

Schlussbemerkungen zu den Einsprachen Quartierkommission Stadtteil V DIALOG Nordquartier

Bern, 16. Februar 2026

A. Verfahren

Chronologie

Die Stadtteilvertretung Dialog Nordquartier hat 2013 zusammen mit vielen Einzelpersonen Einsprache gegen das Projekt Tram Region Bern 1. Realisierungsetappe eingereicht. Ein Teil der Einsprechenden wandte sich schwergewichtig gegen den Projektteil Breitenrain (Moserstrasse Viktoriaplatz), der in der Folge unter der Bezeichnung «dr nöi Breitsch» im Sinne der Einsprechenden überarbeitet und aus dem Projekt ausgegliedert wurde. Auch mit dem späteren Verzicht auf das Dienstgeleise wurde einem Anliegen des Dialog Nordquartier entsprochen.

In der Bereinigungserklärung 2014 wurden verschiedene Einspruchepunkte zurückgezogen – unter Vorbehalt von späteren Änderungen am Projekt. Eine fundamentale Änderung erfolgte bereits durch die Beschränkung des Projektes Tram Region Bern mit Bernmobil als Gesuchstellerin zum halbierten Projekt «Tram Bern Ostermundigen» mit der Tram-Bern-Ostermundigen AG (TBO AG) als Gesuchstellerin.

Weil zudem beim Wechsel von der Planaufgabe TRB zu derjenigen von TBO teilweise von der Vereinbarung abgewichen wurde, hat der Dialog Nordquartier gemeinsam mit vielen direkt Betroffenen bei der Auflage der TBO AG erneut Einsprache erhoben gegen die massiven Baumfällungen an der Viktoriastrasse.

Verfahren

Die Legitimation des Dialog Nordquartier ist unbestritten, ebenso diejenige der rund 30 direkt Betroffenen Eigentümer:innen und Mietenden an der Viktoriastrasse. Die TBO AG vertritt den Standpunkt, dass bei der Auflage 2021 nur gerügt werden könne, was sich seit der Auflage 2013 geändert habe. Oben haben wir erläutert, dass mit dem Wechsel vom TRB zum TBO-Projekt eine fundamentale Änderung stattfand; zudem übersteigt der Zeitraum von acht Jahren zwischen den beiden «Genehmigungsetappen» jedes vertretbare Mass. Das zeigt sich auch darin, dass in der Zwischenzeit mehrfach Bäume fehlen, die gemäss Vereinbarung erhalten bleiben sollten. Wir gehen deshalb davon aus, dass die Einsprachen zum gesamten TBO-Projekt auch 2021 zulässig sind, soweit sie von Legitimierten vorgebracht werden.

Einsprachen

Bei den Einsprachen des Dialog Nordquartier und den Miteinsprechenden steht der schonungsvolle Umgang mit den Alleen im Zentrum. Es fällt auf, dass die Eingriffe für die neue Tramlinie überall dort besonders einschneidend sind, wo es «nur» Baumreihen betrifft.

Deren Beitrag zum Stadtklima, zum geschätzten und geschützten Stadtbild und zum Wohlbefinden von Wohnenden und Passant:innen wird zu geringgeschätzt. Das drückt sich beispielhaft in der Gesamtstellungnahme der TBO AG Teil B s. 42 so aus: *Insgesamt kann rund ein Fünftel des Baumbestandes zwischen Viktoriaplatz und Waldegg erhalten bleiben.* Das darf ohne weiteres als Kahlschlag bezeichnet werden; an der Viktoriastrasse sollen gar nur 13% der Bäume verbleiben.

Baumfällungen Viktoriastrasse weshalb?

Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, weshalb genau die Baumfällungen an der Viktoriastrasse notwendig sind. In der Gesamtstellungnahme Teil B wird pauschal auf «technische Herausforderungen und fehlende Platzverhältnisse» verwiesen. In den Querschnitten ist die Lage der zu fällenden Bäume nicht ersichtlich und auch der alte, rückzubauende Strassenquerschnitt ist nicht dargestellt. Das verunmöglicht eine objektive Beurteilung zur Notwendigkeit des weiträumigen Baumeratzes. In den Querschnitten fällt zudem auf, dass alte Bäume und Ersatzpflanzungen verharmlosend gleich gross und dick dargestellt sind.

B. Interessenabwägung

Schutz und Sorgfalt

In Bern sind alle wichtigen Alleen gemäss Artikel 75 der BO 06 dem besonderen Landschaftsschutz des kantonalen Rechts unterstellt. *«Es wird also gestützt auf Art. 3 NHG und Art. 75BO.06 sowie Art. 18 Abs. 4 EBG aufzuzeigen sein, warum es nicht anders geht und warum die schliesslich gewählte Lösung die Schutzinteressen im Rahmen des Möglichen optimal berücksichtigt».* (Gutachten Muggli Alleeschutz in der Einwohnergemeinde Bern, Rechtsfragen). Beide Forderungen sind im TBO-Projekt nicht umgesetzt. Die behaupteten «sorgfältigen Analysen» sind in den Unterlagen nicht auffindbar und der in unserer Einsprache verlangte Nachweis, weshalb so viele Alleebäume gefällt werden müssen, wurde nicht erbracht.

Private Interessen

Durch die Bauarbeiten wird die Viktoriastrasse vorübergehend, aber beträchtlich lange, zu einem eigentlichen Katastrophengebiet: massenhafte Baumfällungen, aufgerissene Strassen und Gehwege, Lärm und Staub und die erschwerte Zugänglichkeit werden allen Anwohnenden zugemutet. Mietzinsausfälle und ein langandauernder Verlust an Umfeld-Qualität vermindert eindeutig den Wert der Liegenschaften an der Viktoriastrasse. Dies alles muss toleriert werden, wenn das öffentliche Interesse überwiegt, das Projekt notwendig, zweck- und verhältnismässig ist, und wenn es keine gleichwertigen oder besseren Alternativen gibt. All diese Bedingungen erfüllt das TBO-Projekt nicht.

Öffentliche Interessen

Das grosse öffentliche Interesse an einem leistungsfähigen ÖV-Angebot ist unbestritten. Die Buslinie 10 stösst in den Hauptverkehrszeiten bereits seit längerem an ihre Kapazitätsgrenze.

Seit mehr als 20 Jahren bemüht sich die zuständige Regionalkonferenz um eine Planung mit dem klaren Zweck, die Kapazität dieser Strecke zu erhöhen und damit auch den Komfort der Nutzenden zu verbessern. Das überwiegende öffentliche Interesse wäre kaum bestreitbar, wenn die Umstellung auf Trambetrieb dazu die einzige den Zweck erfüllende Lösung darstellen würde – aber so ist es nicht.

Zweckmässigkeit

Bereits 2010 wurde in der Planung des Tram Region Bern ausgeführt, unter welchen Bedingungen das Tram im ÖV das geeignete, überlegene Verkehrsmittel ist: mit einem hohen Anteil an Eigentrasse und einem mittleren Haltestellenabstand von mindestens 500m leistet es eine schnelle und entsprechend komfortable Beförderung der Passagiere.

Beim Projekt TBO liegt der ET Anteil bei 13% und der Haltestellenabstand im Schnitt knapp unter 300m. Dadurch verschwindet die überlegene Effizienz im Vergleich mit Doppelgelenk Elektrobussen vollständig. Die sehr grosse Kapazität der langen Tramzüge ermöglicht – und erfordert gleichzeitig – einen ausgedünnten Takt, so dass auch der Komfortgewinn fraglich wird. Eine Komforteinbusse ergibt sich auch durch die Aufteilung der Linie 10 in zwei getrennte Äste. Ein Drittel aller Passagiere aus Richtung Köniz fährt bisher weiter als bis zum Bahnhof und muss künftig dafür umsteigen. Deshalb erscheint das «halbe Projekt» TBO insgesamt als nicht zweckmässig, besonders auch im aktuellen Vergleich mit einer Buslösung nicht.

C. Bedarf und Alternative

Prognosen

TBO betont, dass sich der künftige Kapazitätsbedarf auf der Linie 10 nur mit der Umstellung auf Trambetrieb sicherstellen lasse. Dabei bezieht sie sich auf zeitlich weit zurückliegende Prognosen des TRB-Projektes, die 2011 und 2016 nur formell überprüft und bestätigt wurden. Bereits 2016 war erkennbar, dass die ÖV-Frequenzen von den Prognosen nach unten abweichen. Mittlerweile ist klar, dass diese Prognosen (wie auch diejenigen in der Netzstrategie ÖV 2040) deutlich zu hoch angesetzt waren. Die 2022 publizierte Aktualisierung 2019 des kantonalen Gesamtverkehrsmodells reduzierte die Vorhersagen dementsprechend deutlich.

Der Werktagessverkehr nahm auf der Buslinie 10 Ast Ostermundigen in der Periode von 2005 bis 2024 von 22'000 P auf 21'000P ab, sehr im Gegensatz zur Prognose im Tramkonzept 2013, die für 2030 eine Zunahme auf 35'200P voraussagte! Auch die massgebende Tagesspitzenstunde blieb seit 2011 konstant auf $\pm 1'300$, die Prognose für 2030 lautete auf 2'000, aktuell geht man für 2040 von 1'700 P aus. In der beiliegenden Übersicht zeigt sich, dass die Entwicklung auf den meisten Berner ÖV-Linien seit etwa 15 Jahren deutlich geringer ist als prognostiziert – unter dem Einfluss der Velo Offensive und des Home-Office (alle Zahlen s. Tabelle Beilage 1).

Alternative

Seit 2008 ist in der TRB-Planung das Tram als Verkehrsmittel gesetzt, auch die Halbierung der Strecke mit dem Wechsel zum TBO hat daran nichts geändert. Durchgängig wird argumentiert, zum Tram gebe es keine realisierbare Alternative. Die aktuelle Umstellung des Linienastes Köniz auf Doppelgelenk Batterietrolleybusse beweist das Gegenteil. Sehr befremdlich ist dabei, dass diese Umstellung des Könizasts und die Neuauflage des TRB/TBO 2021 zeitlich parallel von den gleichen Behörden bearbeitet wurde.

Abgesehen davon, dass die zwei Äste der Linie 10 eigentlich ein logisches Ganzes bilden, sind sie auch punkto Strecke und Frequenzen sehr ähnlich. Dem DWV-Wert von 21'000 in Ostermundigen entsprechen 18'600 in Köniz, die für die Kapazitätsplanung massgebliche Tagesspitze betrug 2024 1'300 in Ostermundigen und 1'270 in Köniz. Sehr vergleichbar ist auch die Ausgangslage für die direkte Erschliessung Rüti und Schliern mit jedem 2. Kurs. Die auf dem Könizast zum Einsatz kommenden DGTB Hess Lightrain25 DC haben in der Spitze eine Kapazität von 135 P entsprechend 2/3 des Trams. Bis zum Prognosezeitpunkt 2040 genügt in den HV-Stunden laut TBO auf dem Linienast Ostermundigen mit dem Tram ein Fahrplankontakt von 6 Minuten dem entsprechend 4 Minuten mit dem DGTB - gleich wie nach Köniz.

Ebenfalls gleich wie auf der Strecke nach Köniz ermöglicht der Mischbetrieb Trolley/Batterie eine örtlich angepasste Reduktion der Oberleitung; mit dem Wegfall des Tramtrogs erübrigt sich die Verlegung der Werkleitung aus der Strasse ins Trottoir mitsamt den Baumfällungen. In Köniz benötigt die bauliche Anpassung der Bushaltestellen und der Teilbau der Oberleitungen nur ein Jahr und verursacht kaum Immissionen. Es ist kein Grund ersichtlich, weshalb nicht auch Ostermundigen (und die Viktoriastrasse) von den Vorteilen dieser Lösung sollte profitieren können.

Verhältnismässigkeit

«Die Massnahmenänderung (in Köniz vom Tram gemäss TRB zu DGTBussen) wurde vom Bund bezüglich Verbesserung der Verkehrssysteme, Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, Erhöhung Verkehrssicherheit sowie Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs als «wirkungsmässig gleichwertig» beurteilt». Siehe Beilage2

Entsprechend übernimmt der Bund ca. 35% der Umstellungskosten auf dem Könizast. Diese betragen inkl. 13 Fahrzeuge rund 45 Millionen. Zum Vergleich: für TBO ist ein Kredit von 305 Millionen genehmigt, inkl. Bahnteuerung bis aktuell, aber exklusive Fahrzeugbeschaffung. (3)

D. Fazit

Das Projekt TBO ist in mehrfacher Hinsicht überholt. Seit dem Planungsbeginn vor 20 Jahren hat sich so viel verändert – geringeres Wachstum, verändertes Verkehrsverhalten, neue, umweltfreundliche Fahrzeuge mit grösseren Kapazitäten, höhere Wertschätzung für Stadtklima und Naturwerte u.a. – dass die korrekte Abwägung der Interessen einer



Genehmigung des Gesuchs Tram Bern Ostermundigen durch das BAV klar im Weg steht.
Glücklicherweise steht eine gute Alternative mit behördlichem Tauglichkeitsnachweis bereit:
Doppelgelenkbatterietrolleybusse gleich wie bald auf dem Könizast.

Beilagen erwähnt