

**Interpellation Alexander Feuz/Stefan Hofer (SVP)/Luzius Theiler (GPB-DA):  
Ausbau S-Bahn Bern-Ostermundigen; Tramprojekt Länggasse-Wyler; Zusatzast Guisanplatz-Ostermundigen; ZMB Insel-Tram; weitere Doppelgelenkbusse: Ist die Tramplanung Ostermundigen überhaupt noch aktuell?**

Gemäss Berichterstattung in den Medien wird bis 2030 die S-Bahn im Raume Bern mit Bundes- und Kantonsgeldern (u.a. Doppelspur Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen) massiv ausgebaut. Auch ist eine Tramlinie Länggasse-Wyler geplant (Zweckmässigkeitsbeurteilung, ZMB). Eine ZMB Insel ist ebenfalls angekündet.

Der Fragesteller geht davon aus, dass insbesondere mit dem auch von ihm unterstützten Ausbau der S-Bahn für Ostermundigen aber auch den andern Projekten eine bedeutende Verbesserung für den öV im Raume Ostermundigen eintritt. Die rasche direkte und schnelle Verbindung in das Zentrum wird für viele Pendler aus Ostermundigen die interessantere Alternative als ein langsames Tram darstellen. Der vom Kanton angeforderte INFRAS-Bericht spricht gar von einer mittelfristig eintretenden Stagnation auf der Linie 10. Zudem wird die Entlastung durch die S-Bahn auch für die Bewohner von Bern bedeutende Verbesserungen mit sich bringen, da die Pendler aus Ostermundigen die raschere Verbindung bevorzugen werden und die Buslinie 10 nun die Bedürfnisse der Berner Pendler (Haltestellen Salem bis Friedhof) befriedigen kann. Zudem stellt die Beibehaltung der Buslinie 10 auch die Anbindung der Rüti an die S-Bahn sicher, übernimmt also die Aufgabe eines Ortsbuses.

Die geplante Tramlinie bis Wyler/Wankdorf lässt sich bis Ostermundigen weiterziehen, sollte eine weitere Kapazitätserhöhung nötig sein. Ein Tram-Nebenast nach Ostermundigen via Tellstrasse-Guisanplatz ermöglicht zudem ein Auffangen der Kapazitätsnachfrage, die durch die zahlreichen neuen Arbeitsplätze am Guisanplatz entstehen werden. Kostengünstiger und flexibler als ein Tram ist allerdings sowohl auf der Linie 20 wie auf der Linie 10 und allfälliger Ergänzungen der Betrieb von modernen Doppelgelenkbussen (Oberleitungen und Schienenbau entfallen!)

Die Tramlinie nach Ostermundigen dürfte zudem frühestens 2027 erstellt werden.

Der Gemeinderat wird in diesem Zusammenhang höflich um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wurden bei der Planung Tram Bern-Ostermundigen die folgenden Aspekte berücksichtigt:
  - a) Ausbau S-Bahn Ostermundigen 2030
  - b) Tramlinie Länggasse-Wyler mit Möglichkeit Verlängerung, bzw. Nebenast nach Ostermundigen via Guisanplatz
  - c) Einsatz von Doppelgelenkbussen
  - d) Ortsbus für Ostermundigen S-Bahnhof, bzw. Weiterbetrieb Bus 10 ab Rüti
  - e) Kombination diverser Möglichkeiten (a-d)

Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?

2. Was für Verbesserungen in der Kapazitäten ergeben sich durch die geplanten Alternativen:
  - a) Ausbau S-Bahn Ostermundigen 2030
  - b) Tramlinie Länggasse-Wyler mit Möglichkeit Verlängerung, bzw. Nebenast nach Ostermundigen via Guisanplatz
  - c) Einsatz von Doppelgelenkbussen
  - d) Ortsbus für Ostermundigen S-Bahnhof, bzw. Weiterbetrieb Bus 10 ab Rüti
  - e) Kombination diverser Möglichkeiten (a-d)

3. Ist die Tramlinie nach Ostermundigen angesichts der Alternativen, insbesondere mit dem Ausbau der S-Bahn und des Bahnhofs Ostermundigen überhaupt (vgl. auch lit. a-e vsth.) noch sinnvoll und nötig? Dies zumal die Tramlinie ohnehin erst kurz vor der Realisierung des S-Bahn-Ausbaus in Betrieb genommen werden kann?

*Begründung der Dringlichkeit*

Der Grosse Rat wird im Juni 2017 in dieser Problematik entscheiden. Es gilt die nötigen Entscheidungsgrundlagen zu schaffen. Auch der Stadtrat wird zum Tram Bern Ostermundigen Stellung nehmen; es gilt deshalb auch hier dem Stadtrat die nötigen Entscheidungsgrundlagen zu geben.

Bern, 23. März 2017

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Stefan Hofer, Luzius Theiler*

*Mitunterzeichnende: Kurt Rügsegger, Daniel Egloff*

**Antwort des Gemeinderats**

Die in der Interpellation aufgeworfenen Fragen sind im Rahmen der Debatte um die Vorlage Tram Bern Ostermundigen bereits ausführlich diskutiert worden. Der Gemeinderat nimmt dazu wie folgt Stellung:

*Zu Frage 1.a) und 2.a):*

Der Ausbau der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt ab 2030 wurde bereits in der [Zweckmässigkeitsbeurteilung \(ZMB\) Ostermundigen](#) (Rapp Trans AG, 2008) und auch in der [Studie "Tram Bern Ostermundigen: Grundlagenstudie zur Systemfrage Tram oder Bus"](#) (INFRAS, 2016) berücksichtigt. Die INFRAS-Studie geht davon aus, dass an den Arbeitsplatzstandorten rund um den Bahnhof Ostermundigen (Swisscom-Hochhaus, ESP Bahnhof Ostermundigen, Bären-Areal, Acifer-Areal, Burgfeldquartier) zwischen 20 und 45 Prozent der Nachfrage durch die S-Bahn abgedeckt werden kann. Sie kommt unter diesen Annahmen zum Schluss, dass die Nachfrage auf der Linie 10 nach Einführung des Viertelstundentakts bis 2040 um 14 bis 17 Prozent zunehmen wird. Von einer Stagnation der Nachfrage auf der Linie 10 nach 2030 kann also keine Rede sein, allenfalls davon, dass die Nachfrage ohne den Viertelstundentakt der S-Bahn nach 2030 noch stärker zunehmen würde. Die S-Bahn kann im Übrigen die Funktion der Linie 10 als Feinverteiler nicht ersetzen, welcher im ganzen Korridor zwischen Innenstadt und Ostermundigen Arbeitsplatzgebiete, öffentliche Einrichtungen und Wohnquartiere erschliesst.

*Zu Frage 1.b) und 2.b):*

Die ZMB Wyler-Länggasse umfasst die beiden Erschliessungskorridore Länggasse und Lorraine – Wyler bis zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf und zielt darauf ab, langfristige Lösungen für die Kapazitätsprobleme auf den beiden Linien 20/Wyler und 12/Länggasse vorzulegen. Die Ergebnisse dieser Studie werden voraussichtlich bis Ende 2017 vorliegen. Für die geplante Tramlinie Bern – Ostermundigen wird die Studie keine neuen Erkenntnisse bringen. Die Zusammenlegung zweier stark belasteter öV-Linien (Linie 10/Ostermundigen und Linie 20/Wyler) ist nicht zielführend, ebensowenig die weitgehend parallele Führung einer Tram- und S-Bahnlinie (beispielsweise über den Schermenweg). Im Rahmen der ZMB Ostermundigen sind 2008 alle in Frage kommenden Linienführungs-Varianten untersucht worden. Es zeigte sich, dass einzig die bestehende Route der Linie 10 eine sinnvolle öV-Verbindung zwischen Ostermundigen und Bern darstellt. Dies bestätigte auch Prof. Ulrich Weidmann (ETH Zürich) in seinem [Gutachten](#) von 2011: "*Aufgrund der bestehenden Strassen- und Siedlungsstruktur mit einer klaren Hauptachse in Richtung Bern, erscheinen Lösungen, die auf anderen Korridoren beruhen, wenig zweckmässig.*" Die Führung einer Tramlinie von Ostermundigen via Wankdorf zum Bahnhof stellt somit keine Lösung für die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 dar.

*Zu Frage 1.c) und 2.c):*

Der Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen ist in der erwähnten INFRAS-Studie eingehend untersucht worden mit dem Ergebnis, dass die Kapazität dieses Verkehrssystems bei einem Betrieb im 3-Minutentakt höchstens bis 2035 genügen würde. Es wären dazu erhebliche Investitionen in die Infrastrukturen nötig (Fahrleitungen, Verlängerung Haltestellen, teilweise eigene Busspuren und andere Busbevorzugungsmassnahmen), die zu einem grossen Teil von der Stadt als Strasseneigentümerin übernommen werden müssten. Somit wäre diese Lösung auf langfristige Sicht kapazitätsmässig ungenügend und unwirtschaftlich.

*Zu Frage 1.d) und 2.d):*

Die öV-Erschliessung von Ostermundigen und den angrenzenden östlichen Quartieren der Stadt Bern (insbesondere Burgfeld und Breitenrain) ist 2016 von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) in einer [Studie](#) untersucht worden. Auch hier ist der Viertelstundentakt der S-Bahn berücksichtigt. Die Studie schlägt vor, im Sinne eines Ortsbusses eine neue Linie Breitenrainplatz – Zentweg – Ostermundigen Bahnhof – Oberdorfstrasse – Oberfeld zu schaffen. Falls Tram Bern Ostermundigen realisiert wird, schlägt die Studie vor, es sei die Verlängerung der neuen Linie bis in die Rütli zu prüfen. In der Frage einer allfälligen Entlastung der Linie 10 kommt die Studie zum Schluss: *"Es entstehen alternative Verbindungen zur Umsteigefahrt mit der überlasteten Linie 10 über den Viktoriaplatz. Eine spürbare Entlastung dieser Linie ist jedoch nicht zu erwarten, die Engpässe am Morgen stadtauswärts bleiben bestehen."*

*Zu Frage 1.e) und 2.e):*

Die Kombination von Viertelstundentakt der S-Bahn und Doppelgelenktrolleybus ist seit 2008 in allen erwähnten Studien berücksichtigt worden. Die Linienführung via Wankdorf kann aus den oben erwähnten Gründen nicht zur Lösung beitragen, wie die ZMB Ostermundigen und das Gutachten Weidmann übereinstimmend feststellen. Die neue Ortsbuslinie ist ebenfalls in Kombination mit den anderen Möglichkeiten untersucht worden; sie verbessert die lokale öV-Erschliessung, leistet aber keinen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Linie 10.

*Zu Frage 3:*

Wie vorstehend ausgeführt, bieten die erwähnten Varianten hinsichtlich Linienführung und Transportmittel keine dauerhafte Lösung für die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10. Nur das Tram in Kombination mit dem Viertelstundentakt der S-Bahn kann die enorm grosse Nachfrage zwischen Bern und Ostermundigen langfristig bewältigen.

Bern, 20. September 2017

Der Gemeinderat