

TRAM Nr. 10

Unsere an den Gemeindepräsidenten gerichteten Fragen (schwarz), seine Antworten (rot) und unser Kommentar zu seinen Antworten (blau).

A Betrieb

1.

Warum wurde die Passagier-Kapazität des heutigen Busses von 163 Personen (Internet-Info von BernMobil bzw. Hersteller) inzwischen auf 70 (minus 57% von 163) reduziert?

Wollte man damit beweisen, dass das Tram, das laut BernMobil-Infos im Internet 227 Passagiere befördern könnte, bei neu angenommener reduzierter Passagierzahl auf 170, im 6-Minuten-Takt - im Vergleich zum Bus im 3-Min.-Takt - noch über eine Reserve von 30 Passagieren (170 minus $2 \times 70 = 30$) verfügt? Hätte man die neue Anzahl Passagiere des heutigen Busses auf 81 statt 70 angesetzt (= entspricht der Hälfte von 163), würde das Tram keine erwähnenswerte Reserve-Kapazität mehr bieten. Laut Internet gäbe es übrigens auch noch Combino-Trams, die länger sind als die neuerdings erwähnten 45 m.

(siehe auch Antworten zum Fragekatalog Mai 2010)

BERNMOBIL legt der Angebotsplanung einen Wert von 2 Personen pro m² zugrunde. Dies entspricht einer realen Nutzung der Fahrzeuge inkl. Gepäck und Kinderwagen. Diese Ausnutzung der Fahrzeuge liegt auch der Angebotsplanung für Tram Region Bern zugrunde. Gestützt auf diese Berechnungsgrundlage fasst ein Gelenkbus (Länge 18.5 m) 70 Personen, ein langes Combino-Tram (41.5 m) 170 Personen.

Die im Internet bei den einzelnen Fahrzeugen angegebenen Passagierzahlen beziehen sich auf das maximal zugelassene Fassungsvermögen der Fahrzeuge. Dieses liegt deutlich höher als die Planungswerte von BERNMOBIL.

Entscheidend für den Kapazitätsvergleich ist, dass für alle Fahrzeuge die gleiche Berechnungsgrundlage verwendet wird. Ein langes Tram besitzt somit gegenüber einem Gelenkbus fast das 2.5-fache Fassungsvermögen.

Auf dem Markt sind längere Fahrzeuge als das aktuelle Combino XL (Länge 41.5m) verfügbar. Die ganze Haltestelleninfrastruktur auf dem BERNMOBIL-Netz ist allerdings auf eine Fahrzeuglänge von max. 42 m ausgerichtet. Die Beschaffung längerer Fahrzeuge würde eine durchgehende Anpassung der Haltestellen bedeuten, was sehr aufwändig wäre.

Ausgehend von den erwähnten BernMobil-Angaben sieht der Vergleich der Passagier-Kapazität der Fahrzeuge pro Stunde wie folgt aus:

Heutiger 18 m-Bus 3-Minuten-Betrieb 1400 Passagiere
2-Minuten-Betrieb 2100 Passagiere (2. Linienführung nötig)

Doppelgelenk-Bus 4-Minuten-Betrieb 1425 Passagiere (95 Passagiere pro Bus)
ca. 24 m lang 3-Minuten-Betrieb 1900 Passagiere (95 Passagiere pro Bus)

Tram 41,5 m lang 6-Minuten-Betrieb 1700 Passagiere (2. Linienführung nötig)
5-Minuten-Betrieb 2040 Passagiere (2. Linienführung nötig)
4-Minuten-Betrieb 2550 Passagiere (2. Linienführung nötig)

- Der 3-Min.-Takt des Doppelgelenk-Busses liefert 11 % mehr Passagier-Kapazität als das Tram im 6-Min.-Takt.

- Das Tram im 6-Min.-Takt liefert 21% mehr Kapazität als der heutige Bus im 3-Min.-Takt.

- Der 5-Min.-Takt des Trams, wie er im ETHZ-Gutachten erwähnt ist, liefert 20% mehr Kapazität als das Tram im 6-Minuten-Betrieb
- Der 4-Min.-Takt des Trams liefert 50% mehr Kapazität als im 6-Min.-Takt.
- Bei jedem Tram-Takt ist in Berns Innenstadt ein 2. Strecke Voraussetzung.
- Ob ein Fahrzeug überfüllt ist, hängt vom Fahrplan und von freier Strecke ab.

Eine Übergangslösung mit dem Gelenkbus wurde im ETHZ-Gutachten erwähnt. Bei einem OeV-Passagier-Zuwachs von mehr als 60% genügt das Tram im 4-Minuten-Takt nicht.

2.

Ist sicher gestellt, dass im Tram auch die doppelte Sitzplatzanzahl des Busses +20% (d.h. mehr als 100) angeboten würden?

Laut Wirtschaftlichkeitsrechnung trägt ja der angeblich höhere Tram-Komfort für die Passagiere massiv zum sogar in Mio Fr. dargestellten höheren Nutzen des Trams für die Passagiere bei. Ob die grosse Masse der Pendler im Tram oder im Bus stehen muss und wahrscheinlich stets die gleichen Leute (bei gleichem Tarif) sitzen könnten, scheint nicht von grosser Bedeutung.

Die Zahl der Sitzplätze in einem Fahrzeug hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie Anteil Stehflächen, Flächen für Rollstühle und Kinderwagen, Anzahl Türen, Sitzabstände, Sitzbreite etc. und kann dementsprechend variieren. Die Combino XL Trams (78) von BERNMOBIL besitzen die doppelte Anzahl Sitzplätze gegen über einem Gelenkbus (39). Gerade im Nahverkehr ist es zu den Spitzenzeiten nicht möglich, jedem Fahrgast einen Sitzplatz anzubieten. Dann ist eine möglichst hohe Kapazität gefragt, um möglichst viele Personen transportieren zu können.

Wer aufs Tram umstellt, muss dafür sorgen, dass sich die Sitzplatz-Kapazität gegenüber dem Bus wesentlich mehr als verdoppelt. Heute müssen oft auch Leute stehen, die aufs Sitzen dringend angewiesen sind.

3.

Werden die überdachten Warteflächen (Sitzplätze, Infos, Billett-Automat, Abwehr von Wind, Regen, Schnee) für die bei den Haltestellen wartenden Passagiere auch mindestens Tram-analog (Fahrzeug-Länge und Passagier-Reserve) für die um 60% (= Prognose des Gemeinderats) wachsende Passagierzahl vergrössert?

In der Regel kommt als Warthalle der Typ Stadt Bern zum Einsatz wie auf dem heutigen Tramnetz. Je nach Platzverhältnissen und Wichtigkeit der Haltestelle wird ein kleinerer oder grösserer Typ verwendet. An ausgewählten Orten werden spezielle Warthallenkonstruktionen erstellt (zB. Zollgasse).

Okay.

4.

Wann ist vorgesehen, die heutige praxisbezogene schlechte Situation für die Passagiere (neu nur noch Platzangebot für 70 Personen) sofort im nötigen Umfang zu erhöhen, damit es auch während der Pendlerzeiten Platz für nur noch 2 Passagiere pro m² gibt?

Der Wert von 2 Personen pro m² ist wie bei Frage 1 erwähnt Grundlage für die Planung des Angebots. In den Spitzenzeiten kommt es oft vor, dass dieser Wert überschritten wird. Diese Situation ist in allen Städten anzutreffen und macht auch wirtschaftlich Sinn, da die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten ausschliesslich für die Spitzenzeiten sehr teuer ist (Die Busse stehen dann den Rest des Tages nutzlos herum). Eine weitere Verdichtung ist des Fahrplans leider nicht mehr möglich und würde das ganze Verkehrssystem bspw. zwischen

Rosengarten und Ostermundigen zum Erliegen bringen. Deshalb wird jetzt ein Tram geplant, welches höhere Transportkapazität aufweist.

Im 3-Min.-Takt sind heute – vorbehaltlich Fahrplan-Einhaltung - zwischen der Rütli und HB Bern 6 bis 7 Busse (à 18 m = 108 bis 126 m) in jeder Fahrriehtung im Fahr-Abstand von je ca. 1 km im Einsatz. Bei den Trams im 6-Min.-Takt wären es in jeder Richtung 3-4 Fahrzeuge (à 42 m = 126 bis 168 m) bei einem Fahr-Abstand von ca. 2 km. Unabhängig von der Fahrzeugart sollte dies eigentlich kein Problem sein für den MiV, sofern man auch die Art der Haltestellen (in Buchten oder Halt auf der Strasse) berücksichtigt.

5.

Wie lange braucht das Tram vom Ostermundigen Bahnhof zum Berner HB?

In der WR wird erwähnt, dem Tram sei trotz mehrerer Vorteile anzulasten, es brauche mehr Zeit als die S-Bahn (= ca. 4-5 Min.)

Warum gibt man sogar dem Zug oder den Sitzplätzen im Bus weniger Komfort und Fahrgewähr als dem Tram? Die Bahnen bemühen sich immerhin, allen Passagieren Sitzplätze anzubieten. Aufgrund meiner Beobachtungen auf der Tramlinie 8 wäre ein Bus bestimmt in der Lage, die neue Tramstrecke zwischen Bern HB und Westside in der gleichen oder kürzeren Zeit zu befahren.

Die S-Bahn ist schneller am Bahnhof Bern als Tram oder Bus da weniger Haltestellen bedient werden und die Bahn schneller fahren kann und vom Verkehr nicht behindert wird.

Die Fahrzeit des Trams kann noch nicht definitiv bestimmt werden. Dies wird eine der Aufgaben im Bauprojekt sein. Erfahrungen zeigen Folgendes: Das Tram ist in Kurven sowie bei Weichenüberfahrten langsamer als der Bus, das Tram wird aber besser bevorzugt (zB. mit Eigentrassees und mit der Vortrittsregelung) als der Bus. Erfahrungen bei Tram Bern West zeigen, dass sich die Fahrzeiten Bus und Tram sehr ähnlich sind.

Auch im heutigen S-Bahnbetrieb ist es nicht möglich allen Passagieren Sitzplätze anzubieten. Da im Aaretal die Frequenzen wegen Infrastrukturengpässen kurzfristig nicht erhöht werden können, werden in den nächsten Jahren Doppelstockzüge eingesetzt. Auch in diesen Zügen werden in Spitzenzeiten nicht alle Passagiere sitzen können.

Unseres Erachtens muss das Tram mindestens gleich schnell sein wie der Bus. Die ausweichende Antwort und der Vergleich mit der S-Bahn lassen gegenüber dem Bus auf eine längere Fahrzeit des Trams schliessen.

6.

Wie lange würde es dauern, bis ein Ersatzbus ab Rütli Richtung Stadt abfahren könnte, wenn im Bereich „Viktoriaplatz-Effingerstrasse“ ein Tram aus irgendwelchen Gründen mehr als 15 Minuten blockiert wäre?

Über wie viele rasch einsetzbare Busse verfügt BernMobil dereinst noch? Laut WR könnten in der heutigen WR jene Busse fehlen, die für solche Fälle einsetzbar sein müssten. Gibt es künftig keine Gründe mehr für erzwungene Stilllegungen des OeV-Betriebs in der Innenstadt? (Demos, Umzüge, Unfälle, Reparaturen usw.). Wie viele Arbeitsplätze hat BernMobil „dank“ den Trams bisher abgebaut?

Für den Tramersatz bei Störungen wird BERNMOBIL weiterhin eine genügende Busreserve zur Verfügung haben. Bei einem vollständigen Unterbruch der Strecke dauert es etwa eine halbe Stunde bis ein Bus in der Rütli losfahren kann. Bei Störungen in der Innenstadt kann die Tramlinie 10 über den Zytglogge in den Ostring oder ins Saali fahren. Bei einer Sperre der Zytgloggekreuzung können die Trams vom Viktoriaplatz über eine Dienstgleisverbindung zum Guisanplatz fahren. Ein Busbetrieb ist dann nur vom Viktoriaplatz zum Bahnhof Bern nötig.

BERNMOBIL hat wegen dem Trambetrieb keine Arbeitsplätze abgebaut. Der verminderte Personalaufwand bei Umstellung der Buslinien Bern West auf Tram konnte durch Angebotsausbauten auf anderen Linien und durch die natürliche Fluktuation intern aufgefangen werden. Insgesamt hat die Zahl der Angestellten bei BERNMOBIL in den letzten Jahren sogar leicht zugenommen.

Der Bus hat grosse Vorteile gegenüber dem Tram, das an die Schienen gebunden ist. Er kann überholen und andere Strecken befahren. Wer ab Ostermundigen oder Bern einen Nah- oder Fernzug erreichen muss, ist auf fahrplanmässiges Fahren dringend angewiesen.

Eine 2. Achse durch die Innenstadt, die nicht infolge von Naturgewalt gestört wird, ist ein absolutes Muss.

7.

Inwiefern würde dank der Umstellung aufs Tram auch der MiV, die Velofahrer und die Fussgänger eine Verbesserung erfahren?

Heute können die Autofahrer den Bus fast überall auf Bernstrasse-Gebiet problemlos überholen (Ausnahmen „Sportplatzweg“ und „Oberfeld“). Angeblich kann ja auch der MiV vom Tram profitieren. Wie? Ich möchte wissen, wo künftig (Bernstrasse und einmündende Strassen) der MiV, die Busse der anderen OeV-Linien, die Velofahrer und Fussgänger gestoppt würden, damit das Tram überall den möglichst ungebremsten Vortritt nutzen kann. Erhalten Passagiere aus dem Gebiet „Bahnhofstrasse-Süd“, die zum Tram oder Bus wollen, optimale Möglichkeiten, den „Tram-/Bus-Haltebereich gefahrlos zu erreichen? Sinnvoller als ein unnötiger Aufenthaltsbereich in der Unterführung (= Zugslärm von darüber liegender, stark und zunehmend befahrener Zugstrecke, Lärm und unappetitliche Luft vom motorisierten Verkehr; Durchzug bei West- und Ostwind; Dauerbeleuchtung nötig, Gefahr von Belästigungen und Vandalismus usw.).

Velos profitieren von den praktisch durchgehenden Velostreifen, die neu erstellt werden (zB. Neu von Laubegg bis in die Rüti). Alle Fussgängerstreifen werden mit Mittelinseln ausgerüstet. Der MiV profitiert, weil er in Zukunft in den Spitzenzeiten nicht mehr und aufgrund des Verkehrswachstums nicht noch mehr im Stau stecken bleiben wird. Dies, weil erstens weniger öV-Kurse unterwegs sind und zweitens das Gesamtverkehrssystem optimiert und somit entlastet wird.

Insgesamt wird der öffentliche Raum entlang der ganzen Tramlinie aufgewertet. Die Haltestelle in der Unterführung wird zu einem optimalen Umsteigebereich zwischen Tram, Bus und S-Bahn. Sie liegt absolut richtig und wird das Ortsbild von Ostermundigen positiv verändern. Mit einer guten Gestaltung werden auch die Fahrgäste diesen neuen Dreh- und Angelpunkt in Ostermundigen positiv aufnehmen. Davon profitieren auch die FussgängerInnen allgemein.

Diese Entlastung dürfte in Ostermundigen nicht gleich gross sein wie zum Bsp. von Bern nach Westside, wo man für den MiV Ersatzwege und für die Trams eigene Trassees fand und wo die Strassen fast überall wesentlich breiter sind als in Ostermundigen. Heute können in Ostermundigen die Busse nahezu überall überholt werden. Velofahrer wären eigentlich auch potenzielle OeV-Benützer (vorab bei Regen sowie im Winter-Halbjahr).

B Linienführung und Haltestellen

1.

Wo wird mit welchen Mitteln dem Tram überall Vortritt gegeben (Beispiele: Blankweg-Einfahrt, Dreieck, Unterführung usw.)? Wo gibt es Stopp-Signale für den MiV, die Velofahrenden und die Fussgänger/Schüler/Kindergärteler?

Bisher sind keine Stopp-Signale vorgesehen, Signalisation und Markierung sind erst Gegenstand des Bauprojekts. Zu den Vortrittsregelungen siehe auch Antworten zum Fragenkatalog Ende Mai 2010:

"Das Tram erhält bei jeder Knotendurchfahrt, sei es bei einer Lichtsignalanlage, bei einem Kreisell oder einer unregelmässigen Kreuzung Vortritt. Dies wird bei lichtsignalgeregelten Knoten mit einer Tramanmeldung auf der Zufahrtstrecke und bei einer Durchfahrt durch einen Kreisell oder einen unregelmässigen Knoten mit einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage gesteuert. Bei Anmeldung einer Tramankunft werden alle im Konflikt zum Tram stehenden Verkehrsströme mit Rotlichtern gestoppt".

Zur Kenntnis genommen.

2.

Warum kam nicht wieder der früher benutzte Schiessplatzweg für die Tram-Linienführung zum Zug?

Ursprünglich war von Bus-identischer Linienführung fürs Tram die Rede. Die Haltestellen sind neu teilweise noch weiter entfernt von potenziellen Passagieren als früher. Fährt das Tram via Schiessplatzweg, erübrigt sich die Haltestelle Oberfeld-Süd und der MiV erhält zwischen dem COOP Rüti und dem Tell keine Fahr-Konkurrenz mehr.

Technisch: Der untere Abschnitt des Schiessplatzweges ist mit einer Steigung von 7% in einem für den Trambetrieb kritischen Wert.

Verkehrsplanerisch: Mit der Linienführung entlang der Bernstrasse werden längerfristig (Überbauung Hättenberg und Grube) mehr Personen erschlossen, als über den Sportplatzweg

Das Gleiche dürfte gelten für die Steigung zwischen Laubegg und Galgenfeld oder ab Eigerplatz Richtung Weissenbühl. Dafür wären die Trams auf der früheren Busstrecke näher bei den vielen Bewohnern am Flurweg, Oberfeldweg, Jurablickweg und Oberfeld. Der Lärm der Trams (auch der neuen) in Kurven existiert aufgrund mehrerer Beobachtungen leider nicht nur beim Worb-Tram.

3.

Warum kann der MiV aus dem Moosweg nicht auch Richtung Rüti und Untere Zollgasse fahren?

Im Rahmen des Bauprojekts wird der Kreisell als Vollkreisell ausgestaltet, so dass diese Fahrbeziehung ebenfalls möglich sein wird.

Okay. Danke.

4.

Warum ist die Tram-Wendeschleife nicht für alle Rüti-Bewohner ideal?

Auf der Rüti gibt es angeblich keine schriftlich gemeldeten Widerstände gegen die Führung des Trams in die vom Parlament seinerzeit beschlossene Biotop- und Magerwiesen-Zone. Meines Wissens hatte sich der Verwalter der Stockwerkeigentümer (EWO Rütiweg 63-75) schriftlich gegen die Wohnqualitätsverschlechterung beschwert. Die Gemeinde wusste spätestens seit 2000, dass ein Tram auf die Rüti zu planen ist.

Aus geometrischen Gründen kann das Tram am Standort der heutigen Buswendeschleife nicht wenden. Eine Tramwendeschleife in der Rüti ist unabdingbar. Die Zonenvorgaben bezüglich Grünzonen werden berücksichtigt und mit einer naturnahen Gestaltung der Wendeschleifenparzelle umgesetzt.

Genauere Lage des Trassees, des Tunnelportals sowie die Ausgestaltung der Wendeschleife wurden aufgrund der Rückmeldungen (Bevölkerungsforum im Juni 2010, Veranstaltung Rüti

im Mai 2011 für direkte AnwohnerInnen) massgeblich optimiert (Verschiebung Tunnelportal, Anpassung Gebäudeabstand).

Die Gemeinde hat die Tramplanung auf der Rüti leider entweder vergessen oder bewusst so gewählt, damit primär die Wohnqualität der Neuzuzüger am Terrassenrain geschützt werden konnte. Das Tram könnte auch unterirdisch wenden. Es taucht ja erst bei der heutigen Bus-Endstation aus dem Tunnel auf ins Tageslicht. Wenn ein Tunnel als vertretbare Investition ist, muss sie auch zum Wohl aller Bus-Anwohner gelten.

5.

Einfluss von Strom auf die Umgebung

Ist sicher gestellt, dass weder „Schleichstrom“ auf + neben den Strassen sowie in allen Haltestellen-Bereichen noch die Stromleitungen über den Strassen je Probleme verursachen können? (Strom-bedingter Unfall eines Kindes in der ZH-Bahnhofstrasse).

Die elektrischen Anlagen werden so ausgeführt und von BERNMOBIL unterhalten, dass keine „Schleichströme“ entstehen und die Sicherheit für alle gewährleistet ist.

Okay.

C Finanzen

1.

Ist garantiert, dass keine in der Botschaft erwähnten Beträge mehr als 20% höher anfallen? Warum wurde die Mehrwertsteuer in den bisherigen Budgetwerten von immerhin 8% nicht addiert? Statt 550 Mio wären es nahezu 600 Mio (+/-20%).

Frage 1 (Kosten):

- Grundsätzlich bezieht sich die Kostengenauigkeit auf die vorliegende technische Lösung. Projektänderungen können die die Kostenschätzung beeinflussen (Beispiel: zusätzliche Toiletten, grössere Bäume, aufwändigere Wartehallen, etc).
- Zur Plausibilität: Die Berechnungen wurden von fachkundigen Planern getätigt gemäss aktuellen Einheitspreisen, wie sie im Rahmen von aktuellen Projekten real anfallen. Im Rahmen des Gutachtens wurde die Kostenschätzung von Externen überprüft und plausibilisiert. Die Projektbeteiligten haben damit nach dem Stand der Technik und nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt.

Durch das Gutachten und die bereits im Vorprojekt getätigten zusätzlichen geologische Untersuchungen (Rüti, Schliern) wurde versucht, das Risiko von "Überraschungen" weiter zu minimieren. Aus Sicht der Projektbeteiligten wurde damit alles getan, um eine plausible Kostenschätzung zu erarbeiten.

Frage 2 (MWST):

Es entspricht der üblichen Praxis von professionellen Bauherren, dass die Mehrwertsteuer in Kostenschätzungen und Kostenvoranschlägen separat ausgewiesen wird. Insbesondere bei langjährigen Projekten sind geänderte Mehrwertsteuersätze die Regel (ist ja auch im vorliegenden Projekt der Fall). Darunter leidet im Projektverlauf die Vergleichbarkeit der Kosten.

Im Gegensatz zum SMI ändert die Mwst. nicht täglich. Eine Annahme von 8% wäre sinnvoll gewesen.

Überraschungen sollten nur eintreten bei der Beseitigung von wirklich unvorhersehbaren Problemen (z.B. Bau des Tunnels), die ohnehin nicht von der Gemeinde bezahlt würden, weil Trambau. Bevor man in ein Detailprojekt einsteigt, muss doch das

Grobkonzept vollständig vorliegen.

2.

Ist garantiert, dass Ostermundigen nichts Zusätzliches zu bezahlen hätte, falls noch Projektänderungen (Verbesserungen, Erweiterungen) erfolgen sollten?

Das vorliegende Projekt umfasst alle für das Tram notwendigen Massnahmen. Allfällige kostenrelevante Zusatzbestellungen der Gemeinde Ostermundigen (zusätzliche Platzgestaltungen, Ausweitung des Projektperimeters) hätten selbstverständlich Kostenfolgen für die Gemeinde. Die entsprechenden Aufwendungen würden auch im Normalfall (Platzgestaltung ohne Tram) von der Gemeinde getragen. Wenn die Gemeinde zusätzliche Arbeiten im Rahmen des Tramprojekts realisieren möchte, um von den Synergien zu profitieren, müsste sie auch die Kosten dafür tragen.

siehe Ziffer C 1

3.

Welche wiederkehrenden Kosten hätte Ostermundigen (Tram-Folgen) künftig zu tragen?

Der Unterhalt der Traminfrastruktur obliegt Bernmobil. Ostermundigen trägt daher im Wesentlichen dieselben Unterhaltskosten wie beim Busbetrieb (Werterhalt Strassen inkl. Signalisierungen und Markierungen, Wartehallen, Werkleitungen, etc).

okay

4.

Gibt es nach der Realisierung keine Tariferhöhungen, die auf die Umstellung aufs Tram zurück zu führen sind? Der Kanton beeinflusst ja auch die Finanzen von BernMobil?

Siehe Antwort zum Fragenkatalog Mai 2010:

"BERNMOBIL hat keine eigenen Tarife mehr, sondern ist Teil des Libero-Tarifverbundes. Die Zuständigkeit für Tariferhöhungen liegt beim Libero-Tarifverbund. Die 13 beteiligten Transportunternehmen entscheiden dort einvernehmlich über allfällige Tarifmassnahmen im ganzen Libero-Verbundgebiet. Ob und welche Tarifmassnahmen in Zukunft ergriffen werden, ist zurzeit offen. Allein wegen der Realisierung des Tram Ostermundigen – Köniz werden die Tarife auf keinen Fall erhöht."

okay

5.

Ist die zusätzliche Tramachse durch Berns Innenstadt beim Betriebsstart des Trams 10 ohne Beiträge aus Ostermundigen betriebsbereit?

Die zusätzliche Tramachse in der Innenstadt ist technisch keine Bedingung für den Trambetrieb der Linie 10. Dies wurde im Rahmen des Vorprojekts gezeigt mit der entsprechenden "Belastungsstudie Innenstadt": Durch einen Abtausch der Linie 10 mit der Linie 12 wäre ein stabiler (Übergangs-)Betrieb möglich.

Es entspricht jedoch dem politischen Willen der Stadt Bern und der übrigen Projektpartner, bereits parallel zum Tramprojekt nach Lösungen zu einer weitergehenden Entlastung der Innenstadt und zur Schaffung von Redundanz zu suchen. Deshalb wurde die ZMB "Zweite Tramachse" zum jetzigen Zeitpunkt ausgelöst. Die terminliche Koordination der Massnahmen Innenstadt wird nach Abschluss der ZMB Zweite Tramachse im Frühjahr 2012 festgelegt, wenn entsprechende Lösungsvarianten und deren möglicher Realisierungshorizont bekannt sind.

Wir wollen schriftliche Beschlüsse, nicht nur Zusicherungen, die noch irgendwelchen Annahmen und Eventualitäten unterliegen. Das Tram fährt als Durchmesserlinie durch die Innenstadt. Heute fahren durch die Innenstadt die OeV-Fahrzeuge mehrerer Linien, was sich auf den Betrieb der Linie 10 auswirken kann. Eine Tram-Achse durch die Innenstadt ist zwingend, und zwar ab Fahrt des 1. Trams Nr. 10.

6.

Wer reinigt auf welche Rechnung die Tramgleise, Schienen und Haltestellen wie oft? Wer sorgt für die stete Benützbarkeit der Tram-Infrastruktur (Kampf gegen Schnee, Glatteis, Laub, Vandalismus, auch im Tunnel usw.)?

Gemäss den entsprechenden Verordnungen des Kantons wird die Traminfrastruktur (Gleis, Fahrleitung, Tunnel) von BERNMOBIL unterhalten und gereinigt. Wo das Tram zusammen mit dem übrigen Verkehr auf der Strasse verkehrt, erfolgt der Winterdienst gemeinsam mit dem Strasseneigentümer. Die Wartehallen sind in Besitz der Gemeinde und werden von dieser unterhalten.

Okay. Für Ostermundigen dürften vermutlich die wiederkehrenden Kosten steigen.

21.10.2011 Bruderer