

Interpellation Alexander Feuz (SVP), Stefan Hofer (SVP), Luzius Theiler (GPB-DA): Ausbau S-Bahn Bern-Ostermundigen; Tramprojekt Länggasse-Wyler; Zusatzast Guisanplatz-Ostermundigen; ZMB Insel-Tram; weitere Doppelgelenkbusse: Ist die Tramplanung Ostermundigen überhaupt noch aktuell?

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 (Zweckmässigkeitsbeurteilung, ZMB). Eine ZMB Insel ist ebenfalls angekündet.

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.

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

1. Wurden bei der Planung Tram Bern-Ostermundigen die folgenden Aspekte berücksichtigt:
 - 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-Bahnhof, bzw. Weiterbetrieb Bus 10 ab Rüti
 - e) Kombination diverser Möglichkeiten (a-d)

Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?

2. Was für Verbesserungen in der Kapazitäten ergeben sich durch die geplanten Alternativen:
 - 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-Bahnhof, bzw. Weiterbetrieb Bus 10 ab Rüti
 - e) Kombination diverser Möglichkeiten (a-d)
3. Ist die Tramlinie nach Ostermundigen angesichts der Alternativen, insbesondere mit dem Ausbau der S-Bahn und des Bahnhofs Ostermundigen überhaupt (vgl. auch lit. a-e vsth.) noch

sinnvoll und nötig? Dies zumal die Tramlinie ohnehin erst kurz vor der Realisierung des S-Bahn-Ausbaus in Betrieb genommen werden kann?

Begründung der Dringlichkeit

Der Grosse Rat wird im Juni 2017 in dieser Problematik entscheiden. Es gilt die nötigen Entscheidgrundlagen zu schaffen. Auch der Stadtrat wird zum Tram Bern Ostermundigen Stellung nehmen; es gilt deshalb auch hier dem Stadtrat die nötigen Entscheidgrundlagen zu geben.

Bern, 23. März 2017

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Stefan Hofer, Luzius Theiler

Mitunterzeichnende: Kurt Rüegsegger, Daniel Egloff