

Informationen zum Projekt Tram Region Bern

Nr. 1 / August 2012

Projektstand Tram Region Bern: die Phase der Details

Seit den Kreditabstimmungen im Herbst 2011 arbeiten die Planerteams intensiv an der Erarbeitung des Bauprojekts. In dieser Phase werden Detailfragen geklärt wie: Wird der Platz dereinst eine Asphalt- oder eine Kiesoberfläche haben? Wo wird der Randstein abgesenkt, damit das Velo in die Seitenstrasse einbiegen kann? Auch die Planung der Bauabläufe ist ein zentraler Punkt.

Zu Beginn des Bauprojekts fand eine Anhörung statt. Aufgrund der Rückmeldungen wurde beispielsweise für Bern-Nord die Tramlösung so überarbeitet, dass gewisse Alleenabschnitte erhalten werden. Auch die Interessensverbände wurden in die Detailprojektierung einbezogen: So haben sich im Frühling 2012 Veloverbände, Fussverkehrsvertreter und Behindertenverbände zu Workshops mit den Planenden getroffen, um die verschiedenen Ansprüche rund um die Haltestellen zu diskutieren. Diese Dialoge tragen dazu bei, die verschiedenen Interessen unter den berühmten einen Hut zu bringen. Der Abschluss des Bauprojekts ist per Sommer 2013 geplant.

Gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung zu Tram Region Bern hat schon Anlass zu Fragen gegeben, die hier geklärt werden sollen. Die Wirtschaftlichkeit und der volkswirtschaftliche Nutzen von Tram Region Bern wurden eruiert, indem die Investitions- und die Betriebskosten dem erwarteten Nutzen gegenübergestellt wurden. Nicht nur die Vor- und Nachteile für die Fahrgäste, sondern auch für die Betreiber, die Autofahrer sowie die Auswirkungen auf Unfallzahlen und Umwelt wurden berücksichtigt. Der Vergleich hat gezeigt, dass der erwartete volkswirtschaftliche Nutzen des Projekts 2,6 Mal grösser ist, als es die Kosten sind.

Die wichtigsten Faktoren für das positive Kosten-Nutzen-Verhältnis sind:

- Höhere Erträge: Da das Tram mehr Fahrgäste anzieht, werden auch mehr Billets verkauft.
- Weniger Stau und damit Zeitgewinn für die Autofahrer.
- Tiefere Betriebs- und Unterhaltskosten, da auf der Linie 10 weniger Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.
- Höherer Komfort für die Fahrgäste: Aktuelle Studien zeigen, dass die meisten Benutzer den Komfort beim Tram deutlich höher einschätzen als beim Bus.
- Bessere Zuverlässigkeit: Da das Tram den Fahrplan besser einhalten kann als der Bus, kommt es zu weniger Verspätungen.
- Eingesparte Umsteigevorgänge, vor allem bei der Tramlinienverlängerung Kleinwabern.

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung Tram Region Bern finden Sie [hier](#).

Agglomerationsprogramme: Grosse Nachfrage nach Bundesgeldern

Der Bund unterstützt im Rahmen der Agglomerationsprogramme Städte und Agglomerationen bei der Verbesserung ihrer Verkehrsinfrastrukturen. Bis Ende Juni 2012 wurden 41 Agglomerationsprogramme der 2. Generation beim Bund eingereicht. Die darin zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen sehen Investitionen von rund 20 Milliarden Franken vor. Die entsprechende Medienmitteilung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) vom 14. August 2012 finden Sie [hier](#).

Auch von Tram Region Bern wurden wichtige ergänzende Projekte im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bern zur Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds des Bundes eingereicht. Als A-Projekte (Baubeginn 2015 bis 2018) wurden der ÖV-Knoten Ostermundigen, die Umgestaltung von Eiger- und Viktoriaplatz sowie die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern beantragt, als B-Projekt (Baubeginn 2019 bis 2022) die zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt.

Der Kanton Bern ist im Kampf um die knappen Bundesmittel gut aufgestellt. Er hat seine Projekte bereits einer strengen Priorisierung unterzogen und nur dringliche Projekte zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht.

Köniz reagiert auf Informationspanne

Die ungenaue Kommunikation zum zeitlichen Rahmen der Umsetzung von Tram Region Bern (TRB) hat in Köniz jüngst das Vertrauen in die Verantwortlichen und in die federführende Direktion erschüttert. Um dieses Vertrauen wieder herzustellen, wurden verschiedene Massnahmen getroffen: Am 21. Juni 2012 fand ein Runder Tisch mit Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und den bürgerlichen Parteien von Köniz statt; das Gespräch verlief sehr konstruktiv. Weiter beschloss der Könizer Gemeinderat, das Dossier TRB einer gemeinderätlichen Delegation bestehend aus Katrin Sedlmayer (sp) und Ueli Studer (svp) zu übertragen. Damit wird die Verantwortung für das Projekt breiter abgestützt. Ueli Studer wird anstelle von Gemeindepräsident Luc Mentha (sp) in der Behördendelegation TRB Einsitz nehmen. Und schliesslich wird in Köniz eine parlamentarische Spezialkommission untersuchen, wie es zur Informationspanne zum zeitlichen Rahmen der Umsetzung von TRB kommen konnte.

Tram Bern West auf der Erfolgsspur

Das erste Betriebsjahr 2011 des Trams Bern West fällt erfreulich aus: Die Fahrgastzahlen sind im Westen Berns mit 8 % gegenüber dem Vorjahr erheblich stärker gestiegen als auf dem übrigen Netz von BERNMOBIL (3 %). Auch die Zufriedenheit der Fahrgäste auf den Linien 7 und 8 fällt mit 4,43 Punkten auf der 5er-Skala deutlich höher aus als auf dem gesamten Netz (4,31). Dies zeigt die Kundenzufriedenheitsumfrage 2012 von BERNMOBIL. Der private und öffentliche Verkehr entlang den Tramachsen verläuft grundsätzlich konfliktfrei und flüssig.

Die entsprechende Medienmitteilungen finden Sie [hier](#).

Der nächste Newsletter erscheint im September 2012

Möchten Sie unseren elektronischen Newsletter wirklich nicht mehr erhalten?

Klicken Sie auf

[Wenn Sie den Newsletter nicht mehr erhalten möchten, melden Sie sich hier ab.](#)

Herausgeberin:

Planungsgemeinschaft Tram Region Bern
c/o Generalsekretariat der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
Reiterstrasse 11, 3011 Bern