



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 046-2021
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.71

Eingereicht am: 16.03.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Feuz (Bern, SVP) (Sprecher/in)
Brönnimann (Mittelhäusern, glp)
Müller (Orvin, SVP)
Schneider (Biel/Bienne, SVP)
Kohler (Spiegel b. Bern, FDP)
Freudiger (Langenthal, SVP)

Weitere Unterschriften: 3

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Stimmt das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts Tram Ostermundigen noch?

Das Projekt Tram Ostermundigen befindet sich aktuell im Plangenehmigungsverfahren. Allerdings ist ein gewichtiger Teil (Gebiet rund um den Bahnhof Ostermundigen) ausgeklammert. Aus heutiger Sicht würde die Realisierung des Trams nach Ostermundigen frühestens 2024 beginnen und nicht vor 2029 fahren, die Planungsgrundlagen datieren aus dem Jahr 2005.

Zwischenzeitlich hat sich im Bereich der Verkehrsmittel einiges getan, das gleiche gilt für die Parameter von Wachstumsprognosen. Aufgrund der schlechten Erfahrungen bei der Realisierung von Verkehrsprojekten, deren Grundlagen vor mehr als 10 Jahren entwickelt wurden (Eigerplatz), ist es angezeigt, das Projekt Tram Ostermundigen grundsätzlich zu hinterfragen.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Das Projekt Tram Ostermundigen basiert auf Grundlagen aus dem Jahr 2005. Bereits 2011 wurden die Passagierprognosen von der ETH Zürich als zu optimistisch beurteilt. Geht der Regierungsrat aktuell immer noch davon aus, dass die Wachstumsprognosen realistisch sind?
2. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die Stadt Bern und auch die Gemeinde Köniz befürworten den Einsatz von Doppelgelenk-Trolleybussen mit Batteriebetrieb auf dem Ast nach Köniz, der Bestandteil des Projekts Tram Region Bern war. Ist die Frage der Durchbindung Tramast Ostermundigen (bei einer allfälligen Realisierung) geklärt?
3. Da sich die Erschliessung Rüti/Ostermundigen mit einem Tram als zu teuer erwiesen hat und der Ast nach Köniz mit Doppelgelenk-Trolleybussen mit Batteriebetrieb erschlossen wird, drängt sich aus wirtschaftlichen Überlegungen die Erschliessung des Asts nach Ostermundigen bis Rüti ebenfalls mit

Doppelgelenk-Trolleybussen auf. Der Shuttle-Bus würde entfallen, ebenso ein Umsteigevorgang. Zieht der Regierungsrat eine solche Lösung in Erwägung? Wenn nein, warum nicht?

4. Das Projekt Tram Ostermundigen verursacht nach bisherigen Schätzungen Kosten von 244,1 Mio. Franken. Davon entfallen knapp 130 Mio. Franken auf den Kanton Bern. Für das Projekt Tram Ostermundigen läuft derzeit das Plangenehmigungsverfahren. Geht der Regierungsrat davon aus, dass die Kostenschätzung insbesondere für den Kantonsanteil eingehalten werden kann? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
5. Eine Erschliessung des Asts Bern-Ostermundigen bis Rüti mit Doppelgelenk-Trolleybussen mit Batteriebetrieb dürfte für den Kanton Bern massiv günstiger ausfallen. Gibt es Kostenschätzungen für eine solche Lösung? Wenn nein, wird der Kanton solche Schätzungen in Auftrag geben?
6. Doppelgelenk-Trolleybusse mit Batteriebetrieb können auf Teilen der Strecke ohne Oberleitung zirkulieren. Dies würde es erlauben, auf den Streckenabschnitten, die derzeit nach wie vor in der Kritik stehen (Viktoria- und Ostermundigenstrasse), ohne Oberleitung zu fahren, d. h. die Baumalleen könnten stehenbleiben. Wie sieht dies der Regierungsrat?
7. In der Abstimmungsbotschaft Tram Ostermundigen räumen die Projektverantwortlichen ein, dass der Einsatz von Doppelgelenkbussen die Passagierkapazitäten mindestens bis 2035 abdecken. Was spricht aus heutiger Sicht dagegen, das Tramprojekt Tram Ostermundigen bis 2030 zu sistieren, vorderhand einen Doppelgelenkbus-Trolleybusbetrieb auf der unveränderten Linie 10 einzurichten und dann den Tramast allenfalls auf der Basis aktualisierter Grundlagen neu zu planen (dies, zumal auch die S-Bahn ausgebaut wird)?

Verteiler

– Grosser Rat