

ZMB 2. Tramachse Innenstadt: Wird die Öffentlichkeit an der Nase herumgeführt?

Die Haltung des Bundesamtes Bauten und Logistik (BBL) und das Verhalten der Regionalkonferenz deuten darauf hin, dass die Öffentlichkeit in Bezug auf eine zweite Tramachse in Bern und deren Evaluationsprozess an der Nase herumgeführt wird.

Die AG PSM befürchtet, dass die Beteiligten die offensichtliche Bestvariante Bundes-/Kochergasse aus dem Rennen nehmen wollen.

Der umfassend recherchierte **Bericht im Journal-B vom 31.3.24** offenbart Konflikte zwischen verschiedenen Playern im Evaluationsprozess für eine zweite Tramachse.

In der Mitwirkung zur Phase 1 der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) hat sich im Herbst 2023 die grosse Mehrheit **für die Variante 3 Bundes-/Kochergasse** ausgesprochen.

Auch die Stadt Bern selbst. Details im Anhang.

Schon seit der ersten ZMB von 2012 wehrt sich aber die Eidgenossenschaft in „Person“ des BBL konstant gegen eine Tramführung via Bundes-/Kochergasse, ohne dass die Öffentlichkeit die Gründe erfährt.

In der Mitwirkung 2023 wandte sich das BBL dann schroff gegen diese Variante 3. Der rüde Ton basiert auf einer **Zusicherung** aus Reihen der RKBM bzw. eines betrauten Planungsbüros vom Januar 2023, welche lautete: **«Auf der Fachebene werden wir diese Variante (Variante 3 Bundesgasse – Kochergasse) nicht weiterverfolgen».**

Unsere Analyse:

Entweder wird hier auf peinliche Weise eine **heisse Kartoffel** im Kreise herumgereicht; oder es ist seit langem (über 2 Jahren) **eine abgekartete Sache**, dass man die offensichtliche Bestvariante Nr. 3 Bundes-/Kochergasse **zu Grabe tragen** will. Jedenfalls wurde und wird alles versucht, die überdeutliche öffentliche Haltung bei Verbänden, Vereinen, Parteien und öffentlichen Körperschaften herunterzuspielen.

Die ZMB und die Mitwirkung wären dann eine Farce, dienen nur der Hinhaltung der Öffentlichkeit, obwohl hinter den Kulissen schon alles entschieden wäre – die Variante Bundesgasse wäre gestorben.

Die beteiligten Player sind:

- Der Bund (Fedpol, Nationalbank, Bundesämter,...; federführend: BBL)
- Die Regionalkonferenz mit ihrer Verkehrskommission
- Der private Auftragnehmer zur Durchführung der ZMB

Trotz und abweichend von dieser Zusicherung entschied die Behördendelegation für die ZMB (s. Anhang) 2023, die Variante Bundes-/Kochergasse dennoch in die erste Phase der öffentlichen Mitwirkung zu schicken. Dafür gibt es zwei mögliche Interpretationen:

1. So tun, als ob:

Nach aussen sollte das Verfahren weitergeführt wie bis damals kommuniziert, in der Hoffnung, dass die Variante 3 in der Mitwirkung unter den Tisch fällt.

2. Druck auf das blockierende BBL erhöhen:

Wenn im Mitwirkungsverfahren die Variante 3 gewinnt, kommt der Bund in Erklärungsnotstand.

Weil die Bundesgasse-/Kochergassevariante deutlich gewann, hat die Behördendelegation 2024 den aktuellen Zwischenschritt **vor** Phase 2 veranlasst. Auch hierfür gibt es zwei analoge Interpretationen:

A) Entweder hat zum Beispiel die Stadt Bern bewirkt, dass sich die RKBM im deklarierten „Zwischenschritt“ ernsthaft um eine den BBL-Anforderungen Rechnung tragende Lösung bemüht.

B) Oder es besteht bei den Behörden tatsächlich ein Konsens, die Variante 3 Bundesgasse fachlich sterben zu lassen, jedoch politisch-kommunikativ noch pro forma im Rennen zu lassen, um Gründe zu finden, die **„dem öffentlichen und politischen Druck standhalten“**; und damit das Projektteam argumentativ **„in der späteren Kommunikation die Oberhand behalten“** kann.

Zu hoffen ist A), zu befürchten aber B).

Denn A) hätte klare planerische und technische Abklärungen erfordert, die eigentlich erst für die kommende 2. Phase der ZMB vorgesehen sind. Der angeblich ans BBL gerichtete Fragenkatalog reicht dafür wohl kaum.

Weitere Indizien in Richtung B):

Was das Journal-B aufgedeckt hat, **erklärt all die folgenden Beobachtungen:**

- die Zugeknöpftheit der RKBM, der Behördendelegation, Planer und Ingenieure an der öff. **Infoveranstaltung** zur Mitwirkung 2.TA am **16.6.2023** im Burgerspittel. Erst auf mehrfache Nachfrage nach Gründen der Ablehnung der Variante 3 seitens Bund wurde wörtlich genannt: „Erschütterungen und Anlieferung“ (Walter Schaufelberger);
- **die Schlamperei bei der Auswertung der Mitwirkung: Unterschlagung von Stellungnahmen, tendenziöse und falsche Darstellungen im Bericht**
Die RKBM hat im Mitwirkungsbericht diverse Stellungnahmen von Mitwirkenden unterdrückt und das Gesamtergebnis somit bewusst falsch wiedergegeben. Auch nach unserem entsprechenden Hinweis und einem Gespräch mit der Verkehrskommission wurden die Fehler nur teilweise korrigiert – die Zusammenstellung der Eingaben ist auch in der überarbeiteten Version des Mitwirkungsberichts nicht korrekt.
- **die Wendehalsigkeit der Gemeinde Ostermundigen:** Ostermundigen wurde im Mitwirkungsbericht als Befürworterin der Variante Bundes-/Kochergasse geführt. Dies bezeichnete Thomas Iten in einem Gespräch am 28.5.2024 und in einem Bundartikel als bedauerlichen Fehler – Ostermundigen sei für die Variante Speicher-/Nägelgasse (die sonst einzig von Bernmobil und Pro Bahn befürwortet wird). Auch in der überarbeiteten Version des Mitwirkungsberichts ist aber immer noch Ostermundigen Präferenz für Variante 3 (Bundesgasse) zitiert.
Schwer zu glauben, dass Thomas Iten als Präsident sowohl von Ostermundigen wie auch der Verkehrskommission nicht in der Lage war, die Meinung seiner eigenen Gemeinde korrekt einzubringen. Spätestens bei der Abnahme des Berichts durch die Behördendelegation hätte ein solches „Missverständnis“ auffallen müssen.
- die Fehlleistungen, Mängel und Voreingenommenheit der Projektleitung in den Begleitgruppensitzungen zur **Testplanung Stadtraum Bahnhof**, wo die Variante Bundesgasse zuerst gar nicht auftauchte.
- das unbeschreibliche Herumdrehen des BBL im Akteneinsichts- und Beschwerdefall des Journal-B.

Die AG PSM Bern stellt an die Adresse von BBL/Fedpol die alles entscheidende Frage:

Warum sollte ein oberleitungsfreier Trambetrieb auf der Achse Bundes-/Kochergasse nicht möglich sein, wo doch seit Jahrzehnten sowohl der MIV als auch der ÖV (Buslinien 10, 11) direkt vor dem Bundeshaus zirkulieren?

Auskunft

Thomas Schneiter, Präsident AG PSM Bern, 079 439 92 68
vorstand@psm-bern.ch

Anhang

Mitwirkungsergebnisse (abgesehen von Privatpersonen):

Variante 1 Nägeligasse Spychergasse Bollwerk Bahnhof: **2 Präferenzen** (Bernmobil und ProBahn)

Variante 2 Viktoriarain Lorrainebrücke Bollwerk Bahnhofplatz: **null Präferenzen**

Variante 3 Bundes-/Kochergasse: **20 Präferenzen:**

2x Gemeinden (Bern / Ostermundigen), 1x Burgergemeinde, 4x Parteien (FDP / GFL / SP / GB),
2x Stadtteilvertretungen (Dialog Nordquartier / QM3),
11x Vereine_Verbände (TCS / VCS / ProVelo / Fussverkehr / VAL_Vereinigte Altstadtleiste /
HEV_Hauseigentümergeverband / GSL_Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung / Heimatschutz /
FÖR_Forum öffentlicher Raum Bern (BSA SIA SWB BSLA) / PSM_Arbeitsgruppe Planung-Städtebau-Mobilität
Bern / Bollwerkstadt).

Besonders gewichtig sind die Stellungnahmen der Stadt Bern (*«Einzig die Variante 3 via Bundesgasse-Kochergasse erachtet der Gemeinderat nach heutigem Kenntnisstand als vertretbar»*) und der Burgegergemeinde (*«...so ist der Variante Bundesgasse-Kochergasse in jedem Fall Vorrang zu geben. Diese führt als einzige Variante zu keiner Zusatzbelastung auf dem Bahnhofplatz, welche es in jeder Hinsicht zu verhindern gilt»*)

Der wenig objektive Mitwirkungsbericht wurde im März 2024 publiziert mit dem Beschluss der Behördendelegation:

«In einem Zwischenschritt sind für alle drei Varianten (Bundesgasse – Kochergasse, Nägegasse – Speichergasse und Lorrainebrücke – Viktoriarain) Netzbetrachtungen und vertiefte Machbarkeitsabklärungen zu allen kritischen Punkten der Varianten durchzuführen. Aufgrund der Ergebnisse entscheidet die Behördendelegation an einer zusätzlichen Sitzung, welche Varianten weiterhin in Frage kommen und vertieft sowie detailliert bewertet werden sollen.»

Dafür hat die RKMB dem BBL im Sommer 2024 einen ausführlichen Fragenkatalog zugestellt, der seit Januar 2025 beantwortet sein sollte. In den nächsten Wochen soll das Resultat präsentiert werden. Dann wird sich zeigen, ob die Befürchtung **«so tun, als ob»** sich bewahrheitet oder ob das Konzept **«Erhöhung Druck auf das BBL»** etwas bewirkt hat.

In jedem Fall muss sowohl der Fragenkatalog der RKMB als auch die Antwort des BBL vollständig publiziert werden, denn hier geht es für die Stadt Bern um eminent wichtige Entscheidungen, die nicht fernab der Öffentlichkeit gefällt werden dürfen.

Behördendelegation (Stand Mitwirkungsbericht vom 19.3.2024)

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr RKMB
Christoph Neuhaus, Vorsteher der BVD, Regierungsrat BE
Alec von Graffenried, Stadtpräsident Bern
Marieke Kruit, Gemeinderätin Stadt Bern
Michael Bürki und Giuseppina Jarrobino, RKMB
René Schmied, Direktor BERNMOBIL
Christian Aebi, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern
Karl Vogel, Verkehrsplanung Stadt Bern