

Swisscom ist in Ostermundigen auch weg. Ich frage mich, wie es sich verhält mit der Auslastung des Trams auf der Linie 10. Es weiss niemand, wer dann in das Post-Gebäude einziehen wird.

*Kurt Rüeegsegger (SVP):* Ich halte auch ein kritisches Votum zum Tram Region Bern. Mich trifft das Projekt als Gewerbebetreibender in diesem Quartier ganz besonders. Ich bin nämlich in der Nähe des Viktroiaplatzes zuhause. Wenn stets von einem Jahrhundertprojekt und von der optimalen Linienführung gesprochen wird, dann habe ich ein wenig Bedenken – nicht nur ich, sondern auch andere Leute im Quartier. Ich beginne einmal beim Viktoriaplatz: Angesichts dessen, was dort alles geschehen muss, damit das Tram der Linie 10 mit dem Nüni-Tram harmonisieren kann, sehe ich ein Platzproblem. Was mich an der ganzen Sache noch mehr stört, ist der Einbau einer Betriebsschiene, die dann in die Moserstrasse einmünden soll. Dass die Einsprache zur Moserstrasse von der SP bzw. von der Quartierkommission DIALOG nicht mehr gelten soll – Jacqueline Gafner Wasem hat es bereits gesagt –, hat mich ein wenig geschockt. Als Gewerbebetreibender muss ich die Trams passieren lassen, wie dies heute bereits beim Guisanplatz teilweise der Fall ist. Ich habe einen wahnsinnigen Zeitverlust, bis ich aus der Optingenstrasse auf den Viktoriaplatz fahren und dann Richtung Rosengarten zu meiner Kundschaft gelangen kann. Denn die bestehenden Strassen, auf denen das Tram realisiert werden soll, kann man nicht verbreitern. Früher hatten diese Strassen eine ganz andere Aufgabe. Sie galten auch als Fluchtwege, die man extra grosszügig gebaut hat, um so möglichst schnell aus der Stadt zu fliehen. Und jetzt verschliesst man sie. Dieses Problem hätte man lösen sollen, und zwar mit einer Vision. Tatsächlich hat das Tram seine Berechtigung auf einem Eigentrassee, nicht aber im Mischverkehr. Wir produzieren dort eindeutig Verkehr, der nicht nötig wäre. Das ist keine Lebensqualität, sondern unangenehm für die Anwohnenden, weil es jeden Tag unnötig Stau gibt.

Noch eine Bemerkung zu den Agglomerationsgemeinden Köniz und Ostermundigen. Es ist mir nicht bekannt, dass sie einen ESP Köniz Bahnhof oder etwas ähnliches realisieren wollen, damit sie ihre Leute auf die S-Bahn zwingen können, um schneller in die Stadt zu gelangen. Es kann nicht Aufgabe der Stadt sein, die Leute in den Agglomerationsgemeinden abzuholen. Es ist nur eine Zeitfrage, wie es dann weitergehen soll. Denn die Kapazitätsgrenze wird einmal überschritten sein und dann haben wir in der Stadt den Kollaps. Das kann es nicht sein. Die Gemeinden müssen doch auch eine Vision haben. Man hätte zusammenarbeiten und ein Projekt auf die Beine stellen sollen, das für alle stimmt.

Ich glaube nicht, dass die anderen Gemeinden auch so reagieren würden, wenn die Stadt Bern sagen würde: Jawohl, wir realisieren das Tram, wir haben ja noch viel Bauland zur Verfügung; sie sollen unsere Leute nur holen kommen, das ist doch gut für uns. – Nein, das kann es nicht sein. Wenn es um die Reparaturen und die Nachhaltigkeit der ganzen Trassees und Schienen geht, möchte ich dann hier kein Gejammer über die hohen Kosten in Millionenhöhe hören. Denn die anderen Gemeinden werden nicht mithelfen.

*David Stampfli (SP):* Ich bin als Politiker der Meinung, dass man transparent sein muss; deshalb möchte ich hier mit gutem Vorbild vorgehen. Ich wohne an der Ostermundigenstrasse 38 und arbeite an der Monbijoustrasse 61. Ich fahre meistens mit dem Velo zur Arbeit und bei schlechtem Wetter nehme ich den Bus. Sie sehen, ich bin genau auf der Route des 10er-Busses beziehungsweise gegebenenfalls der Tramlinie 10. Zudem bin ich Präsident von Pro Velo und bekunde hier ureigene Interessen. Pro Velo Bern hat gegen dieses Projekt Tram Region Bern eine Einsprache eingereicht mit 35 Punkten. Wir haben in den letzten Monaten lange Einspracheverhandlungen geführt. Uns ging es darum, eine konstruktive Einsprache zu machen, die dazu dienen soll, das Tramprojekt so veloverträglich wie möglich gestalten zu können, falls es angenommen wird. Vorneweg: Die Tramschienen sind für Velofahrende ge-

fährlich. Das wissen alle, die einmal auf einem Velo gesessen sind. Zusätzlich ist es heikel für die Velofahrenden, wenn sie die Haltestellen umfahren müssen. Sogenannte Kaphaltestellen sind eine ziemliche Herausforderung. Und je mehr Ampeln es gibt, desto weniger schnell kommt man als Velofahrende vorwärts. Das Projekt Tram Region Bern weist verschiedene sehr heikle Stellen für die Velofahrenden auf. Ich greife drei heraus: Viktoriaplatz, die Kreuzung Laubeggstrasse-Ostermundigenstrasse hinter dem Rosengarten und der Kreisel beim Pulverweg. Das sind Orte, bei denen man aus Sicht von Pro Velo mit dem Ergebnis noch nicht zufrieden sein kann. Mehr Sicherheit ist technisch machbar und wir erwarten von der Projektleitung, der Stadt Bern und dem Kanton Bern, dass sie hier Pro Velo Bern und allen Velofahrenden der Stadt Bern entgegenkommt – und glauben Sie mir, das sind nicht wenige; es gibt 100 000 Velos in der Stadt Bern. Ich möchte betonen, dass die Projektleitung zu Beginn ein Projekt vorgelegt hat, das nicht unbedingt velofreundlich war. Aber im Rahmen der Verhandlungen konnte man feststellen, dass auch die Projektleitung kompromissbereit sein kann. Wir haben unterdessen festgestellt, dass von unseren anfänglich 35 Einsprachepunkten die meisten bereinigt werden konnten. Und das anerkennen wir. Das ist eine grosse Leistung und freut uns, denn es war anstrengend. Die heutige Velosituation auf der Route der Buslinie 10 ist nicht optimal. Es gibt viele Parkplätze, es hat schmale Strassen – beispielsweise die Ostermundigenstrasse –, die für Velofahrende gar nicht angenehm sind. Es gibt gefährliche Kreuzungen wie den Viktoriaplatz und den Eigerplatz. Zudem sind die Busse für Velofahrende höchst unangenehm. Sie drängen sie ab. Überdies haben sie einen toten Winkel wie ein Lastwagen und sie weisen eine höchst unruhige Fahrweise auf. All diejenigen, die nun Megabusse als grosses Versprechen bringen: Für Velofahrende sind Megabusse absolut inakzeptabel. Aus öV-Sicht macht das Tram Region Bern ganz sicher Sinn. Das verstehe ich voll und ganz. Unser Fraktionssprecher Michael Sutter hat das perfekt ausgeführt. Auch Velofahrende benutzen gerne das Tram. Wenn es hagelt und schneit, steige ich auch gerne einmal in den Bus oder ins Tram. Nehmen wir an, es gäbe ein Tram auf der Buslinie 10, dann gäbe es weniger Parkplätze, wie aus den Plänen hervorgeht; in Anbetracht der aufschwingenden Autotüren ist das praktischer. Es gäbe breitere Strassen und Platz für Velostreifen. Der Velostreifen würde nicht plötzlich aufhören wie dies beispielsweise heute bei der Viktoriastrasse der Fall ist. Der Eiger- und der Viktoriaplatz werden auch verbessert; auf dem Eigerplatz gibt es neu extra für Velos einen Bypass. Zudem kann ein Tram ein Velo nie abdrängen, denn ein Tram bleibt in seinen Schienen und das ist für Velofahrende sehr beruhigend. Wenn man parallel zum Tram fährt und ausreichend Platz hat, dann ist das Tram viel angenehmer als der Bus. Ich werde dem Tramprojekt zustimmen und ein sehr kritisches Ja einlegen, weil ich mir bewusst bin, dass Trams für Velofahrende heikel sind. Aber ich glaube daran, dass die Projektleitung da mithilft. Wir haben diese Einsprache eingereicht und werden sie auch noch nicht vollumfänglich zurückziehen, damit wir einen Hebel haben, um das Tram veloverträglich zu gestalten. Ich werde ein sehr scharfes Auge auf die Umsetzung dieses Projekts haben und schauen, dass die Versprechen eingehalten werden. Abschliessend bitte ich, den Antrag der PVS Artikel 5 (neu) zu unterstützen.

*Vorsitzende Tania Espinoza Haller:* Es werden noch mindestens zehn Personen als Einzelredner oder -rednerin sprechen. Ich habe heute anfangs der ersten Sitzung begründet, weshalb ich am 3. Juli 2014, um 15.00 Uhr eine Zusatzsitzung einberufen habe. Wir stellten mit dem Ratsbüro Berechnungen mit den normalen Redezeiten an. Die Zeit würde nicht reichen, wenn wir nicht zusätzlich diese Sitzung einberufen hätten. Aufgrund der vielen Einzelvoten möchte ich darauf hinweisen: Wenn wir heute das Kreditgeschäft nicht abschliessen, wird dieses noch einmal verschoben. Ich bin davon ausgegangen, dass man den Kredit heute abschliessen kann. Es stehen dringliche Geschäfte an wie die Projektierungsgeschäfte zu den Schulhäusern. Wenn wir diese nicht beschliessen, bedeutet das für die Schulen, dass nach