

**Kleine Anfrage Alexander Feuz/Stefan Hofer (SVP)/Luzius Theiler (GPB-DA):
Ausbau S-Bahn Bern-Ostermundigen; Tramprojekt Länggasse-Wyler; Zusatzast Guisanplatz-Ostermundigen; ZMB Inseltram; weitere Doppelgelenkbusse: Ist die Tramplanung Ostermundigen überhaupt noch aktuell? Teil II**

Gemäss Berichterstattung in den Medien wird bis 2030 die S-Bahn im Raume Bern mit Bundes- und Kantonsgeldern (u.a. Doppelspur Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen) massiv ausgebaut. Auch ist eine Tramlinie Länggasse-Wyler geplant (ZMB). Eine ZMB Insel ist ebenfalls angekündigt.

Der Fragesteller geht davon aus, dass insbesondere mit dem auch von ihm unterstützten Ausbau der S-Bahn für Ostermundigen aber auch den andern Projekten eine bedeutende Verbesserung für den öV im Raume Ostermundigen eintritt. Die rasche direkte und schnelle Verbindung in das Zentrum wird für viele Pendler aus Ostermundigen die interessantere Alternative als ein langsames Tram darstellen. Der vom Kanton angeforderte INFRAS-Bericht spricht gar von einer mittelfristig eintretenden Stagnation auf der Linie 10. Zudem wird die Entlastung durch die S-Bahn auch für die Bewohner von Bern bedeutende Verbesserungen mit sich bringen, da die Pendler aus Ostermundigen die raschere Verbindung bevorzugen werden und die Buslinie 10 nun die Bedürfnisse der Berner Pendler (Haltestellen Salem bis Friedhof) befriedigen kann. Zudem stellt die Beibehaltung der Buslinie 10 auch die Anbindung der Rüti an die S-Bahn sicher, übernimmt also die Aufgabe eines Ortsbuses.

Die geplante Tramlinie bis Wyler/Wankdorf lässt sich bis Ostermundigen weiterziehen, sollte eine weitere Kapazitätserhöhung nötig sein. Ein Tram-Nebenast nach Ostermundigen via Tellstrasse-Guisanplatz ermöglicht zudem ein Auffangen der Kapazitätsnachfrage, die durch die zahlreichen neuen Arbeitsplätze am Guisanplatz entstehen werden. Kostengünstiger und flexibler als ein Tram ist allerdings sowohl auf der Linie 20 wie auf der Linie 10 und allfälliger Ergänzungen der Betrieb von modernen Doppelgelenkbussen (Oberleitungen und Schienenbau entfallen!)

Die Tramlinie nach Ostermundigen dürfte zudem frühestens 2027 erstellt werden.

Nach Auffassung der Fragesteller ergeben sich durch folgende Massnahmen wesentliche Verbesserungen:

- a. Ausbau S-Bahn Ostermundigen 2030
- b. Tramlinie Länggasse-Wyler mit Möglichkeit Verlängerung, bzw. Nebenast nach Ostermundigen via Guisanplatz
- c. Einsatz von Doppelgelenkbussen
- d. Ortsbus für Ostermundigen S-Bahn Bahnhof, bzw. Weiterbetrieb Bus 10 ab Rüti
- e. Kombination diverser Möglichkeiten (a-d)

Der Gemeinderat wird in diesem Zusammenhang höflich um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

Welche Verbesserungen in den Kapazitäten ergeben sich durch die geplanten Alternativen (es wird dabei keine Aufschlüsselung nach a-e verlangt; nur Grobschätzung)?

Bern, 27. April 2017

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Stefan Hofer, Luzius Theiler

Mitunterzeichnende: -

Antwort des Gemeinderats

Anlässlich der Lancierung des Projekts Tram Bern Ostermundigen 2016 hat die Behördendelegation Tram Bern Ostermundigen auch alternative Lösungsmöglichkeiten geprüft. Sie ist dabei hinsichtlich der in der Anfrage erwähnten Aspekte zu folgenden Schlüssen gekommen, welche in die aktuelle Tramvorlage eingeflossen sind:

Zu a:

Der auf 2030 geplante ¼-Studentakt auf der S-Bahn nach Ostermundigen genügt bei weitem nicht, um die Nachfrage im Korridor Bern-Ostermundigen abzudecken und bietet die wichtige umsteigefreie Verbindung zur Innenstadt nicht an. Dies geht aus einer Grundlagenstudie hervor, welche 2016 im Auftrag der Behördendelegation durchgeführt wurde¹.

Zu b:

Die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) öV Wyler-Länggasse liegen noch nicht vor. Für die geplante Tramlinie Bern-Ostermundigen wird die Studie keine neuen Erkenntnisse bringen. Die Zusammenlegung zweier stark belasteter Linien ist nicht zielführend, ebenso wenig die weitgehend parallele Führung einer Tram- und S-Bahnlinie.

Zu c:

Der Einsatz von Doppelgelenkbussen wurde in der erwähnten Grundlagenstudie ebenfalls untersucht. Darin ist auch der ¼-Studentakt der S-Bahn berücksichtigt. Die externen Fachleute kommen zum Schluss, dass Doppelgelenk-Trolleybusse und ¼-Studentakt der S-Bahn die erforderliche Kapazität nur bis höchstens 2035 sicherstellen können, womit die Wirtschaftlichkeit einer solchen Investition nicht gegeben ist.

Zu d:

In Ostermundigen ist unabhängig von Tram Bern Ostermundigen geplant, einen Ortsbus einzuführen, der verschiedene Ortsteile besser mit dem Bahnhof Ostermundigen verbindet².

Zu e:

Die Kombination verschiedener Angebote und Linienführungen wurde in der ZMB öV Ostermundigen 2008 geprüft und verworfen. Nur die heutige Route der Linie 10 im Trambetrieb wurde als zweckmässig beurteilt. Diese Lösung wurde im ETH-Gutachten von Prof. Weidmann 2011 bestätigt.

Zusammenfassend hält der Gemeinderat fest, dass die unter a., c., d., erwähnten alternativen Lösungsmöglichkeiten bei der Lancierung von Tram Bern Ostermundigen in Betracht gezogen wurden. In ihrer Kombination könnten diese Lösungen die erforderliche öV-Kapazität im Korridor Bern-Ostermundigen höchstens bis 2035 sicherstellen. Die unter b. aufgeführte Massnahme kann keinen Beitrag zur Problemlösung bieten. Nur eine Tramlinie zwischen Bern und Ostermundigen kann langfristig die erforderliche Transportkapazität gewährleisten. Ausführlich wird dies in der aktuellen Vorlage zum Tram Bern Ostermundigen dargelegt.

Bern, 17. Mai 2017

Der Gemeinderat

¹ www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/Projekte/TramBernOstermundigen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_TBO_Schlussbericht_Systemfrage_D.pdf

² www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/sectorost/bern-ostermundigen-worblental/4.1-Schlussbericht-Tangentallinie-BOW.pdf