

Abstimmung 10er Tram vom 28.9.14

1. Ich stimme NEIN aus nachstehenden Gründen

- 1.1 Ein effizienter und störungsfreier Trambetrieb muss über ein eigenes Trasse verfügen.
Dies ist für das 10er Tram trotz aufwändiger und kostenintensiver baulicher Massnahmen nicht realisierbar. Dafür müssen auch die, das Stadtbild und Landschaft prägenden Baumalleen zu einem grossen Teil geopfert werden. Neubepflanzungen ersetzen diese nicht mehr.
- 1.2 Das 10er Tram führt durch die obere Altstadt, die bereits sehr stark mit verschiedenen Verkehrsträgern belastet ist. Die 2. Tramachse ist noch lange nicht realisiert.
- 1.3 Die Kapazitätserhöhung durch das 10er Tram pro Stunde ist zu klein, damit eine genügende Transportreserve für die nächsten 20 bis 30 Jahre vorbereitet werden kann. Dies erfordert neue Ansätze und zukunftsweisende Lösungen. Siehe auch Pt. 5
- 1.4 Transportengpässe (verstopfte, überfüllter Bus) herrschen grundsätzlich nur zu Spitzenzeiten d.h. an den Arbeitstagen Montag bis Freitag ca. 0700 – 0830. Weniger 11.00-1200 / 1300-1400 und dann wiederum 16.30-18.30. In der übrigen Zeit genügt die vorhandene Buskapazität in der Regel.
- 1.5 Da das Tram mit wenigen Ausnahmen bei den Haltestellen über keine Buchten verfügt und auf der Strasse halten muss, wird der Privatverkehr aufgehalten und zurückgestaut.
- 2 Kosten, Finanzierung
 - 2.1 Der Kosten-Nutzenvergleich stimmt in keinem Verhältnis. Die Kosten von ca. 500 Mio. Fr. excl. MWST für eine Verbesserung der Transportkapazität während der Spitzenzeiten rechtfertigen sich nicht für den geringen Mehrnutzen. Ca. 1/3 der Kosten betreffen „eisenbahntechnische“ Einrichtungen und Installationen: Schienentrassee, Fahrleitung, elektrische Energieversorgung, Steuerungen usw. Der Rest muss für die sehr umfangreichen und kostenintensiven baulichen Massnahmen: Terrain- und Trasse-Anpassungen, Haltestellen, neue Strassen und Platzgestaltung, Um- und Neuverlegen der vielen Werkleitungen usw. aufgebracht werden
 - 2.2 Die Kostentransparenz wird zu wenig klar aufgezeigt. Mit dem Bau des 10er Trams sollen auf der ganzen Strecke möglichst viele Teilprojekte, wie Kreuzungen und Plätze neu gestalten, in das Gesamtprojekt mit einbezogen werden. ZB. Eigerplatz, Viktoriaplatz, Bahnhofzentrum Ostermündigen, „Dreieck“, Wegmühlegässli. Die einzelnen Kosten werden zu wenig klar ausgedrückt und ergeben die sehr hohen Gesamtkosten.
 - 2.3 Die Gemeinden zahlen einen kleinen Teil an die Gesamtkosten aber die Anteile des Kantons und der Eidgenossenschaft werden ebenfalls z. grossen Teil mit den direkten und indirekten Steuereinkünften finanziert. Die finanzielle Situation des Kantons Bern lässt zurzeit solch grosse zusätzlichen Kosten nicht zu.
- 3 Verkehrsbehinderung während der Bauzeit.
 - 3.1 Während der sehr langen Bauzeit (Etappierungen) ist mit erheblichen Behinderungen und Einschränkungen zu rechnen. Um diese möglichst gering zu halten, sind wiederum umfangreiche Provisorien mit Kostenfolge zu erwarten.
- 4 Sicherheit
 - 4.1 Das Tram untersteht dem schweizerischen Eisenbahngesetz und hat mit Ausnahme bei entsprechender Lichtampelsteuerung, immer Vortritt. Für die Fussgänger werden grosse Aufmerksamkeit verlangt, damit Unfälle verhütet werden. Um dies zu verhindern, sind wiederum kostspielige bauliche- und technische Massnahmen erforderlich.
- 5 Massnahmen bei Ablehnung des 10er Tram.
 - 5.1 Dies ermöglicht, zukunftsweisende Ansätze und Optionen zu studieren die sich nicht nur auf die heutige Buslinie 10 konzentrieren.
 - 5.2 Kurz-mittelfristig, bis 10 Jahre: es gilt vor allem die Spitzenbelastungen zu entlasten. Z.B. 2. Busstrecke mit Eilkursen direkt nach Schwerpunkthaltestellen auszurichten.
Mittelfristig: Einsatz von Doppelgelenkbussen, evtl. Einbau eine Fahrleitung für Doppelgelenk-Trolleys.

5.3 Langfristig :30-40 Jahre.

Die S-Bahnlinien sind auszubauen und in der Vernetzung und Fahrintervall zu verdichten und zu optimieren. Im Stadtbereich teilweise als U-Bahn zu bauen. Damit würde eine 100-200% Kapazitätserhöhung erreicht. Die Zubringer sind entsprechend dem Bedarf und Spitzenbelastung auszubauen und zu verdichten.

Einsatz von effizienten Elektro-Bussen (Fahrleitungsunabhängig mit aufladbaren Batterien, die zugleich als Speicherung überschüssiger Elektroenergie dienen)

Z.B. Zubringer von der Rüti und Oberfeld nach der neuen S-Bahnstation Deisswil oder von Ostermundigen-Süd nach der S-Bahnstation Ostermundigen.

Ostermundigen, 05.09.2014. P. Tschabold