

## REFERAT

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Medienkonferenz Tram Bern West
Datum	26. Januar 2007
Ort	Rathaus, Zimmer 7, 12.15 Uhr <i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Bundesbeiträge sind fix zugesichert, die Stadt Bern hat über ihren Beitrag an Tram Bern West abgestimmt, und nun hat der Regierungsrat die Kreditvorlage für Tram Bern West zuhanden des Grossen Rates verabschiedet.

Tram Bern West geht mit grossen Schritten Richtung Realisierung. In der Märzsession wird der Kredit behandelt. Gelegenheit zur Freude für mich als Verkehrsdirektorin unseres Kantons!



Ich stelle mit grosser Genugtuung fest, dass das neue Projekt gegenüber der ersten Vorlage, die ja im Grossen Rat im Jahr 2003 schon mit überwältigendem Mehr angenommen und in der Volksabstimmung 2004 äusserst knapp abgelehnt worden war, nochmals deutliche Verbesserungen erfahren hat. Dies wurde uns im aufwändigen Partizipationsprozess auch von den Gegnern attestiert, welche ja direkt an diesem Prozess beteiligt waren.

Der Präsident der Regionalen Verkehrskonferenz Bern Mittelland, Gemeindepräsident Hans-Ruedi Saxer, und ich möchten Ihnen nun heute die Verbesserungen aufzeigen und auch noch einen Seitenblick auf die Entwicklungen im Umfeld werfen.

(Folie 1)

### **Kritikpunkte aufgenommen**

Tram Bern West erschliesst einen Stadtteil so gross wie eine mittlere Stadt, der sich ganz rasant entwickelt.

Was waren die damaligen Kritikpunkte der Gegnerschaft? Was haben wir gegenüber der ersten Vorlage angepasst an den beiden Tramlinien, welche die schon heute überlasteten Trolleybuslinien ersetzen sollen?

Der Grosse Rat hatte nach der hauchdünnen Ablehnung der Vorlage mit 50.4% in der Volksabstimmung mit mehreren Vorstössen aus allen Parteien gefordert, unverzüglich die nötigen Abklärungen zur Erschliessung des Westens von Bern wieder aufzunehmen; denn es war klar, dass die jetzige Situation den Anforderungen schon heute nicht mehr genügt, geschweige denn in Zukunft mit der starken Entwicklung.

Wir haben die Hausaufgaben gemacht. Wir nahmen die Kritikpunkte der Gegnerschaft ernst, wir suchten Antworten auf alle und haben diese auch gefunden. Es war rückblickend betrachtet ein äusserst aufwändiger Prozess. Aber er hat sich gelohnt.

Auf die Gegnerschaft werde ich ganz am Schluss noch zu sprechen kommen.

## Was haben wir getan?

(Folie 2)

1. Wir haben nochmals die verschiedenen **Verkehrsmittel** gegeneinander abgewogen, wir haben eine Machbarkeitsstudie zur Variante mit Megabussen erstellt und von der ETH Zürich eine unabhängige Expertise erstellen lassen. Es hat sich klar gezeigt: Nur mit einer Tramlösung können die Kapazitätsprobleme zukunftsgerichtet gelöst werden und kann ein Weg gefunden werden, der für die ganze Stadt und Region Bern mit ihrer grossen Verkehrsbelastung auch künftig einen leistungsfähigen, effizienten und stadtverträglichen Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs ermöglicht; denn künftig werden wir Durchmesserlinien haben, das Tramnetz wird gestärkt und wirtschaftlicher. Die positive Wirkung und die Bedeutung für die Stadtentwicklung wurden von der ETH bekräftigt.
2. Wir haben die **Linienführung** nochmals überprüft, den Variantenfächer nochmals breit geöffnet und in einem sorgfältigen Verfahren die beste Variante herausgeschält. Insbesondere haben wir nun darauf verzichtet, den von den Gegnern stark kritisierten Teil der Linienführung zu realisieren: die Querung des Autobahn-Viaduktes. Es gelingt mit der neuen Tramlösung zudem, das Stöckacker-Quartier mit den Tramlinien direkt zu erschliessen.
3. Wir haben sowohl für den **motorisierten Individualverkehr** wie für **Velofahrende** und **Fussgängerinnen** gute Lösungen gefunden. Es gibt jetzt für die Autos zahlreiche Überholungsmöglichkeiten, und dank Lichtsignalsteuerung profitieren die Autos vor und nach dem Tram ebenfalls von der grünen Welle. Weil nicht mehr im betrieblich unmöglichen Rhythmus von anderthalb Minuten wie heute gefahren werden muss, gibt es auch weniger betriebliche Störungen, der Verkehr wird flüssiger.
4. Wir haben die **Kosten** von Tram Bern West gegenüber der ersten Vorlage reduziert, und zwar ganz erheblich: um rund 15 Prozent oder rund 20 Millionen Franken. Dies ist vor allem durch den Wegfall der Querung des Autobahnviaduktes und die kürzere Strecke bedingt. Der Grosse Rat wird in der Märzsession über einen Kredit von knapp 33.4 Mio. Franken netto zu beschliessen haben. Dieser Betrag ist im Finanzplan enthalten.

Tram Bern West ist übrigens eines der günstigsten Projekte überhaupt. Ein Kilometer Tram Bern West kostet 20.7 Mio. Franken. Der Kilometer Glattalbahn in Zürich kostet im Durchschnitt 40 Mio. Franken, ein Kilometer Trambahnen in Genf mindestens 27 Mio. und ein Kilometer der Metro Lausanne 72 Mio.

5. Wir haben den **Bundesbeitrag** fest zugesichert erhalten. Hinter dem Infrastrukturfonds und seinen Projekten stehen alle Parteien und Interessengruppierungen. Der Bund anerkennt Tram Bern West als eines der schweizweit dringlichsten Projekte und finanziert aus dem neu geschaffenen Infrastrukturfonds 50% der anrechenbaren Kosten.
6. Wir haben die **Abstimmung in der Stadt Bern**, die uns den Rücken ganz klar stärkt. Der Ja-Stimmen-Anteil liegt mit 70.3% nochmals höher als bei der ersten Vorlage (*Bei der ersten städtischen Vorlage waren es noch 63 %.*) Wichtig ist auch, dass die von der Linienführung Betroffenen ebenfalls sehr deutlich zugestimmt haben, und mit 58% nochmals höher als bei der ersten Abstimmung. Die Botschaft ist klar: Die Bevölkerung WILL Tram Bern West!

7. Wir haben die ganzen Arbeiten, und das ist mir besonders wichtig, in einem **äusserst breit abgestützten partizipativen Prozess** geführt. An diesem Prozess haben wir alle beteiligt: die betroffene Bevölkerung in den Quartieren, die Quartierorganisationen, die Parteien von Stadt und Kanton, die Verkehrsverbände, die Gegnerschaft. Wir haben die Anliegen sehr ernst genommen, die geforderten Abklärungen durchgeführt und die Resultate offen kommuniziert.

Aufgrund dieser Ausgangslage kann ich Ihnen heute sagen: Tram Bern West, wie es heute vorliegt, ist **maximal optimiert**. Mehr geht nicht. Und die Anerkennung in der Bevölkerung wie die Expertenaussagen bestätigen uns in unserer Überzeugung.

### **Was ist die Rolle von Tram Bern West im verkehrspolitischen Umfeld?**

Werfen wir den Blick zuerst einmal über unsere Kantonsgrenzen hinaus:

Weltweit gibt es eine eigentliche Tram-Renaissance. Das Tram gilt heute aus verkehrspolitischer, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht als leistungsfähiges und kostengünstiges Verkehrsmittel im öffentlichen Agglomerationsverkehr für mittelgrosse Städte. In vielen Agglomerationen Frankreichs hat sich die Umstellung von Bus auf Tram spürbar positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung ausgewirkt. In über 100 Städten wurden und werden auf allen Kontinenten neue Tram- und Stadtbahnen realisiert.

Beispielsweise die unlängst erfolgte Eröffnung der ersten Tramlinie in Paris.

(Folie 3)

Oder, ich habe das Stichwort schon erwähnt, die Glattalbahn in Zürich.

(Folie 4)

In Lausanne rückt die Stadtbahn als Metrolinie der Fertigstellung entgegen.

(Folie 5)

Das Tramnetz in Genf wächst wieder.

(Folie 6)

Die Rolle des öV ist gerade in städtischen Räumen zentral. Im Angebotsbeschluss für den öffentlichen Verkehr sagt der Grosse Rat darum deutlich: In den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basis-Verkehrsträger.

Wir haben aber im Kanton eine umfassende Verkehrspolitik für Strasse, Bahn, Tram, Bus und Langsamverkehr. Das ist auch nötig. Die Verkehrsträger greifen ineinander. Bleiben wir nun aber beim öV.

(Folie 7)

Wir haben im Kanton 263 Nahverkehrs- und Regionalverkehrslinien. Davon ist die überwiegende Mehrheit dem Regionalverkehr zuzurechnen. Was will ich damit sagen? Wir sorgen im Kanton für die ganze Bevölkerung. Stadt und Region brauchen einander, Stadt ohne Region gibt es nicht, und Region ohne Stadt auch nicht. Wir haben die Aufgabe, Stadt und Land zu verbinden, und wir schaffen so gut wie möglich durchgehende Reiseketten – Zug, Bus und Tram müssen gut miteinander verbunden sein, sonst funktioniert der öffentliche Verkehr nicht. Wir realisieren Infrastrukturprojekte nicht nur in der Agglomeration, sondern im ganzen Kanton.

Tram Bern West ordnet sich deshalb klar in die gesamtkantonale Verkehrspolitik ein:

- Im **Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung** der Region Bern ist das Tram Bern West ein Grundpfeiler. Die Agglomerationsprogramme im Kanton Bern sind definiert und dem Bund eingereicht worden.
- Das Tram Bern West ist im Kantonalen **Richtplan** verankert.
- Die **Richtlinien der Regierungspolitik** 2007-10 geben vor, dass der Anteil des öV am Gesamtverkehr zu erhöhen sei.
- Das Tram Bern West reiht sich in die **Wachstumsstrategie** des Regierungsrates ein, die den Kanton Bern als Wirtschaftsstandort stärken will, gerade auch durch Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur.

Schauen wir nun genauer hin, was Tram Bern West für Wirtschaft und Lebensqualität bedeutet:

(Folie 8)

Die Agglomeration Bern ist für unsern Kanton der wirtschaftliche Motor. Mehr als die Hälfte der Wertschöpfung im Kanton wird hier von knapp der Hälfte der erwerbstätigen Bevölkerung unseres Kantons erarbeitet und kommt allen Regionen zugute.

Das zeigt sich beispielsweise auch an den Beiträgen, welche die einzelnen Regionen an den öffentlichen Verkehr leisten.

(Folie 9)

Die Stadt Bern zahlt im ganzen Kanton absolut betrachtet und im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl am meisten an den öffentlichen Verkehr. Jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Stadt trägt zum öffentlichen Verkehr auch ausserhalb der Stadt Bern bei.

(Folie 10)

Was bedeutet Tram Bern West für die Gesamtinvestitionen in den öffentlichen Verkehr im Kanton? Sie sehen den Aufwand an den dunkelroten Feldern, wie er sich auf die gesamte Bauzeit verteilt. Die Grafik macht deutlich, dass Tram Bern West zwar ein grosses Vorhaben ist, aber nur eines unter vielen andern grossen und kleinen Projekten, die den öV im gesamten Kantonsgebiet verbessern. Von Bahnhofsausbauten, neuen Doppelspuren im Regionalverkehr oder Busumsteiganlagen profitiert die Reisekette und damit die Qualität des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton.

(Folie 11)

Die Reisekette des öV umfasst im Kanton Bern die Bahnen bis in unsere höchsten Dörfer. Sämtliche dem öV dienenden Standseilbahnen und Luftseilbahnen wurden in den letzten Jahren komplett erneuert. Was für Bern das Tram ist, das bedeutet für Müren die Grütschalpbahn, für Beatenberg die Niederhornbahn oder für den Jura die Mont-Soleil-Bahn respektive die Tessenbergbahn. Überall stecken die Gelder des Kantons, überall ist der öV ein zentraler Standortfaktor. Er ist einer der Schlüssel zu Wirtschaftsentwicklung und Lebensqualität.

Ein Wort zum Standortwettbewerb: Der Standortwettbewerb, dem wir uns stellen müssen, spielt nicht zwischen den verschiedenen Regionen im Kanton Bern, nein: der ganze Grossraum Bern steht im Wettbewerb mit anderen Wirtschaftspolen wie Zürich, Basel oder dem Bassin lémanique.

Brünnen in Berns Westen spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. Es ist zurzeit eine Grossbaustelle.

(Folie 12)

Die Eröffnung findet im Oktober 2008 statt und wird den Westen Berns weiter beleben. Rund 1000 Arbeitsplätze, 2500 neue Bewohner und täglich 10'000 Freizeitbesucher werden eine zusätzliche Nachfrage generieren. Geplant sind in Bern West insgesamt zusätzlicher Wohnraum für bis zu 4000 Personen und gegen 7000 neue Arbeitsplätze.

Diese Entwicklung interessiert uns im ganzen Kanton. Sie ist ein Puzzesteinchen, wie der Kanton Bern an der gesamtschweizerischen Entwicklung teilhat.

Eine aktuelle Studie der Architekten Meili, Herzog, de Meuron und Diener definiert die Schweiz mit den Metropolitanräumen Zürich, Basel und Genf-Lausanne. Diesen Räumen soll sich die „Restschweiz“ unterordnen, und zu dieser Restschweiz zählen auch Städtenetze wie Bern, Luzern und Lugano.

Der Kanton Bern will entschieden nicht „Restschweiz“ sein, sondern als Kanton eine selbstbewusste Rolle spielen.

Und, augenzwinkernd, wir wollen uns ja sicher nicht unsern Status als Kanton mit der Bundeshauptstadt streitig machen lassen, wie das eine aktuelle Plakatkampagne der apg frech vor Augen führt.

(Folie 13)

Weil die Vorlage Tram Bern West die beste Antwort ist auf die Fragen, welche es zu lösen gilt, hat der Regierungsrat letzte Woche entschieden, dem Grossen Rat die Kreditvorlage für dieses ausgereifte und durchdachte, breit abgestützte Projekt zu unterbreiten. Wir tun dies, wie schon beim ersten Mal, als Einzelkredit, und unterbreiten dem Grossen Rat gleichzeitig die Verlängerung des Angebotsbeschlusses und den Investitionsrahmenkredit.

Wie geht es danach weiter? 2008 wollen wir mit Bauen beginnen – im Einklang mit den Anforderungen des Bundes an die dringlichen Projekte des Infrastrukturfonds. Ende 2010 sollen dann die neuen Tramlinien in Betrieb gehen.

Und nun noch ein paar Worte zu den Gegnern von Tram Bern West. Diese Leute stellen sich immer als die echten und einzig wahren Demokraten dar. Dabei sind sie die ersten, welche die demokratischen Spielregeln über Bord werfen, wenn es ihnen passt.

Nach der Abstimmung von Mai 2004 hat der Grosse Rat mit überwältigendem Mehr den Regierungsrat beauftragt, ein neues Projekt auszuarbeiten, das der Kritik der Gegnerschaft Rechnung trägt.

Undemokratisch und eine Zwängerei wäre es gewesen, wenn das gleiche Projekt, ohne Optimierungen, erneut aufgelegt worden wäre. Dem ist ja nicht so, das haben wir gesehen. Bewusst hat sich die Regierung im übrigen – wie beim ersten Projekt - für einen Einzelkredit ausgesprochen, auch wenn dies gesetzlich nicht nötig gewesen wäre und bei den andern öV-Projekten auch nicht der Fall ist. Wir scheuen uns nicht, dem Grossen Rat nochmals die Gelegenheit zur Auseinandersetzung mit diesem Geschäft zu geben; denn wir verfügen über ein ausgezeichnetes Vorhaben.

Die Gegnerschaft hatte Forderungen ans alte Projekt gestellt, diese sind erfüllt. Das haben uns auch die Gegner attestiert. Nun, knapp zwei Monate vor der Debatte im Grossen Rat, kommen die selbsternannten Demokraten mit neuen Forderungen und geben gleich den Tarif an: Entweder der Grosse Rat geht auf diese Forderungen ein, oder wir ergreifen das Referendum. Meine Damen und Herren, die Gegner haben uns Zwängerei vorgeworfen, obwohl wir einen klaren Auftrag des Grossen Rates haben. Wenn etwas Zwängerei ist, dann ist es das Verhalten der Gegnerschaft! In grober Weise missachten sie die demokratischen

Spielregeln. Es würde mich erstaunen, wenn sich der Grosse Rat auf ein so durchsichtiges Spiel einliesse.

Fairplay bedeutet für mich auch: Die Bevölkerung der Stadt Bern hat für Tram Bern West schon zum zweiten Mal ein überdeutliches Signal gesetzt. Dies gilt es von der massiv unterlegenen Minderheit irgendwann einmal zu akzeptieren.

Von Tram Bern West als einem Luxusprojekt zu sprechen, sich aber handkehrum selber den „Luxus“ zu leisten, auf Kosten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler erneut eine Abstimmung erzwingen zu wollen,– ist das demokratisch? Ich bin mir bewusst, dass im Herbst die eidgenössischen Wahlen anstehen. Tram Bern West ist ein für den ganzen Kanton bedeutendes Verkehrsprojekt. Als Wahlvehikel, scheint mir hingegen, sollte es nicht herhalten müssen.