

Eine Verbesserung auf der ÖV-Linie 10 ist ohne Tram rascher und verträglicher möglich!

Es ist unbestritten, dass die Platzverhältnisse auf der Buslinie 10 von Bern nach Ostermundigen nicht genügen. Und falls die Prognosen zutreffen, wird die Nachfrage im Raum Ostermundigen in den nächsten Jahren noch weiter stark zunehmen. Eine rasche Verbesserung der Situation ist beim Grün-sozial-liberalen Komitee unbestritten und wird als nötig erachtet. Dazu ist jedoch eine überhastete und sehr kostspielige Umstellung auf ein Tram aus vielen Gründen nicht zielführend.

Die Innenstadt erträgt keine zusätzliche Tramlinie

Die Innenstadt ist bereits heute stark ausgelastet und weist nur noch eine geringe Belastungsreserve auf. Eine zusätzliche neue Tramlinie würde die nötige Entwicklung auf den übrigen Tramlinien konkurrenzieren und das System zum Überlaufen bringen. Tramstau vor dem Hirschgraben und Zeitverluste für Passagiere wären die Folge. Mit einem dichteren Fahrplan auf den bestehenden Tramlinien und der zusätzlichen Tramlinie nach Ostermundigen (TBO) würden in der Innenstadt pro Stunde gegen zwei Kilometer Trams zusätzlich verkehren. Davon wird auch die Verlegung der Buslinie 12 nur einen kleinen Teil kompensieren können. Bei der Zytglogge-Kreuzung würde sich die Konfliktsituation weiter verschärfen.

Es muss befürchtet werden, dass bei einem Ja zum Tram nach Ostermundigen neue Forderungen nach einer zweiten Tramachse durch die Innenstadt gestellt werden. Eine solche Tramachse durch Speichergasse/Nägeligasse kann jedoch kaum als realistische Option zur Entlastung der Hauptgasse beurteilt werden. Die Probleme mit der Anlieferung, der Velosicherheit, die fehlenden Parkplätze für Umschlag sind kaum lösbar. Mit dem geplanten Tram im Gegenverkehr bei der begrenzten Strassenbreite wäre die Verkehrserschliessung der Innenstadt nicht mehr sicher zu gewährleisten. „Aus technischer und betrieblicher Sicht kommt die Variante einer zusätzlichen Tramachse in der Nägeli-/Speichergasse nicht in Frage“ (Zitat CEO Schmied Bernmobil).

Das Tramprojekt ist unfertig und seine Nachteile überwiegen

Am kommenden März wird über ein sehr teures Tramprojekt abgestimmt, bei dem man noch nicht weiss, was an den beiden Enden der Linie genau geschehen soll. Auf der einen Seite ist das Rüti-Quartier nicht mehr direkt ohne Umsteigen mit den Zentren von Ostermundigen und Bern verbunden. Wo und wie die Umsteigehaltestelle zum Rüti-Shuttle im Oberfeld gebaut werden soll, ist nicht gelöst und dürfte auch schwierig zu lösen sein. Wie wirkt sich dies auf die Infrastruktur- und Betriebskosten aus? Das Projekt ist unfertig!

Wie das Tram beim Hauptbahnhof Bern weitergeführt werden soll ist ebenfalls nicht geklärt. Voraussichtlich soll es mit der Tramlinie 3 (Weissenbühl) zusammengehängt werden. Dort würde die Kapazität mehr als verdoppelt, obwohl dafür kein Bedarf besteht. Diese Verknüpfung ist aus wirtschaftlicher Sicht wohl kaum zukunftsfruchtig. Wie soll's also hier weitergehen?

Das Tram-Projekt ist ungenügend mit der Velozukunft abgestimmt. Es schafft mit seinen Schienen neue Gefahrenstellen für Velos, insbesondere mit den Engnissen bei Haltestellen, bei spitzwinkligen Querungen und heiklen Abbiegungen bei Knoten. Besonders gefährdet sind Veloanhänger für Kinder! Das Tram verhindert die Realisierung von attraktiven und sicheren Velohaupttrouten.

Das TBO-Projekt beansprucht unnötig hohe Kosten: 264 Mio. CHF (davon beim Kanton 102 Mio. CHF), und das beim aktuellen Sparprogramm des Kantons. Darin sind die Kostenanteile beim Knoten Viktoriaplatz, beim Projekt Bahnhof Ostermundigen, die Kosten für die Geleise zum Tramdepot und die Ausbauten für den Shuttle-Bus in die Rüti nicht enthalten. Mit Verzicht auf die Umstellung auf Trambetrieb kann der Kanton bei gleichem Nutzen geschätzte 80 Mio. CHF einsparen.

Ferner kann auf eine zweite Tramachse durch die Innenstadt verzichtet werden, die nochmals 110-140 Mio. CHF kosten würde.

Ausgangslage hat sich verändert

Seit dem Start des Projekts hat sich einiges verändert. Während in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) des Projekts ein dichter Fahrplan der S-Bahn beim Bahnhof Ostermundigen noch ausgeklammert wurde, ist der ¼h-Takt bald realisierbar. Die entsprechende Entlastung der Buslinie 10 konnte inzwischen nachgewiesen werden.

Grossbusse wurden noch bis zur Abstimmung zum Tram Region Bern TRB abgelehnt, weil sie zwingend elektrisch und somit mit Fahrleitung betrieben werden müssten. Inzwischen sind neue Elektrobusse auf dem Markt, wie sie auch Bernmobil bereits bestellt hat. Dank Batterien sind nur noch auf der Hälfte der Strecke Fahrleitungen erforderlich oder sie entfallen dank Schnellaufladung ganz. Auf der Linie 20 kann bereits nächstes Jahr kostengünstig das Platzangebot und der Komfort mit Grossbussen stark erhöht werden.

Für das Tramprojekt muss die bestehende Brücke über die Autobahn A6 abgebrochen und tramkompatibel neu gebaut werden. Der Bundesrat hat beschlossen, das Autobahnprojekt A6 „Bypass Bern Ost“ mit Tunnelumfahrung Ostring vorzuziehen und bis ca. 2030 zu realisieren. Dazu müsste die neue Brücke wenige Jahre später erneut abgebrochen und ersetzt werden. Es ist absehbar, dass diese beiden Grossprojekte noch aufeinander abgestimmt werden müssen, um Fehlleistungen zu vermeiden. Dies bedeutet, dass das Tram Ostermundigen noch einige Jahre Verzögerung erfahren wird. Nur ein Nein zum Tram an der nächsten Abstimmung macht den Weg frei für eine rasche Verbesserung des ÖV-Angebots mit Bussen auf der Linie 10.

Dank dem Bypass wird der Verkehr auf die Achse Laubeggstrasse/Ostermundigenstrasse stark entlastet und schafft für den Busbetrieb und die Velos im Raum Rosengarten wesentlich bessere Bedingungen.

Es gibt bessere und rascher umsetzbare Alternativen

Mit Verzicht auf die Umstellung auf's Tram kann auf der Linie 10 das Angebot mit Bussen rasch erhöht werden. Dazu liegen verschiedene Lösungen vor. Die rasante technische Entwicklung bei den Bus-Systemen kann dabei genutzt werden. Insbesondere Neuerungen im Bereich der Digitalisierung, des GPS, der Batterien und der Sensortechnik machen die Elektrobusse leistungsfähig und bequem.

Das Gestaltungsprojekt der Bernstrasse in Ostermundigen kann sinngemäss auch für den Bus genutzt werden, wie dies am guten Beispiel Eigerplatz zeigt, wo für auch das Tram geplant wurde und der 10er-Bus nun profitiert. Die Bundesgelder (Agglo-Programm) stehen auch für eine gleichwertige Bus-Lösung zur Verfügung. Beim Busprojekt kann mit 35% Bundesanteil gerechnet werden, beim Tram sind es weniger als 20%.

Busse sind wesentlich flexibler und können im Gegensatz zu den Trams Hindernisse und Baustellen problemlos umfahren. Mit Bussen ist deshalb die Redundanz bereits vorhanden, ohne dass eine Investition in eine zweite Tramachse durch die Innenstadt nötig wird. Auch betrieblich sind die Busse trotz mehr Personal nicht teurer als die Trams, da sie insbesondere ausserhalb des Spitzenverkehrs deutlich wirtschaftlicher sind.

Eine Aktualisierung und Gesamtbetrachtung des regionalen ÖV-Konzepts ist ohne dieses Tram aufgrund aktueller Grundlagen dringend nötig, wenn es sich kostengünstig und effizient weiter entwickeln soll.

Rückfragen an: Andreas Roduner, Verkehrsingenieur, Schliern, Tel. 031 972 13 74
 Thomas Brönnimann, Grossrat glp, Mittelhäusern, Tel. 079 752 53 23