

Geschätzte Volksvertreterin, geschätzter Volksvertreter

Sie werden demnächst über den Einzelkredit für das Projekt **Tram Bern-Ostermundigen (TBO)** befinden.

Wir empfehlen Ihnen, diesen Kredit für das vorgelegte Projekt aus folgenden, wichtigen Gründen (zumindest vorläufig) abzulehnen:

Unvollständiges Projekt

Das vorgelegte Projekt gibt keine Auskunft darüber, wie und wo die geplante Tramlinie 10 in Ostermundigen gewendet wird. Ebenso fehlen klare Angaben, mit welcher ähnlich nachgefragten Linie das Tram Ostermundigen verknüpft werden soll - wenn überhaupt. Ebenso unklar, ist, wie die Rüti erschlossen werden soll. Diese wichtigen Fragen bleiben unbeantwortet, die Auswirkungen in Ostermundigen und im Bereich Bahnhof Bern/Hirschengraben sind nicht absehbar.

Projekt basiert auf veralteten Grundlagen

Das vorgelegte Projekt basiert auf der ZMB von 2008 und auf dem RGSK 2010. Vieles daraus gilt nicht mehr unverändert. Das RGSK erwähnt sogar explizit, dass diese Tramlinie nur als integraler Bestandteil des damaligen Konzepts "Tram Region Bern" (bis Köniz) Sinn mache, eine Teilrealisierung aber negative Auswirkungen auf das Gesamtverkehrskonzept hätte.

Übrigens: Das vielzitierte Gutachten Weidmann hatte nicht den Auftrag, die Bestvariante zu finden, oder andere Varianten vergleichend zu beurteilen. Es sollte lediglich eine Bestätigung der damals bereits festgelegten TRB-Projekts (bis Köniz) bringen. Zwischen den Zeilen ist aber viel Kritik herauszulesen.

Projekt basiert auf veralteten Technologien

Die Grundlagen für das vorgelegte Projekt basieren auf dem technologischen Stand der Jahrtausendwende. Zwischenzeitlich hat sich insbesondere die Bustechnologie rasant weiterentwickelt. 2018 werden (u.a. von BernMobil) erste Linien mit Elektrobussen getestet, Doppelgelenkbusse sind ebenfalls verfügbar. Gemäss Angaben der Bushersteller könnten Elektrobuse (Gelenk- und Doppelgelenkbusse) auf der Linie 10 deutlich günstiger als eine Tramlinie betrieben werden. Es ist klar, dass solche Busse weniger Infrastruktur (Schienen, Oberleitungen) benötigen und auch bezüglich Linienführung deutlich flexibler sind. Bereits Professor Weidmann bemängelte, dass die Bustechnologien viel zu früh aus der Evaluation genommen wurden.

Kosten und Folgekosten

Das Projekt soll den Kanton 102 Mio CHF kosten. Weitere 51 Millionen sollen über den FILAG auf die Gemeinden des Kantons Bern abgewälzt werden. Wie erwähnt, ist das Projekt unvollständig, es ist zu erwarten, dass die Kosten nach Vorliegen des Gesamtprojekts markant ansteigen werden. Obwohl der Regierungsrat aus taktischen Gründen die zweite Tramachse durch die Innenstadt nicht in das Projekt einbezieht, ist klar, dass diese nach einer allfälligen Annahme des Einzelkredits rasch realisiert werden wird. Denn schon heute fahren beinahe 100 Tramzüge pro

Stunde durch den Korridor Zytglogge-Hirschengraben. Auch hier wird der Kanton zur Kasse gebeten werden.

TBO ist eher Strassensanierungs- als Verkehrsprojekt

Die Gemeinde Ostermundigen hat bei ihrer zweiten Tramabstimmung das Argument der günstigen Sanierung der Bernstrasse als zentrales Element ins Feld geführt. Es wurde klar darauf hingewiesen, dass die Gemeinde nur durch eine neue Tramlinie zu einer günstigen Sanierung der Bernstrasse mit ihren Werksleitungen kommt. Strassensanierungen dieser Art sind eigentlich Aufgabe jeder Gemeinde. Daher ist es unfair, wenn ein wesentlicher Teil dieser Kosten über die Steuerzahler und Gemeinden des ganzen Kantons abgewickelt werden. Hinzu kommt, dass Ostermundigen mit der Annahme des Tramprojekts auch Ihren finanziellen Anteil festgelegt hat. Dieser ist nämlich auf 28 Mio CHF zuzüglich Teuerung (Basis 2012) und Mehrwertsteuer limitiert.

Das geplante Projekt TBO würde frühestens ab 2022 realisiert und nicht vor 2027 in Betrieb genommen. Es ist politisch zwar verständlich, dass dieser Beschluss noch in der Ära Egger ins Trockene gebracht werden soll. Aber zum heutigen Zeitpunkt besteht kein sachlicher oder technischer Grund, diesen Kredit voreilig zu beschliessen. Eine Annahme würde vielmehr dazu führen dass ein völlig isoliertes Teilprojekt mit noch unbekanntem Folgekosten festgeschrieben würde. Weitere Erkenntnisse aus anstehenden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (z.B Wyler-Länggasse) könnten nicht mehr in das vorliegende, unvollständige Projekt einfließen.

TBO fördert die Überhitzung der Agglomeration

Im weiteren bitten wir Sie zu bedenken, dass ein JA zum Projekt Tram Ostermundigen zu einer Rodung (so das Gutachten Weidmann) des Baumbestands (inkl. geschützte historische Alleen) im Bereich Viktoriastrasse / Galgenfeld Schosshaldenfriedhof führen wird. Dies ist im Zeitalter der Klimaerwärmung, insbesondere in städtischen Gebieten aus ökologischer Sicht nicht vertretbar. Die Aufenthalts- und Wohnqualität leidet.

TBO ist ein Luxusprojekt

Wie eine vom Kant. Amt für öffentlichen Verkehr 2015 in Auftrag gegebene Studie (Büro INFRAS) belegt, ist eine Realisierung von TBO zumindest mittelfristig unnötig. *"Im Zeithorizont 2025/2030 können durch den S-Bahnausbau im Korridor Ostermundigen Entlastungswirkungen erwartet werden, die im kapazitätskritischen Querschnitt zu einer gedämpften Nachfrageentwicklung bzw.einer Stagnation auf der Linie 10 führen."* (S. 5)

Das heisst, es besteht keine Dringlichkeit, das in kein Gesamtverkehrskonzept eingebettete, unvollständig geplante und evaluierte Projekt TBO bereits jetzt zu beschliessen und zu realisieren.

Mit dem stark verbesserten S-Bahn-Angebot ab 2025/2030 (erweiterter Bahnhof Bern, saniertes Bahnhof Ostermundigen, verbesserte Geleiseinfrastruktur zwischen Bern und Ostermundigen) kann die bestehende Bus-Linie 10 sinnvoll weiterbetrieben werden: Der Anschluss der Rütli besteht weiterhin, wer schnell ins Zentrum oder weiter muss, steigt am Bahnhof Ostermundigen auf die S-Bahn um, Berner Benutzer ab Friedhof bis Salem haben wieder Platz im Bus.

-

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Argumenten aufgezeigt zu haben, dass das Projekt TBO weder eine 'Bestvariante', noch eine zum jetzigen Zeitpunkt zwingend zu beschliessende Lösung für Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 darstellt.

Durch ein Nein tragen Sie dazu bei, dass die verantwortlichen Behörden die Chance erhalten, die neusten Erkenntnisse einzubeziehen und ohne unnötigen Zeitdruck ein tatsächlich besseres Projekt für die Organisation des ÖV in der Agglomeration Bern vorzulegen.

Wir sehen Ihrer Entscheidung mit Interesse entgegen und sind für weitergehende Auskünfte jederzeit ansprechbar. Auf Wunsch legen wir ausführliche Fakten und unsere Ansichten auch Ihrer Fraktion in einem persönlichen Gespräch dar.

Freundliche Grüsse

Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern

tram-nein@die-optimisten.net

www.tram-ostermundigen.be -> ÖV Region Bern -> Tram Ostermundigen