

Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Mitwirkung: 9. September bis 23. Oktober 2020

Den Fragebogen in elektronischer Form und sämtliche Beilagen finden Sie auf unserer Website:
www.bernmittelland.ch

Grundlage:

- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, Synthesebericht, Stand 20. August 2020

Absender (Gemeinde, Verband, Verein, Partei, Transportunternehmen etc.):

IG Verkehr Köniz

Verantwortliche Person: Thomas Schneiter

Telefon für Rückfragen: 079 439 92 68

E-Mail-Adresse: igvk@bluewin.ch

1. Sinn und Zweck einer Netzstrategie (Kapitel 1)

Sind Sinn und Zweck der Netzstrategie für Sie nachvollziehbar? Teilen Sie die Ansicht, dass eine Netzstrategie öffentlicher Verkehr mit einem langfristigen übergeordneten Zielbild angesichts der kommunal geplanten Siedlungsentwicklung und des prognostizierten Wachstums der ÖV-Nachfrage sinnvoll und notwendig ist?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Der Sinn und Zweck einer Netzstrategie ist grundsätzlich nachvollziehbar und wird begrüsst.

2. Entwicklung der Nachfrage (Kapitel 2)

Ist es für Sie nachvollziehbar und plausibel, dass die ÖV-Kapazität ausgebaut werden muss, weil das Siedlungswachstum und die ändernde Verkehrsnachfrage zu einer grösseren ÖV-Nachfrage führen?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Das prognostizierte Wachstum beruht auf Grundlagen, die zum heutigen Zeitpunkt veraltet und tendenziell zu optimistisch sind. Aufgrund der anhaltenden Covid-19 Pandemie und insbesondere aufgrund von zunehmendem und dauerhaftem Home-Office ist davon auszugehen, dass sich die Pendlerzahlen mittel- bis langfristig auf tieferem Niveau stabilisieren oder gar rückläufig sein werden. Ebenso ist eine Verlagerung vom ÖV zum Individualverkehr sichtbar (motorisiert, Fuss und Velo). Aus den genannten Gründen sind die Wachstumszahlen, welche eine wichtige Grundlage für Netzstrategien darstellen neu zu erheben. Im Weiteren ist es nach unserer Auffassung falsch, die Berechnungsgrundlagen auf die absoluten Hauptverkehrszeiten auszurichten, dies führt dazu dass grosse Transportgefässe während eines grossen Teils des Tages schlecht ausgelastet ihre Linien abfahren, was aus ökologischer Sicht fragwürdig ist.

3. Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung (Kapitel 3)

In Kapitel 2 wird die Bevölkerungsentwicklung (und damit Nachfrageentwicklung) dargestellt, in Kapitel 3.1 werden aus den übergeordneten Planungen die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung hergeleitet. Sind die daraus abgeleiteten Zielvorgaben (Kapitel 3.2) und Grundsätze (Kapitel 3.3) aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die Aussage, dass sich die Bevölkerungsentwicklung zwingend auf die Nachfrageentwicklung auswirkt ist zu hinterfragen. Es gibt keine wissenschaftlichen Grundlagen oder Formeln aus denen sich die Nachfrageentwicklung des ÖV aufgrund der Bevölkerungsentwicklung berechnen liesse. Das gleiche gilt für die Zunahme von Arbeitsplätzen. Ein Paradebeispiel dafür ist die Situation im Liebefeld. Dort wurde ein Bundesverwaltungsgebäude in Betrieb genommen, im Vorfeld dazu wurde prognostiziert, dass insbesondere die Linie 10 dadurch stark belastet würde. In der Praxis zeigt sich, dass dem nicht so ist. Gemäss Aussage der zuständigen Stellen arbeitet ein Grossteil der Belegschaft Teilzeit und reist daher nicht zwingend zu den üblichen Stosszeiten an. Zudem benützt ein Grossteil der Belegschaft bevorzugt das Velo, bzw. wohnt in der näheren Umgebung – diese Parameter sind im Vorfeld nicht erhebbar, daher ist die Gleichung mehr Arbeitsplätze = höhere ÖV-Nachfrage falsch. Das Gleiche gilt für den Bevölkerungszuwachs. Es ist nicht planbar wie die Bevölkerung in einer bestimmten Überbauung zusammengesetzt sein wird.

4. Handlungsbedarf und Lösungsansätze (Kapitel 4)

4.1. Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Köniz (Kapitel 4.1.1) werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

Variante «mit Tram Köniz» Variante «mit RBS-Verlängerung

Keine der Varianten Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten

Falls Sie eine oder keine der beiden Varianten bevorzugen, bitte ausführen:

Wir erachten die Variante RBS-Verlängerung als wirtschaftlich und aufgrund der zu erwartenden Einsparungen nicht machbar. Die Variante «mit Tram Köniz» widerspricht dem Volkswillen, s. Abstimmung Tramregion Bern, 2014 – das Projekt wurde mit mehr als 60% Nein Stimmen abgelehnt. Die IG Verkehr Köniz fordert die RKBM auf, unverzüglich den Einsatz von Elektrobuss-Doppelgelenkbussen zu realisieren. Diese Massnahme, zusammen mit der Taktverdichtung auf der S-Bahnlinie ist mittel- und langfristig völlig ausreichend. Im Übrigen entspricht diese Forderung auch den an die RKBM formulierten Wünsche des Gemeinderats von Köniz.

4.2. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wabern (Kapitel 4.1.2) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Der im Synthesebericht vorgeschlagene Plan (Tramlinie bis Sandrain) ist nicht zweckmässig, umso mehr als damit eine Taktverdünnung im Abschnitt Sandrain - Kleinwabern verbunden wäre. Die Kapazitätserhöhung im Abschnitt Bern HB - Morillon soll nicht auf der Schiene, sondern mit dem Einsatz von Bussen erreicht werden. Der 6'-Takt auf der Tramlinie 9 ist bis zum Linienende beizubehalten – eine Taktausdünnung in Wabern wird abgelehnt.

4.3. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bern West/ Fischermätteli (Kapitel 4.1.3) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die Taktausdünnung auf den Tramlinien 7 / 8 (von 6'- auf 7.5'-Takt in den Hauptverkehrszeiten) ist nicht nachvollziehbar. Die Linie Bümpliz müsste über das Kleefeld nach Niederwangen geführt werden. Dadurch hätten die Linienäste 7 und 8 eine fast identische Auslastung. Die in der Grafik auf S. 21 des Syntheseberichts angedeutete Option "Stadterweiterung West" zwischen den aktuellen Endpunkten der Linien 7 und 8 wirkt nicht überzeugend. Der Tramlinienast Fischermätteli müsste aufgrund fehlender Nachfrage schon seit längerer Zeit auf Busbetrieb umgestellt sein. Dies wurde schon in früheren Studien erkannt, komischerweise aber bisher nicht umgesetzt. Der Synthesebericht deutet zwar auf Seite 10 an, dass aus betrieblicher Sicht die Bus-Alternative problemlos möglich wäre – offenbar wird aufgrund der 'Tramstadt-Idee' diese unwirtschaftliche Tramlinie weiter betrieben. Die Buslinie 17 könnte man im Abschnitt Brunnmatt - Fischermätteli via Pestalozzistrasse, statt Loryplatz führen, – die Nachteile einer leicht längeren Fahrzeit und der Verlust des Umsteigepunktes Loryplatz werden durch die zahlreichen Vorteile mehr als wettgemacht.

4.4. Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Insel (Kapitel 4.1.4) werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

- Variante «mit Tram Köniz» Variante «mit RBS-Verlängerung»
 Keine der Varianten Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten

Falls Sie eine oder keine der beiden Varianten bevorzugen, bitte ausführen:

In diesem Korridor ist mit einer stark steigenden Nachfrage zu rechnen, ein Ausbau der Angebote ist deshalb sowohl auf der Linie 12 als auch auf der Linie 101 angezeigt. Da eine RBS-Verlängerung via Insel nach Köniz kaum realisierbar ist (s. Bemerkungen zum Korridor Bern HB - Köniz) sollte der Synthesebericht unbedingt ein drittes Szenario zur Lösung der Kapazitätsprobleme aufzeigen. Aufgrund zu erwartenden Widerstände gegen neue Tramlinien muss ein busseitiger Angebotsausbau im Vordergrund stehen. Unzweckmässig ist eine dritte Tramlinie zwischen Bern HB und Europaplatz via Inselareal, auch eine neue Tramlinie zwischen Bern HB und Bethlehem via Güterbahnhof ist unrealistisch. Mittels Doppelgelenkbussen können auch langfristig ausreichende Kapazitäten in den Abschnitten Bern HB - Inselspital und Bern HB - Güterbahnhof/VonRoll bereitgestellt werden. Angesichts der eventuellen Verlängerung der Buslinie 12 bis Europaplatz ist die sehr teure Linienverlängerung von Holligen bis Warmbächli zu stoppen.

4.5. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bremgarten/Neufeld/Länggasse (Kapitel 4.1.5) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die Analysen zu den Buslinien 21 (Bremgarten) und 11 (Neufeld P+R) sind nachvollziehbar. Abgelehnt wird jedoch die Umstellung der seit kurzem mit Doppelgelenkbussen betriebenen Linie 20 (Länggasse) auf Trambetrieb. Dies wäre verfehlt da sich die Nachfragespitzen nur auf die Perioden mit Universitätsunterricht (knapp 40% aller Tage im Jahr) beziehen. Die breite Ablehnung des Tramprojektes Länggasse in der öffentlichen Mitwirkung (2019) sollte Konsequenzen zeigen. Das Vorhaben einer knapp 2 km langen neuen Tramlinie Länggasse ist aus vielfachen Gründen nicht weiter zu verfolgen, mit den neu eingesetzten Doppelgelenkbussen kann bei Bedarf eine gezielte Taktverdichtung über den 5'-Takt hinaus vorgenommen werden.

4.6. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Ostring/Muri (Kapitel 4.1.6) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Warum die Netzstrategie 2040 trotz bescheidener Nachfrage und beschränktem Wachstumspotenzial weiterhin auf drei parallele Tramlinien im rund 3 km langen Abschnitt Bern HB - Burgernziel setzt, ist nicht nachvollziehbar. Vor allem deshalb, weil seit längerem die Prüfung einer Verbindung der Tramlinienäste 7 (Ostring) und 8 (Saali) bei einer Realisierung des Bypasses Bern-Ost empfohlen wird. Dazu würde es lediglich eine ca. 1.2 km lange Neubaustrecke auf dem dereinst entwidmeten Autobahntrasse benötigen. Der Entscheid zum Bau dieses Bypasses wird wohl demnächst erfolgen. Die Zusammenlegung der beiden Tramlinien ergäbe ein nachfragegerechtes, wirtschaftliches Tramangebot in diesem Korridor. Diese Lösung wäre zweckmässiger als die im Synthesebericht vorgeschlagene Option einer tangentialen Verlängerung der Ostring-Tramlinie via Guisanplatz zur Bahnstation Bern-Wankdorf. Die vorgeschlagene Linienzusammenlegung brächte für die seit langem dicht bediente Tramachse Bern HB - Burgernziel eine massgeschneiderte Reduktion der Belastung.

4.7. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wankdorf/Ostermundigen (Kapitel 4.1.7) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Der Synthesebericht schlägt auf Seite 7 mehrere neue Ideen bez. Netzstrategie vor, die aber von der Korridorbetrachtung auf Seite 24 sehr stark abweichen. Dort wird nebst der bereits beschlossenen Umstellung der Ostermundigen-Buslinie auf Trambetrieb als einzige wesentliche Neuerung eine zusätzliche Tramlinie Bern HB - Schönburg - Guisanplatz - Wankdorf Bhf vorgeschlagen (also 3 Tramlinien im 7.5'-Takt via Kornhausbrücke und je zwei Tramlinien in den Abschnitten Viktoriaplatz - Schönburg und Guisanplatz - Wankdorf Bhf). Im Gegensatz dazu führen in der Gesamtnetz Betrachtung auf Seite 7 drei Tramlinien via Lorrainebrücke ins Nordquartier (eine anstelle der Buslinie 20 und zwei zum Viktoriaplatz und danach via Breitenrainplatz zum Guisanplatz resp. via Schönburg - Guisanplatz zum Bhf Wankdorf) und nurmehr die Tramlinie nach Ostermundigen via Kornhausbrücke. In der Gesamtnetz Betrachtung bedient eine weitere neue Tramlinie das Nordquartier (Tangentallinie Wankdorf Bhf - Guisanplatz - Ostring). Solche Abweichungen zwischen Korridorbetrachtung und Gesamtnetz Betrachtung irritieren uns. Die in der Abbildung auf Seite 7 erkennbare "Trameuphorie" erscheint aus den genannten Gründen nicht realistisch. Selbst die Idee einer dritten Tramlinie gemäss Grafik Seite 24 überzeugt nicht, eine parallele Führung zweier Tramlinien im Nordquartier wäre vom Bedarf her einzig im belebten Abschnitt Viktoriaplatz - Breitenrainplatz - Guisanplatz gerechtfertigt. Als Beitrag zur Lösung des nach wie vor vorhandenen Konflikts rund um die geschützten, aber durchs Tramprojekt gefährdeten Baumalleen wäre vielmehr die Führung der Tramlinie Ostermundigen via Breitenrainplatz - Guisanplatz - Zentareal ernsthaft zu prüfen, dies ergänzend mit einer neuen Buslinie Bern HB - Lorrainebrücke - Viktoriaplatz - Rosengarten - Bhf Ostermundigen. Dieses Konzept für ein Ostermundigentram würde den Bedarf an Neubaustrecken reduzieren und wäre kostengünstiger. Die Tramlinie 9 am Guisanplatz könnte ohne zeitraubende Schlaufe geführt werden und die heute auf der Buslinie 20 wegen der Gewerbeschüler eingesetzten Verstärkungskurse könnten eingespart werden. Dass der Synthesebericht erneut eine Umstellung des Buslinienastes 20 auf Trambetrieb ins Spiel bringt, erstaunt, 2019 wurde im Zusammenhang mit dem Projekt Länggass-Tram der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Achse Bern HB - Lorraine - Wankdorf Bhf als langfristig ausreichend beurteilt. Absolut nicht nachvollziehbar ist der Ansatz zwei Tramlinien über den schmalen, steilen und kurvigen Viktoriarain zu führen. Die Idee einer Tram-Tangentallinie Bhf Wankdorf - Ostring (als Verlängerung der heutigen Linie 7 Bern HB - Ostring) widerspricht dem Nachfragepotenzial völlig und lässt ernsthaft an der Seriosität der vorliegenden ÖV-Planung zweifeln.

4.8. Sind Sie mit der Beurteilung des Potenzials von Tangentiallinien und den Lösungsansätzen für die Stärkung der Tangentiallinien (Kapitel 4.2) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Was die Idee einer Tram-Tangentiallinie Bhf Wankdorf - Ostring (als Verlängerung der heutigen Linie 7 Bern HB - Ostring) angeht: Dieser am Nachfragepotenzial völlig vorbeizielende Vorschlag lässt ernsthaft an der Seriosität der vorliegenden ÖV-Planung zweifeln.

4.9. Ist der Lösungsansatz der Umstellung weiterer Buslinien auf Tram zur Reduktion der Fahrzeugbewegungen in den am stärksten belasteten Abschnitten (Kapitel 4.3) aus Ihrer Sicht richtig?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Bern ist keine Tramstadt, Bern hat derzeit eine Tramachse und wird Mühe haben weitere Tramachsen mehrheitsfähig vorzuschlagen und zu realisieren. Bern fehlt der nötige Strassenraum, um das Tramliniennetz derart massiv auszubauen – die Planer müssen sich mit der Tatsache auseinandersetzen, dass mit den Doppelgelenkbussen ebenso nötige Kapazitäten bereitgestellt werden können. Hinzu kommt, dass alleine die Reduktion von Fahrzeugbewegungen nichts bringt, vor allem dann wenn grosse Tramzüge nur in den Hauptverkehrszeiten gerechtfertigt sind und während dem Rest des Tages schwach besetzt zirkulieren.

5. Zielbild Netzstrategie ÖV (Kapitel 5)

5.1. Sind für Sie die richtigen Themen als gemeinsame Elemente der beiden Varianten «mit Tram Kőniz» und «mit RBS-Verlängerung» festgelegt worden? (Kapitel 5.2)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Da keine der beiden Varianten akzeptiert werden, erübrigt sich die Beantwortung dieser Frage.

5.2. Ist es für Sie nachvollziehbar, dass die Netzstrategie sowohl eine Variante «mit Tram Köniz», wie auch eine Variante «mit RBS-Verlängerung» beinhaltet? (Kapitel 5.1, 4.1.1. und 4.1.4)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Wie bereits beschrieben sind keine der beiden Varianten akzeptabel. Insbesondere die Variante mit Tram nach Köniz wird abgelehnt. Es ist völlig klar, dass Köniz-Schliern mit Doppelgelenkbussen und der Verdichtung des Taktes auf der S-Bahnlinie mittel- und langfristig ausreichend bedient wird.

5.3. Sind die variantenspezifischen Elemente der Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» für Sie nachvollziehbar? (Kapitel 5.3 und 5.4)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Wie oft wollen Sie die immer gleiche Frage stellen, warum fehlen konkrete Fragen zu weiteren Tramachsen?

6. Umsetzung: Etappierung und Meilensteine (Kapitel 6)

Sind Sie mit den eruierten strategischen Netzelementen und der Prioritätensetzung bei der Umsetzung einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Aufgrund der inhaltlichen Ablehnung des Gesamtberichts, wird auch dieses Kapitel inhaltlich abgelehnt. Die Angabe der Infrastrukturkosten scheinen willkürlich und entsprechen daher eher einem Kaffeesatzlesen. Die Aussagen zur Wichtigkeit der zusätzlichen Tramachsen, insbesondere im Hinblick auf das Tram nach Ostermundigen, bestätigen uns in der Ansicht, dass diese 2. Tramachse zusammen mit dem Tram nach Ostermundigen hätte projektiert und realisiert werden müssen. Die Trennung dieser beiden Vorhaben hatte rein taktische Gründe, denn zusammen wären sie abgelehnt worden. Hinzu kommt, dass die im Bericht vorgeschlagenen Tramachsen, insbesondere über den Viktoriarain, vollständig abgelehnt werden. Irritierend ist die Tatsache, dass die ursprüngliche Linienführung über die Nägeligasse 'verschwunden' ist, obwohl dieses Projekt zur Mitfinanzierung bereits eingegeben wurde. Daher muss angenommen werden, dass es derzeit keine realistische, mehrheitsfähige Tramachsen-Lösung gibt. Dies ist ein Grund mehr von der Illusion 'Bern ist eine Tramstadt' abzukommen.

7. Gesamteindruck des Syntheseberichts Netzstrategie (Kapitel 1–6)

Ist der Gesamtbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

 Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die vorliegende, auf 2040 ausgerichtete Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern hat einzig das Ziel das Tramliniennetz in einem überdimensionierten Ausmass auszubauen. Dies ist sachlich nicht nachvollziehbar. Gemäss Seite 7 soll das Tramliniennetz auf 20 km Länge ausgebaut werden zudem werden zusätzlich 4 Tramverlängerungen in Betracht gezogen. Dies ist weder terminlich noch finanziell machbar. Irritierend ist, dass bei vielen der neu angedachten Tramlinien der Bedarf auch langfristig nicht gerechtfertigt ist. In vielen Fällen bevorzugt die Gesamtnetz Betrachtung die Variante Tram, obwohl die Korridor Betrachtungen den Einsatz von Doppelgelenkbussen als ausreichend einschätzen. Daher wirkt der vorliegende Synthesebericht nicht zusammenhängend in Teilen sogar unseriös. Der Synthesebericht berücksichtigt nicht, dass alle Trambauprojekte der letzten zwei Jahrzehnte auf grosse Widerstände stiessen, die Folge davon waren entweder grosse Verzögerungen bei der Umsetzung oder gar Abbruch der Vorhaben. Das jüngste Projekt einer Umstellung der Buslinie Länggasse auf Trambetrieb stiess im Mitwirkungsverfahren grossmehrheitlich auf Ablehnung. Es drängt sich deshalb und auch angesichts der obgenannten neuen Tendenzen im Mobilitätsverhalten (aufgrund der Corona-Pandemie und aufgrund technischer Innovationen) eine umfassende Überarbeitung der vorliegenden Netzstrategie auf. Dabei ist auch der kürzliche Entscheid der Stadt Bern, die Förderung der Elektrobus-Technologie, zu berücksichtigen. Die Planer müssen endlich von der notorischen Umsetzung der Ideologie 'Bern ist eine Tramstadt' absehen. Es wäre daher zweckmässig nicht die immer gleichen Planungsbüros zu beauftragen, da diese besonders Mühe haben, ihre früheren Visionen über Bord zu werfen. Die Planungsbüros sollten zudem unabhängig sein und nicht Gefälligkeitsstudien, z.B. zur Unterstützung der Bernmobil-Internen Geschäftsausrichtung verfassen.

8. Weitere Bemerkungen:

Besonders wundert uns, dass im Mitwirkungsfragebogen keinerlei konkrete Fragen zur Einschätzung der zusätzlichen Tramachsen gestellt wurden, da die doch gem. Kapitel 6 von zentraler Bedeutung sind und mit höchster Priorität verfolgt werden müssen. Daher müssten unseres Erachtens zuerst sämtliche Varianten von zusätzlichen Tramachsen analysiert, skizziert und auf Mehrheitsfähigkeit überprüft werden. Das vorliegende Papier geht still davon aus, dass die den Ideen zugrunde liegende Tramachsenerweiterungen realisiert werden können. Varianten, wie z.B. über den Bundesplatz werden nicht erwähnt. Es liegt auf der Hand, dass eine Tramachse über den Viktoriarain auf massiven Widerstand stossen wird, wie dies auch für die Linienführung über die Nägelgasse gilt, welche aus Sicht Bernmobil betrieblich nicht machbar ist. Weiter sind wir der Ansicht, dass zu einer Netzstrategie auch konkrete Aussagen zu den eingesetzten Verkehrsmitteln gehören. Es wird zwar von Tram, Bussen und Doppelgelenkbussen gesprochen, Aussagen zu Zweirichtungstrams, Elektrobussen oder gar selbstfahrenden Verkehrsmitteln fehlen. Als absolut unrealistisch betrachten wir die zeitlichen Vorstellungen. Wenn man berücksichtigt, dass z.B. das Projekt Tramregion Bern im Jahr 2008 geplant wurde, 2014 vor das Volk kam und Teile davon frühestens 2028/29 realisiert sein werden (insgesamte Dauer ca. 20 Jahre) fehlt uns das Vorstellungsvermögen wie die im Synthesebericht beschriebenen Erweiterungen ebenfalls innerhalb von 20 Jahren realisiert werden sollen. Hinzu kommen monetäre Betrachtungen, die Finanzlage von Stadt, Kanton und neuerdings auch Bund ist prekär und wird sich in den nächsten Jahren weiter zuspitzen.

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **23. Oktober 2020** an: verkehr@bernmittelland.ch

Besten Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!