

Medienmitteilung 5.2.2017:

Kornhausbrücke als Schwachpunkt der ÖV-Planung Nord

Geschätzte Medienschaffende, verehrtes Stimmvolk

Der aktuelle Schienenbruch auf der Kornhausbrücke hat erneut drastisch vor Augen geführt, wie unzweckmässig und fragil es ist, noch mehr öffentlichen Verkehr durch die stark belastete Innenstadt zu führen. Natürlich, ein Schienenriss kann überall passieren. Wenn es aber die empfindliche Kornhausbrücke trifft, ist das Nadelöhr zu, denn auch die geplante zweite Tramachse soll ja letztlich über die Kornhausbrücke führen.

Deshalb bekräftigt die *AG Städtebau und öffentlicher Verkehr*, dass für die geplante Anbindung von Ostermundigen viel eher die Lorrainebrücke gewählt werden soll, auch um das Risiko eines totalen Verkehrszusammenbruchs in der Innenstadt zu mindern.

Die Kornhausbrücke als filigranes Bauwerk ist zu empfindlich, um noch mehr der bis zu 80 Tonnen schweren Züge und deren Vibrationen zu ertragen. Ein zusätzliches Tram nach Ostermundigen würde der Brücke weiter massiv zusetzen. Die Folgekosten dafür trägt primär die Stadt Bern.

Wenn jedoch eine zweite Tramachse über die Lorrainebrücke geplant wird, so liegt auch eine weitere plausible Linienvariante nach Ostermundigen auf der Hand: via Nordring, oder über Breitenrainstrasse und Guisanplatz. Die Drehscheibe Guisanplatz erfordert ohnehin einen massiven Kapazitätsausbau, weil der Bund dort 2700 Arbeitsplätze ansiedelt, während inzwischen die Schönburg als „Magnet“ weggefallen ist.

Im ersten Abstimmungskampf um Tram Region Bern im Herbst 2014 hatten die Behörden den Zusammenhang zwischen Tram Ostermundigen und zweiter Tramachse zuerst hervorgestrichen, dann plötzlich bestritten, als sich in Bern dagegen Widerstand abzeichnete. Es ist aber klare Absicht von Stadt und Regionalkonferenz, nach dem Ostermundiger-Ja zur alten Tramplanung auch die 2. Tramachse via Kornhausbrücke und Innenstadt aus der Versenkung zu holen.

Die ZMB (Zweckmässigkeitsbeurteilung) zur bisherigen 2. Tramachse entstand im Mai 2012 unter massivem Zeitdruck. Ein ordnungsgemässes Mitwirkungsverfahren fand nicht statt. Damals wie heute ist diese ZMB als unseriös zu bezeichnen, denn die Variante Lorrainebrücke fiel nur knapp auf den zweiten Rang zurück, weil das „Eisenbahnler“-Argument der «Netzredundanz» (Netz-Vervielfachung) ungerechtfertigt stark gewichtet wurde.

Die *AG Städtebau und öffentlicher Verkehr* weist insbesondere das Berner Stimmvolk darauf hin, dass es im doppelten Sinn etwas Besseres bekommen wird, wenn es die alte Tramplanung nach Ostermundigen ablehnt. Die unverantwortbare Zusatzbelastung der Kornhausbrücke entfällt, und auch die Alleen werden geschont und können ihre Funktion als Feinstaubfilter weiterhin wahrnehmen: Stadtplaner Mark Werren begrüsst die luftreinigende Wirkung von Pflanzen im Bund vom 31.1.17: «Wir in der Stadt versuchen deshalb, den Baumbestand zu fördern. »

Das Ablehnen der alten Tramplanung inkl. der alten zweiten Tramachse schafft somit die nötige Distanz und Denkzeit. Letztlich ein Gewinn für alle: Kantonsfinanzen, Stadtkasse, Wohnklima und ÖV-Nutzer.

Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr

Auskünfte erfolgen auf Anfragen per Mail.