

Tram oder Bus ist die Frage

Nach dem Schiffbruch mit dem Tramprojekt folgt der zweite Anlauf: Für die Erschliessung von Bern West soll innert eines Jahres ein neues Projekt vorliegen. Im Vordergrund steht ein Tram mit veränderter Linienführung.

Hätten im vergangenen Mai die Stimmberechtigten im Kanton nicht mit hauchdünnen 2000 Stimmen der Bundesstadt die Gefolgschaft versagt, würden heute bereits Tramschienen in den Westen verlegt. Stattdessen fliessen die 155 Millionen Franken Bundesgeld inzwischen in Projekte in Lausanne und Zürich, die Berner Behörden mussten nochmals über die Bücher. Ein erstes von Fachleuten erarbeitete Resultat konnten die Behörden gestern präsentieren. «Wir haben den Fächer noch einmal bewusst weit geöffnet», erklärte Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer vor den Medien. Das Fazit ist klar: Das Tram brächte mehr Vorteile als der Bus, der Ausbau der S-Bahn oder der Bau einer Stadtbahn ist nicht zweckmässig.

Vorteil Tram

Joachim Rutz von der TBF und Partner AG in Zürich – sie leitet das Projekt Stadtbahn in Zug und zuletzt das Tram Bern West – präsentierte die Ergebnisse der «technischen Situationsanalyse». Gegen den Einsatz von so genannten Megabussen oder Anhängerzügen würden insbesondere die gewachsene Struktur von Bernmobil sprechen. So könnten die riesigen Fahrzeuge im Depot Eigerplatz kaum aufgenommen werden. Die S-Bahn sei grundsätzlich für eine Feinverteilung nicht geeignet, sagte Rutz. Für eine Stadtbahn wie in Zug müsste ein komplett neues Netz gebaut werden. «Das ist sicher keine Alternative», so Rutz.

Das mögliche Verkehrssystem müsse deshalb auf Bus oder Tram eingeschränkt werden. «Wir empfehlen, das Tram zu favorisieren: Denn vieles spricht für das Tram und nichts dagegen», so Joachim Rutz. Es ermöglicht Durchmesserlinien von Ost nach West, eine langfristig ganzheitliche und städtebaulich integrative Lösung. Einziger Vorteil der Busvariante sei die Steigerung der Kapazität, was jedoch auch beim Tram zutrifft.

Bus- oder Tramregion?

Auf den Punkt brachte es auch Ulrich Weidmann, Professor an der ETH Zürich für öffentliche Verkehrssysteme. Bern müsse sich fragen, ob es eine Tramstadt oder eine Busstadt werde. Zudem sei das Tramnetz heute zu klein, um wirtschaftlich betrieben werden zu können. «Deshalb gibt es langfristig nur eines: Ausbau oder Verschwinden.» Weidmann geht davon aus, dass mit einem Busbetrieb der heutige hohe Anteil des öffentlichen Verkehrs nicht gehalten geschweige denn gesteigert werden könnte.

Für die Region Bern ist der Fall klar, wie der Präsident der regionalen Verkehrskonferenz, Walo Hänni, sagte: «Wir wollen das Tramkonzept weiter ausbauen und neue Linien realisieren.» Eine gute Verkehrserschliessung der Region sei zentral. Dies betonte auch ETH-Professor Weidmann. Bern befinde sich in einem Wettbewerb mit den grossen Agglomerationen Genf, Lausanne, Basel und Zürich. Alle vier Städte verfolgen im öffentlichen Agglomerationsverkehr eine Vorwärtsstrategie, sagte Weidmann. Seine Analyse: «In Bern besteht primär Handlungsbedarf beim Tram- und Busnetz sowie bei seiner Verknüpfung mit der S-Bahn.»

Gemäss Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer soll bis im Herbst 2005 ein neues Projekt vorliegen. Auf einen Zeitpunkt der Realisierung liess sie sich nicht festlegen. Dies hänge davon ab, wann wieder Bundesgelder verfügbar seien. Auch der städtische Planungsdirektor Alexander Tschäppät räumte ein: «Wir stehen in Konkurrenz zu anderen Projekten. Und diese nimmt Jahr für Jahr zu.»