

Neue Tramlinien für die Region Bern

Tram Köniz – Bern – Ostermundigen Verlängerung nach Kleinwabern



Das Wichtigste in Kürze

Die Buslinie 10 zwischen Köniz und Ostermundigen soll durch ein Tram ersetzt werden. Zudem soll die Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern verlängert werden. Zu diesem Schluss kommen die Zweckmässigkeitsbeurteilungen Ostermundigen und Bern. Dabei wurden ausführliche Variantenabklärungen vorgenommen, bei denen u. a. Lösungen mit Doppelgelenkbussen verworfen wurden.



Nur mit Trams können die Wohnquartiere und Arbeitsstätten in Ostermundigen und im Süden von Bern optimal mit dem Stadtzentrum verbunden werden. Das Tram ist ökonomisch sinnvoll, bietet mehr Platz, macht den öffentlichen Verkehr attraktiver und umweltfreundlicher.

Die Tramvorhaben werden als gemeinsames Projekt unter der Leitung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) zusammen mit den beteiligten Gemeinden, mit BERNMOBIL und mit der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4) vorangetrieben. Die Öffentlichkeit soll bereits beim Vorprojekt in die Planung einbezogen werden.



Der Bundesrat sieht in seiner Botschaft von Ende 2008 vor, die Realisierung der Tramvorhaben in erster Priorität mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds zu unterstützen. Um davon profitieren zu können muss der Bau spätestens 2014 in Angriff genommen werden.

Warum neue Tramlinien für die Region Bern

Bis 2030 soll die Bevölkerung in der Agglomeration Bern um 7 % wachsen und die Zahl der Beschäftigten um 11 % zunehmen. Als Folge dieses Wachstums werden der motorisierte Individualverkehr voraussichtlich um 16 % und der öffentliche Verkehr um 42 % zunehmen. Das heutige Verkehrssystem kann diese Zunahme nicht bewältigen.

Die Belastung auf der Buslinie 10 in Richtung Ostermundigen nimmt in dieser Prognose zwischen Bahnhof Ostermundigen und Zollgasse wegen den grossen Neubaugebieten u. a. im Oberfeld um bis zu 90 % zu. Künftig benutzen damit in Ostermundigen rund 15'000 Personen pro Tag diese Linie. In der Stadt Bern sind es zwischen Zytglogge und Viktoriaplatz bis zu 30'000 Menschen. Um diese grosse Nachfrage zu bewältigen, müssten die Busse in Spitzenzeiten alle 2 Minuten verkehren. Dies ist aus betrieblichen Gründen aber gar nicht möglich.

Dieselben Probleme stellen sich auch auf dem Linienast in Richtung Köniz. Wegen der starken Dynamik des Entwicklungsgebietes Liebefeld-Köniz wird sich die Nachfrage hier bis ins Jahr 2015 ähnlich stark wie in Ostermundigen entwickeln.

Mit einer Verlängerung der Tramlinie 9 kann das Gürbetal besser an das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Bern angeschlossen werden. Heute ist diese Region ungenügend und nicht direkt mit dem städtischen Verkehrsnetz verbunden. Zudem verfügt das Gebiet Kleinwabern langfristig über ein grosses Entwicklungspotenzial und sollte deshalb entsprechend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.



Mit den neuen Tramlinien kann das erwartete Verkehrsaufkommen bewältigt werden. Das Tram ist das geeignetste Verkehrsmittel sowohl wirtschaftlich als auch betrieblich. Das Tram ist auch für die Kundinnen und Kunden attraktiv, da es zweieinhalbmal mehr Platz bietet als ein Gelenkbus, der Fahrkomfort höher ist und ein attraktiver Takt gefahren werden kann. Zudem bietet das Tram grosse ökologische Vorteile. Mit der Umsetzung der Tramlinien kann BERNMOBIL den CO₂-Ausstoss um etwa 20 % reduzieren und auch die übrigen Schadstoffemissionen deutlich senken.

Die Linienführung der neuen Tramlinien

Tram Köniz–Bern–Ostermundigen

Das Tram soll weitgehend auf der bestehenden Achse der Buslinie 10 verkehren. Dies ist insbesondere aus folgenden Gründen der einzige Erfolg versprechende Lösungsansatz:

- Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen
- Erschliessung der Bauzonenreserven
- direkteste Linienführung.

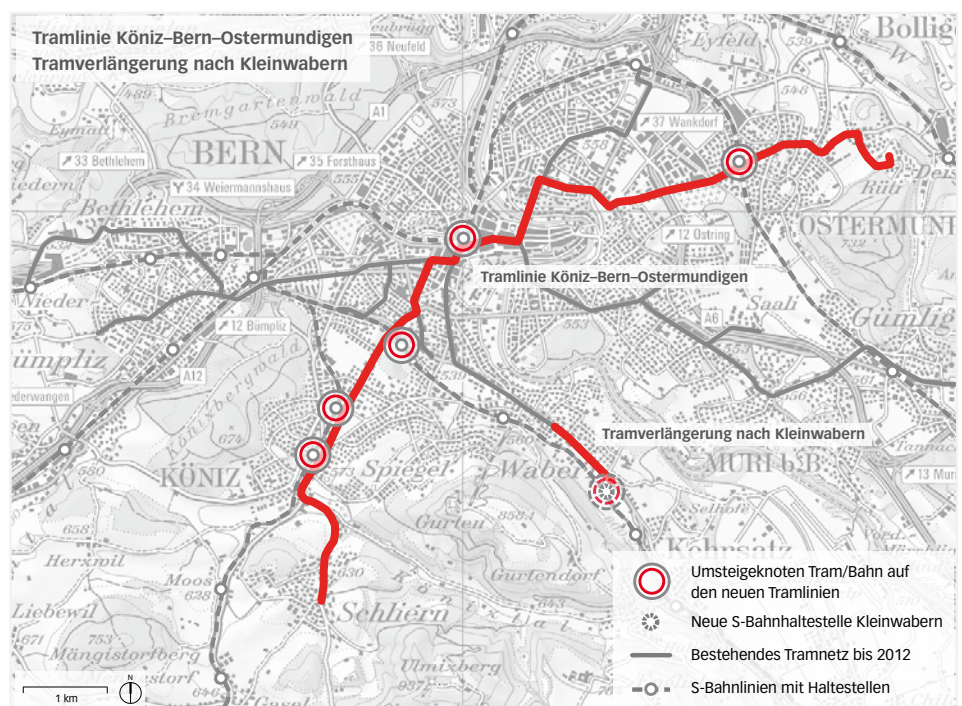
Die genaue Linienführung im Bereich Mattenhof/Monbijou ist noch zu überprüfen.

Im Raum Bern Süd/Köniz hat sich zudem gezeigt, dass nur kombinierte Lösungen, die aus einem Ausbau des Trams und der S-Bahn bestehen, zielführend sind.

Besonderer Wert wird auf die sinnvolle Verknüpfung mit der S-Bahn und anderen Buslinien gelegt.

Verlängerung der Linie 9 bis Kleinwabern

Die Tramlinie 9 soll auf der Seftigenstrasse bis zur zukünftigen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern (BLS) verlängert werden.



Umsteigeknoten

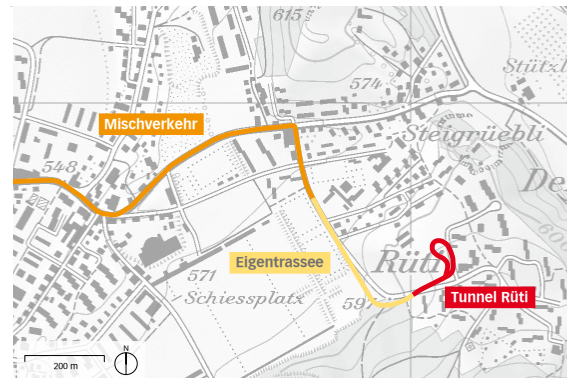
Die geplanten Umsteigeknoten in Kleinwabern, Ostermundigen, Liebefeld, Köniz und Weissenbühl bieten direkte Wege in die einzelnen Stadtteile und Tangentialverbindungen. Durch diese Umsteigemöglichkeiten werden zeitraubende Umwegfahrten über den Bahnhof vermieden.

Herausforderungen und zu vertiefende Punkte

Wegen der neuen Tramprojekte müssen die bestehenden Buslinien (u. a. Verknüpfungspunkte, Linienführungen, ergänzendes Angebot) angepasst werden. Zudem müssen noch verschiedene technische Punkte vertieft abgeklärt werden, so u. a.:

• In Ostermundigen

Vertieft abgeklärt werden müssen die Linienführung auf der Bernstrasse und die Bewältigung der Steigung auf die Rüti. Der Höhenunterschied zwischen dem Oberfeld und der Rüti beträgt rund 40 Meter. Die heutige Strasse hat eine Steigung von über 13%. Ein Tram kann jedoch nur Steigungen von bis zu 7% bewältigen. Für die Erschliessung der Rüti sind deshalb ein kurzer Tunnel und eine „halboffene“ Endstation an der heutigen Lage rund 10 Meter unter dem heutigen Niveau vorgesehen. Nur diese Lösung führt zu vertretbaren Dammhöhen entlang des Rütiwegs und zu einer noch akzeptablen Tiefe der Endstation. Das Vorprojekt wird im Detail aufzeigen, wie die Rüti erschlossen werden kann.



• In der Stadt Bern

Mit der Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb wird eine weitere Tramlinie durch die Innenstadt geführt. In der Marktgasse und in der Spitalgasse ist dies grundsätzlich betrieblich möglich. Vertiefte Abklärungen zur optimalen betrieblichen Gestaltung von Tram und Bus sind jedoch nötig. In die Überlegungen muss die Buslinie 12 Zentrum Paul Klee mit einbezogen werden. Durch deren Verlegung in eine Seitengasse werden die Spital- und Marktgasse nicht stärker als heute durch den öffentlichen Verkehr belastet. Das regionale Tramkonzept Bern (2003) hat die Machbarkeit dieser Lösung nachgewiesen.



• In Köniz

Im Zentrum von Köniz muss die Verträglichkeit einer Tramlinie mit der Tempo 30-Zone im Bläuacker geprüft werden. Zudem soll der Verknüpfungspunkt Liebefeld (S-Bahnhaltestelle) aufgewertet werden. In Richtung Schliern ist im Bereich des Schlosses Köniz dem Ortsbild sowie der Gestaltung der Schwarzenburgstrasse besondere Aufmerksamkeit zu schenken.



• In Kleinwabern

Erste Machbarkeitsstudien haben gezeigt, dass die Tramlinie 9 nach Kleinwabern verlängert werden kann. In einem nächsten Schritt ist die genaue Linienführung und die detaillierte Lage der Endhaltestelle vertieft zu prüfen. Es ist eine möglichst direkte Umsteigelösung zwischen dem Tram und der zukünftigen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern zu finden.



Kosten und Finanzierung

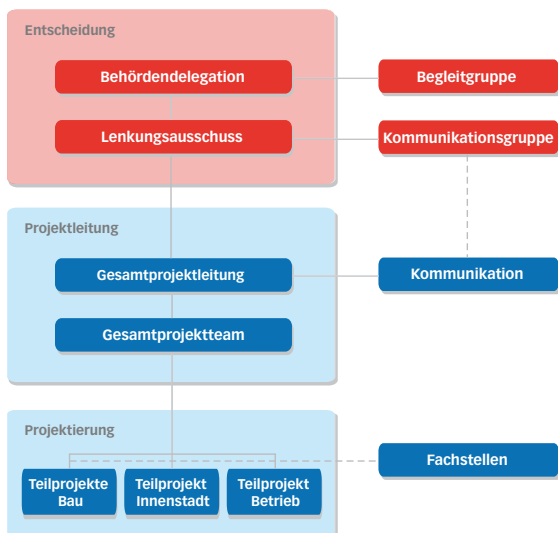
Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen der beiden Tramprojekte wurde eine grobe Kostenschätzung (+/- 50%) vorgenommen. Demnach belaufen sich die Investitionskosten für die Traminfrastruktur auf rund 260 Mio. Franken.



Die Kosten-Nutzen-Analyse ist für beide Tramprojekte positiv, d.h. der Nutzen wiegt die Kosten für die Investitionen deutlich auf. Die Kosten werden von Kanton, Gemeinden und Bund übernommen, da die Tramprojekte Teil des Agglomerationsprogramms Bern sind. Die Bereitstellung von Bundesmitteln aus dem Infrastrukturfonds stellt eine wesentliche Randbedingung für die Realisierung dar.

Der Grosse Rat wird in der kommenden Märzsession über den kantonalen Beitrag und die Planungskosten entscheiden. Die drei Gemeinden werden bis im Frühsommer 2009 die nötigen Planungskredite beschliessen. Ziel ist es, bis Ende 2010 ein Vorprojekt mit Kostenschätzung +/- 20% zu erarbeiten. Nach dem positiven Entscheid des Bundesrats, sich im Zeitraum 2011 bis 2014 am Projekt zu beteiligen, werden die eidgenössischen Räte 2010 definitiv beschliessen, welche Projekte aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden.

Projektorganisation



Die Projektorganisation für die Realisierung der neuen Tramlinien in der Region Bern besteht aus Vertreterinnen und Vertretern des Kantons, der Stadt Bern, der Gemeinde Ostermundigen, der Gemeinde Köniz, von BERNMOBIL sowie der RVK 4 und externen Beauftragten.

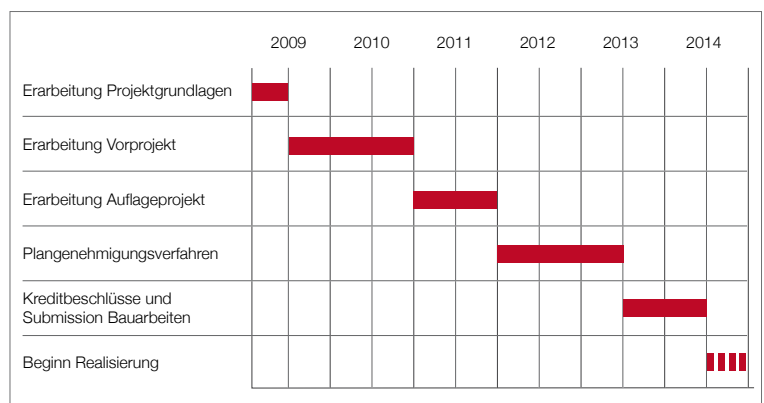
Im Rahmen des Vorprojekts soll eine grösstmögliche Konsolidierung erzielt werden. Voraussetzung dafür ist ein partizipativer Planungsprozess.

Der politischen Meinungsbildung, der Kommunikation und insbesondere auch dem Einbezug der Öffentlichkeit wird ein hoher Stellenwert zugemessen (Orientierung, Mitwirkung).

Weiteres Vorgehen und Terminplan

Auf kantonaler Ebene wird die Umsetzung der beiden Tramprojekte unter der Leitung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) im Rahmen eines Gesamtprojektes vorangetrieben. Bis Ende 2010 sollen die entsprechenden Vorprojekte vorliegen.

Auch auf kommunaler Ebene sind die entsprechenden Planungen aufzunehmen. Zur Sicherung der Bundesmittel aus dem Infrastrukturfonds muss der Baubeginn spätestens 2014 erfolgen. Es wird mit einer Bauzeit von 3–4 Jahren gerechnet.



Impressum

Herausgeberin: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern (BVE)
 Bearbeitung: RappTrans, Basel; Metron AG, Bern; INFRAS, Bern; R+R Burger und Partner AG, Baden
 Konzept, Text und Gestaltung: ecoptima ag, Bern
 Fotos: Metron AG, Gemeinde Köniz, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4), BVE