch wenn es nur alle 6 Minuten unterwegs sein wird. Mit einem Busbetrieb müsste für die gleiche Kapazität ein 2-Minutentakt gefahren werden, was zu einer erheblichen Zunahme der Staus an den ampelgesteuerten Kreuzungen mit ÖV-Bevorzugung führen würde. Dies kann bei einer Tramlinie vermieden werden. Dank ausgeklügelter Verkehrsführung werden sich Tram und übriger Strassenverkehr weniger behindern als heute. Auch für den Langsamverkehr wird das Tram Verbesserungen bringen. Dank übersichtlicher Gestaltung der Kreuzungen und Plätze sowie neuen Velostreifen finden sich Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer besser zurecht, womit auch die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Chance zur Stadterneuerung: Eine neue Tramlinie hat im Stadtgebiet unausweichlich Eingriffe in den Strassenraum zur Folge. Es müssen deshalb bei der Projektierung Kompromisse zwischen den verschiedenen Nutzungen und den gestalterischen Anliegen eingegangen werden. Im Rahmen des Tramprojekts können aber auch städtebauliche Mängel behoben werden.

Dies gilt besonders für den Eigerplatz, welcher erstmals entsprechend seiner Bedeutung als Mittelpunkt eines grossen Quartiers der Stadt Bern gestaltet wird. Hier wird Platz fürs Verweilen und Flanieren geschaffen und das Dach der Tramhaltestelle wird einen unverwechselbaren Blickfang

darstellen. Nicht verschweigen möchte ich, dass es beim Tramprojekt für die Stadt auch heikle Punkte gibt, die in der städtischen Politik sicher noch breit diskutiert werden müssen. Dazu gehört beispielsweise der Umgang mit den Alleen. Gerne hätten wir die Alleen an der Viktoriastrasse, Laubeggstrasse und Ostermundigenstrasse in ihrem heutigen Zustand erhalten. Sie sind als städtebauliches Element enorm wichtig. Es wird deshalb auch nach der Realisierung einer Tramlinie weiterhin Alleen entlang dieser Strassen geben. Das Vorprojekt hat aber klar gezeigt, dass wir die Bäume weitgehend neu pflanzen müssen. Der Platz im Untergrund der Strassen ist so knapp, dass wir die Werkleitungen und den Tram-Unterbau („Tramtrog“) nicht platzieren können, ohne die Wurzeln der bestehenden Bäume erheblich zu verletzen. Die Erfahrung zeigt leider, dass die meisten Bäume einen solchen Eingriff nicht überleben können. Ein weiterer kritischer Punkt für die Stadt ist die zweite Tramachse. Die Projektpartner in Tram Region Bern haben Verständnis gezeigt für das Anliegen der Stadt, die ÖV-Belastung in der Innenstadt zu senken. Die Behördendelegation hat deshalb der Durchführung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zugestimmt. Dafür ist der Gemeinderat dem Kanton und den Partnergemeinden dankbar.

Es wird nun untersucht, auf welcher Route eine zweite Tramachse realisiert werden könnte und ob die Möglichkeit besteht, je zwei richtungsgetrennte Halbachsen zu schaffen. Die Resultate sollten im nächsten Frühjahr vorliegen, so dass man bis Mitte 2012 noch ein Projekt beim Bund für die zweite Generation des Agglomerationsprogramms zur Mitfinanzierung eingeben könnte. Die Abklärungen der ZMB sollen aber das Projekt Tram Region Bern nicht verzögern. Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, die nächste Phase des Projektes Tram Region Bern auszulösen und dazu den Projektierungskredit um 1.15 Mio. Franken auf 1.8 Mio. Franken zu erhöhen. Dieser sogenannte „Kredit 2 (K2)“ wird für die Erarbeitung des Bauprojektes eingesetzt. Ich möchte aber schon jetzt klarstellen, dass die politische Akzeptanz in der Stadt stark davon abhängt, ob und wann diese zweite Tramachse durch die Innenstadt kommt. Als Stapi von Bern halte ich schon jetzt klar fest, dass die Realisierung des Projekts Tramregion Bern nicht zu Lasen der Buslinie Länggasse – Kleezentrum erfolgen darf. Hier muss klar eine bessere Lösung gefunden werden.

Voraussichtlich Mitte November bis Mitte Februar wird noch eine sogenannte „Anhörung“ stattfinden, bei der die Bevölkerung und die Organisationen ihre Anliegen eingeben können. Soweit möglich werden dann diese Anliegen im Rahmen der Detailprojektierung aufgenommen. Nach Abschluss des Bauprojektes wird voraussichtlich 2014 in allen drei Gemeinden die Abstimmung über den Baukredit stattfinden. Es sind also noch viele Etappen bis zum vorgesehenen Baustart 2014 zu bewältigen. Wenn wir gemeinsam mit der Region Bern bis 2020 tatsächlich die dringend benötigte zusätzliche Transportkapazität auf der Linie 10 zur Verfügung stellen wollen, dann haben wir noch viel Arbeit vor uns. Ich danke den Beteiligten in allen Gemeinden sowie den internen und den externen Fachleuten für ihre grosse Arbeit und der Bevölkerung für ihre Mitwirkung und Dialogbereitschaft.



TRAM REGION BERN

REFERAT CHRISTIAN ZAHLER, GEMEINDEPRÄSIDENT OSTERMUNDIGEN

Geschätzte Medienvertretende

Als „Ursprungsmitglied“ der Behördendelegation erlaube ich mir, das Projekt Tram Region kurz in seinen politischen Kontext zu stellen.

Gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland nehmen der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr bis 2030 um 24 bzw. 62 Prozent zu. Dieses Wachstum soll mit koordinierter Siedlungsplanung und einem erheblichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs bewältigt werden.

Tram Region Bern ist ein zentrales Element einer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wie sie das Agglomerationsprogramm der Region Bern anstrebt. Ziel ist dabei, das Wachstum nach innen zu lenken (verdichten) und dabei diejenigen Gebiete weiter zu entwickeln, welche mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden können. So kann der Siedlungsdruck am Agglomerationsrand reduziert werden, und intakte Kulturlandschaften bzw. Naturräume bleiben erhalten. Das Siedlungswachstum in den Zentren mindert überdies die Pendlerströme und erlaubt es, diese umweltverträglich mit öffentlichem Verkehr (öV) oder Langsamverkehr abzuwickeln.

Der für das Tram notwendige Strassenumbau bietet schliesslich die Chance für eine Stadterneuerung im Projektperimeter. Entlang der Linie 10 sollen städtebauliche und verkehrliche Mängel behoben sowie Strassenzüge und Plätze für die Bedürfnisse der heutigen und der kommenden Generationen umgestaltet und damit aufgewertet werden.

Was wurde bis heute gemacht?

Richtig gestartet haben wir im Sommer 2009. In Rekordzeit wurde das Vorprojekt auf die Beine gestellt, das an Gründlichkeit und fachlicher Präzision keine Wünsche offen lässt, oder wenn, dann nur im Detailbereich.

An allen Fronten wurde hart und zielgerichtet gearbeitet: Bei den Planern, aber auch bei den politischen Behörden, welche die Verantwortung für dieses Projekt tragen. In einem breiten partizipativen Prozess mit Bevölkerung, politischen Gremien, Organisationen und weiteren interessierten Kreisen wurde ein Vorprojekt erarbeitet, das bereits einen ausserordentlich hohen Standard erreicht hat.

Mit dem Abschluss des Vorprojektes wurden uns im Herbst 2010 erstmals auch konkrete Zahlen geliefert. Dabei haben die geschätzten Baukosten von 550 Mio. Franken (bei einer Genauigkeit von +/- 20 Prozent) bei uns in der Behördendelegation – aber auch in der Öffentlichkeit – etliche Fragen aufgeworfen. Haben wir mit zu grosser Kelle angerichtet? Können wir Beteiligten, also Kanton und Gemeinden, ein solches Projekt finanziell überhaupt stemmen? Müssen wir auf einige Elemente des Projektes verzichten?

Erlauben Sie mir hiezu eine kleine Klammerbemerkung: Wir müssen uns stets vor Augen halten, dass es bei diesen 550 Mio. nicht einzig um die Traminfrastruktur – also Schienen und

Fahrleitungen – geht; diese macht weniger als ein Viertel des Gesamtbetrages aus. Vielmehr werden auf rund 11 km in den drei Gemeinden Strassen und Werkleitungen saniert, neue und sicherere Strecken für den Langsamverkehr gebaut, Plätze neu gestaltet und Kunstbauten (wie der Rütitunnel) errichtet.

Wie gesagt, die vorher gestellten Fragen haben uns damals beschäftigt, und sie beschäftigen uns heute noch, weil es schliesslich unsere politische Aufgabe ist, mit den Steuergeldern des Kantons und der Gemeinden sorgsam umzugehen. Wir haben deshalb ein externes, bewährtes und vor allem kritisches Team unter der Leitung von ETH-Professor Ulrich Weidmann beauftragt, das Vorprojekt auf Herz und Nieren zu prüfen.

Sie kennen das Ergebnis des Gutachtens, das wir Ihnen am vergangenen 30. Mai vorgestellt haben. Ich will daher nicht mehr näher auf dieses Gutachten eingehen. Nur so viel: Die Behördendelegation ist heute vollumfänglich und einhellig überzeugt, auf dem richtigen Weg zu sein. Dies umso mehr, als eine Studie zur Wirtschaftlichkeit zeigt, dass der Nutzen aus volkswirtschaftlicher Sicht mehr als doppelt so hoch ist als die Kosten.

Damit können und wollen wir die zweite Phase des Projektes, die Bauprojektierung, in Angriff nehmen. Und in dieser Zeit, also von heute bis 2014, werden noch viele bauliche Detailpunkte, die auch im externen Gutachten aufgeführt sind, aufgenommen und vertieft.

In den letzten Monaten haben alle Gemeinden ihre Hausaufgaben erledigt und dabei ihre jeweiligen Gemeindeanteile intensiv geprüft und mit ihrem kurz- und mittelfristigen Finanzhaushalt abgewogen. Meine Kollegen Alexander Tschäppät und Luc Mentha werden Ihnen erläutern, zu welchen Schlüssen sie dabei für ihre Gemeinden kommen.

Bevor ich selber eine Analyse aus Sicht der Gemeinde Ostermundigen vornehme, möchte ich noch kurz darstellen, worum es bei den Krediten geht, die in den kommenden Wochen in den Gemeinden verabschiedet werden müssen. Für die Bauprojektphase, also für die Zeit bis 2014, werden rund 22 Mio. Franken benötigt. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat Anfang Juli rund 17 Mio. für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes genehmigt. BERN-MOBIL beteiligt sich an den Projektierungskosten mit 2 Mio. Nun geht es also noch darum, dass alle drei Gemeinden einen Anteil von je 860'000 Franken für diese Projektierungsphase sprechen. Die Gemeindeparlamente werden wie folgt entscheiden: Ostermundigen am 27. Oktober, Bern am 3. November, und Köniz am 14. November.

Sie fragen sich natürlich, was passiert, wenn in einem Gemeindeparlament der Projektierungskredit abgelehnt wird. Diese Frage haben wir uns schon gestellt, als 2009 die Gemeindeanteile zum Vorprojektierungskredit anstanden. Und die Antwort fällt im Falle eines Parlaments-Nein heute gleich aus: Sollte in einem Parlament der Projektierungskredit abgelehnt werden, dann wird die Behördendelegation am 15. November, also nach dem letzten Parlamentsentscheid in Köniz, die neue Ausgangslage beurteilen. Erst dann wird entschieden, ob und allenfalls in welcher Form das Projekt fortgesetzt wird.

Beurteilung aus Sicht Ostermundigen

Damit komme ich zur Beurteilung des Projektes aus Sicht meiner Gemeinde, Ostermundigen. Baulich-technisch kann ich Folgendes festhalten:

Für Ostermundigen bestätigt das Vorprojekt das grosse Potenzial für konzentrierte Sanierungen und Aufwertungen, welche sich durch den Umbau des Strassenraums ergeben. Zu nennen ist insbesondere die Neugestaltung der Umsteigesituation am Bahnhof Ostermundigen, die Neugestaltung des Dreiecks mit einem zusammenhängenden Aufenthaltsbereich bis auf

das Schulhausareal und die gesamtheitliche Erneuerung der Bernstrasse zu einem einheitlichen Zentrumsbereich. Zum eigentlichen „Bijou“ avanciert ist unterdessen der Rüti-Tunnel, der zwar nicht die günstigste, aber in allen übrigen Belangen (Umweltschutz, Gesamtverkehr, Integration ins Ortsbild) optimale Lösung bildet.

Das alles hat natürlich seinen Preis, dessen sind wir uns bewusst. Bei Abschluss des Vorprojekts war der Kostenteiler für die zwei Bauwerke Abschnitt Bahnhof Ostermundigen (Geschätzte Totalkosten: ca. 57 Mio. Franken) und Rütitunnel (Geschätzte Totalkosten: ca. 16 Mio. Franken) noch nicht bekannt. Seit Abschluss Vorprojekt konnte für die beiden Bauwerke ebenfalls ein Kostenteiler gefunden werden: Der Gemeinderat Ostermundigen ist bereit, für die beiden Bauwerke je einen zusätzlichen Beitrag in der Höhe von 1.5 Mio. zu bezahlen, allerdings unter der Voraussetzung, dass diese realisiert werden.

Mit den Beiträgen an die Kunstbauten ist aus heutiger Sicht ein Gemeindeanteil an die reinen Baukosten von rund 30 Mio. zu erwarten (exkl. MwSt, Preisstand 2010 und Kostengenauigkeit von +/- 20 Prozent und exkl. Vorleistungen aus Projektierungskosten). Davon sind je 15 Mio. gebühren- und steuerfinanziert. Vorbehalten bleiben Kosten für allfällige zusätzliche Drittprojekte, welche die Gemeinde parallel zum Tramprojekt auslösen kann unter Nutzung von Synergien.

Aufgrund des grossen Sanierungsbedarfs an den Gemeindevorhaben wird diese finanzielle Herausforderung, unabhängig vom Tramprojekt, bewältigt werden müssen, da die Sanierungen mit Blick auf Tram Region Bern in den letzten Jahren bewusst zurück gestellt worden sind. Im Rahmen des Tramprojekts werden die anstehenden Sanierungen sowie massive Aufwertungen zu einem für Ostermundigen vergleichsweise sehr attraktiven Preis realisiert werden (dank Synergien und Beteiligung von Kanton und Bund). Ein Sanierungs- und Aufwertungsprojekt im vergleichbaren Ausmass könnte die Gemeinde im Alleingang nicht bewältigen. Zum Vergleich: Alleine der Neubau der Unterführung kostet mehr als der gesamte provisorische Gemeindeanteil.

Für die Gemeinde ergibt sich somit insgesamt ein sehr gutes Kosten-Nutzen Verhältnis: Ein Grossteil der Kosten wird auch ohne Tram fällig für den anstehenden Strassen- und Werkleistungsunterhalt. Darüber hinaus erhält die Gemeinde mit dem Tramprojekt eine zukunfts-trächtige öV-Erschliessung, einen komplett neugebauten Strassenraum von Fassade zu Fassade sowie diverse gestalterische und verkehrliche Aufwertungen, so etwa eine einheitliches Zentrum, die Gestaltung des Dreiecks, eine neue Bahnhofunterführung oder zusätzliche Velostreifen.



Köniz, 13. September 2011 trt

Tram Region Bern: Medienkonferenz von 20. Sept. 2011
Referat von Gemeindepräsident Luc Mentha

(Es gilt das gesprochene Wort)

Einleitung

Der Grossraum Zürich macht es seit Jahren vor und ist - seien wir ehrlich - hinsichtlich Arbeitsplätzen und Wohnraum dynamischer als wir. Das liegt u.a. auch am starken Ausbau des ÖV, der dort seit Jahren mit grossem Aufwand betrieben wird. Mit Tram Region Bern (TRB) bietet sich uns die einmalige Chance, den öffentlichen Verkehr zu fördern und damit den Wirtschaftsraum Bern zu stärken.

Entwicklungen in Köniz

Christian Zahler hat es vorhin betont: Tram Region Bern ist ein wichtiges Element einer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wie sie das Agglomerationsprogramm Bern anstrebt: nämlich mit einem Siedlungswachstum in den bereits bebauten Zentren (verdichten im Innern), an Orten, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden können. Das wollen wir auch in Köniz. Ich zeige Ihnen ein paar konkrete Beispiele:

- ESP1 (ehemalige Forschungsanstalt): + 740 Arbeitsplätze
(Baubeginn Herbst 2011) + 600 bei Vollausbau
- Carba Nord: + 200 Einwohner; + 800 Arbeitsplätze
(in Projektierung)
- Schwarzenburgstrasse Nord (Areal Station Liebefeld): + ca. 100 Einwohner; + ca. 350 Arbeitsplätze
(in Planung)

Ziel ist es, dass die Angestellten von Beginn weg mit dem öffentlichen Verkehr zu ihrem Arbeitsplatz gelangen können. Dazu braucht es ein attraktives Angebot. Tram Region Bern wird zusammen mit der S-Bahn diese Dienstleistung übernehmen.

TRB kann Entwicklungen auslösen

Wie die Glattalbahn in Zürich deutlich gezeigt hat: Ein Tram kann auch Entwicklungen auslösen. Beispiel ist der Hauptsitz der Allianz Schweiz in Wallisellen auf einer ehemaligen (bereits gut erschlossenen!) Industriebrache. Tram Region Bern bietet für die drei Gemeinden die Chance, dass auch hier solche Entwicklungen ausgelöst werden, die sonst möglicherweise ausbleiben, weil die Standorte zu wenig attraktiv sind.

Kapazitätssteigerung mit Tram bringt Entlastungen für alle Verkehrsteilnehmer

Stichwort: Gedränge in den Bussen; instabiler Fahrplan. Das Tram bringt die dringend notwendige Kapazitätssteigerung

Sie sehen: Auch wenn das Tram im 6-Minuten-Takt fährt, kann es in der gleichen Zeiteinheit immer noch mehr Personen transportieren als ein Gelenkbus. Abgesehen von der Steigerung des Komforts für die Passagiere, bedeutet dies auch eine Senkung der Personal- und Betriebskosten.

Der geringere Takt (ich wiederhole: bei gleichzeitig grösserer Transportkapazität!) bringt nicht zuletzt eine Entlastung für das gesamte Verkehrssystem. Wichtig scheint mir zu betonen, dass diese Entlastung auch dem Individualverkehr zu Gute kommt. Denn je mehr Leute wir mit dem ÖV transportieren, desto mehr Platz hat es auf unseren Strassen für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind.

Landverbrauch Südumfahrung vs. TRB

Immer wieder wird in Köniz die sog. kleine Südumfahrung gefordert, eine neue Strasse, die von Schliern nach Niederwangen führen soll, um die Zentren von Köniz und Liebefeld vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dazu halte ich folgendes fest:

Der Landverbrauch für eine Südumfahrung von Schliern via Landorfstrasse nach Niederwangen liegt deutlich höher als was für die Linie 10 an Kulturland benötigt wird. Ein solches Strassenbauprojekt hätte überdies niemals die gleiche Wirkung wie Tram Region Bern: Eine Südumfahrung würde vergleichsweise nur sehr wenigen Personen nützen. Kommt hinzu, dass das Strassentrassee die Landschaft zerschneiden und die Landwirtschaft damit zusätzlich behindern würde, während die für den Trambau benötigten Kulturlandflächen direkt an die bestehende Strasse angrenzen.

Überlegungen zu den Kosten

Kostenanteil der Gemeinde

Gemäss der jetzt vorliegenden Kostenschätzung (+/- 20%) kostet das Tram die Gemeinde Köniz rund 18 Mio. Franken. Dieser provisorische Kostenanteil ist eine Grössenordnung. Rund 12 Mio. Franken davon sind steuerfinanziert, die restlichen rund 6 Mio. Franken laufen über Spezialfinanzierungen (Wasser und Abwasser).

Im Mittel der letzten Jahre hat die Gemeinde Köniz im Bereich der Verkehrsanlagen rund 3 Mio. Franken pro Jahr für die Realisierung von Verkehrsprojekten ausgegeben. Die 12 Mio. aus steuerfinanziertem Anteil für das Tram werden sich je nach Bauablauf verteilen - momentan geht man von einer Bauzeit von 6-8 Jahren aus. Rund die Hälfte der für den Verkehrsbereich jährlich zur Verfügung stehenden Investitionssumme würde also in das Tram investiert. Dies ist auch aus finanzpolitischer Sicht tragbar.

Beiträge des Bundes

Die grosse Wichtigkeit des TRB anerkennt auch der Bund. Er unterstützt das Projekt aus dem Investitionsfonds für Agglomerationen. Das ist eine einmalige Chance für uns, die wir jetzt nutzen müssen. Das Geld steht jetzt zur Verfügung. Wenn wir Tram Region Bern nicht realisieren, wird dieses Geld nicht gespart, sondern es wird andernorts, in Zürich, Basel oder in Lausanne/Genf, eingesetzt!

Beiträge des Kantons

Auch auf Kantonsebene ist die Bedeutung des TRB für die Entwicklung des Wirtschaftsraums Bern anerkannt worden, wofür wir sehr dankbar sind. Wird das Projekt TRB nicht realisiert, ist dieses Geld keineswegs gespart. Es wird angesichts der langen Liste an Bedürfnissen einfach für ein anderes Projekt in einem anderen Kantonsteil eingesetzt.

"Nichts-Tun kostet auch"

Damit spreche ich die sogenannten "Ohnehinkosten" an, die meine Kollegen auch schon erwähnt haben. Auch in Köniz sind diese nicht unerheblich. Von dem erwähnten steuerfinanzierten Anteil von 12 Mio. Franken entfallen rund 3 Mio. auf Kosten, welche für die Strassensanierung der Schwarzenburgstrasse (insbesondere Ortsdurchfahrt Liebefeld) in den nächsten Jahren ohnehin aufgewendet werden müssen. Zudem sind wir daran, den Brühlplatz und das Areal bei der Station Liebefeld neu zu konzipieren. Werden diese Neugestaltungen und Sanierungen im Rahmen von Tram Region Bern umgesetzt, können sinnvolle Synergien genutzt werden. Das spart Geld.

Beim spezialfinanzierten Anteil von 6 Mio. Franken ist der Anteil der Ohnehin-Kosten noch markanter: Rund 4.7 Mio. Franken müssten bis ins Jahr 2030 ohnehin in die Leitungssanierungen der Wasserversorgung und der Abwasserentsorgung investiert werden.

Aufgrund dieser Erwägungen ist der Gemeinderat davon überzeugt, dass die Kosten für die Gemeinde Köniz tragbar ausfallen und voraussichtlich innerhalb des normalen Investitionsrahmens geleistet werden können.

Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern

Nicht vergessen gehen darf das sog. Teilprojekt 6, die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern. Der Projektierungskredit K2 wird nämlich für das gesamte Projekt Tram Region Bern beantragt. Für die Gemeinde Köniz hat die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern absolut gleich hohe Priorität wie die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb. Dies aus folgenden Gründen:

1. Grosse Teile des Siedlungsgebietes in Kleinwabern sind mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen, was sich mit Tram Region Bern auf eine attraktive Art und Weise ändern würde.
2. In Kleinwabern stehen grosse Bauprojekte vor der Ausführung: die Überbauung Bächtelenacker und die Aufstockung am Nesslerenweg. Den neuen Bewohnerinnen und Bewohnern wollen wir einen attraktiven öffentlichen Verkehr anbieten.
3. Im Rahmen der Ortsplanung wird Kleinwabern als ein Entwicklungsgebiet mit hoher Priorität ausgeschieden, das gut mit öffentlichem Verkehr erschlossen werden soll.

Thema Etappierung

Das Gutachten von Prof. U. Weidmann hat im Hinblick auf mögliche Kosteneinsparungen vorgeschlagen, auf den Ast Schliern zu verzichten respektive das Teilstück erst zu einem späteren Zeitpunkt zu realisieren. Der Gemeinderat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Gemeinderat erwartet, dass diese Etappierungsmöglichkeit - wie bereits von Behördendelegation und Lenkungsausschuss festgehalten - im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung eingehend und kritisch geprüft wird.

Der Gemeinderat kann sich eine spätere Inbetriebnahme der Teilstrecke Köniz - Schliern vorstellen. Allerdings muss gesichert sein, dass nicht vollends auf die Teilstrecke verzichtet wird, denn es ist nicht im Interesse der Gemeinde, wenn das Tram nur bis Köniz Zentrum fährt.

Der Gemeinderat unterstützt deshalb die Empfehlung der Behördendelegation und des Lenkungsausschusses, dass im Rahmen der Bauetappierung das Tram Region Bern innerhalb der vorgesehenen Bauzeit von sechs bis acht Jahren in sinnvollen Teilabschnitten in Betrieb genommen wird.

Schlusswort

Das Tram Region Bern öffnet den beteiligten Gemeinden Handlungsspielräume und gibt ihnen Perspektiven für ihre zukünftige Entwicklung. Das ist eine grosse Chance nicht nur für Bern, Ostermundigen und Köniz, sondern für den ganzen Wirtschaftsraum der Agglomeration Bern.

Medienorientierung Tram Region Bern 20. September 2011



Ablauf

- Begrüssung durch Stadtpräsident Alexander Tschäppät
- Präsentation Gesamtprojekt und Nutzen für Ostermundigen (Gemeindepräsident Christian Zahler)
- Präsentation Nutzen für Köniz (Gemeindepräsident Luc Mentha)
- Präsentation Nutzen für Bern (Stadtpräsident Alexander Tschäppät)
- Fragen der Medien

Christian Zahler
Gemeindepräsident Ostermundigen

Parlamentsentscheide Bauprojektcredit

Ostermundigen:	27. Oktober 2011
Bern:	3. November 2011
Köniz:	14. November 2011

Bahnhof Ostermundigen



Bild: Burckhardt+Partner mit Jo Coenen Architects, B+S und Ecoptima, Basel - Amsterdam

Ostermundigen Zentrum





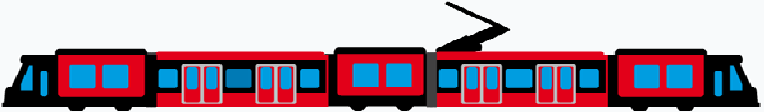

Bild: Berner Fachhochschule Architektur, Holz und Bau BFH AHB, Burgdorf

Rüti



Luc Mentha
Gemeindepräsident Köniz

Tramkapazitäten

Fahrzeug	Länge	Plätze (2 Pers./m ²)
Gelenkbus 	18,5 m	70 (heute)
Megabus 	24,7 m	95
Tram 	31 m	120
Tram 	42-45 m	170 (künftig)



Bilder: Gemeinde Köniz



Bild: Gemeinde Köniz



Bild: 4D Design Loosli



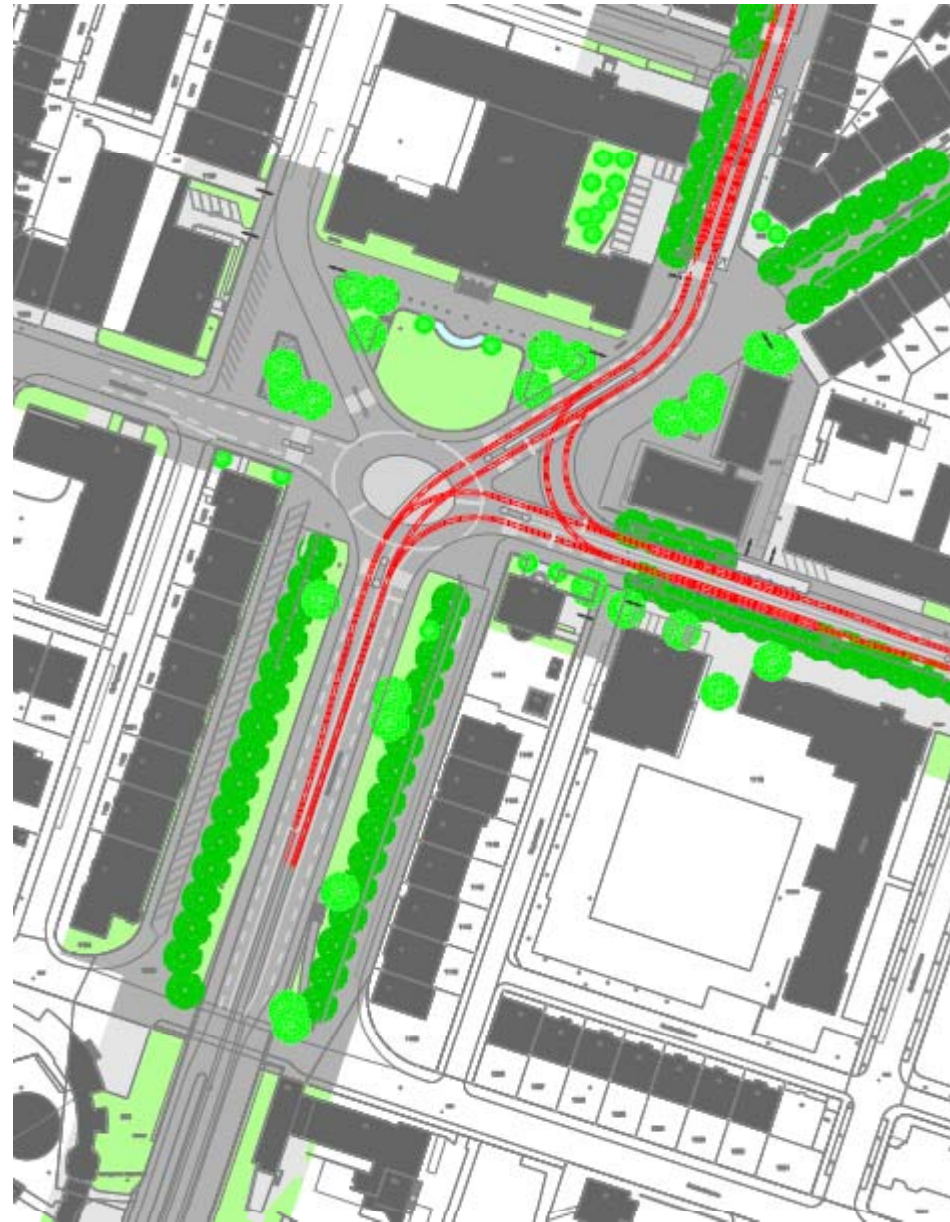
Alexander Tschäppät
Stadtpräsident

Eigerplatz



Bild: B + S AG Bern, Hager Landschaftsarchitektur Zürich, Giuliani Hönger Architekten Zürich

Viktoriaplatz



Alleen

