



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 046-2021
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.71

Eingereicht am: 16.03.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Feuz (Bern, SVP) (Sprecher/in)
Brönnimann (Mittelhäusern, glp)
Müller (Orvin, SVP)
Schneider (Biel/Bienne, SVP)
Kohler (Spiegel b. Bern, FDP)
Freudiger (Langenthal, SVP)

Weitere Unterschriften: 3

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 668/2021 vom 02. Juni 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Stimmt das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts Tram Ostermundigen noch?

Das Projekt Tram Ostermundigen befindet sich aktuell im Plangenehmigungsverfahren. Allerdings ist ein gewichtiger Teil (Gebiet rund um den Bahnhof Ostermundigen) ausgeklammert. Aus heutiger Sicht würde die Realisierung des Trams nach Ostermundigen frühestens 2024 beginnen und nicht vor 2029 fahren, die Planungsgrundlagen datieren aus dem Jahr 2005.

Zwischenzeitlich hat sich im Bereich der Verkehrsmittel einiges getan, das gleiche gilt für die Parameter von Wachstumsprognosen. Aufgrund der schlechten Erfahrungen bei der Realisierung von Verkehrsprojekten, deren Grundlagen vor mehr als 10 Jahren entwickelt wurden (Eigerplatz), ist es angezeigt, das Projekt Tram Ostermundigen grundsätzlich zu hinterfragen.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Das Projekt Tram Ostermundigen basiert auf Grundlagen aus dem Jahr 2005. Bereits 2011 wurden die Passagierprognosen von der ETH Zürich als zu optimistisch beurteilt. Geht der Regierungsrat aktuell immer noch davon aus, dass die Wachstumsprognosen realistisch sind?
2. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die Stadt Bern und auch die Gemeinde Köniz befürworten den Einsatz von Doppelgelenk-Trolleybussen mit Batteriebetrieb auf dem Ast nach Köniz, der Bestandteil des Projekts Tram Region Bern war. Ist die Frage der Durchbindung Tramast Ostermundigen (bei einer allfälligen Realisierung) geklärt?
3. Da sich die Erschliessung Rüti/Ostermundigen mit einem Tram als zu teuer erwiesen hat und der Ast nach Köniz mit Doppelgelenk-Trolleybussen mit Batteriebetrieb erschlossen wird, drängt sich aus wirtschaftlichen Überlegungen die Erschliessung des Asts nach Ostermundigen bis Rüti ebenfalls mit

Doppelgelenk-Trolleybussen auf. Der Shuttle-Bus würde entfallen, ebenso ein Umsteigevorgang. Zieht der Regierungsrat eine solche Lösung in Erwägung? Wenn nein, warum nicht?

4. Das Projekt Tram Ostermundigen verursacht nach bisherigen Schätzungen Kosten von 244,1 Mio. Franken. Davon entfallen knapp 130 Mio. Franken auf den Kanton Bern. Für das Projekt Tram Ostermundigen läuft derzeit das Plangenehmigungsverfahren. Geht der Regierungsrat davon aus, dass die Kostenschätzung insbesondere für den Kantonsanteil eingehalten werden kann? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
5. Eine Erschliessung des Asts Bern-Ostermundigen bis Rüti mit Doppelgelenk-Trolleybussen mit Batteriebetrieb dürfte für den Kanton Bern massiv günstiger ausfallen. Gibt es Kostenschätzungen für eine solche Lösung? Wenn nein, wird der Kanton solche Schätzungen in Auftrag geben?
6. Doppelgelenk-Trolleybusse mit Batteriebetrieb können auf Teilen der Strecke ohne Oberleitung zirkulieren. Dies würde es erlauben, auf den Streckenabschnitten, die derzeit nach wie vor in der Kritik stehen (Viktoria- und Ostermundigenstrasse), ohne Oberleitung zu fahren, d. h. die Baumalleen könnten stehenbleiben. Wie sieht dies der Regierungsrat?
7. In der Abstimmungsbotschaft Tram Ostermundigen räumen die Projektverantwortlichen ein, dass der Einsatz von Doppelgelenkbussen die Passagierkapazitäten mindestens bis 2035 abdecken. Was spricht aus heutiger Sicht dagegen, das Tramprojekt Tram Ostermundigen bis 2030 zu sistieren, vorderhand einen Doppelgelenkbus-Trolleybusbetrieb auf der unveränderten Linie 10 einzurichten und dann den Tramast allenfalls auf der Basis aktualisierter Grundlagen neu zu planen (dies, zumal auch die S-Bahn ausgebaut wird)?

Antwort des Regierungsrates

Einleitend ist festzuhalten, dass die Tramlinie nach Ostermundigen in der kantonalen und den kommunalen Volksabstimmungen bestätigt wurde. 2016 hiess die Stimmbevölkerung von Ostermundigen mit fast 56 Prozent Ja-Anteil die entsprechende Vorlage gut. 2017 sagte die Stadtberner Bevölkerung mit über 62 Prozent Ja zum Tram nach Ostermundigen. Und 2018 unterstützte auch die Bevölkerung des Kantons Bern mit 51.6 Prozent Ja das Projekt. Der politische Auftrag ist klar. Es gilt, den Entscheid der Stimmbevölkerung umzusetzen.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

1. Ja. Die damaligen Erkenntnisse wurden bei der Wiederaufnahme des Projektes überprüft und bestätigt (vgl. hierzu u.a. «Tram Bern Ostermundigen - Grundlagenstudie zur Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbus»¹ vom Dezember 2016). Die «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern»² der RKBM von 2020 bestätigt zudem die hohe Nachfrage im Korridor Bern Bahnhof – Ostermundigen. Unter Berücksichtigung des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums wird die Mobilität aller Voraussicht nach weiter zunehmen, auch wenn der öffentliche Verkehr derzeit unter Corona leidet und Home-Office sowie Online-Meetings sich künftig etablieren dürften, wobei die genauen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beurteilt werden können. Verstärkte Anstrengungen zum Klimaschutz dürften aber künftig ebenfalls zu einem Wachstum im ÖV beitragen. Die Buslinie Nr. 10 weist insgesamt bereits heute und unter Berücksichtigung der längerfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie Fahrgastzahlen auf, welche den Einsatz eines Trams rechtfertigen. Die Zahlen sind in den letzten Jahren weiter gestiegen, die Tendenz bleibt steigend. Die Grössenordnungen: Die gesamte Linie 10 transportiert mehr Fahrgäste pro Jahr als alle Postautolinien im Kanton Bern zusammen; der Ostermundiger-Ast alleine transportiert über 8 Mio.

¹ https://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoev/downloads_publicationen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_TBO_Schlussbericht_Systemfrage_D.pdf

² <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/netzstrategie-oev-kernagglomeration-bern.php>

Fahrgäste pro Jahr oder etwa gleich viel, wie die 22 RBS-Buslinien zusammen. Gleichzeitig geht die Siedlungsentwicklung im Perimeter weiter mit der Wiedereröffnung Schönbürg, den laufenden Vorhaben im Bereich Galgenfeld (z.B. Umnutzung Swisscom-Hochhaus) oder im Umfeld des Bahnhofs Ostermündigen (Bärenhochhaus, Poststrasse Süd). Es ist aus Sicht der Raumplanung richtig, dass das Wachstum hier zentrumsnah erfolgt und nicht auf der grünen Wiese.

2. Die Durchbindung der Linie wird planmässig später festgelegt. Heute ist ein Ast «frei» für eine neue Verknüpfung (Linie 3). Mit der Realisierung des Trams Bern - Ostermündigen können wieder alle Äste durchgebunden werden. Die definitive Linienverknüpfung richtet sich danach, dass Äste mit ähnlicher Nachfrage (und gleichem Takt) verknüpft werden. Auch auf dem Ast Köniz wird längerfristig ein Tram oder die Verlängerung des RBS notwendig sein, um das Verkehrswachstum zu bewältigen. Die geplanten Doppelgelenk-Trolleybusse dienen als Übergangslösung. Dabei ist auch zu beachten, dass die Nachfrage auf dem Ostermündiger-Ast höher ist als in Richtung Köniz.
3. Nein. Die Systemfrage steht für den Regierungsrat nicht zur Diskussion. Wie einleitend bereits betont, ist der politische Auftrag zur Umsetzung klar. Die benötigte Kapazität lässt sich auf dem Ast Ostermündigen mit einem Doppelgelenkbus nicht erreichen. Ein Tram kann fast doppelt so viele Fahrgäste transportieren wie ein Doppelgelenkbus. Das Tram nach Ostermündigen wird nach dem Bau eines der meistbenutzten Trams der Schweiz sein (vgl. auch Antwort zu Ziffer 1). Wie unter Ziffer 2. festgehalten, wird auch auf dem Ast Köniz längerfristig ein Tram oder die Verlängerung des RBS notwendig sein, um das Verkehrswachstum zu bewältigen.
4. Ja. Es gilt nach wie vor die Kostenschätzung gemäss Kreditbeschluss. Ein aktualisierter Kostenvoranschlag wird nach Abschluss des Bewilligungsverfahrens erarbeitet.
5. Die Systemfrage wurde umfassend geprüft. Der Regierungsrat sieht keine Notwendigkeit für neue Schätzungen. Die Notwendigkeit eines Trams und der politische Auftrag sind klar (vgl. auch Antworten zu Ziffer 1 und 3).
6. Der Regierungsrat sieht weder inhaltlich noch politisch einen Anlass, die Systemfrage erneut aufzurollen. Bezüglich Oberleitungen ist festzuhalten: Die Bäume sind nicht wegen der Oberleitungen tangiert, sondern aufgrund der Arbeiten an der Strasse (z. B. Erneuerung von Werkleitungen), welche das Wurzelwerk der Bäume tangieren. Die Annahme, dass ohne Tram die Bäume per se stehenbleiben beziehungsweise dass ein Busbetrieb mit Doppelgelenktrolleybussen ohne bauliche Massnahmen möglich ist, kann nicht bestätigt werden. Es ist offen, ob die Bäume im Falle von alternativen Sanierungs- oder Verkehrsprojekten bessere Chancen hätten: Die Strasse muss irgendwann saniert werden. Und auch im Falle von alternativen Verkehrsmitteln müsste der Strassenraum angepasst werden (längere Haltestellen, Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz).
7. Bis das Tram fährt, wird es mindestens 2028/29, eine weitere Verschiebung ist nicht sinnvoll. Im Unterschied zum Ast Köniz ist hier eine Übergangslösung nicht realistisch. Gleichzeitig ist die Annahme falsch, dass der Einsatz von Doppelgelenk-Trolleybussen ohne bauliche Massnahmen möglich wäre: Nebst Oberleitungen wären mindestens auch Haltestellen anzupassen auf die längeren Fahrzeuge (vgl. auch Antwort zu Ziffer 6). Auch Velomassnahmen stehen unabhängig vom Tram zur Diskussion. Der Ausbau der S-Bahn ist in allen bisherigen Abschätzungen zur Nachfrageentwicklung bereits berücksichtigt. Das Tram Bern – Ostermündigen ist trotz des Ausbaus der S-Bahn nötig.

Verteiler

– Grosser Rat