

1303 Anfrage (EVP, CVP, GLP) "Tram Region Bern - sachliche Argumente für und wider den Könizer Ast"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Ausgangslage

Die Diskussion rund um das Tram Nr. 10 ist geprägt durch viele Interessen, durch manche Emotion und leider auch durch manche Fehlinformation bzw. durch falsche Behauptungen. Um eine Versachlichung der Meinungsbildung zu erreichen wird der GR ersucht folgende beiden Fragen zu beantworten.

1. Welches sind sachlich gesehen die 5-10 wichtigsten Argumente für ein Tram Nr. 10 auf dem Könizer Ast?
2. Welches sind sachlich gesehen die 5-10 wichtigsten Argumente gegen ein Tram Nr. 10 auf dem Könizer Ast?

Eingereicht

18.03.2013

Unterschrieben von 9 Parlamentsmitgliedern

Hermann Gysel, Verena Koshy, Barbara Thür, Patrik Locher, Andreas Lanz, Thomas Frey, Philippe Guéra, Stephan Rudolf, Bernhard Zaugg

Antwort des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat sich bereits in der Vergangenheit klar für den Könizer Ast im Rahmen des Projekts Tram Region Bern ausgesprochen. Er hat die Einwände und Bedenken der Projektgegner stets ernst genommen und Anpassungsvorschläge soweit als möglich in die Projektierungsarbeiten integriert.

Welches sind sachlich gesehen die 5-10 wichtigsten Argumente für ein Tram Nr. 10 auf dem Könizer Ast?

1. Der Nutzen von Tram Region Bern

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist der Nutzen von Tram Region Bern insgesamt mehr als doppelt so gross wie die Kosten. Von der Tramlinie 10 profitieren in erster Linie die Bevölkerung und Wirtschaft der betroffenen Gemeinden und des Grossraums Bern. Die ÖV-Passagiere profitieren, dank mehr Platzangebot, besserem Komfort und höherer Fahrplantreue. Der motorisierte Individualverkehr kommt flüssiger vorwärts und gegenüber heute fallen Staukosten weg. Für die Gemeinden Köniz und Ostermundigen überwiegen die Nutzen der Umstellung der Linie 10 auf Tram gegenüber der von den beiden Gemeinden zu bezahlenden Kostenanteile um ein Mehrfaches.

2. Bauliche Verdichtung nur mit Tram möglich

Die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb ist Voraussetzung für eine bauliche Verdichtung nach innen; sie verringert damit die Zersiedelung. Das Projekt befasst sich mit dem gesamten Strassenraum von Fassade zu Fassade und wird den öffentlichen Raum in diesem Korridor markant aufwerten. Es entsteht so ein erhebliches städtebauliches Entwicklungspotenzial.

Nur mit der Bereitstellung von zusätzlichen Transportkapazitäten können die Ziele der Ortsplanung auch langfristig umgesetzt werden: Dort bauen und verdichten, wo schon Gebäude stehen. Die ländlich geprägten Räume in der Gemeinde und der Region werden dadurch vor zunehmendem Siedlungsdruck geschützt und damit die Grünräume erhalten. Mit Tram Region Bern werden prinzipiell Transportkapazitäten für die weitere Entwicklung des Korridors Köniz - Schliern gesichert werden. Ob, wo und wenn ja wie viel Siedlungsentwicklung in stattfinden soll, werden kommende Generationen, ohne grössere Vorinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur, entscheiden können.

3. Verkehrsteilnehmende profitieren

Die Verkehrsprognosen der letzten Jahre wurden von der Realität stets übertroffen. Aufgrund dieser Entwicklung stossen die Verkehrsinfrastrukturen auch in der Region Bern zu den Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb, in Kombination mit dem Ausbau der S-Bahn (15' Takt), schafft den notwendigen Spielraum, das prognostizierte Verkehrswachstum im bereits heute stark belasteten Korridor effizient und wirtschaftlich bereit zu stellen.

Tram Region Bern ist ein Gesamtprojekt, von dem alle Verkehrsteilnehmenden profitieren werden. Wer, wie etwa der Geschäftsverkehr, auf das individuelle Motorfahrzeug angewiesen ist, soll das vorhandene Strassennetz ohne einschneidende Stausituationen benützen können. Pendlerinnen und Pendler ihrerseits werden das leistungsfähige und komfortable Verkehrsmittel rasch schätzen lernen und vermehrt vom Auto auf den ÖV umsteigen. Die steigenden Frequenzen auf den neuen Linien von Tram Bern West sind die Bestätigung dafür. Zusammen mit der geringeren Taktdichte der Trams wird die Strasse damit merklich entlastet.

4. Generell weniger Lärm und Luftbelastung

Das Tram leistet einen wesentlichen Beitrag für die Verbesserung der Luft- und Lebensqualität in der Region Bern. Ein attraktives ÖV-Angebot erhöht den Umsteigeeffekt und reduziert damit den Autoverkehr. Das Tram im 6-Minuten-Takt sorgt für eine Verflüssigung des Autoverkehrs und damit für weniger Lärm und Abgasausstoss.

5. In Köniz wird zukunftsorientiert investiert

Der überwiegende Anteil der Planungs- und Realisierungskosten werden von Bund und Kanton getragen. Die Gemeinde Köniz profitiert von dieser zukunftsorientierten Investition, an welcher sie sich mit einem vergleichsweise geringen Anteil beteiligt. Der Gemeinderat erachtet es für die Gemeinde Köniz als grosse Chance, dass Bund und Kanton einen hohen Millionenbetrag auf dem Gemeindegebiet investieren und damit für die Gemeinde zu verhältnismässig tiefen Kosten der gesamte Strassenraum inkl. Untergrund in einem Zug erneuert und optimiert werden kann.

6. Umsteigen wird attraktiver

An guten Beispielen wie etwa der S-Bahnhaltestelle Wankdorf zeigt sich, dass attraktive Umsteigeknoten zu steigenden Frequenzen führen. Von „attraktiv“ kann dann gesprochen werden, wenn der Feinverteiler (Bus oder Tram) nahe zu den Perrons der S-Bahnhaltestellen herangeführt wird und dadurch kurze Umsteigewege entstehen. Im Liebefeld soll eine attraktive Umsteigemöglichkeit von der S-Bahn zum Tram (und umgekehrt) geschaffen werden. Dank kürzeren Reisezeiten wird der Umsteigeeffekt zu Gunsten des ÖV erhöht und der stark frequentierte Bahnhof Bern damit entlastet.

7. Zuverlässiger ÖV und flüssiger Verkehr im Könizer Zentrum

Heute greift der Bus zu den Spitzenzeiten alle 3 Minuten in beiden Richtungen in das Verkehrssystem auf der Schwarzenburg- und Muhlernstrasse ein. Im Liebefeld (stadtauswärts) und Köniz (stadteinwärts) erfolgt dies mit der Anmeldung bei den Lichtsignalanlagen, welche dem Bus die Durchfahrt auf der Busspur frei geben.

Kommt es in diesem engen Takt zusätzlich zu Paketbildungen (Busse fahren in kurzen Abständen hinter einander her), sind die Auswirkungen in das Verkehrssystem fatal: Folgen sich nämlich mehrere Busse der Linie 10 kurz hintereinander, was oft zu beobachten ist, wird der Individualverkehr so stark behindert, dass es zu Staubildungen kommt. Auch das Tram wird lichtsinalgesteuert geleitet, jedoch mit dem grossen Unterschied, dass der Eingriff regelmässig (nur alle 6 Minuten) erfolgen wird. Das Resultat: Der Individualverkehr verflüssigt sich und die Benützerinnen und Benützer des Trams können sich auf die Einhaltung des Fahrplanes verlassen (siehe Argument 3, Verkehrsteilnehmende profitieren).

8. Die Zentren gewinnen

Das Zentrum Liebefeld wird städtebaulich aufgewertet. Der Ortsteil Liebefeld erhält nach der aktuellen Planung viele neue Arbeitsplätze und hat auch in Zukunft ein grosses Entwicklungspotenzial. Nur mit dem Tram kann die nötige Kapazität für die zu erwartenden Transportbedürfnisse zur Verfügung gestellt werden. Was in Wabern, im Steinhölzli und im Zentrum von Köniz bereits mit grossem Erfolg umgesetzt ist, kann im Rahmen des Trambaus auch im Liebefeld realisiert werden: Mit dem vorgesehenen Kernelement "Mittelzone" wird auch dort künftig ein flächiges Queren ermöglicht. Ohne Tram wird das MIV-Aufkommen ansteigen und das Liebefeldquartier noch stärker als heute belasten. Der Kreisel Hessesstrasse wurde 2003 als Provisorium für eine Dauer von für 8 – 10 Jahre erstellt. Er hat seine Lebensdauer erreicht und muss saniert werden. So auch der gesamte Abschnitt von der Gemeindegrenze bis zur Haltestelle Liebefeld Park. Es fallen somit „Ohnehinkosten“ an, das heisst, wird das Tram nicht gebaut, muss die Gemeinde diesen Strassenabschnitt (Gemeindestrasse) in den nächsten Jahren auf eigene Kosten sanieren.

Das Zentrum von Köniz steht mit dem Masterplan Bahnhof sowie dem Rappentöri vor einem unmittelbaren Entwicklungsschub. Das Schloss soll als Begegnungsort weiter an Attraktivität gewinnen. Die prosperierenden Zentren werden mit einem städtischen Verkehrsmittel attraktiv verbunden.

Welches sind sachlich gesehen die 5-10 wichtigsten Argumente gegen ein Tram Nr. 10 auf dem Könizer Ast?

1. Siedlungsdruck steigt zwischen Köniz und Schliern langfristig an

Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision werden aufgrund der vom Parlament erheblich erklärten Motion (0812 Motion, Begrenzung der Bauzonenfläche auf dem aktuellen Stand), mit Ausnahme flächenneutraler Abtausche, keine neuen Flächen der Bauzone zugewiesen. In den angesprochenen Gebieten entlang der Linie 10 sind in der Ortsplanungsrevision keine Änderungen bei der Abgrenzung zwischen der Bauzone und der Landwirtschaftszone vorgesehen. Es steht den kommenden Generationen jedoch frei, über eine Siedlungserweiterung im Raum zwischen Köniz und Schliern nachzudenken und diese mit dem Tram sehr gut erschlossenen Landwirtschaftsflächen in Bauzonen zu überführen.

2. Leicht höhere öV Beiträge an den Kanton

Die bernischen Gemeinden bezahlen jährlich einen Drittel an die ungedeckten ÖV-Kosten im Kanton Bern. Davon wird 1/3 auf der Basis der Bevölkerungszahl und 2/3 im Verhältnis zum effektiven ÖV-Angebot berechnet. Die Gemeinde Köniz bezahlt aufgrund des aktuellen Kostenschlüssels rund CHF 6 Mio. pro Jahr. Bei der Berechnung des öV-Angebotes werden Busangebote mit dem Faktor 1 und Tramlinien mit Faktor 1.5 je Haltestellenabfahrt (Kurse Montag – Freitag) angerechnet. Obwohl der Takt mit der Umstellung auf Trambetrieb in den Spitzenzeiten von 3' auf 6' halbiert werden kann, ist mit einer leicht höheren Belastung nach Inbetriebnahme des Trams zu rechnen. Dies, weil im Zentrum Schliern eine Haltestelle mehr zu zählen ist. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Kosten bei der Beibehaltung einer Buslösung, aufgrund der Verkehrszunahme und den damit notwendigen Zusatzangeboten stärker zunehmen würden als bei einer Tramlösung.

3. Nicht abgeschriebene Infrastrukturkosten vom Schloss bis zum Brühlplatz

Im Rahmen der Umgestaltung der Schwarzenburgstrasse, im Abschnitt Schloss – Brühlplatz (2000 - 2004), sind die getätigten Investitionen in die Neugestaltung im voraussichtlichen Zeitpunkt des Trambaus (ca. 2017 - 2022), nicht abgeschlossen.

Insbesondere die Werkleitungen, deren Lebensdauer auf 40 bis 80 Jahre ausgelegt ist, sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht beschrieben. Dennoch müssen die Werkleitungen ausserhalb des Tramtrasses verlegt werden. Die Werke bezahlen zwar nur den Mehrwert der neuen Leitungen, weshalb es für sie aus finanzieller Sicht nicht relevant ist ob alte oder neue Leitungen ersetzt werden. Da die Restkosten vom Kanton bezahlt werden, muss global betrachtet an bestimmten Abschnitten eine Wertvernichtung bei noch nicht abgeschriebenen Leitungen hingenommen werden, damit das Tram gebaut werden kann.

4. Oberleitung kann als störend empfunden werden

Der Bus der Linie 10 fährt heute gasbetrieben und benötigt keine Oberleitung, ganz im Gegensatz zu den Trolleybussen (z.B. Linie 12 ins Zentrum Paul Klee). Das Tram kann nur mit Oberleitung betrieben werden, andere Stromversorgungssysteme sind ungeeignet oder zu teuer. Die Oberleitung kann – etwa in den Zentren Köniz und Liebefeld oder auf dem Streckenteil zwischen Köniz und Schliern – aus ästhetischer Sicht als störend empfunden werden.

5. Flächiges Queren im Zentrum Köniz nicht mehr so bequem wie heute

Das flächige Queren im Zentrum Köniz wird aufgrund des neuen Bundesgesetzes zur Gleichstellung von behinderten Personen teilweise eingeschränkt: Einerseits durch die längeren und höheren Haltestellenkanten: Im vorderen Teil der Haltestelle wird die Perronkante 24 cm hoch sein, im hinteren Teil 13 cm. Andererseits wird im übrigen Zentrum das heute flächige Queren durch neue, für Blinde und Sehbehinderte taktil wahrnehmbare Randsteine verändert: Überall dort, wo heute zwischen Gehbereich und Fahrbahn kein Niveauunterschied besteht, werden neu Randabschlüsse erstellt werden müssen. Für den Fuss- und Veloverkehr ergeben sich somit lokale Einschränkungen innerhalb der Querungsbeziehungen.

Auf der Linie 10 werden heute in der Regel 18,5 Meter lange Gelenkbusse eingesetzt, die in Spitzenzeiten im Dreiminutentakt verkehren. Auf der künftigen Tramlinie 10 werden voraussichtlich 42 m lange Tramzüge im Sechsinutentakt verkehren. Die Trams verkehren somit zwar weniger häufig als die Busse, sind aufgrund ihrer Länge, jedoch ein grösseres Hindernis. Verstärkt wird die Situation dann, wenn sich zwei Tramzüge kreuzen. Insbesondere im Zentrum von Köniz kann dies als störend empfunden werden.

6. Erscheinungsbild ändert sich, Traminfrastruktur nimmt Raum ein

Der Trambau wird das städtebauliche Erscheinungsbild der betroffenen Ortsteile Liebefeld, Köniz und Schliern verändern. Auch der Bläuackerplatz im Zentrum von Köniz, erhält ein neues Gesicht. Auf der Schwarzenburgstrasse, zwischen den Kreiseln Liebefeld und Brühlplatz, wird das Tram weitgehend auf einem Eigentrassée verkehren. Neben klaren Aufwertungen ist gibt es auch Bereiche, welche nicht verbessert werden können. Beispielsweise wirkt der Raum im Bereich des Knotens Schloss Köniz mit den Geleisen und Oberleitungen - im Vergleich zu heute – unruhiger.

7. Traminfrastruktur braucht Kulturland

Für die Wendeschlaufen am Plattenweg, die Strassenverbreiterung entlang der Muhlernstrasse und die Betriebswendeschlaufe im Sandwürfi werden unbebaute, heute von der Landwirtschaft genutzte Flächen für Verkehrsanlagen in Anspruch genommen. Insbesondere am Plattenweg ist der Eingriff für die Wendeschlaufe in die Landschaft erheblich, der Einschnitt in das gewachsene Terrain wird gut sichtbar sein. Dank Projektoptimierungen konnte der Kulturlandverbrauch gegenüber dem Vorprojekt merklich reduziert werden.

8. Unangenehme Bauphase

Der Bau einer Tramlinie mit allen zugehörigen Anlageteilen (Tramtrog, Oberleitungen usw.) nimmt trotz ausgeklügelter Bauablaufplanung eine längere Bauzeit in Anspruch. Lärm, Staub, Behinderungen und Umleitungen für Verkehrsteilnehmende, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende und deren Kundinnen und Kunden sind unvermeidbar, auch wenn sie mit geeigneten Massnahmen möglichst klein gehalten werden sollen. Für die Tramlinie 10 (Perimeter Eigerplatz bis Schliern) wird mit einer Bauzeit von 4 – 5 Jahren gerechnet wobei am meisten Zeit für die Werkleitungsarbeiten gebraucht wird.

Dies mag umso störender empfunden werden, weil die Sanierung der Schwarzenburgstrasse, vom Schloss bis zum Brühlplatz noch keine 10 Jahre zurück liegt. Vielen Könizerinnen und Könizer sind die damaligen Bauarbeiten mit allen Immissionen und Verkehrsbehinderungen unangenehm in Erinnerung.

Köniz, 22. Mai 2013

Der Gemeinderat