

Tram-Projekt; ETH-Gutachten

Die Erkenntnisse im Gutachten:

- Die Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb ist strategisch sinnvoll. Unter Beachtung der Entwicklungsdynamik kann die Umsetzung in Etappen erfolgen.
- Die gewählte Linienführung ist richtig. Geeignete Alternativen, die eine vergleichbar hohe Erschliessungs- und Betriebsqualität gewährleisten, sind nicht ersichtlich. Gegebenenfalls kann der Ausbaustandard von einzelnen Haltestellen im Rahmen des Bauprojektes überprüft werden.
- Die Kostenschätzung ist realistisch und wurde plausibel hergeleitet. Im Vergleich zu anderen Tramprojekten liegen die Kosten im üblichen Rahmen.
- Eine Kostenreduktion durch Verzicht auf Projektteile oder Anpassungen im Ausbaustandard ist grundsätzlich denkbar, aber mit Nachteilen in der verkehrlichen Qualität und/oder dem Risiko einer geringeren Akzeptanz verbunden.
- Eine sinnvolle Etappierung des Projektes ist möglich und kann zur Entspannung der Finanzierungsproblematik beitragen. Grundsätzlich ist die Realisierung der Tramlinie auf dem Könizer Ast weniger dringend als in Ostermundigen.
- Derzeit noch bestehende Unsicherheiten und offene Fragen bzgl. der definitiven Projektierung lassen sich im Rahmen des Bauprojektes klären. Das Vorprojekt muss nicht überarbeitet werden und kann als abgeschlossen betrachtet werden.
- Der definitive Entscheid für oder gegen eine 2. Tramachse in der Innenstadt erfordert noch zusätzliche Abklärungen, welche die weiteren Planungen zum Projekt aber nicht verzögern.

Das Vorhaben „Tram Region Bern“ stellt einen sinnvollen Ausbauschritt des ÖV-Netzes dar und kann auf der Grundlage des Vorprojektes weiter entwickelt werden. Offene Fragen zu Projektierung und Etappierung lassen sich in den folgenden Planungsschritten klären.

Unser Kommentar dazu: Im wertvollen ETH-Gutachten ist auch die Rede, dass die neue Tramlinie 10 kaum zu einer bedeutenden Nachfrage-Verlagerung zum ÖV führen werde. Um dieses Ziel zu erreichen, wären Lenkungsmaßnahmen für den motorisierten Verkehr unumgänglich. Zudem werde der heutige 3'-Minuten-Takt des Busses durch den 6'-Minuten Takt des Trams abgelöst, was aus Sicht der ÖV-Kundschaft als Qualitätseinbusse wahrgenommen werden könnte. Im Gutachten ist ebenfalls erwähnt, dass es zweckmässig sein könnte, in einer Etappierung vorerst auf den Einsatz mehrgliedriger Gelenkbusse umzustellen. Die unseres Erachtens zwingend nötige, rasche sowie stets fahrplanmässige Tramfahrt zwischen Ostermundigen und dem Berner Hauptbahnhof ist noch nicht sicher gestellt.

Im Gutachten ebenfalls in Frage gestellt wurden:

- die Tram-Erschliessung der Rüti (Kosten ca. 42 Mio) und in diesem Zusammenhang das vermutlich zu voreilig verabschiedete Ostermundiger Buskonzept,
- die Umgestaltung der Haltestelle „Bahnhof Ostermundigen“, die über 30 Mio kosten würde,
- die geplante Tramführung zwischen dem Rest. Tell und dem Schulhaus Rüti sowie
- die direkte Verbindung der Tramlinie 10 zum neuen Tramdepot beim Eisstadion.

Wir erwarten deshalb, dass die Planer ihr Projekt am **vollständigen** Inhalt des ETH-Gutachtens messen und aus Sicht der hohen Kosten überprüfen. Ob die Ostermundiger Kostenanteile ohne Weiteres von der Gemeindekasse getragen werden könnten, wissen wir leider noch nicht. Niemals akzeptieren würden wir, wenn die Trams der Linie 10, trotz Investitionen von vermutlich rund 600 Mio Fr., ohne Einwirkung höherer Gewalt überfüllt wären und der Fahrplan nicht zu jeder Tageszeit eingehalten werden könnte.

Das ETH-Gutachten ist im Internet abrufbar unter: www.be.ch/web/kanton-mediencenter-mm-detail?id=9828

FORUM Ostermundigen
Vereinigung der Parteilosen