



Achtung, Irreführung durch beschönigende Bilder: Auch diese historische Allee wird zerstört.

Tram Bern–Ostermundigen: die Erreichbarkeit der Agglomeration Bern sichern

Factsheet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

29. Mai 2017

Grün: Kommentare Freie Arbeitsgruppe (FAG) Städtebau und ÖV vom 31.5.2017

Der Grosse Rat befindet in der Junisession über den Kantonsbeitrag für das Tram Bern–Ostermundigen (TBO). Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM ist überzeugt, dass das Tram die beste Lösung ist, um die steigende Nachfrage auf dieser stark frequentierten Linie zu bewältigen und so einen Beitrag zur Erreichbarkeit der Agglomeration Bern zu leisten.

Kommentar Freie Arbeitsgruppe Städtebau und ÖV (FAGSÖV) vom 31.5.2017

Wer ist die Regionalkonferenz Bern-Mittelland? Das vorliegende Projekt TBO wurde der Regionalversammlung nicht zur Abstimmung vorgelegt, es ist das Produkt der Verkehrskommission unter der Leitung von Thomas Iten, Gemeindepräsident der direkt betroffenen Gemeinde Ostermundigen. Des weiteren sitzen in dieser Kommission mehrere Verwaltungsräte/innen, wie z.B. Frau Ursula Wyss, ebenfalls Gemeinderätin der direkt betroffenen Stadt Bern. Unter normalen Umständen würde man hier von Befangenheit sprechen.

Die FAGSÖV ist überzeugt, dass dieses nun vorliegende Tramprojekt in **dieser Form zu diesem Zeitpunkt** nicht richtig ist. Auch kann wohl kaum ein Grossratsmitglied, das diesen Kredit zum **jetzigen Zeitpunkt** gutheisst, ernsthaft eine **informierte** Zustimmung geltend machen.

Uns nimmt aufrichtig wunder, welche **sachlichen, tatsächlichen** Gründe es geben sollte, diesen Kredit für ein noch nicht gänzlich bekanntes Projekt, das frühestens in 5 Jahren angefangen werden kann, **genau jetzt** durchzuwinken. Das Projekt ist noch nicht fertig. Tramgleise zu beschliessen vom Viktoriaplatz bis zum Oberfeld Ostermundigen, ist unseriös, wenn nicht bekannt ist, wo die Endstation ist, wie sie aussieht, wie lange das zwingende Auflageverfahren dauern wird, wo die Umsteigehaltestelle vom Rüti-Shuttle auf das Tram sein soll, und demzufolge auch nicht, was das genau kosten wird. Auch beim Bahnhof Ostermundigen ist noch einiges unklar. So sind sicher Nachkredite zu erwarten.

Vermutlich wird auch Ostermundigen mit seinen beschlossenen 28 Mio nirgends hinkommen und abermals über Geld abstimmen müssen.

In solchen Situationen ist eine vorläufige Rückweisung bzw. Sistierung das einzig Richtige.

► **Wichtig für die Standortgunst der Agglomeration Bern:** Arbeitsplätze verlagern sich zunehmend an den Stadtrand von Bern und in die Kernagglomeration. Die Linie 10 erschliesst im Osten Berns und in Ostermundigen bereits heute viele Arbeitsplätze – und es werden noch mehr: Mit dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Ostermundigen etwa liegt ein Gebiet mit grossem wirtschaftlichem Potenzial an der Linie. Die Region Bern-Mittelland kann sich Stillstand nicht leisten, der Standortwettbewerb in der Schweiz hat an Intensität gewonnen.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Die RKBM betrachtet einmal mehr nur das Verkehrsmittel Tram. Der ESP Bahnhof Ostermundigen besteht auch aus der S-Bahn, dem gem. RGSK II 'Rückgrat des öffentlichen Verkehrs'. Die Erschliessung Ostermundigens mit dem ÖV ist unbestritten, kann aber mit günstigeren Massnahmen ebenso sichergestellt werden.

- ▶ **Beitrag zur gewünschten Siedlungsentwicklung:** Das Tram bringt die Einwohnerinnen und Einwohner aus Ostermundigen und den Berner Quartieren zuverlässig ins Stadtzentrum – eine Voraussetzung für die Schaffung von Wohnraum durch innere Verdichtung. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung entspricht vollumfänglich den Zielen der RKBM: Das Wachstum in der Kernagglomeration und den Regionalzentren hat Vorrang, die Arbeitnehmenden sollen Wohnraum möglichst in der Nähe ihrer Arbeitsplätze finden. Nur so können Zersiedelung und Kulturlandverlust vermieden, Mehrverkehr in Grenzen gehalten werden.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Es ist nicht nachvollziehbar, wie das Tram Ostermundigen die innere Verdichtung unterstützen bzw. die Zersiedelung stoppen soll. Vielmehr ist es ja so, dass die Einwohner von Ostermundigen eben nicht dort wohnen, wo Sie arbeiten, bzw. die Arbeitsplätze in Ostermundigen von Pendlern aus anderen Agglomerationen besetzt werden. Somit unterstützt das Tram den Pendlerverkehr und führt zu einer erhöhten Mobilität.

- ▶ **Bundesgelder stehen bereit:** Die Mitfinanzierung durch den Bund ist gesichert. Die Mittel aus dem Agglomerationsprogramm respektive Infrastrukturfonds stehen auch nach der Ablehnung des Astes nach Köniz (Tram Region Bern) für die Tramlinie nach Ostermundigen zur Verfügung.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Und die Gelder würden auch bei einem späteren Beschluss aufgrund solider Grundlagen noch zur Verfügung stehen.

- ▶ **Kapazitätsengpass vermeiden:** Die Linie 10 ist eine der meistbenutzten Linien der Schweiz. Trotz eines Fahrplankontakts von drei Minuten zu den Hauptverkehrszeiten sind die Busse oft überfüllt. Die Situation wird sich weiter verschärfen: Die Prognosen gehen von einer 40–50 Prozent höheren Nachfrage bis 2040 aus. Ab etwa 2035 würden auch Doppelgelenkbusse im 3-Minuten-Takt nicht mehr genügend Kapazität bieten. Langfristig lässt sich die Nachfrage nur mit Trambetrieb sinnvoll und wirtschaftlich bewältigen.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Die RGKBM ignoriert einmal mehr zwei wichtige Punkte:

Das prognostizierte Wachstum ist eine reine Hypothese (ein sog. Szenario), und wird von verschiedenen Fachleuten angezweifelt.

Ab 2030 wird die S-Bahn markant ausgebaut, gem. Infrasstudie wird dies zu einem Rückgang der Nachfrage führen. Das Tram Ostermundigen wird aus betrieblicher Sicht nie wirtschaftlich betrieben werden können. Die zitierte Wirtschaftlichkeit beruht auf einer mehr als zweifelhaften Berechnung des wirtschaftlichen Nutzens mit Zahlen aus einer Studie in der Agglomeration Zürich aus dem Jahre 2001.

- ▶ **Studien sprechen für Tramlösung:** Das Tram Bern–Ostermundigen wurde in mehreren Studien und Gutachten umfassend geprüft. Die Variante einer Tramlinie auf der Strecke der aktuellen Buslinie 10 ging dabei als Bestlösung hervor. Sie schnitt im Vergleich mit anderen Transportmitteln wie zum Beispiel Doppelgelenkbussen am besten ab. Alternative Erschliessungsoptionen können das drängendste Problem – die ungenügende Kapazität im Abschnitt Kornhausbrücke–Rosengarten – nicht wirksam lösen.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Die erwähnten 'Studien' stammen seit Jahren von den immer gleichen Planungsbüros. Viele dieser Studien sind zudem 'Auftragsstudien' mit einer vorgegebenen Fragestellung der Behörden. Was mit Studien passiert, welche eine Gesamtsicht aufzeigen, haben wir mit der Infrasstudie erlebt. Diese hat die Entwicklung der S-Bahn sowie die Möglichkeiten der neusten Bustechnologie miteinbezogen. Als sie der Verkehrskommission vorgelegt wurde, hat diese die Studie als 'brisant' eingestuft, weil das Ergebnis nicht der Erwartungshaltung der Behörden entsprach. Zügig gab der Kanton Bern eine weitere Studie bei Infras in Auftrag, diese durfte jedoch nur noch die Auswirkungen des Trams auf der Linie 10 aufzeigen.

Und wie kommt die RKBM wohl auf ein "Kapazitätsproblem zwischen Kornhausbrücke–Rosengarten"?

Die Schönburg steht leer, seit der Posthauptsitz weg ist, die neue Nutzung wird nicht mehr die bisherigen Spitzenlasten erzeugen.

- ▶ **Der Trambetrieb hat fast nur Vorzüge:** Ein Tram bietet Platz für 170 Personen – mehr als doppelt so viele wie ein Bus. Es verkehrt zuverlässiger und ist gleichmässiger ausgelastet als der Bus. Der dichte Bus-Takt dagegen ist sehr instabil. Zu Stosszeiten kommt es regelmässig zu «Päckli»-Bildung: Zwei oder drei Fahrzeuge schliessen zueinander auf. Nicht zuletzt ist im Tram der Komfort für die Fahrgäste deutlich höher.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Der Takt soll mit Tram ja halbiert werden (von 3 auf 6 Min.). 1 Tram à 170 Plätze anstelle 2 Bussen à 70 Plätze ergibt genau +21% zusätzliche Förderkapazität. Wenn man dem Wachstum in Ostermundigen also weiter frönt, wird das schon bei Inbetriebnahme in frühestens 10 Jahren keine Kapazitätssteigerung bringen, der Takt muss verdichtet werden. Dann hat das Tram (da fehlendes Eigentrassee) ähnliche Probleme, wie man sie beim Busbetrieb beklagt. Zudem wird hier einmal mehr der Vergleich zwischen dem 42.5 Meter langen Tram und dem 25 Meter langen

Gelenkbus gemacht. Die **Doppelgelenkbusse** der neusten Generation fassen 130-150 Personen, es würde wohl ein Takt von 4-5 Minuten ausreichen, um die selbe Kapazität wie ein Tram bereitzustellen.

Die beschriebene Päckli-Bildung ist nicht Produkt des dichten Fahrplans, sondern Produkt der Durchmesserlinie. In den letzten Wochen konnte in Ostermundigen und Köniz beobachtet werden, dass kaum mehr Päckli entstanden – dies weil die Linie 10 in 2 Linien aufgeteilt wurde (Neugestaltung Eigerplatz). Dies wird auch vom Fahrpersonal von Bernmobil bestätigt.

► **Zweite Tramachse ist nicht Teil des Projekts:** Die zweite Tramachse ist generell für die Weiterentwicklung des Tramnetzes wichtig, weshalb sie im aktuellen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) enthalten ist. Für den Betrieb von Tram Bern–Ostermundigen ist sie jedoch nicht notwendig. Die öV-Belastung der Markt- und Spitalgasse wird nicht zunehmen, da die Linien 12 und 10 in der Innenstadt ihre Routen tauschen werden.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

In der Hauptverkehrszeit verkehren in der Innenstadt 46 Fahrzeuge (36 Trams, 10 Busse) **je Richtung**, rund alle 70 Sekunden. Wird die Linie 12 (Bus) aus der Innenstadt herausgenommen und durch das Tram ersetzt, verkehren pro Stunde dann 46 Tramzüge pro Richtung. Man bedenke, dass das Tram eine Länge von 42.5m aufweist. Reiht man diese Tramzüge auf, kommt man auf eine Gesamtlänge von 1.955 km pro Richtung. Jedem ist klar, dass die kleinste Verkehrsstörung zum Verkehrskollaps in der Innenstadt führen wird. Ebenso klar hat Frau Wyss auf Vorstösse des Stadtrats kommuniziert, dass die zweite Tramachse benötigt wird, aber nur im Zusammenhang mit einem weiteren Tramprojekt durch Bund und Kanton finanziert werden kann. Dies ist auch der Grund, warum die Projektierung nach dem Nein zu TRB sistiert wurde und nun im Dunste von TBO wieder aufgenommen wird.

► **Entlastung des Strassennetzes:** Die Hauptverkehrsachsen zwischen Bern und Ostermundigen sind in Stosszeiten häufig überlastet. Zur Staubildung trägt neben den Autos auch der Busverkehr bei (dichter Takt, «Päckli»-Bildung). Das Tram sorgt dank deutlich höherer Transportkapazität und niedrigerer Frequenz für einen flüssigeren Verkehr und schafft Platz für andere Verkehrsteilnehmende. Davon profitieren sowohl Auswärtige, die auf ein Auto angewiesen sind, wie auch das Gewerbe oder Velofahrende.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Das Gegenteil ist der Fall, das Tram wird den Verkehr massiv behindern. Anschauungsunterricht in Wabern während den Hauptverkehrszeiten. Die vielen sog. Tramsicherungsanlagen (Ampeln) bei Kreuzungen und Kreiseln dürften, obwohl das Tram ohnehin schon Vortritt genießt, viel zu hart in die Verkehrsabläufe eingreifen.

► **Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden:** Die Planung eines Trams ist ein Gesamtverkehrskonzept. Es werden auch der MIV und der Langsamverkehr berücksichtigt und bessere Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden angestrebt. So werden neue durchgehende Velostreifen geschaffen und generell die Sicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht. Auch erfüllt das Tramprojekt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

„Angestrebt“ heisst nicht zwingend „erreicht“. Worin die Verbesserungen „für alle“ bestehen sollen, ist auch in den Projektunterlagen schleierhaft. Und die namentlich aufgeführten paar zusätzlichen Radstreifen dürften durch die allgemeinen Behinderungen und Gefahren, die Tramschienen für Velos bringen, mehr als neutralisiert werden.

► **Bahnhof Ostermundigen wird Umsteigeknoten:** Der Ausbau der S-Bahn Bern (15-Minuten-Takt im Aaretal ab ca. 2030) wird den Bahnhof Ostermundigen als Umsteigeknoten stärken. Damit kann der Bahnhof Bern entlastet werden – Umwegfahrten für die Arbeitsplätze im Raum Rosengarten/Viktoriaplatz fallen weg. Für Fahrgäste aus Ostermundigen mit dem Ziel Bern/Innenstadt wird weiterhin die Linie 10 die grösste Bedeutung haben.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Der Umsteigeknoten bringt eben gerade eine **Entlastung** der Ostermundigen-Linie! Die RKBM betrachtet das nur für Leute aus dem Aaretal mit Ziel Rosengarten/Viktoria. Umgekehrt können dank dem verbesserten Umsteigeknoten die Ostermundiger, die schnell ins Zentrum oder noch etwas weiter müssen, auf die S-Bahn umsteigen, was die alte Linie 10 entlastet.

► **Adäquate Erschliessung der Rüti:** Das Ostermundiger Rüti-Quartier wird neu mit einem Shuttle-Bus oder einer Ortsbuslinie an die Linie 10 angebunden. Auf den ursprünglich geplanten, kostenintensiven Tunnel in der Rüti wird verzichtet.

Kommentar FAG Städtebau und ÖV:

Bei Tram Region Bern wurde gebetsmühlenartig gepredigt, dass jeder Umsteigevorgang zu vermeiden sei. Die Rüti bildet einen Entwicklungsschwerpunkt 'Wohnen' in Ostermundigen und wird aus rein taktischen Gründen 'geopfert'

und abgehängt. Eine Beibehaltung der Buslinie 10 mit Doppelgelenkbussen würde hingegen sämtliche Anforderungen erfüllen.
Die neue Endstation Ostermundigen ist noch nicht festgelegt, das Verfahren ist noch nicht einmal aufgenommen worden.
Falls die Endstation ins Steingrübli kommt, braucht es noch eine Umsteige-Haltestelle im Oberfeld.

RKBM: Laurent Reusser/Michael Fankhauser

Zusammenfassung und politische "Würdigung"

Die Freie AG Städtebau und ÖV hat in diversen Papieren aufgezeigt, wo offene Fragen und Handlungsbedarf besteht.

Im jetzigen Zeitpunkt liegt nur ein unfertiges Projekt vor:

Das um die Rüti und Köniz amputierte alte TRB-Teilprojekt. Die Kredit-Entscheidung **genau jetzt** (bzw. für die Stadt Bern im Herbst) zu fällen, ist bestenfalls **politisch** verständlich (Ende der Ära Egger), aber **nicht tatsächlich nötig, nicht sachlich begründet** und eigentlich auch unseriös.

Ein Ausweg besteht: Falls sich herausstellen sollte, dass nach neuer Evaluation aller Linienführungen, Verkehrsträger, Rollmaterial, Werkleitungskonzepte/Baumschutz, Verknüpfungsvarianten usw. nur eine Tramlinie das Richtige und Einzige ist, was Ostermundigen etwas bringt, so kann man es dann beschliessen. Wir sind sicher, dass sich ein solches Projekt dann aus verkehrlicher wie ökologischer wie auch ökonomischer Sicht **nicht mehr** wie bisher **am alten TRB-Projekt** orientieren wird.

Bitte denken Sie daran:

- Mit einem (vorläufigen) **Nein** würde sich der Grossrat **nichts vergeben**. Eine Denkpause bzw. eine erweiterte Planungszeit können dem Projekt nur nützen! Baubeginn ist frühestens 2022, man hat also gut **5 Jahre Zeit!** Die Politik kann später jederzeit aufgrund solider Grundlagen auf das Geschäft zurückkommen und zu einer fundierten Entscheidung finden. Das Argument, wonach die Planung erneut kostet, ist richtig, aber ein **Lernprozess darf etwas kosten**, wenn das Ergebnis ungleich vielversprechender ist!
Auch den vielleicht etwas "befangenen" Grossratsmitgliedern der SP dürfte einleuchten.: Den beiden Baudirektorinnen droht bei einem Nein **kein Gesichtsverlust!** Das Gesicht verliert man nicht dann, wenn man innehält. Sondern wenn man in ein Abenteuer stolpert, das man nicht mehr ungeschehen machen kann, und das bestimmt noch mit neuen Überraschungen aufwartet.
- Aber mit einem **Ja** meisselt der GR etwas in Stein (bzw. giesst etwas in Beton), das er noch gar nicht abschätzen kann und das er nicht rückgängig machen kann. Wer wäre dann bereit, die Verantwortung für Nachkredite und nachträgliche, tatsächlich störende Verzögerungen zu übernehmen?
Jedenfalls nicht jene, die bald zurücktreten.

Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern

www.tram-ostermundigen.be

tram@die-optimisten.net