

## Medienmitteilung

8.1.2017

### **Regionalkonferenz hält „brisante“ Studie zurück.**

#### **INFRAS Studie:**

#### **Das alte Projekt Tram Bern-Osternundigen ist überflüssig!**

Geschätzte Medienschaffende

Wie noch vor Weihnachten bekannt wurde, hat der Regierungsrat 947'000 Franken gesprochen für die Weiterarbeit am Tramprojekt von Bern nach Osternundigen, vermutlich auf Antrag von Bau- und Verkehrsdirektorin Barbara Egger. Dies ist erstaunlich, muss ihr doch bekannt gewesen sein, dass die Umstellung auf Tram nicht mehr die unbestrittene Bestlösung für die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 war.

Denn der Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination hatte die Verkehrskommission der Regionalkonferenz Bern-Mittelland angewiesen, vertieft abzuklären, welchen Beitrag zur Lösung der bestehenden Kapazitätsprobleme zwischen Bern und Osternundigen alternative Verkehrsmittel wie Doppelgelenkauto- und Doppelgelenk-Trolley-Busse leisten könnten.

Diesem Auftrag kam die Regionalkonferenz Bern-Mittelland im März 2015 nach, indem sie der unabhängigen Beratungs- und Forschungsfirma INFRAS einen entsprechenden Auftrag erteilte. Das Arbeitspapier der Firma INFRAS vom 14. September 2015 scheint die **Regionalkonferenz Bern-Mittelland**, speziell deren **Verkehrskommission** überrascht zu haben.

(Prominente Besetzung:

- Präsident der Verkehrskommission ist der Osternundiger Gemeindepräsident Thomas Iten;
- ein weiteres Mitglied die Berner Tiefbau- und Verkehrsdirektorin und Bernmobil-Verwaltungratspräsidentin Ursula Wyss.)

Denn die Verkehrskommission und deren Begleitgruppe scheinen sogleich verstanden zu haben, dass eine Kommunikation dieser Studienergebnisse und deren Folgerungen - die Anschaffung von Doppelgelenkautobussen bzw.-Trolleybussen auf den Zeitpunkt 2020/22 wird empfohlen - nicht nur direkte Auswirkungen auf die damals anstehende Tramabstimmung in Osternundigen gehabt hätte, sondern auch das alte Projekt Tram-Bern-Osternundigen als **unvernünftig** erscheinen liesse. Die INFRAS-Studie, obwohl aus Steuergeldern bezahlt, wurde und wird bis heute unter dem Deckel gehalten.

#### **Fazit der Studie:**

**Die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb ist heute weder nötig noch zeitlich dringend. Es gibt wesentlich rascher und günstiger realisierbare Möglichkeiten, um Osternundigen die nötige Kapazitätssteigerung zu verschaffen.**

Zudem öffnet die Schlussfolgerung der Studie den Denkhorizont und lässt Planungszeit, um eine allfällige spätere Tramlinienführung derart zu gestalten, dass sie nicht mit so grossen Investitionen und Opfern im Bereich Städtebau und Wohnqualität erkaufte werden muss, wie das mit dem amputierten TramRegionBern-Projekt der Fall ist.

# Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern

[www.tram-ostermundigen.be](http://www.tram-ostermundigen.be)

[tram@die-optimisten.net](mailto:tram@die-optimisten.net)

Die Infras-Studie zeigt folgendes auf:

- Mit einem Doppelgelenkbusbetrieb im 2,5-Minuten-Takt können die bis 2030 prognostizierten Nachfrageentwicklungen abgedeckt werden.
- Mit dem Einsatz von Doppelgelenk**autobussen** kann die **Systemkapazität** gegenüber dem Gelenkautobus **um gut 25% erhöht** werden.
- Doppelgelenk**trolley**busse verfügen über eine noch höhere Kapazität und können die **Systemkapazität** um **weitere 10% erhöhen**.  
(Zum Vergleich: Die Kapazitätssteigerung eines Trams bei halbiertem Takt beträgt nur 21%, 1 Tram à 170 Plätze anstelle 2 Bussen à 70 Plätzen. Belegungsdichte gemäss Bernmobil.)
- Im Zeithorizont 2025/2030 können durch den **S-Bahn-Ausbau** im Korridor Ostermundigen **Entlastungswirkungen** erwartet werden, die im kapazitätskritischen Querschnitt zu einer **gedämpften Nachfrageentwicklung** bzw. einer **Stagnation auf der Linie 10** führen werden.

Dass in Ostermundigen die Abstimmung über die Traminitiative durchgeführt wurde, ohne dass dem Stimmvolk die Erkenntnisse der INFRAS-Studie vorgängig bekanntgemacht wurden, ist skandalös und lässt berechtigte Zweifel am Demokratieverständnis der Regionalkonferenz aufkommen.

Noch skandalöser wirkt, dass auch die kantonale Bau- und Verkehrsdirektorin die neuen Erkenntnisse ignoriert und bereit ist, nicht nur eine weitere Million in die Planung des um Köniz und die Rüti amputierten Ostermundigen-Tram-Projekts zu investieren, sondern auch, wie sie sagt, ihr Bestes zu geben“, damit ein nun als überflüssig einzustufendes Tramprojekt für sehr viel Geld und mit zahlreichen „Kollateralschäden“ realisiert werden kann.

**Die Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr macht das Arbeitspapier nun auf ihrer Website zugänglich: <http://www.tram-ostermundigen.be>**

Die Stimmbürger/innen der Gemeinde Bern, die sich im Herbst noch einmal zur Tramvorlage äussern dürfen, sollen sich davon überzeugen können, dass die Kapazitätsengpässe auf der BernMobil-Linie 10, insbesondere auf deren Nordast (Ostermundigen-Bern) nachhaltig zu lösen sind, ohne dass x Millionen Franken verbaut, die inventarisierten historischen Alleen im Berner Nordquartier geopfert werden und in der Berner Innenstadt ein permanentes Verkehrschaos entsteht. Die **Probleme des alten Projektes und die Alternativen** hat die Arbeitsgruppe bereits im [Konzeptpapier](#) im Herbst 2016 dargelegt.

Falls die Verkehrskommission der Regionalkonferenz Bern-Mittelland das offensichtlich „brisante“ Papier (so im Protokoll!) auch vor den Mitgliedern des Grossen Rates geheim halten möchte, wollen wir den Parlamentarier/innen die Möglichkeit geben, selber festzustellen, dass sich die vielen Kantonsmillionen sinnvoller investieren lassen als in ein ÖV-Projekt, welches offenbar primär der Prestige-Pflege einzelner Politiker dient.

***Freie Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr Bern***

[www.tram-ostermundigen.be](http://www.tram-ostermundigen.be)

[tram@die-optimisten.net](mailto:tram@die-optimisten.net)