

Mediendokumentation zur Medienkonferenz vom 30. Januar 2018 des Grün-Mitte-Liberalen Bürgerkomitees gegen das Tramprojekt Bern-Ostermundigen

"In Köniz haben wir nach der Ablehnung des Tramprojektes nach Alternativen gesucht und sie gefunden."

Thomas Brönnimann, Grossrat glp

"Der Kanton Bern muss mit seinen Finanzen haushälterisch umgehen. Deshalb muss er das Machbare realisieren und auf das Wünschbare verzichten!"

Jakob Etter, Grossrat BDP

"Busse sind die besseren Tram"

Simone Machado Rebmann,
Grossrätin Grün alternative Partei GaP

Bei den Schwachen sparen, und dann mehr als 100 Mio Fr. für ein Verkehrsprojekt auf einer vollgestopften Strasse, das geht nicht.

Ulrich Stähli, Grossrat BDP

„Das Tramprojekt ist ökologisch und sozial nicht zu verantworten“

Luzius Theiler,
Stadtrat Bern GaP

"Das Tram ist ein Murks, nicht flexibel und teuer".

Conradin Mohr, Forstingenieur,
Präsident GSL

„Wer rasch eine Verbesserung auf der ÖV-Linie 10 will, muss das Tramprojekt ablehnen!“

Andreas Roduner, Verkehrsingenieur SVI

„Ein Tramprojekt Bern-Ostermundigen ist nicht eine Sache von einigen Jahren sondern von mehreren Jahrzehnten“

Eric Stadtmann, ehemaliger Stadtplaner Bern

Es gibt bessere Alternativen als das Tramprojekt Bern-Ostermundigen



Thomas Brönnimann, Grossrat glp

Es gibt effizientere, günstigere und rascher realisierbare ÖV-Alternativen als ein Ersatz des bewährten und beliebten Bus Nr. 10 Köniz-Ostermundigen durch ein Tram Nr. 10. Auch in Ostermundigen. Seit der Ablehnung des Tramprojekts in Köniz fehlt zudem der Westast für eine neue Tramlinie. Wer Velogemeinde sein will, sollte sich gut überlegen neue Tramschienen zu verlegen. In Luzern vertragen sich Doppelgelenkbusse bestens mit Velowegen und Bern Mobil hat nun ja selber sogar Doppelgelenkbusse bestellt.

Zurück auf Feld eins – bessere und kostengünstigere Lösungen finden



Jakob Etter, Grossrat BDP

Der Kanton Bern kann sich solches Luxusprojekt schlicht nicht leisten. Wir unterstützen den öffentlichen Verkehr und die Entwicklung im Raum Ostermundigen – Rüti. Deshalb ist der Ausbau der Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in diesem Bereich gerechtfertigt. Um den gleichen Effekt und vergleichbare Kapazitäten zu bewältigen gibt es nachweislich wesentlich günstigere Alternativen.

- Die S-Bahnverbindung zwischen Ostermundigen und Bern befindet sich im Bau und wird voraussichtlich 2027 in Betrieb genommen. Der grösste Teil der Pendlerströme von Punkt – zu Punkt können in Zukunft vom S-Bahnnetz bewältigt werden.
- Die Passagiere, welche zwischen den Endpunkten ein- oder aussteigen wollen können problemlos mit Grossraumbusse befördert werden.
- Der Einsatz der Grossraumbusse verursacht etwa ¼ der veranschlagten Kosten für das Luxustram. Damit erreichen wir praktischen den gleichen Effekt und können das Gebiet Ostermundigen auch in Zukunft sehr gut erschliessen. Dem Entwicklungsschwerpunkt

Ostermundigen – Rüti im Bereich Industrie, Gewerbe und Wohnen steht auch bei einem NEIN alle Türen offen.

Bei knappen Finanzen genügt die optimale Lösung

Erst im November hat das Kantonsparlament Sparmassnahmen im Umfang von 165 Mio. CHF beschlossen. Kaum ein Bereich ist von den Sparmassnahmen nicht betroffen. Ältere, kranke, gebrechliche, behinderte Menschen, Kinder, Familien, Pflegende, Sozialdienste usw. müssen Kürzungen in ihren Budgets hinnehmen.

In einer solchen Situation darf sich der Kanton nicht solche Luxusprojekte leisten, wenn es nachweislich ähnlich gute Lösungen zu einem wesentlich günstigeren Preis gibt. Der ÖV muss weiter ausgebaut werden. Aber auch in diesem Bereich müssen optimale und nicht maximale Lösungen gesucht werden.

Folgekosten werden nicht offen dargelegt

Die vorliegende Kostenberechnung stammt aus den Jahren 2010 / 2011 und wurde vom Tram Bern (damals mit dem Ast Ostermundigen-Rüti und Köniz) berechnet. Nach der Ablehnung des Asts nach Köniz wurde in der Berechnung das Tram nach Ostermundigen ausgekoppelt ohne eine neue Berechnung vorzunehmen. Wir bezweifeln deshalb, ob die vorliegende, veraltete Kostenschätzung noch genügt. Wer allfällige Kostenüberschreitungen bezahlt ist heute nicht klar.

Bei einem weiteren Ausbau des Tramnetzes werden in absehbarer Zukunft die Kapazitätsgrenzen in der Innenstadt erreicht sein. Somit wird sich relativ schnell eine zweite Tramachse durch die Altstadt aufdrängen. Die Kosten für diese zweite Tramachse sind im Moment nicht bekannt. Ebenfalls ist die Erschliessung Rüti mit der Wendeschleife in Ostermundigen im Projekt nicht (mehr) enthalten. Auch dieser Ausbauschritt wird dem Kanton und den Gemeinden erneut einige Millionen CHF kosten.

Es gilt das gesprochene Wort.

Busse sind die besseren Tram



Simone Machado Rebmann, Grossrätin GaP

In Bern fährt ein Zug mitten durch die Stadt

Das Tram war zur Zeit seiner Erfindung im letzten Jahrhundert eine wunderbare Errungenschaft, man konnte nämlich fortan auf den Schienen durch die gepflasterten Gassen gleiten.

Es gab auch noch nicht so viel Verkehr und erst recht keine Fahrräder. Heute sind die Strassen geteert, überall glatt und voller Verkehr. Trams sind Stadtzüge, sie unterstehen der Eisenbahngesetzgebung und das Wort Tram kommt von "tramway" von Schienenweg. In Bern beharrt man also darauf, einen Zug mitten durch die Stadt mit beschränkten Platzverhältnissen in den Strassen und Gassen zu führen. Ich war letzthin in Florenz, da gibt es ebenfalls einen Stadtzug, der hat jedoch ein eigenes Trasse und ist deshalb eine tolle Sache. In Bern ist es aber anders. Hier fahren die Stadtzüge durch schmale Gassen und sogar mitten durch die Leute. Als Fussgängerin muss man aufpassen, dass man nicht ihnen erfasst wird. Die Überquerung der Strassen, in denen sie fahren, erfordert Glück: man muss die Lücke in der Tramwand erwischen.

Gefährliche Schienen für Fahrrad-Fahrende

Die Stadtzüge sind auch gefährlich für Fahrrad-Fahrende. Es gibt überall Fallen in der selbsternannten "Velo-Stadt", es sind Schlitz in den Strassen, Tramschienen. Der Pneu des Fahrrads passt genau rein. Wenn man mal in der Schiene drin ist, kann man das Fahrrad nicht mehr kontrollieren, es folgt unweigerlich ein Sturz.

Blockadegefahr am Zytglogge

Am Zytglogge kann man "Blockierungsverhinderungsmanöver" beobachten, die die Bernmobil-Mitarbeitenden mit viel Geschick durchführen. Hier kommen die Tramlinien 6, 7 und 8, die gehen nach rechts über die Kirchenfeldbrücke, die 9 nach links, der 12er Bus fährt gerade aus und der 10er Bus kreuzt von rechts und geht nach links über die Kornhausbrücke. Also die ganze Zeit wird mit viel Manöver verhindert, dass sich die Vehikel gegenseitig blockieren. Wie da noch ein Stadtzug mehr durchgehen soll, ist mir ein Rätsel. Apropos Kornhausbrücke, was geschieht, wenn sie mal saniert werden muss? Es fahren ja dann rund 11'000 Tonnen täglich mehr drüber (200 Fahrten à 55 Tonnen, man muss aber noch die Busse abziehen).

Normale Auslastung, Hürden auf der Strecke, unbekannte Wendeschlaufen und abgehängte Rüti

Ich bin die Strecke seit letzten Juni, als die Beratung im Rat stattfand, regelmässig gefahren. Die Busse sind nicht voller als auf anderen Linien, zu den Stosszeiten ist es überall voll. Swisscom ist weggezogen und mit ihr viele Angestellte, das hat Entlastung gebracht. Mir fällt die scharfe Linkskurve beim Rosengarten auf, dort beginnt eine happige Steigung. Wenn ich bedenke, mit welchem Lärm und welcher Mühe die Tram die vergleichsweise kleinere Steigung vom Brunmatt ins Fischermätteli hochkämpft, dann weiss ich nicht, wie das gehen soll. Und wo wird die Tram in Ostermundigen wenden und wo in der Stadt? Das ist alles nicht klar. Und dass man die Bewohnerinnen und Bewohner der Rüti mit einem Shuttelbus vertröstet, kann ich nicht verstehen, gerade in der Rüti wird enorm gebaut. Dieses Tramprojekt ist ein Flickwerk und darüber hinaus ein Murks.

Alleebäume für einen Murks fällen

Das für diesen Murks noch Bäume gefällt werden müssen, die schöne Baumalleen in der Schosshalde und im Galgenfeld bilden, macht die Sache erst recht bitter. Krank sind diese

Bäume nicht, wie behauptet wird. Das sagt man immer, wenn man einen Baum fällen will. Ich bin im ersten Beruf Landwirtin und habe das Fach Waldbau besucht, aber das braucht man gar nicht, um zu sehen, wann ein Baum krank ist: Er hat braune oder kringelnde Blätter oder sie fallen ab. Im Sommer war in den Baumalleen nichts von dem zu sehen. Diese Bäume sind kräftig, es sind Lebensräume und wir brauchen sie, um während der Hitze die Stadt abzukühlen. Sie zu fällen geht nicht an, erst recht nicht für ein Flickwerk und Murks.

Es wäre besser, mit Doppelgelenkbussen oder Eilkursen bis zum Ausbau der S-Bahn zu überbrücken, falls seit dem Wegzug der Swisscom überhaupt noch Handlungsbedarf besteht auf dieser 10er Linie. Nur weil im schlimmsten Fall mal eine Person mit Kinderwagen in den Stosszeiten drei Minuten bis zum nächsten Bus warten muss, soll man keine Viertelmilliarde ausgeben und keine Bäume fällen. Deshalb braucht es Busse, sie sind die besseren Trams.

Bei den Schwachen sparen, und dann mehr als 100 Mio Fr. für ein Verkehrsprojekt auf einer vollgestopften Strasse, das geht nicht



Ulrich Stähli, Grossrat BDP

Zudem: Eine Linienführung mitten durch ein Weltkulturerbe mit der Folge, dass alle 2 bis 3 Min. ein Tram den Zeitlockenturm bedeckt, ist eine Sünde. *Es gilt das gesprochene Wort.*

Das Tramprojekt ist ökologisch und sozial nicht zu verantworten



Luzius Theiler, Stadtrat Grün alternative Partei

- Bäume sind für das Klima (Überhitzung der Städte!) und das Wohlbefinden von Menschen und Tieren wichtig. Da Fällen von gesunden Alleebäumen ist ein No Go.

- Das Tramprojekt bindet ¼ Milliarde Franken. Das Geld fehlt anderswo.
- Nun höre ich aus Kreisen der linksgrünen Wählerschaft oft das offensichtlich mit schlechtem Gewissen vorgetragene Argument: «*Das stimmt alles, auch wir bedauern, dass Bäume gefällt werden müssen und gegen das Sparpaket sind wir sowieso. Aber das Tram fördert das Umsteigen auf den ÖV, das ist uns jetzt wichtiger*». Diese Leute unterliegen einem fundamentalen Fehlschluss: Der ÖV würde nur dann gefördert, wenn gleichzeitig die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem MIV vermindert würde. Doch gerade das Gegenteil ist der Fall! Nicht nur die Ostermundigenstrasse würde mit dem Bau des Trams massiv verbreitert, für den Ausbau des Autobahnnetzes auf Stadtgebiet und der Zubringerstrassen sind Milliardeninvestitionen geplant! Allein der unterirdische Bypass auf der kurzen Strecke zwischen Muri und Wankdorf soll 2 1/2 Milliarden Franken verschlingen! Viele Trambefürworter sitzen zugleich im Bypass-Komitee – was für ein Widerspruch!
- Alle verkehrspolitischen Strategien aus grüner und linker Sicht nennen als erste und wichtigste Forderung die Verkehrsvermeidung. In Bern hingegen schreibt man in phantasieloser Weise die Verkehrsentwicklung der vergangenen 20 Jahre in die Zukunft fort und kommt damit zu völlig absurden, wenn auch stetig wechselnden (Stadtratsvortrag 2014 60% bis 2030, Stadtratsvortrag 2017 40-50% bis 2040) Prognosen über das Verkehrswachstum.
- Die Berner Stadt- und Verkehrsplanung ignoriert alle Indikatoren, die auf einen Wachstumsrückgang und damit auch auf eine Abnahme des Bedarfs an neuen Verkehrsanlagen hindeuten:
 - Rückgang der Zuwanderung
 - steigender Wohnungsleerbestand
 - markant bessere Ausnützung der bestehenden Verkehrsflächen durch neue Verkehrssysteme
 - Homeworking statt Pendeln
 - Einkaufen im Internet statt Fahrt in die Innenstadt.

Nun haben (auch falsche) Prognosen leider die Tendenz, sich selber zu erfüllen, da sie als Richtschnur des politischen Handelns dienen. «Weil die Verkehrszunahme (offenbar schicksalhaft) weitergeht, müssen wir z. B. das Tram bauen ... und weil das Tram kommt, wird das «Bären-Hochhaus» in Ostermundigen – gleich neben dem halbleerstehenden ehemaligen Swisscom-Hochhaus, gebaut.

Als Grün-alternative und Teil der Décroissance-Bewegung für Wachstumsbegrenzung fragen wir bei einem neuen Bau-Projekt immer: Ist es nötig? Könnte es nicht auch kleiner, einfacher und bescheidener realisiert werden? Welches sind die Folgen und Auswirkungen?

Wir haben das Tram „nach diesen Mass gewogen – und bei weitem zu leicht befunden“.

Das Tram ist ein Murks, nicht flexibel und teuer.



Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern, 3000 Bern www.gsl-bern.ch gsl@gsl-bern.ch

Conradin Mohr, Präsident GSL Bern

Die historisch gewachsenen Strassenräume sind zu schmal für ein 40 Meter langes Tram. Dies gilt sowohl für die alleegesäumten Ostermundigen- und Viktoriastrasse, aber insbesondere für die von der UNESCO geschützten Gassen zwischen Zytglogge und Bahnhof. Es gibt zukunftsweisende Alternativen, die der Bevölkerung von Bern und Ostermundigen mehr bringen und den Kanton weniger kosten."

Die Ostermundigenstrasse wurde als Stadtzufahrt gebaut in einer Zeit, wo man zu Fuss ging oder mit Fuhrwerken fuhr. Um diesen Verkehr angenehmer zu gestalten hat man die Strasse mit Alleebepflanzung. Für diese Art des Verkehrs war es für die damalige Zeit eine zweckmässige Anlage, die sogar für einen dichten Busbetrieb im 21. Jahrhundert gereicht hat. Nun soll ein 40 m langes Tram durch diese Strasse gezwängt werden. Natürlich geht's. Die Ingenieure haben das auf ihren Plänen zentimetergenau ausgemessen. **Aber das Tram ist ein Murks, nicht flexibel und teuer.**

Die **Viktoriastrasse** ist um 1900 gebaut worden. Auch diese nun schon städtisch geprägte Strasse hat man mit einer Allee geschmückt, allerdings haben die Bäume hier schon deutlich weniger Platz als an der Ostermundigenstrasse. Um hier ein Tram bauen zu können, müssen fast alle Bäume gefällt werden. Aus meiner Sicht als Forstingenieur ist das zwar bedauerenswert. Entscheidend ist aber, was nachher kommt, die neue Allee. Wegen der engen Strassenverhältnisse wird der zukünftige Platz für die Wurzeln eng sein, und wegen der Fahrleitungen erst recht für die Baumkronen. Die zukünftige Allee wird also viel kleiner sein, eine Bonsai-Allee wie der Bund 2011 nach einer Begehung mit Fachleuten titelte. Natürlich geht's. Die Ingenieure haben das auf ihren Plänen zentimetergenau ausgemessen. **Aber das Tram ist ein Murks, nicht flexibel und teuer.**

Zytglogge und Marktgasse wurden im 16. Jahrhundert gebaut. Hier hat man auf das Pflanzen von Bäumen verzichtet. Zu kostbar war dieser Raum. Er diente für den Verkehr, aber auch für das Handwerk, den Markt. Da ganze tägliche Leben spielte sich auf diesen Gassen ab. Die Regierung und die Bauleute haben damals sehr grosszügig geplant, so grosszügig, dass heute 4 Tram- und 2 Buslinien sich durch dieses Nadelöhr zwängen können. Dafür fehlt heute der Platz zum Flanieren und leben. Nun soll also noch eine Tramlinie hier durch! Natürlich geht's. Die Ingenieure haben das mit der Stoppuhr auf die Sekunde genau berechnet. **Aber das zusätzliche Tram ist ein Murks, nicht flexibel und teuer.**

Und noch etwas: **der 10-er Bus ist heute zu Stosszeiten schon platschvoll und es braucht rasch grössere Kapazitäten.** Das Tram, wenn es denn kommt, wird erst in 10 Jahren in Betrieb sein. Dann wird auch der SBB-Bahnhof Ostermundigen in Betrieb sein mit 8 Verbindungen pro Stunde. Ich wäre erstaunt, wenn Bernmobil nicht Lösungen finden würde, um diese lange Zeit von 10 Jahren zu überbrücken.



Wer rasch eine Verbesserung auf der ÖV-Linie 10 will, muss das Tramprojekt ablehnen!

Andreas Roduner, Verkehringenieur SVI

Die Innenstadt erträgt keine zusätzliche Tramlinie

Die Innenstadt ist bereits heute stark ausgelastet und weist nur noch eine geringe, verträgliche Reserve auf. Eine zusätzliche neue Tramlinie würde die nötige Entwicklung auf den übrigen Tramlinien konkurrenzieren und das System zum Überlaufen bringen. Tramstau vor dem Hirschgraben und Zeitverluste für Passagiere wären die Folge. Mit einem dichteren Fahrplan auf den bestehenden Tramlinien und der zusätzlichen Tramlinie nach Ostermundigen würden in der Innenstadt pro Stunde gegen zwei Kilometer Trams zusätzlich verkehren. Davon wird auch die Verlegung der Buslinie 12 nur einen kleinen Teil kompensieren können. Bei der Zytglogge-Kreuzung würde sich die Konfliktsituation weiter verschärfen.

Es muss befürchtet werden, dass bei einem Ja zum Tram nach Ostermundigen neue Forderungen nach einer zweiten Tramachse durch die Innenstadt gestellt werden. Eine solche Tramachse durch Speichergasse/Nägelgasse kann jedoch kaum als realistische Option zur Entlastung der Hauptgasse beurteilt werden. Die Probleme mit der Anlieferung, der Velosicherheit, die fehlenden Parkplätze für Umschlag sind kaum lösbar. Mit dem geplanten Tram im Gegenverkehr bei der begrenzten Strassenbreite wäre die Verkehrserschliessung der Innenstadt nicht mehr sicher zu gewährleisten. „Aus technischer und betrieblicher Sicht kommt die Variante einer zusätzlichen Tramachse in der Nägeli-/Speichergasse nicht in Frage“ (Zitat CEO Schmied Bernmobil).

Das Tramprojekt ist unfertig und seine Nachteile überwiegen

Am kommenden März wird über ein sehr teures Tramprojekt abgestimmt, bei dem man noch nicht weiss, was an den beiden Enden der Linie genau geschehen soll. Auf der einen Seite ist das Rüti-Quartier nicht mehr direkt ohne Umsteigen mit den Zentren von Ostermundigen und Bern verbunden. Wo und wie die Umsteigehaltestelle zum Rüti-Shuttle im Oberfeld gebaut werden soll, ist nicht gelöst und dürfte auch schwierig zu lösen sein. Wie wirkt sich dies auf die Infrastruktur- und Betriebskosten aus? Das Projekt ist unfertig!

Wie das Tram beim Hauptbahnhof Bern weitergeführt werden soll ist ebenfalls nicht geklärt. Voraussichtlich soll es mit der Tramlinie 3 (Weissenbühl) zusammengehängt werden. Dort würde die Kapazität mehr als verdoppelt, obwohl dafür kein Bedarf besteht. Diese Verknüpfung ist aus wirtschaftlicher Sicht wohl kaum zukunftssträftig. Wie soll's also hier weitergehen?

Das Tram-Projekt ist ungenügend mit der Velozukunft abgestimmt. Es schafft mit seinen Schienen neue Gefahrenstellen für Velos, insbesondere mit den Engnissen bei Haltestellen, bei spitzwinkligen Querungen und heiklen Abbiegungen bei Knoten. Besonders gefährdet sind Veloanhänger für Kinder! Das Tram verhindert die Realisierung von attraktiven und sicheren Velohaupttrouten.

Das TBO-Projekt beansprucht unnötig hohe Kosten: 264 Mio. CHF (davon beim Kanton 102 Mio. CHF), und das beim aktuellen Sparprogramm des Kantons. Darin sind die Kostenanteile beim Knoten Viktoriaplatz, beim Projekt Bahnhof Ostermundigen, die Kosten für die Geleise zum Tramdepot und vermutlich die Ausbauten für den Shuttle-Bus in die Rüti nicht enthalten. Mit Verzicht auf die Umstellung auf Trambetrieb kann der Kanton bei gleichem Nutzen geschätzte 80 Mio. CHF einsparen. Ferner kann auf eine zweite Tramachse durch die Innenstadt verzichtet werden, die nochmals 110-140 Mio. CHF kosten würde.

Ausgangslage hat sich verändert

Seit dem Start des Projekts hat sich einiges verändert. Während in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) des Projekts ein dichter Fahrplan der S-Bahn beim Bahnhof Ostermundigen noch ausgeklammert wurde, ist der ¼h-Takt bald realisierbar. Die entsprechende Entlastung der Buslinie 10 konnte inzwischen nachgewiesen werden.

Grossbusse wurden noch im Abstimmungsverfahren zum Tram Region Bern TRB abgelehnt, weil sie zwingend elektrisch und somit mit Fahrleitung betrieben werden müssten. Inzwischen sind neue Elektrobusse auf dem Markt, wie sie auch Bernmobil bereits bestellt hat. Dank Batterien sind nur noch auf der Hälfte der Strecke Fahrleitungen erforderlich oder sie entfallen dank Schnellaufladung ganz. Auf der Linie 20 kann bereits nächstes Jahr kostengünstig das Platzangebot und der Komfort wesentlich erhöht werden.

Für das Tramprojekt muss die bestehende Brücke über die Autobahn A6 abgebrochen und tramkompatibel neu gebaut werden. Der Bundesrat hat beschlossen, das Autobahnprojekt A6 „Bypass Bern Ost“ mit Tunnelumfahrung Ostring vorzuziehen und bis 2030 zu realisieren. Dazu müsste die neue Brücke wenige Jahre später erneut abgebrochen und ersetzt werden. Es ist absehbar, dass diese beiden Grossprojekte noch aufeinander abgestimmt werden müssen, um Fehlleistungen zu vermeiden. Dies bedeutet, dass das Tram Ostermundigen noch einige Jahre Verzögerung erfahren wird. Nur ein Nein zum Tram an der nächsten Abstimmung macht den Weg frei für eine rasche Verbesserung des ÖV-Angebots mit Bussen auf der Linie 10.

Dank dem Bypass wird der Verkehr auf die Achse Laubeggstrasse/Ostermundigenstrasse stark entlastet und schafft für den Busbetrieb und die Velos im Raum Rosengarten wesentlich neue, bessere Bedingungen.

Es gibt bessere Alternativen

Mit Verzicht auf die Umstellung auf's Tram kann auf der Linie 10 das Angebot mit Bussen rasch erhöht werden. Dazu liegen verschiedene Lösungen vor. Die rasante technische Entwicklung bei den Bus-Systemen kann dabei genutzt werden. Insbesondere Neuerungen im Bereich der Digitalisierung, der Batterien und Sensortechnik machen die Elektrobusse leistungsfähig und bequem.

Das Gestaltungsprojekt der Bernstrasse in Ostermundigen kann sinngemäss auch für den Bus genutzt werden, wie dies das gute Beispiel Eigerplatz zeigt. Die Bundesgelder (Agglo-Programm) sind auch für eine gleichwertige Bus-Lösung nutzbar. Beim Busprojekt kann mit 35% Bundesanteil gerechnet werden, beim Tram sind es knapp 20%.

Busse sind wesentlich flexibler und können im Gegensatz zu den Trams Hindernisse und Baustellen problemlos umfahren. Mit Bussen ist deshalb die Redundanz bereits vorhanden, ohne dass eine Investition in eine zweite Tramachse durch die Innenstadt nötig wird. Auch betrieblich sind die Busse trotz mehr Personal nicht teurer als die Trams, da sie insbesondere ausserhalb des Spitzenverkehr deutlich wirtschaftlicher sind.

Eine Aktualisierung und Gesamtbetrachtung des regionalen ÖV-Konzepts ist aufgrund aktueller Grundlagen dringend nötig, wenn es sich kostengünstig und effizient weiter entwickeln soll.

Ein Tramprojekt Bern-Ostermundigen ist nicht eine Sache von einigen Jahren, sondern von mehreren Jahrzehnten

Eric Stadtmann, ehemaliger Verkehrsplaner Stadt Bern

Bevor ein Tramprojekt BO beurteilt und gutgeheissen werden kann, muss eine OeV Strategie für die ganze Agglomeration entwickelt und beurteilt werden.

Das OeV Netz muss mit allen seinen Elementen miteinander verknüpft sein, denn es ist nicht primär die kürzeste Fahrzeit für den Fahrgast wichtig sondern auch die vollständige und optimale Erschliessung der ganzen Siedlungsfläche anzustreben. Die Investition in eine Tramanlage ist ein langfristiges Vorhaben, weshalb ein derartiges Projekt auch auf die zukünftige Siedlungsentwicklung mit Einwohnern Arbeitsplätzen und Angeboten an Dienstleistungen abgestimmt werden muss. Dazu gehört auch eine Abklärung, wieviel Tram- und Buskurse in der Berner Innenstadt zumutbar sind.