

Bantiger vom 1. Mai 2014

## **Das Tram-Projekt?...**

**Passagiermenge** Aufgrund von Angaben, die ich von BERNMOBIL erhalten hatte, kann das heutige 41,5 m lange Tram - nicht wie früher publiziert - statt 170 nur 156 Passagiere befördern. Beim Tram-Betriebsstart, in angenommenen 6 Jahren, sei darum ein 45 m langes Tram nötig (170 Passagiere: 78 Sitz- und 92 Stehplätze), um im 6-Min.-Takt den angeblichen Passagier-Zuwachs von jährlich 2,8% zu verkraften. Die Passagier-Zunahme würde weiter gehen: Entweder noch längere Trams oder engeren Fahrtakt.

**Anzahl Sitzplätze** Fährt das heutige oder längere Tram im 6-Min.-Takt, könnte es den Passagieren in 1 Stunde 780 Sitzplätze (10x78) anbieten, der heutige Bus im heutigen 3-Min.-Takt jedoch 860 (20x43), d.h. 80 Plätze mehr. Nimmt die Zahl von Passagieren tatsächlich ab, die auf einen Sitzplatz angewiesen sind?...

**Fahrtakte** Heute fahren stündlich 42 Trams in jeder Richtung zwischen dem Berner Bahnhofplatz und dem Hirschengraben. Müsste bei der oben erwähnten Passagier-Zunahme auf dieser Strecke nebst den Trams der Linien 3, 6, 7, 8 und 9 auch noch das Tram 10 fahren, würden sie dort im Stau stehen. Vor 6 Jahren bereits hatten Ostermundiger Parlamentarier die Tram-Planer auf die Notwendigkeit einer 2. Tramachse durch Berns Innenstadt aufmerksam gemacht.

**Mehr Buslinien** Die leider noch fehlende Buslinie zwischen Ostermundigen und dem Breitenrainplatz ist rasch zu verwirklichen, jedoch von dort aus Richtung Zytglogge oder/und Berner Hauptbahnhof zu verlängern. Dank dieser zusätzlichen Linie könnten die Busse der heutigen und der neuen Linie im 3-Min.-Takt 2800, im 4-Min.-Takt noch 2100 Passagiere/h befördern, das 45m lange Tram jedoch, sogar im 5-Min.-Takt, „nur“ 2040/h (12x170). Wesentlich mehr Bus-Passagiere wären sogar möglich, wenn Doppelgelenk-Busse eingesetzt würden. Sie können ca. 40% mehr Passagiere transportieren als die heutigen Busse.

**Fahrdauer** Wird den Bussen auf der ganzen Strecke - analog fürs Tram - überall Vortritt gegeben (Stop aus Nebenstrassen, Bus-bevorzugende Ampeln bei Kreuzungen, Bus-Haltestellen auf der Fahrbahn neben dem Trottoir) stehen Busse ebenso wenig im Stau und wären darum mindestens so schnell unterwegs wie das Tram. Fussgänger und Velofahrer sind bereits heute aufzufordern, dem Bus überall Vortritt zu geben, damit er seine Fahrt nicht verlangsamen muss. Bei Fussgängerstreifen wäre das Tram ohnehin vortrittsberechtigt. Im Gegensatz zum Tram können Busse ausweichen und andere Fahrzeuge überholen.. Primär ist - analog Tramprojekt - dafür zu sorgen, dass der Autoverkehr während der Hauptverkehrszeiten auf OeV-Strecken spürbar abnimmt. Die Umfahrungsstrasse zwischen Wankdorf und Deisswil ist viel zu wenig leistungsfähig.

**Realisierungsdauer und Kosten** Eine zusätzliche Bus-Linie ist vermutlich wesentlich rascher realisierbar sowie weniger aufwändig und auch billiger als die totale Umstellung vom Bus- auf Trambetrieb. Zu den dafür nötigen ca. 500 Mio Fr. sind noch die Kosten für den Bau der 2. Tramachse zwischen Zytglogge und Effingerstrasse zu addieren.

W. Bruderer