

6.9 Tram-Motion (Begründung im Parlament 11.9.08)

“Weg frei fürs Tram Bern-Ost“ hat der Titel eines Zeitungsartikels gelautet. Wer diesen Artikel und den Mitwirkungsbericht gelesen hat, konnte feststellen, dass unsere Hinweise auf die Schwachpunkte des Tram-Projekts noch gehörig hinterfragen. Wir denken z.B. an den Engpass fürs Tram in der Markt- + Spitalgasse, im Bereich Bern HB und im Hirschengraben. Es zeugt von unterschiedlicher Logik, wenn man in Ostermundigen den 3-Min.-Takt vom Bus als unhaltbar einstuft, wenn im Berner Rohr in der Spitzenzeit die Trams 3, 5, 9, neu auch das Muri-Tram und die Linie 10 in jeder Richtung im 1-Min.-Takt fahren müssten. Wenn im Rohr 1 Tram 1 Minute zu lange still steht, läuft gar nichts mehr. Der Verkehr der Zukunft muss u.E. mehrere Ziele erfüllen, z.B.:

1. Die Transportrouten (auch der S-Bahnen) sind vermehrt auf die Bedürfnisse der Passagiere auszurichten Der ¼-h-Takt von S1 und S2 würde die Transportkapazität der Bahn um 50% erhöhen. Längs der Bahnlinie von Gümligen via Ostermundigen zum Wankdorf wohnen mehrere tausend Leute, die kaum grossen Wert aufs Umsteigen legen. Sie wollen rasch Richtung Thun oder Emmental oder zum Wankdorf, zum HB und von dort aus andere Bahn-, Postauto- oder BernMobil-Linien benutzen.

2. Auf der ganzen Strecke von Köniz via Bern nach Ostermundigen muss der ÖV immer fahrplanmässig fahren, höhere Gewalt vorbehalten.

3. Optimale Sicherheit braucht es für die Passagiere, und zwar im und auf dem Weg zum und vom Fahrzeug. Ostermundigen hätte zum Wohl von Passagieren und Wasserleitungen schon lange festlegen können, dass ein Tram wie der heutige Bus am Trottoirrand halten muss. Bei einer Tram-Lösung ist das Fällen oder häufiges Zurückschneiden von vielen Bäumen so oder so kaum zu verhindern.

4. Es braucht einladende Nähe des ÖV von den Start- und Zielorten der potenziellen Passagiere. Pendler haben nicht zwingend die gleichen Fahrziele wie die Gelegenheits-Passagiere, die in die Stadt fahren, z.B. zum Arzt oder zum Einkaufen.

5. Es braucht auch zweckmässige Verbindungsstrassen für den Motorisierten Individualverkehr (MiV), was Ostermundigen im Rahmen der Wankdorfplanung nicht erreicht hat. Für viele Leute ist es unmöglich, den ÖV zu benutzen: Gehbehinderte, Personen mit wechselnden, abgelegenen Fahrzielen oder viel Gepäck.

6. Spürbares Umsteigen vom MiV auf den ÖV muss stattfinden. Als einzige Massnahme offerierten die Planer bis heute grössere Fahrzeuge, die weniger häufig fahren. Dass Bern wie auch Ostermundigen grosse dezentrale Quartiere aufweisen, hat bis jetzt nicht gross interessiert. Man hat primär zeigen wollen, dass man auf der heutigen Linie ein Tram bis auf die Rütli bauen kann.

Fazit: Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) „Zukunftsträchtiger Verkehr“ Tram muss auf alle wesentlichen heutigen Probleme, Ursachen und Ziele konkret antworten. Bis dato hatte ich den Eindruck, nur der Auftrag sei wichtig, termingerecht ein Tram zu bauen, das, ohne Gegensteuer zu geben, leider die Probleme des heutigen Busses nur kopiert. Die ZMB hat auch in Köniz und in Muri zu grossen Fragezeichen geführt. Es ist nötig, dass man den Planern jetzt unmissverständlich mitteilt, dass Ostermundigen die vielen Mio für nachhaltig guten Verkehr zum Wohl der **eigenen Bevölkerung** einsetzen will.

Wir bitten Sie, den Vorstoss zu überweisen. Wir haben nichts gegen ein Tram als solches! Ich wüsste nicht warum. Wir wehren uns aber gegen eine Planung, die bei der Lösung anfängt statt bei den Problemen, ihren Ursachen und den Transportzielen der Bevölkerung.

Unsere Motion wurde weder vom Gemeinderat noch von einer politischen Partei unterstützt. Mehrere Ratsmitglieder enthielten sich der Stimme. (Bruderer)