Tribüne Welche Schlüsse für die Tram-Abstimmung vom 4. März lassen sich aus früheren kantonalen Vorlagen ziehen? *Adrian Vatter*

Warum es das Tram schwer haben könnte

Verhalten wir uns bei Kreditabstimmungen für regionale Spitäler, Sportzentren und Entlastungsstrassen solidarisch mit den Betroffenen, oder stimmen wir nur zu, wenn wir selber davon profitieren? Mehrheitlich scheint Letzteres der Fall zu sein. In der Regel lassen sich die Abstimmungsresultate bei Finanzbeiträgen für Infrastrukturprojekte nicht mit der Parteinähe oder dem Bildungsgrad erklären, sondern meistens mit der geografischen Distanz der Stimmbürger zum betroffenen Standort.

Das zeigte sich schon in den 1980erund 1990er-Jahren bei verschiedenen Spitalkreditvorlagen im Kanton Bern: Je weiter die Stimmbürger von der Standortgemeinde entfernt wohnten, umso stärker lehnten sie das Kreditge schäft ab. Auch bei einzelnen Strassenkrediten oder beim abgelehnten Sportzentrum ZLS in der Stadt Bern war die örtliche Nähe der Bürger zum Abstimmungsgegenstand der wichtigste Faktor. Es gibt aber interessante Ausnahmen. So etwa bei der kantonalen Kreditabstimmung für den Bau eines Hochwasserschutzprojektes im unteren Langetental gegen Ende des 20. Jahrhunderts. Dabei zeigten sich die Stimmbürger sehr solidarisch mit der von starken Überschwemmungen betroffenen Region, und die Zustimmung betrug hohe 84 Prozent. Auch in diesen Wochen ist die

Solidarität der Stimmbürger gefragt. Am 4. März findet die kantonale Abstimmung über einen Kantonsbeitrag für den Bau einer neuen Tramlinie von der Stadt Bern nach Ostermundigen statt. Zur Erinnerung: Es ist nicht der erste Volksentscheid über einen Kantonsbeitrag für ein Tram in der Hauptstadtregion. Bei der kantonalen Kreditabstimmung zum Tram Bern-West brauchte es bekanntlich zwei Anläufe. Wie heute ging es damals um den Bau einer neuen, leistungsfähigen Tramlinie, die die Stadt Bern mit ihrer Agglomeration erschliessen und damit die Buslinien entlasten sollte. Wie heute war es ein Projekt zugunsten der Stadt Bern und seiner nächsten Umgebung, das aber vom gesamten Kanton finanziell mitgetragen werden musste.

Geografische Distanz

Gegen den Kantonsbeitrag von 2004 hatte die SVP das Finanzreferendum ergriffen. Sie kritisierte die hohen Kosten und die Linienführung. Bei einer überdurchschnittlich hohen Stimmbeteiligung von 45 Prozent wurde das erste Tramprojekt knapp abgelehnt, während das zweite drei Jahre später mit fast 70 Prozent Ja-Stimmen im gesamten Kanton deutlich angenommen wurde. Besonders interessant: Bei der ersten Vorlage findet sich ein sehr deutlicher Zusammenhang zwischen dem Ja-Stimmen-Anteil und der geografischen Distanz zur

projektierten Berner Tramlinie: Je weiter weg von Bern die Stimmbürger wohnten, umso stärker lehnten sie die Vorlage. Anders bei der zweiten Vorlage von 2007. Dieser Tramkredit wurde überall im Kanton deutlich angenommen. Sogar Gemeinden, die über 90 Kilometer von Bern entfernt liegen, haben der Vorlage mit über 60 Prozent zugestimmt.

Was waren nun die Gründe für die neu entdeckte Solidarität der ländlichen Regionen mit der Hauptstadt? Es waren vor allem drei Faktoren ausschlaggebend:

- Erstens wurden die Kosten des Projekts insgesamt, vor allem aber auch diejenigen des Kantons im Vergleich zum ersten Projekt von 2004 deutlich gesenkt.
- Zweitens haben die Projektverantwortlichen verstärkt die direkt Betroffenen, aber auch teilweise die Kritiker einbezogen.
- Drittens wurden auch konkrete Projektverbesserungen an der Linienführung vorgenommen.

Beträchtliches Risiko

Welche Schlüsse lassen sich für die kommende Abstimmung zum Kantonsbeitrag für die Tramlinie Bern-Ostermundigen ziehen?

- Infrastrukturprojekte, die nur der Bundesstadt zugutekommen, haben es bei der kantonalen Stimmbürgerschaft meist deutlich schwerer als solche, von denen ländliche und periphere Regionen profitieren
- Regionen profitieren.

 Die Bereitschaft, finanziell zu helfen, ist bei den Stimmbürgern dann sehr gross, wenn es um die Realisierung von Bauten zum Schutz vor Naturereignissen geht, wie etwa bei Hochwasser- oder Bergschutzprojekten. Am niedrigsten ist hingegen die Zustimmung bei sogenannten Luxusgütern, die viel kosten. Dazu zählen Sportzentren, Kulturbauten und teure Projekte des öffentlichen Verkehrs.
- Drittens sollte die Standortgemeinde mehr oder weniger geschlossen hinter dem Projekt steht.

Kurz: Bei dem auch in der lokalen Linienführung kritisierten Tram von Bern nach Ostermundigen, das über 100 Millionen Franken kostet, ist das Risiko beträchtlich, dass es sich nach der Volksabstimmung vom 4. März 2018 ebenso so rasch in Luft auflöst wie das bekannte «Nüünitram» im Lied von Mani Matter:

Geschter z Nacht het ds Nüünitram statt hei i ds Depot z gah, Plötzlich, niemer weiss warum, sys Schinegleis verla, Isch zum Himel ufegflogen und dert nadina, I dr Nacht verschwunden ohni Spure z hinderla.

Adrian Vatter ist Professor für Politikwissenschaft an der Universität Bern.