

Papierkrieg zur Grundsatzfrage: Tram oder Bus nach Ostermundigen?

Eine «geheime» Studie zeigt laut Kritikern die Vorzüge von Megabussen – doch so klar ist das nicht.



In Luzern verkehrt bereits ein Doppelgelenk-Trolleybus. Bild: zvg

Die Medienmitteilung der «Freien Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr» kam am Sonntagnachmittag – und enthielt einen massiven Vorwurf: «Regionalkonferenz hält <brisante> Studie zurück», titelte die Gruppe, in der sich einstige Gegner des Projekts Tram Region Bern neu zusammengeschlossen haben. Denn die «geheime» Studie zeige, dass die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 von **Bernmobil** auch mit Megabussen gelöst werden könnten. Daraus schliessen sie: Auch das «Projekt Tram Bern-Ostermundigen ist überflüssig!» («Bund» vom **8. Januar 2017**)

Als Reaktion darauf hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland eine Medienmitteilung verfasst und der Kanton hat auf seiner Internetseite einen Fachbericht zur Frage aufgeschaltet. Die Kritiker ihrerseits haben auf Anfrage dem «Bund» Protokolle der Regionalkonferenz zur Verfügung gestellt, die sie via Öffentlichkeitsgesetz erhalten haben. Ein veritabler Krieg der Papiere also.

Worum geht es? Verfasst hatten das erste Papier die renommierten Planungsfirmen Infracore und 3B am 14. September 2015 zur Frage, ob zwischen 2018 und 2025 grosse Doppelgelenk-Busse die Überlastung auf der Linie 10 beenden könnten. Auftraggeber war die Regionalkonferenz. Die Antwort in dem Papier, das die «Berne Zeitung» schon letzten Herbst publiziert hatte, war: Ja – allerdings unter Bedingungen, die nicht einfach zu erfüllen sind. Mit Doppelgelenk-Trolleybussen, die 25 Meter lang sind, könnten 35 Prozent mehr Passagiere befördert werden. Damit liessen sich «bis nach 2035 die erforderlichen Kapazitäten gewährleisten». Dies kommt nahe an die 40 Prozent mehr Passagiere, die Trams befördern könnten.

Allerdings: Die Trams wären in dieser Rechnung im 5-Minuten-Takt unterwegs. Die Mega-Trolleybusse müssten in Spitzenzeiten im sehr dichten Zweieinhalb-Minuten-Takt verkehren. Die Voraussetzung laut den Planern: Separate Bus-Spuren «sind zwingend». Diese müssten geschaffen werden, denn sie fehlen auf der Strecke

Simon Thönen

Redaktor Ressort Bern

@SimonThoenen 09.01.2017

Artikel zum Thema

Tramgegner zitieren aus «brisanter» Studie



Die Gegner des Tramprojekts von Bern nach Ostermundigen haben am Sonntag Auszüge aus einer Studie veröffentlicht. [Mehr...](#)

08.01.2017

Genehmigungsverfahren Tram Region Bern vorläufig auf Eis gelegt

Bis über die Finanzierung des Trams Bern-Ostermundigen entschieden ist, wird das Plangenehmigungsverfahren sistiert. Für die Ostermundiger ändert sich vorerst aber nichts. [Mehr...](#)

27.12.2016

Ostermundiger Gemeinderat wirbt für doppeltes Tram-Ja

Die Ostermundiger Stimmberechtigten sollen im zweiten Anlauf die Weichen für ein Tram stellen. [Mehr...](#)

03.03.2016

zwischen Viktoriaplatz und dem S-Bahnhof Ostermundigen. Dort stehen aber auch die Baumalleen, die den Gegnern des Tramprojekts am Herzen liegen. Separate Busspuren sind aber kaum vorstellbar, ohne dass man – wie für das Tramprojekt – einen Teil der Bäume fällt. Das kann nicht im Sinne der Kritiker sein. Urs Dürmüller, einer von ihnen, bestätigt das auf Anfrage: «Wir würden auch eine Trolleybus-Linie bekämpfen.» Es brauche andere Alternativen. So eine andere Linienführung des Trams, wie sie die Kritiker bereits vorgeschlagen haben. Oder Expressbusse ab Ostermundigen über eine andere Linie. Zudem verweist er darauf, dass die Planer damit rechneten, dass der Viertelstundentakt der S-Bahn ab 2025 das Passagierwachstum bremse oder sogar stabilisiere.

Internes Papier zurückgehalten

Der «eigentliche Skandal» ist für Dürmüller, «dass die Regionalkonferenz und der Kanton die Studie unter dem Deckel gehalten haben, um die Tram-Abstimmung vom April 2016 in Ostermundigen zu beeinflussen». Die Regionalkonferenz weist dies zurück. Es habe sich, so ihre Mitteilung, um ein «internes Arbeitspapier (Powerpoint-Präsentation)» gehandelt. Allerdings: In den Protokollen der Regionalkonferenz, welche die Kritiker einsehen konnten, wird das Arbeitspapier in der Tat als «brisant» bezeichnet. Weil dies vor der Abstimmung «ein heikles Thema» sei, wurde beschlossen, die Frage der Megabusse auf den Zeitraum 2018-2021 zu begrenzen – was dann auch geschah. «Das war vielleicht ein wenig schlitzohrig», räumt der Gemeindepräsident von Ostermundigen, Thomas Iten, ein, der auch die Verkehrskommission der Regionalkonferenz präsidiert. «Aber wir haben die Stimmbürger nicht falsch informiert.» Ein wenig beschönigend aber schon: Im Abstimmungsbüchlein stand, dass Megabusse die Nachfrage «lediglich bis ca. 2030-2035 decken könnten» – statt wie bei den Planern «bis nach 2035».

«Entscheidend ist, dass wir seriös abgeklärt haben, ob das Tram auch weiterhin die sinnvollste Lösung ist», sagt Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer (SP). Das habe man getan – und dafür mit Infrac denselben Gutachter beauftragt. Infrac kam in der Tat zum Schluss, dass eine «Tramlösung sinnvoll» und den Megabussen überlegen sei. So steht es in der Schlussversion des Berichts, den der Kanton auf seiner Internetseite aufschaltete – um die Vorwürfe der Gegner zu entkräften. Die Regierung habe sich im Dezember aufgrund der vorläufigen Berichtsfassung für den Tramprojektierkredit entschieden. (Der Bund)

(Erstellt: 09.01.2017, 21:41 Uhr)