

Nein - Empfehlung zum TRB-Kredit.

Folgende Argumente sprechen gegen die aktuellen Planvorgaben einer Tramlinie nach Ostermundigen.

Durch die Vorgabe der Initianten bestand nie eine reale Möglichkeit, die Linienführung zu verändern. Zusätzliche „improvisierte“ Druckmassnahmen durch verjährende Bundesgelder um das Planungs-Tempo zu erhöhen! Fachleute sind massgebend, Tausenden von OeV-10 Benutzern und Steuerzahlern wird diese Kompetenz abgesprochen.

Die Tram-Akzeptanz der heutigen Busbenutzer wurde gezielt gefördert, auch mit untauglichen Mitteln: z.B. Wegfall der Eilkurse, falsche Kapazitätsangaben, 1:1 Umwandlung der Buslinie... Innovations-Blackout?

Wir sehen dies als undemokratisches Vorgehen und Desavouierung der Stimmbürger-Kompetenz. Wir wollen nicht nur zahlen und schweigen, sondern echte Mitsprache in einem Projekt, das in der Agglomeration Bern beinahe alle Stimmbürger betrifft.

Die wiederkehrenden Kosten eines Trambetriebes werden zu wenig gewichtet, mit dem soll sich gefälligst die nächste Generation herumschlagen! Nie wurde kommuniziert, welcher wiederkehrende Jahresaufwand in den nächsten 30 Jahren für die Gemeinden zu erwarten ist und wie z. B. der Ast Ostermundigen zu Erweitern, bzw. Auszubauen ist – gemäss Initianten wächst ja die Bevölkerung ständig.

Weniger Lärm und bessere Luft? BernMobil Busse fahren mit Gas – Tram (noch) mit Atomstrom und leise sind sie auch nicht, auch wenn „...aus Wasserkraft“ hinten draufsteht! Der Trambetrieb hat, gegenüber dem Bus, auch keine Auswirkung auf sichere Arbeitsplätze und attraktives Wohnen, auch nicht auf den Stau – der bekanntlich vom Privatverkehr gemacht wird – weder gibt es mehr Platz (wo?) heute und in Zukunft (aus „Jazumtram - Argumente“)

Ein effizienter und störungsfreier Trambetrieb muss mehrheitlich über ein eigenes Trasse verfügen – in dieser Version zu wenig berücksichtigt und nur mit aufwändigen Folgekosten machbar.

Die Kapazitätserhöhung pro Stunde ist für die nächsten 20-30 Jahre zu klein. Das ganze Bernmobil-Netz muss vorher einer Gesamtprüfung unterzogen werden

Transportengpässe betreffen den ganzen BernMobil-Bereich – sie müssen gesamthaft gelöst werden – Kein Flickenteppich für die Zukunft!

Kosten Nutzenvergleich stimmt in keinem Verhältnis für die zu behebbende Engpass-Zeit! Nur 1/3 der Kosten betreffen den Schienenverkehr – der Rest (geschenkte?) Infrastrukturkosten.

Den Beweis für den erschwerten Transport der Busbenutzer in Spitzenzeiten ist nicht durch Bus-Benutzer belegt worden, es fehlen Fakten, Anfragen und Vorstösse aus OeV-Benutzerkreisen. Dafür unzählige Debatten über (Sitz-)Platzmangel und Transportkapazität in Bus/Tram – diese haben erst gegen Ende des Projektes stattgefunden – einige Journalisten brachten die „Sardinienfahrten“ in Bild und Schrift, um alle Skeptiker vom Platzmangel noch zu überzeugen, was eigentlich meistens nur während rund 4 ½ Std im Tag der Fall ist! Leider ist dies auf allen Linien von Bern-Mobil Tatsache, nur gibt's dort keine Bundes- und Kantonsgelder und ist vermutlich dort auch kein Problem. (Einseitiger Journalismus?)

Der über 20 Mio.-Tunnel auf die Rüti ist aus einer Zwangssituation entstanden, dem absoluten Willen der Berner Regierung und den dazu gedrängten Rüti-Bewohnern, das Tram auf die Rüti führen zu müssen. Die Überbauung Terrassenrain steht nun mal, auch wenn die Behörde mit verschlossenen Augen (im Wissen um das Projekt TRB) gehandelt hat! Kurzsichtige politische Argumentation – was passiert in 15 Jahren, wenn eine Linienführung nach Deisswil gefordert wird? (gemäss von publizierten %-Zuwachsraten) – doch das wird einfach vor sich hin geschoben – Arbeit, Mehrkosten und eventuelle Stilllegung des Rüti-Ast für die nächsten Generationen.

Umsteigeeffekt am Bahnhof Ostermundigen erfolgt erst in 10 Jahren: Der S-Bahnverkehr wird erst 2025 neu organisiert (FABI) und ein echter Viertelstundentakt eingeführt. Viele Busbenutzer

ignorieren deshalb während den Spitzenzeiten am Bahnhof OM, die Bahn nach Bern zu benutzen. „Ich steige nicht auf die Bahn um, damit ich bis Bern stehen darf“. – Übrigens werden auch die Stadt-Berner im zukünftigen Tram zu Spitzenzeiten stehen müssen, die ab Haltestelle Galgenfeld in die Stadt fahren; dies findet man in keiner der Publikationen.

Die Behörden haben ein TRB-Konzept erstellt, dies jedoch ohne Plan B. Wohlwollend unterstützt von den Gemeinden, die ihre Strassensanierungen vom TRB (Kanton) finanzieren lassen, ein wahres Schnäppchenparadies.... Viel Tram, fast umsonst (heute die Anzahlung – morgen die Abrechnung) – die nächsten Jahren werden zeigen, welcher Kantonsbürger zusätzlich mit seinen Steuern diese OeV-Kosten bezahlen muss – auch wenn er nie das 10er Tram benutzt. Das heutige TRB-Konzept ohne Plan B hört sich an wie: Vogel friss oder stirb.

Die Verantwortlichen lassen den Stimmbürger in eine Sackgasse laufen: Ihm bleibt nur Eines, entweder ein Ja für den Tramkredit, oder es bleibt beim Bustransport (ohne Eilcourse) wie gehabt. Da fühlt man sich schon eher in die Rolle eines genötigten Stimmbürgers versetzt, die Kröte zu schlucken – weil der Kanton als Dienstleistungs-Unternehmen es verpasst hat, beim OeV mehr als 1 Variante anzubieten – ein unsauberes Spiel mit der hochgepriesenen Demokratie ! Darum ein Nein in die Urne – wir wollen eine saubere und offene OeV-Politik!

Unerfüllte Forderungen: Die Strecke OM – Bern ist auf der ganzen Länge überbelastet, deshalb sollte sie direkt über den Guisan-Platz in die Stadt führen, der Ast ab Autobahnüberquerung soll mit dem 12-Trolleybus als Ringlinie über den Viktoriaplatz zum Bahnhof betrieben werden. Doch die Verantwortlichen wollen nur OeV-Investitionen berappen, die auch von Dritten getragen werden, was beim Trolley12 nicht der Fall ist. Die mit „zuviel Tram“ als Aussage auf der 9er-Achse ist nur eine Ausrede, um bei Events und Messen weiterhin die Besucher mit Extrabussen vom Bern HB direkt zum Guisanplatz transportieren zu können.

Ohne Ausbau der Umfahrungsstrasse ins Worblental werden wir den heutigen Privatverkehr auch mit einem Tram nicht aus Ostermundigen verbannen können – der Stau ist vorprogrammiert. Die geforderte (und geplante) Buslinie ab Oberfeld via Ostermundigen Bahnhof ins Berner Nordquartier wird wohl noch einige Jahre auf dem Papier schlummern - obschon vom OeV-Sachverständigen Prof. Weidmann aus Zürich dies als sofort Machbar taxiert wurde.

Politische Verpflichtungen nicht eingehalten: Die 2.Tramachse in der Stadt Bern, vom Forum als Bedingung für ein JA zum Gesamtkonzept TRB gefordert und dazumal von den offiziellen Stellen auch zugesagt, wird politisch neu auf „Eis gelegt“. Dort gilt das Losungswort „zuviel Tram“ auf einem Ast scheinbar nicht....

Über eine halbe Milliarde für längere Fahrten, längeres „Wohlfühlen“ in den Spitzenzeiten und als Lockvogel die Schnäppcheninfrastrukturkosten der beteiligten Gemeinden. Wer wird wohl das Ganze schlussendlich bezahlen? Der Steuerzahler im Kanton Bern – leider zahlt die EU noch keine Infrastrukturkosten an den Berner-OeV! Man gönnt sich ja sonst nichts – ausser der harten Sparrunde beim Kanton!

Für die Forum-Gruppierung „Nein zum TRB“:

M. Meienhofer, R. + M. Gygax, V. + H. Accola, R. Rüfli (Mitglied GGR), W. Bruderer