

Medienkonferenz

Referendumskomitee «Nein zum Luxustram!»

Dienstag 30. Januar 2018, 10:00

Das Referendumskomitee «Nein zum Luxustram!» möchte an der heutigen Medienkonferenz noch einmal ein paar Punkte zu beleuchten, die in der ganzen Diskussion bisher zu wenig beachtet worden sind.

Die Bewohner des fiktiven Ortes Schilda sind Meister darin, ständig Dinge zu machen, die ihnen selber schaden. Das hat den Schildbürgern zu grosser Bekanntheit verholfen. Das Referendumskomitee möchte verhindern, dass die Berner auch zu Schildbürgern werden, indem sie «ja» sagen zu einem Tramprojekt, das mehr schadet als nützt.

Das Tram soll ökologisch sein?

Das Tram-Projekt wird gerne als ökologisch verkauft. Doch für den Bau der Tramlinie wird während Jahren enorm viel graue Energie verpufft. Die Strasse wird um 9 Meter verbreitert, die Eisenbahn-Unterführung in Ostermundigen muss umgebaut werden, die Produktion von Trams, Schienen und Fahrleitungen verschlingt ebenfalls viel Energie. Im Betrieb benötigt das Tram dann mehr Energie als der Bus, denn ein leeres Tram wiegt dreimal so viel wie ein leerer Bus. Das ist simple Physik: Mehr Gewicht zu bewegen, benötigt mehr Energie.

Die von den Tram-Promotoren bagatellierte Zerstörung der Alleen sowie das Abholzen des Spielwäldchens im Galgenfeld wiegen schwer. **Philippe Roch**, ehemaliger Direktor des BUWAL (heute BAFU) und zuvor Direktor des WWF Schweiz und heute Mitglied des Komitees Helvetia Nostra erklärt den Wert dieser unersetzlichen Bäume. «Während meiner 13 Jahre in Bern ging ich oft der Viktoria-, Ostermundigen- oder Bolligenstrasse entlang. Trotz des Verkehrs war es wie ein Spaziergang übers Land: die kräftigen Stämme, das erhabene Laubdach, duftende Lindenblüten. Die alten Bäume sind entscheidend für ein angenehmes Stadtklima. Als natürliche Partikelfilter und Sauerstoffquellen schützen sie unsere Gesundheit. Eine Allee aus alten Bäumen ist ein reichhaltiges Biotop mitten in der Stadt. Die alten Bäume sind das Zuhause zahlloser Vögel, Eichhörnchen, Insekten und anderer Tiere. Und auf ihrer Rinde wachsen seltene Flechten. Mit diesem Tram wird uns eine ökologische Lösung vorgegaukelt. Doch wir können nicht «Ökologie» gegen die Natur machen, welche die Quelle allen Lebens ist und die Grundlage ökologischen Handelns sein sollte.»

Was wünschen sich Pendlerinnen und Pendler wirklich?

Es wird viel geschrieben über die vollen Busse auf der Linie 10 und das «Gschtungg», das angeblich immer grösser werde. **Vicenta Guadalupe Garcia**, Anwohnerin im Spitalackerquartier, benützt den 10er Bus fast täglich: «Als Pendlerin will ich vor allem rasch von A nach B kommen. Der Bus im 3-Minuten-Takt führt mich schneller zum Ziel als ein Tram im 6-Minuten-Takt. Ob es freie Sitzplätze hat oder nicht, ist unwichtig. Für mich zählt, dass ich rasch vorwärts komme. Ich ziehe kürzere Fahrzeiten dem Komfort vor. Der Bus ist nämlich schneller am Bahnhof.» An der Haltestelle Viktoriaplatz (Richtung Bahnhof) drängen sich die Fahrgäste zu den Stosszeiten in den 10er Bus, während im 9-Tram etliche Sitzplätze frei bleiben. Am Eigerplatz steigen Passagiere vom 3-Tram sogar aus, um in den vollen 10er Bus zu wechseln, weil sie so schneller am Bahnhof sind.

Die Zahl der Passagiere auf der Linie 10 nimmt übrigens nicht ständig zu. Tatsache ist: Am meisten Passagiere gab es 2013, dann sank die Zahl. Der Grund: 2014 zogen 1400 Mitarbeiter aus dem Post-Hauptsitz Schönburg weg. Seitdem ist zu den Stosszeiten wieder mehr Platz im Bus.

Randregionen werden abgehängt, die Stadt will dafür ein Luxus-Tram

Der Slogan unseres Referendums lautet «Nein zum Luxus-Tram». Die Stadt will also ein Luxus-Tram bauen, das es so gar nicht braucht. Es wird damit gar kein neues Gebiet erschlossen. Im Gegenteil: ein Gebiet, nämlich die Rüti in Ostermundigen, wird sogar von ihrer direkten Verbindung nach Bern abgehängt.

Randregionen, wie die Rüti, und auch Gebiete auf dem Land werden hängen gelassen. Der Bahnhof Ferenbalm-Gurbrü zum Beispiel soll Ende Jahr aufgehoben werden. Ein harter Schlag für die Menschen aus den umliegenden Dörfern. Als Begründung werden diverse fadenscheinige Argumente gebracht. **Cony Graf** aus Jerisberg hat sich mit der «IG Bahnhof Ferenbalm-Gurbrü» während Jahren gegen die Schliessung gewehrt – vergebens. «Für mich und meine Familie ist das ein grosser Verlust. Ich fahre nicht Auto, bin auf den Zug angewiesen. Bei uns im Dorf hat es mehrere Jugendliche, die eine Lehre machen oder eine Mittelschule besuchen. Für sie ist der Zug dann abgefahren. Bis 2023 hätte der Bahnhof für über eine Million Franken behindertengerecht ausgebaut werden müssen. Das rentierte offenbar nicht. Zudem heisst es, dem Zug fehle eine Minute, wenn er in Ferenbalm-Gurbrü halten müsse und demnächst auch noch ein Halt in Rosshäusern geplant sei. Doch schon heute fahren die Züge nicht sehr pünktlich. Das kann kaum an dieser Minute liegen. Bereits sind Nachbarn weggezogen, wegen der drohenden Bahnhofschiessung. Es soll zwar eine Art Ersatzbus geben, doch mit diesem dauert die Fahrt nach Bern dann 40 statt 20 Minuten. Zudem ist noch unklar, wie lange der Bus abends verkehrt. Es dürfte dann schwierig werden, vom Ausgang in Bern nach Hause zu kommen.»

<https://ferenbalm-gurbrue.iimdo.com/>

Milchbüchleinrechnung – Der Gemeinderat der Stadt Bern kann nicht rechnen

Frustrierend ist auch, dass der Gemeinderat der Stadt Bern nicht rechnen kann – oder zumindest Zahlen vorenthält, und so dem Volk falsche Verhältnisse vorgaukelt. Er schreibt:

«Obwohl zu Spitzenzeiten alle drei Minuten ein Bus verkehrt, ist die Linie völlig überlastet (...) Moderne Trams können mehr als doppelt so viele Fahrgäste transportieren wie heutige Gelenkbusse.»

Da unterschlägt der Gemeinderat doch glatt, dass die Trams zu den Stosszeiten – also genau dann, wenn es wirklich viele Leute im Bus hat – nur halb so häufig verkehren werden wie die Busse heute. Das Tram wird aus logistischen Gründen im 6-Minuten-Takt verkehren, die Busse fahren heute im 3-Minuten-Takt. «Doppelte Kapazität bei halb so vielen Fahrten ergibt nach Adam Riese das genau gleich grosse Gedränge», sagt **Hans-Martin Bürki-Spycher**, Co-Leiter des Referendumskomitees «Nein zum Luxus-Tram». «Der Gemeinderat gaukelt also vor, mit dem Tram werde das Gedränge kleiner, was offensichtlich nicht stimmt! Ein Skandal!»

In diesem Zusammenhang ist es voll daneben, wenn Adrian Haas und sein Pro-Tram-Komitee vorhaben, Sardinenbüchsen zu verteilen, um auf die engen Verhältnisse während der Stosszeiten auf der Linie 10 hinzuweisen. Es ist nicht sehr ökologisch ist, Büchsenfood zu propagieren, dazu noch Sardinen, in Zeiten, wo die Meere überfischt werden. Vor allem aber: Die «Sardinenbüchse» wird auch in Zukunft genau gleich voll sein, egal ob die Büchse nun aus einem Bus oder aus einem Tram besteht. Der Ölsardinen-Vergleich stinkt zum Himmel. Das Pro-Tram-Komitee macht sich offenbar über die Pendler lustig.

Das Tram-Projekt ist unfertig, unnötig und überteuert

Unfertig weil:

Das Projekt, welches dem Einzelkredit Tram Ostermundigen zu Grunde liegt, ist ein Extrakt aus dem Projekt Tram Ostermundigen, welches vom Stimmvolk 2014 in zwei von drei Gemeinden abgelehnt wurde. Es fehlt eine klare Angabe, wie und wo das Tram Ostermundigen im Bereich Oberfeld wenden soll – ebenso fehlt eine klare Definition, wie die Rüti künftig am ÖV angebunden bleibt.

Unnötig weil:

Selbst wenn der Einzelkredit für das Tram Ostermundigen gutgeheissen würde, fährt das Tram frühestens 2027 nach Ostermundigen. Bis dahin wird die S-Bahn nach Ostermundigen erweitert, so dass dann pro Stunde 4 S-Bahnverbindungen in beiden Richtungen verfügbar sind. Eine Infrastudie hat belegt, dass deshalb auf der Linie 10 die Nachfrage sinken wird», sagt **Thomas Schneider**, Co-Leiter des Referendumskomitees «Nein zum Luxus-Tram». «Daraus folgt, dass diese Traminie unnötig ist – eine Umstellung der Linie 10 auf Doppelgelenkbusse wird genügen.»

Überteuert weil:

Mit dem Einzelkredit von 264 Mio. CHF entstehen gerade mal 4.2 km neue Tramgeleise. Vergleicht man dieses Vorhaben mit Tram Bern West, stellt man fest, dass die Kosten für Tram Bern West lediglich bei 133 Mio. CHF lagen, dafür aber eine Neubaustrecke über 7.6 km entstanden ist. Thomas Schneider: «Das Tram Ostermundigen ist somit doppelt so teuer wie Tram Bern West, ein Tramkilometer kommt auf rund 64 Mio. CHF zu stehen, auch das ist doppelt so teuer wie im gesamtschweizerischen Bereich.»

Beilagen:

- 3 Referate
- Foto der Unterschriftenübergabe
- weitere Dokumente

Referendumskomitee «Nein zum Luxus-Tram»

www.tram-ostermundigen.ch