

Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz): Tram Bern Ostermundigen: Nein zum bisherigen Konzept der Tram promotoren! Eine gute Lösung für die Stadt Bern muss gefunden werden!

„Gäng wie Gäng? Oder Wott ig nid denn chan ig nid!“ Auf ihrer Homepage <http://www.tram-ostermundigen.be/ov-region-bern/tram-bern-ostermundigen/> gibt es konkrete Vorschläge für eine sinnvolle Lösung der Pendlerströme Bern-Ostermundigen. Dabei ist entscheidend, dass mit diesem Vorschlag insbesondere auch für die Berner Benutzer aus dem Raum der Linie 10 die entsprechenden Kapazitäten geschaffen werden können.

Nur mit einer leistungsstarken Entlastung der Linie 10 ab Ostermundigen kann verhindert werden, dass die Berner Benutzer der Linie 10 auf der Strecke bleiben, die geschützten historischen Alleen im Nordquartier nicht gerodet werden und der knappe Raum in der Berner Innenstadt nicht völlig verstopft wird.

Frau Gemeinderätin Ursula Wyss macht in der Zeitung „der Bund“ geltend, dass die vorgeschlagenen Linien durch die falschen Gebiete führen.

Der Gemeinderat wird höflich darum ersucht, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Kann, resp. können durch die von der Freien AG Städtebau und öffentlicher Verkehr vorgeschlagene alternative Linienführung (Tram eventuell Bus)
 - a) die Altstadt/Innenstadt wesentlich entlastet werden? Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
 - b) die geschützten Baumalleen erhalten werden? Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
 - c) die Rüti in Ostermundigen weiterhin direkt angebunden werden, da die Buslinie 10 bestehen bleibt?
Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
 - d) eine neue direkte rasche Linie mit weniger Haltstellen geschaffen werden, die von Ostermundigen relativ rasch zum Bahnhof führt?
Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
 - e) eine neue Option schaffen, die eine Durchmesserlinie/Verbindung mit der neu projektierten Längasslinie mit der Linie Ostermundigen vorsieht?
Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
2. Könnten aus den genannten Gründen nicht gerade die Einwohner von Bern besonders profitieren, da die Pendler, die neue raschere Linie über die Lorraine wählen würden. Die Anwohner auf Stadtgebiet hätten dann mehr freie Plätze auf der bestehenden langsameren Linie 10. Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
3. Würden durch die Alternativplanung die negativen Auswirkungen der von vielen Bernern abgelehnten unerwünschten Tramwand kleiner?
Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
4. Würde durch die Alternativplanung auch die 2. Tramachse obsolet? Wenn Ja, warum? Wenn Nein, warum nicht?

Begründung der Dringlichkeit

Der Gemeinderat beabsichtigt gemäss Medienangaben in der ersten Jahreshälfte 2017 dem Stimmbürger eine neue Vorlage zur Tram Bern Ostermundigen zu unterbreiten. Die gestellten Fragen müssen vom Gemeinderat zwingend vor der Beratung im Stadtrat beantwortet werden.

Bern, 03. November 2016

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Roland Jakob, Manfred Blaser, Hans Ulrich Gränicher, Roland Iseli

Antwort des Gemeinderats

Nach Rücksprache mit den Partnern im Projekt Tram Bern-Ostermundigen nimmt der Gemeinderat zu dieser Interpellation wie folgt Stellung:

Die Linienführung für das Tram Ostermundigen ist in den Jahren 2007/2008 im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Ostermundigen umfassend untersucht worden¹. Unterteilt in vier Stossrichtungen (S-Bahn, alternatives Buskonzept, Tram via Guisanplatz und Tram via Viktoriastrasse) wurden insgesamt 23 Varianten beurteilt. Die Gegenüberstellung der Stossrichtungen „Tram Guisanplatz“ und „Tram Viktoriastrasse“ zeigte einen klaren Vorteil für letztere: Zwar liessen sich mit der Stossrichtung „Tram Guisanplatz“ Investitionskosten einsparen, es müsste aber weiterhin eine Buslinie zwischen dem Schosshaldenfriedhof und Viktoriaplatz betrieben werden, womit diese Variante im langfristigen Kosten-/Nutzenvergleich schlechter abschneidet. Sie führt ausserdem im Vergleich zur Variante „Tram Viktoriastrasse“ zu Umwegverkehr und zwingt die Passagiere zu vermehrtem Umsteigen. Die ZMB Ostermundigen kam daher zum Schluss, dass die beste Linienführung für ein Tram via Viktoriastrasse verläuft.

Die Ergebnisse der ZMB Ostermundigen wurden im Jahr 2011 von Prof. Ulrich Weidmann (ETH Zürich) überprüft. Er bestätigte die Resultate der ZMB insofern, dass die möglichen Linienführungen nachvollziehbar analysiert und dokumentiert worden und „keine sinnvollen Alternativen sichtbar“ seien. Die gewählte Linienführung via Viktoriastrasse/Ostermundigenstrasse sei zwar anspruchsvoll, aber dennoch sinnvoll, da es sich um die massgebende Hauptachse zwischen Bern und Ostermundigen handle.²

Die „Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern“ hat Ende Oktober 2016 drei Alternativrouten zur vorgesehenen Linienführung für das Tram Bern-Ostermundigen vorgeschlagen, worüber der „Der Bund“ am 2. November 2016 berichtete:

- Variante A: Ab Bahnhof Ostermundigen via Schermenweg, Wankdorfplatz, Winkelriedstrasse, Standstrasse, Nordring, Lorrainebrücke zum Bahnhof Bern.
- Variante B: Ab Knoten Ostermundigenstrasse/Pulverweg via Pulverweg, Mingerstrasse zum Guisanplatz, Rodtmattstrasse, Tellstrasse, Standstrasse, Nordring, Lorrainebrücke zum Bahnhof Bern.
- Variante C: Ab Knoten Ostermundigenstrasse/Pulverweg bis Guisanplatz wie Variante B, ab dort auf bestehender Tramstrecke (Linie 9) via Breitenrainplatz, Viktoriaplatz zum Bahnhof Bern.

Die Varianten B und C, welche beide über den Guisanplatz verlaufen, können der in der ZMB Ostermundigen untersuchten und verworfenen Stossrichtung „Tram Guisanplatz“ zugeordnet werden.

Die Route gemäss Variante A ist vorbehaltlich einer vertieften Prüfung als machbar zu beurteilen. Sie wäre aber deutlich länger als die im Projekt Tram Bern-Ostermundigen vorgesehene Führung der Linie 10, wodurch Fahrzeit und Betriebskosten erheblich höher ausfallen würden. Die Attraktivität der Linie wäre wegen der verlängerten Fahrzeit tief, da überdies mit der weitgehend parallel verlaufenden S-Bahn eine weitaus schnellere Alternative zur Verfügung steht. Neben den negativen Aspekten hinsichtlich Nachfrageabdeckung, längerer Fahrzeit und höherer Betriebskosten ist

¹ Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland Zweckmässigkeitsbeurteilung öffentlicher Verkehr Ostermundigen. Synthesebericht. 22. Februar 2008; www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/sektorsuedost/ZMB/Synthese-Bericht-v12-inkl-Anhaengen.pdf

² ewp AG Effretikon/ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme: Tram Region Bern; Gutachten. Überprüfung von Zweckmässigkeit und Kosten, Effretikon, 3. Mai 2011; <http://www.mm.directories.be.ch/files/6293/17025.pdf>

bei den Varianten B und C auch die Führung einer zusätzlichen Linie über den Guisanplatz kritisch zu beurteilen. Dieser Verkehrsknoten hat seine Kapazitätsgrenze erreicht und würde durch eine zweite Tramlinie zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Kaum vertretbar wäre aus Sicht des Gemeinderats auch die Führung eines Trams durch die Tellstrasse, die aus Gründen des Anwohner-schutzes heute für den motorisierten Verkehr gesperrt ist.

Entscheidendes kommt hinzu: Allen drei Varianten der „Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern“ ist gemeinsam, dass als Ersatz für die wegfallende öV-Erschliessung durch die Linie 10 in den Gebieten Galgenfeld, Rosengarten und Spitalacker eine neue Buslinie nötig wäre, wie sie auch in der ZMB Ostermundigen für die Stossrichtung „Tram Guisanplatz“ vorgesehen war. Diese Gebiete mit relativ hoher Nutzungsdichte beziehungsweise hohem Nutzungspotential erfordern einen Betrieb im 6-Minutentakt. Da die vorgeschlagene Linie am Viktoriaplatz vermutlich nicht wenden könnte und das Umsteigen vor der Innenstadt oder dem Bahnhof Bern wenig kundenfreundlich wäre, müsste sie entweder via Innenstadt oder via Viktoriarain-Lorrainebrücke-Bollwerk zum Bahnhof Bern geführt werden. In beiden Fällen würde sich die öV-Belastung an bereits heute kritischen Stellen erhöhen. Auch würden die hohen Betriebskosten dieser neuen Buslinie die drei vorgeschlagenen Varianten im Vergleich zur vorgesehenen Linienführung für das Tram Bern-Ostermundigen unwirtschaftlich machen.

Aus den angeführten Gründen kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass die von der „Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern“ vorgeschlagenen Alternativrouten der gewählten Linienführung des Projekts Tram Bern-Ostermundigen klar unterlegen sind. In Absprache mit den anderen Projektpartnerinnen und -partnern vertritt er die Auffassung, dass das Tram Bern-Ostermundigen gemäss der bestehenden Linienführung zu projektieren ist.

Zu den gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

- a) Bei den Varianten A und B würden die beiden Hauptgassen der Innenstadt um die öV-Bewegungen einer Linie entlastet; unter der Voraussetzung, dass die Linie 12 an Stelle der heutigen Buslinie 10 durch die Amthaus- und Schauplatzgasse verläuft und die erwähnte neue Buslinie via Viktoriarain zum Bahnhof Bern verkehrt. Unter diesen Annahmen würde die Entlastung der Hauptgassen rund 20 Prozent betragen. Falls die neue Buslinie durch die Innenstadt geführt würde, so bliebe die öV-Belastung der Innenstadt konstant, die Abnahme in den Hauptgassen würde durch die Zunahme in der Amthaus- und Schauplatzgasse (Richtung Bahnhof) beziehungsweise die Bundes- und Kochergasse (Richtung Zytglogge) kompensiert. Bei der Variante C bliebe die öV-Belastung der Innenstadt konstant, falls die neue Buslinie via Viktoriarain geführt würde. Falls beide Linien durch die Innenstadt verkehrten, nähme deren öV-Belastung zu. Auch das Breitenrainquartier würde bei dieser Variante mit zusätzlichen öV-Fahrten belastet.
- b) Bei der Variante A wären die Ostermundigen- und Viktoriastrasse nicht Teil der Linienführung, wodurch auch die Alleen nicht tangiert wären. Bei den Varianten B und C müsste die Allee im östlichen Abschnitt der Ostermundigenstrasse erneuert werden. Hinsichtlich der Alleen ist auf drei Aspekte hinzuweisen: Erstens haben die Abklärungen zum Zustand der Alleen im Zusammenhang mit Tram Region Bern ergeben, dass ein ansehnlicher Teil der Bäume aufgrund ihres Zustands auch ohne Tramprojekt in nächster Zukunft ersetzt werden müssen. Zweitens hat sich gezeigt, dass von den insgesamt rund 280 Bäumen 20 Prozent erhalten bleiben könnten, so die für das Stadtbild wichtige Baumreihe gegenüber dem Rosengarten, die Baumreihe gegenüber der Siedlung Baumgarten und die markante Linde beim Sportplatz Spitalacker. Drittens wird wegen des schlechten Zustands der Strassen und Werkleitungen unabhängig von einem Tramprojekt in naher Zukunft eine Sanierung der Viktoria- und der Ostermundigenstrasse nötig sein. Die durchgeführten Abklärungen zu den Alleebäumen legen nahe, dass

auch in diesem Fall die Alleen im ähnlichen Umfang erhalten werden könnten, bzw. erneuert werden müssten.

- c) Es ist eher unwahrscheinlich, dass die Linie 10 in ihrer heutigen Linienführung weiter betrieben wird, falls eine Tramlinie nach Ostermundigen gemäss den Vorschlägen der „Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern“ realisiert würde. Dies würde nämlich zu einer Doppelschliessung des Zentrums von Ostermundigen durch Tram und Bus führen, die mit erheblichen Mehrkosten im Betrieb und ohne entsprechenden Zusatznutzen verbunden wäre. Die öV-Erschliessung der Rüti ist Gegenstand laufender Abklärungen, deren Ergebnisse 2017 zu erwarten sind.
- d) Entgegen den Erwartungen des Interpellanten wären alle drei vorgeschlagenen Alternativrouten deutlich länger als die heutige Linienführung. Eine Ausdünnung der Haltestellen würde dem Grundprinzip des öffentlichen Nahverkehrs widersprechen, wonach städtische Bus- und Tramlinien den erschlossenen Korridor möglichst lückenlos abdecken sollen.
- e) Eine Tramlinie Bern-Ostermundigen eröffnet unabhängig von der Linienführung die Option einer Durchbindung mit einem bestehenden oder neuen Tramast aus westlicher Richtung. Bisher existiert kein Projekt für ein Tram Länggasse. Ob ein solches sinnvoll ist, wird momentan unter der Federführung des Kantons im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse untersucht.

Zu Frage 2:

Der Gemeinderat erachtet die vorgeschlagenen Alternativrouten für die Benutzerinnen und Benutzer aus Ostermundigen und Bern als nachteilig, da sie allesamt eine längere Fahrzeit zur Folge hätten und der wichtige Korridor Rosengarten-Viktoriaplatz-Innenstadt nicht mehr direkt angefahren würde. Somit würden möglicherweise viele Fahrgäste ab Waldeck oder Pulverweg auf die Buslinie umsteigen, um direkt in die Innenstadt oder schneller an den Bahnhof Bern zu gelangen. In diesem Fall wäre die Buslinie via Viktoriaplatz tendenziell weiterhin überlastet, während die Kapazität der neuen Tramlinie nicht ausgeschöpft würde.

Zu Frage 3:

Siehe Ausführungen unter 1.a).

Zu Frage 4:

Die vorgeschlagenen Alternativrouten stellen keine zweite Tramachse dar, wie sie in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse (2012) untersucht worden ist. Bei den Varianten A und B könnte zwar die öV-Belastung der Hauptgassen wie beschrieben reduziert werden, bei der Variante C bliebe sie hingegen unverändert. Vor allem hätte aber keine der vorgeschlagenen Alternativrouten einen Nutzen bei Linienunterbrüchen in der Innenstadt (Veranstaltungen, Demonstrationen, Strassensanierungen usw.), da keine Redundanz in Form einer alternativen Verbindung zwischen dem Teilnetz Ost und dem Teilnetz West hergestellt würde. Demgegenüber würde die Bestvariante gemäss der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse via Speichergasse-Nägelgasse-Bahnhofplatz die Hauptgassen um maximal drei Tramlinien entlasten und hätte dadurch bei Streckenunterbrüchen in der Innenstadt einen hohen Nutzen. Die vorgeschlagenen Alternativrouten erfüllen somit in keiner Weise die Anforderungen an eine zweite Tramachse.

Bern, 21. Dezember 2016

Der Gemeinderat