

## Die Tramkritiker nehmen neuen Anlauf

Von Stephan Künzi. Aktualisiert am 07.07.2012 4 Kommentare

**Die bürgerliche Kritik am 550-Millionen-Projekt reisst nicht ab: Die Könizer BDP stellt den Ast nach Köniz und Schliern grundsätzlich infrage – und beruft sich wie die Befürworter auf das Gutachten von ETH-Professor Ulrich Weidmann.**



Vom Bahnhof Bern nach Köniz und Schliern: Geht es nach dem Willen der Kritiker, wird dieser Ast des Trams Region Bern nie gebaut.  
Bild: TRB/zvg

### Dossiers

#### Bern setzt auf Trams

Wegen Tram: Erste Aussprache am Runden Tisch

Angeschlossene Gemeinderätin zieht sich aus Tramprojekt zurück

Kommission soll bis Ende Jahr Licht ins Dunkel bringen

### Artikel zum Thema

Co-Leitung in Köniz für umstrittenes Tram-Dossier

Erhält ein älterer Mann einen Sitzplatz, wenn er darum bittet?

Ein erster Sieg der Bürgerlichen in der Tramfrage

Das Echo zum Tram im Detail

Tramgleise in der Marktgasse werden saniert

Positives Echo zu zweiter Tramachse

### Rechnerei

In einem aufwendigen Verfahren haben die Planer errechnet, dass das Tram Region Bern einen volkswirtschaftlichen Nutzen bringt, der 2,6-mal höher, als es die Kosten sind. Für diese

Es tönte alles so positiv. Wochenlang hatten Experten das Vorprojekt für das Tram Region Bern nochmals unter die Lupe genommen, hatten geprüft, ob sich der geplante Schienenstrang von Ostermundigen via Bahnhof Bern nach Köniz wirklich rechtfertige. Die Verantwortlichen um Regierungsrätin Barbara Egger hatten die Meinung der unabhängigen Fachleute nicht von ungefähr eingeholt. Immerhin waren die Kosten für den Ersatz der Buslinie 10 in die Höhe geschneit. Das Vorhaben sollte nicht mehr geschätzte 260, sondern 550 Millionen Franken kosten, mehr als das Doppelte also.

Umso erleichterter waren Egger und ihre Leute, als sie Ende Mai 2011 gemeinsam mit dem Expertenteam um den ETH-Professor Ulrich Weidmann aus Zürich verkünden konnten: Das Tram erfüllt seinen Zweck – besonders dann, wenn die Gebiete an der Linie wie geplant dereinst verdichtet mit Wohn- und Büroflächen überbaut sind.

### Hohe Wachstumszahlen

Ein paar kritische Punkte wurden an der damaligen Pressekonferenz am Rand zwar noch erwähnt – und genau hier haken die Tramkritiker nun ein. Zwei Wochen nachdem in Ostermundigen das Forum eine eigene Idee entwickelt und ein Tram mit zwei Führerkabinen und ohne aufwendige Wendeschlaufen propagiert hat, meldet sich in Köniz die BDP zu Wort und stellt für den Ast nach Köniz das Tram grundsätzlich infrage. Dafür greift auch sie auf Weidmann und dessen Gutachten zurück.

Berechnung haben die Kritiker allerdings nur ein müdes Lächeln übrig. Dabei weisen sie auf zwei Zahlen hin, die der Berechnung zugrunde liegen. Für den höheren Komfort setzen die Planer einen Gegenwert von 31 Rappen pro Passagier und Fahrt ein. Weitere 20 Rappen gibts dafür, dass das Tram im Gegensatz zum Bus den Fahrplan einhalten kann.

Basierend auf den Fahrgastzahlen von 2010 kommt das Tram allein wegen dieser zwei Effekte um 7,65 Millionen Franken besser weg – doch die Kritiker relativieren: Die 31 Rappen fussten auf einer Umfrage aus dem Kanton Zürich vor zehn Jahren, die nicht einmal Tram und Bus miteinander verglichen hätten, sondern Tram und Zug. Noch weniger plausibel seien die 20 Rappen. Die Erfahrung zeige mehr als deutlich, dass auch ein Tram den Fahrplan nicht immer einhalten könne. **skk**

Tatsächlich fällt dort bei genauerem Hinsehen die Bilanz für das Tram von Bern nach Köniz nicht mehr ganz so positiv aus. So stellen die Experten gleich zu Beginn leicht kritisch fest, dass der Bus als Alternative «bereits in einem sehr frühen Stadium» verworfen worden sei. Dabei erfüllten Doppelgelenkbusse die Anforderungen genauso, zumindest für eine Übergangszeit. Als Variante könnte das Tram auch in Köniz enden. Nach Schliern würden dann weiterhin Busse fahren – wenn dafür die heutigen Linien 17 oder 19 verlängert würden, wäre das Quartier auch in Zukunft direkt mit dem Stadtzentrum verbunden.

Ihre Zurückhaltung begründen die Experten mit einem Blick auf das für Köniz prognostizierte Wachstum. Die dem Tramprojekt zugrunde liegenden Zahlen bewegten sich über dem, was das Bundesamt für Statistik annehme, seien also «tendenziell hoch» gegriffen. Zumal Köniz schwergewichtig gerade dort Wohnungen bauen wolle, wo das Tram Region Bern nicht fahre, im Ried Niederwangen nämlich und in Wabern.

### **Andernorts viel enger**

Er werde den Eindruck nicht los, dass die offiziellen Berechnungen auf Biegen und Brechen auf das Tram hinauslaufen müssten, hält BDP-Präsident Thomas Frey fest.

Thomas Schneiter, sein Mitstreiter und Gründer der Facebook-Gruppe «Tram Köniz – Nein Danke», hat eigene Berechnungen angestellt und pflichtet ihm bei: «Das Fassungsvermögen des Linienbusses wird künstlich tief gehalten. Damit ist das Tram automatisch im Vorteil.»

In der Tat gehen die Trampromotoren davon aus, dass ein Gelenkbus 70 und ein langes Tram 170 Passagiere fasst. Der Bus befördert so beim aktuellen Dreiminutentakt 1400 Personen pro Stunde, das Tram beim geplanten Sechsinutentakt 1700 Personen pro Stunde. Die Planer rechnen damit, dass bis 2030 in einer Spitzenstunde 1700 Personen in Köniz den öffentlichen Verkehr nutzen. Diese Anforderung kann nur das Tram erfüllen.

Dem hält Schneiter entgegen: Nach allgemeiner Praxis könnten die Leute im Bus durchaus etwas enger stehen. Der Gelenkbus hätte dann ein Fassungsvermögen von 90 Personen und eine – mehr als genügende Kapazität – von 1800 Personen pro Stunde. Mit dem Einsatz von Doppelgelenkbussen liesse sich das Volumen gar noch steigern oder der Takt leicht reduzieren. Dass er mit seiner Berechnungsart richtig liege, habe ihm Weidmann übrigens in einer Mail bestätigt.

Schneiter weiss von noch viel engeren Platzverhältnissen: Die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland kalkulierten bei vergleichbaren Bussen mit einer Kapazität von 130 Personen.

### **Angst vor dem Stau**

Frey und Schneiter legen sich nicht ohne Grund derart für den Bus ins Zeug. Zu gross sind ihre Bedenken, dass auf der Schwarzenburgstrasse die Autos kaum mehr gut durchkommen werden, wenn dereinst auch noch das Tram unterwegs ist. Gerade für die obere Gemeinde sei die Achse aber von zentraler Bedeutung, argumentieren sie – ein Bus könne sich auf alle Fälle flexibler in den allgemeinen Verkehrsfluss einreihen.

Weidmann hält solchen Überlegungen entgegen, dass sich als Trasse für ein Tram eigentlich nur die Schwarzenburgstrasse eignet. In einem viel grundsätzlicheren Punkt stimmt er den Kritikern allerdings wieder zu: Es sei nicht zwingend, die ganze Buslinie 10 umzustellen. Der als Tramlinie unbestrittene Ast nach Ostermundigen könne am Bahnhof Bern auch mit einer anderen Tramlinie verknüpft werden. Genauso wie eine Buslinie nach Köniz mit anderen ähnlich frequentierten Buslinien zusammengeschlossen werden könnte. (Berner Zeitung)

Erstellt: 07.07.2012, 09:48 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)