

Bern



Wird das Tram Region Bern gebaut, wird auch der Eigerplatz umgestaltet. Diese Visualisierung zeigt, wie er danach aussehen könnte. Foto: zvg/Projektvisualisierung TRB

Wenn die Stadt nicht mitmacht, gibt es kein Tram Region Bern

Ein Berner Nein zum Tramkredit betreffe auch Köniz und Ostermundigen. Stimmen Bern und eine Gemeinde ihren Beiträgen zu, kann ein Abschnitt realisiert werden.

Fabian Christl

Morgen Donnerstag wird der Berner Stadtrat den Durchführungskredit von 54,6 Millionen Franken für das Tram Region Bern sprechen. Alles andere wäre eine grosse Überraschung. Die RGM-Parteien, die zusammen über eine Mehrheit im Parlament verfügen, befürworten eine Tramlinie zwischen Ostermundigen und Köniz, als Ersatz für die überlastete Buslinie 10. Und auch die bürgerliche Mitte unterstützt das Grossprojekt. GLP-Stadtrat Daniel Imthurn rechnet mit höchstens einer oder zwei Enthaltungen aus seiner Fraktion. «Nein-Stimmen wird es keine geben», sagt er. Und Kurt Hirsbrunner, Chef der BDP/CVP-Fraktion, geht gar von geschlossener Zustimmung seiner Leute aus. Mit Widerstand ist bloss von der FDP, der SVP und linken Splitterparteien zu rechnen.

Wyss: Stadtberner profitieren

«Ich bin optimistisch, dass wir die Hürde Stadtrat meistern», sagt denn auch Gemeinderätin Ursula Wyss (SP). Für die Verkehrsdirektorin ist klar, dass die Stadtbewohner vom Tram profitieren. «Den grössten Kapazitätsengpass gibt es zwischen Eigerplatz und Galgenfeld – also auf Stadtboden», sagt sie. Die Gemeinderätin betont auch, dass rund die Hälfte der Kosten in den nächsten Jahren sowieso anfallen würden. Dabei handle es sich um Sanierungen von Strassen und sehr alten Kanalisationsleitungen, die man im Hinblick auf das Tramprojekt hinausgezögert habe.

Die Realisierungskosten des gesamten Projekts belaufen sich auf 495 Millionen Franken inklusive Mehrwertsteuer. Drei Viertel davon tragen Bund und Kanton Bern – dieser Betrag ist bereits gesprochen. Auch der Grosse Gemeinderat von Ostermundigen hat seinem Gemeindeanteil von rund 28 Millionen Franken bereits zugestimmt. Das Parlament von Köniz befindet sich noch in diesem Monat über seinen Beitrag. Das letzte Wort in allen Gemeinden hat aber die Stimmbewölkerung. Am 28. September können die Stimmberechtigten von Ostermundigen, Köniz und Bern über die jeweiligen Kredite befinden. In Bern formiert sich momentan eine ungewöhnliche Koalition aus Wachstumskritikern, ÖV-Gegnern, Baumfreunden und Sparpolitikern (siehe Text rechts). Ihr Mobilisierungspotenzial ist schwierig abzuschätzen.

Klar ist: Mit einem Nein der Stadt Bern würde das ganze Projekt sterben. Wenn aber Bern und mindestens eine der beiden Agglomerationsgemeinden ihrem Kredit zustimmen, kann eine Teilstrecke realisiert werden. Während das Tram in Ostermundigen breite Unterstützung geniesst, ist es in Köniz umstritten. Wie eine Realisierung des Tramastes Bern-Ostermundigen aussehen könnte, ist noch unklar. «Wir planen mit dem Gesamtprojekt», sagt Ursula Wyss. Generell sei es aus betrieblicher wie auch aus Passagierperspektive sinnvoller, den Ast an eine weitere Linie anzubinden, statt eine zeitraubende Wendeschleife am Bahnhof zu installieren.

Auch Rolf Meyer, Mediensprecher von Bernmobil, gibt sich zugeknöpft. «Es gibt noch keine konkreten Überlegungen», sagt er. Denkbar sei eine Anbindung an eine der West-Linien. Da die Linie 3 (Weissenbühl) am Bahnhof ende, sei eine Verbindung durchaus denkbar. «Allerdings würde dann das Tram in Richtung Ostermundigen viel mehr Passagiere befördern als in Richtung Weissenbühl.»

Eine Anbindung an die Linie 3 oder die Linie 6 (Fischermätteli) hält auch Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, für eine wahrscheinliche Option. Zu prüfen sei aber auch eine Verbindung mit einer höher frequentierten Linie, wie etwa der Linie 8 nach Brünnen. «Das muss man jedoch noch detailliert anschauen», sagt er. Von einer Anbindung mit dem Länggass-Ast der Linie 12 oder dem Wyler-Bus rät Reusser ab. «Es drängt sich eher eine Verbindung der Länggass-Linie mit der Linie Wyler-Wankdorf auf – als Trolleybus oder als Tramlinie.»

Tramlinie 3 oder 6 wird geopfert

Auch ein Vollerfolg des Trams Region Bern würde Anpassungen am Berner ÖV-Netz nötig machen. So verfügt der Hirschengraben maximal über die Kapazität für fünf Tramlinien. «Sollte das Tram Region Bern kommen, müsste die Linie 6 Richtung Fischermätteli oder die Linie 3 auf Busbetrieb wechseln», sagt Reusser. Das jedenfalls, bis eine zweite Tramachse (siehe Box) komme.

Projektierungskredit

Zweite Tramachse vor Stadtrat

Kommt das Tram Region Bern, sind Hirschengraben und Hauptgassen endgültig überlastet. Der Berner Gemeinderat strebt als Entlastungsmassnahme eine zweite Tramachse durch die Innenstadt an. Morgen befindet der Stadtrat über einen Projektierungskredit im Umfang von 1,25 Millionen Franken. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung hat bereits stattgefunden. Als Bestvariante ging die Variante «Altstadt Nord» hervor. Sie führt vom Kocherpark über die Belp- und die Laupenstrasse, den Bahnhofplatz, das Bollwerk sowie die Speicher- und die Nägelgasse zum Kornhausplatz. Ein Ja zum Tram Region Bern führt aber nicht automatisch zu einer zweiten Tramachse. Einen Zusammenhang zwischen den beiden Projekten besteht trotzdem: «Ohne Tram Region Bern gibt es keine zweite Tramachse», sagt Gemeinderätin Ursula Wyss (SP). (chl)

«Tram-Wahnsinn» Sie sehen sich als David im Kampf gegen Goliath. «Keine Tramgegner» seien sie, aber gegen «dieses schlechte Projekt». Markus Dütschler

Gegen «Politfilz» und «Betonlobby»

Sind die Gegner des Trams Region Bern (TRB) ein Häufchen kauziger Baumfreunde? Der Theoriesaal in der Feuerwehrkaserne an der Viktoriastrasse ist mit 170 Personen am Montagabend voll. Hinten stehen sie an der Wand, vorne sitzen sie auf dem Boden. Männer und Frauen, meist im reiferen Alter. Es sind gesittete Leute, keine Demonstrationsgänger, doch sie könnten es noch werden. Um die Alleebäume draussen, die weichen müssten, sorgen sie sich. Am Vorstandstisch sitzt ein buntes Grüppchen: Ex-Journalisten, eine Yoga-Lehrerin, eine linke Wachstumskritikerin, Verkehrsfachleute. In der ersten Reihe sitzen zwei Stadträte nebeneinander, die das Heu sonst nicht auf der gleichen Bühne haben: Alexander Feuz (SVP) und Luzius Theiler (GPB). «Als Grüner ist man für Alleen», sagt Theiler, es gebe in Bern «halt aller Gattig Grüne», er sei ein linker, «wenn auch undogmatisch». Die Allee wird als «Jahrhundertprojekt» der Altverdoren bezeichnet – eine Anspielung auf das Prädikat, das dem TRB aufgeklebt wird. Selbst wenn einige Bäume übrig blieben, gingen ihre Wurzeln kaputt, und die Allee wäre grösstenteils perdu.

Doch die Allee ist nicht das Einzige. Wäre es so, könnte man die Leute zu «Wutbürgern» à la Stuttgart 21 stempeln, die ihre Anwohner-Idylle über verkehrstechnische Bedürfnisse der Mehrheit stellen. Doch das Komitee geisselt schwere Mängel der Tramvorlage: eine «Schnapsidee», ein Rausch, den man nicht ausschlafen könne. Das Tram werde von oben durchgeboxt, «bottom down», undemokratisch, eher wie in einer «Demokratie». Planer seien scharf auf fette Honorare: «Da sagt keiner: Das Tram braucht nicht.» Organisationen, die im Namen das Velo, das Grün oder den Schutz von allem Möglichen führten, schwiegen seltsam. Der WWF sitze gar im Pro-Komitee: «Was hat das Tram mit Wildlife zu tun?» Widerstand werde von den «Parteisoldaten» in diesen Vereinigungen abgewürgt. Ob Regierungsrätin Barbara Egger (SP) oder Tiefbaudirektorin Ursula Wyss (SP), alle sagten, es sei alles festgelegt, «man» habe so beschlossen, «man» könne nichts mehr ändern, höchstens «bei Randsteinen und Gartenzäunen». Die entscheidenden Gremien seien «SP-Hochburgen». Die Yoga-Lehrerin im Komitee, die «seit

ewig rot-grün gewählt» hat, ist darob bitter enttäuscht.

Eine zusätzliche Tramlinie durch Berns Innenstadt sei ein Witz, sagt das Komitee, schon jetzt stünden die Tramzüge am Hirschengraben Schlange. Nach der Abstimmung werde man die insgeheim längst beschlossene Umstellung des Weissenbühl-Trams auf Bus bekannt geben. Und der Tunnel auf die Rütli: 20 Millionen für 2500 Anwohner, 8000 Franken pro Nase – irrwitzig. Die Pro-Seite operiere mit tendenziösen Zahlen. Beim Busbetrieb würden durchwegs unvorteilhafte Parameter angenommen, beim Tram rechne man alles schön. Sogar die angebliche Bequemlichkeit und Pünktlichkeit des Trams werde in Franken und Rappen umgerechnet, damit aus dem Bau ein Renditeobjekt werde – auf dem Papier.

Wütend macht die Gegner der Hinweis auf Bundes- und Kantonsbeiträge. Hier verbuttere der Kanton Geld, während er bei sozial Schwachen herzlos spare, tönt es von links. «Wer zahlt denn die Bundessteuer?», ruft rhetorisch ein früherer Lederwarenhändler in den Saal. Abgesehen davon sei die Linienführung in der Altstadt völlig unklar. Noch mehr Tramwand? Vor seinem Laden habe er oft genug das Klingeln gehört, die Bremsgeräusche und den «Chlapf» – und die Blutlache gesehen. «Das Tram muss endlich hinaus aus Spital- und Marktgasse, gopfriedstutz!» Wieder gibt es im Saal Szenenapplaus. Nur ein Votant ist unzufrieden. Er sei ohne feste Meinung gekommen, sagt er, doch leider informiere man hier so einseitig wie auf der Befürworterseite.

Die Trampropagandisten hätten Macht und Geld, klagt das Komitee. PR-Büros bekämen 1,86 Millionen Franken, um den Souverän zu «informieren» – wobei das eher «eine Gehirnwäsche» sei, damit auch bestimmt das «richtige» Resultat herauskomme. «Wir haben kein Geld», sagen die Projektgegner, es sei ein Kampf wie David gegen Goliath. Hinten liege ein Schächteli, in das man einen Batzen werfen könne. Wichtig sei, dass man mobilisiere für ein Nein am 28. September. Erst müsse dieses schlechte Projekt vom Tisch. Danach sehe man weiter.

Anzeige

Jetzt zuschlagen!
Fr. 5000.– Förderbeitrag
beim Kauf eines Erdgas-Fahrzeuges von FIAT oder LANCIA. Gültig bis 30. Juni 2014.


www.fiat.ch

Zum Beispiel
FIAT 500 L
Natural Power
bereits ab
Fr. 17'000.–



ZWA Autobahn-Garage
Zwahlen & Wieser AG
Bielstrasse 98, 3250 Lyss
Tel. 032 387 30 30
www.autobahngarage.ch

Diese Aktion wird unterstützt von:
 