



Regionale
Verkehrskonferenz
Bern-Mittelland

Zweckmässigkeitsbeurteilung öffentlicher Verkehr Ostermundigen Kurzfassung



**Barbara Egger-Jenzer,
Regierungsrätin**

Einen Weg zeigen

Mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV Ostermundigen wird ein weiterer wichtiger Puzzle-Stein für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern gesetzt. Ostermundigen und die nord-östlichen Teile der Stadt Bern werden heute mit der Buslinie 10 bedient. Diese ist trotz 3-Minuten-Takt chronisch überlastet. Ein zuverlässiger und attraktiver Betrieb auf der Linie 10 ist schon heute nicht mehr möglich. Und in den nächsten 10–20 Jahren wird die Situation noch prekärer. Über 30'000 Fahrgäste werden dann im Bereich der Stadt Bern täglich die Linie 10 benutzen. In Ostermundigen selber werden die Frequenzen fast verdoppelt. Wer heute die Linie 10 benutzt, kann an einer Hand abzählen, dass diese Mengen mit der Buslinie 10 nicht mehr zu bewältigen sind. Also ist der einzige Lösungsweg der Systemwechsel. Folgerichtig empfiehlt die Studie den Ausbau der Linie 10 zum Tram.

Mit den Agglomerationsprogrammen hat sich der Kanton ein wichtiges Ziel gesetzt: Der öffentliche Verkehr soll in unseren Agglomerationen zum Hauptpfeiler der Mobilität werden. Nur so lassen sich die künftigen Verkehrsströme klimaverträglich und ohne Verkehrskollaps bewältigen. Nur so können wir in unseren Agglomerationen die Lebensqualität und die Wirtschaftskraft erhalten und verbessern. Das Tram nach Ostermundigen ist ein zentrales Element dieser Strategie. Deshalb steht dieses Vorhaben zusammen mit anderen wichtigen Projekten ganz oben in unserer Prioritätenliste.



Das Wichtigste ganz kurz

Der Betrieb der Buslinie 10 zwischen Bern und Ostermundigen kann nicht mehr befriedigen. Die grosse Zahl von Fahrgästen und der dichte Takt führen zu Problemen und zu hohen Betriebskosten. Diese Situation wird sich in den nächsten Jahren wegen der bevorstehenden Siedlungsentwicklung weiter akzentuieren. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung öffentlicher Verkehr Ostermundigen (kurz ZMB ÖV Ostermundigen) sucht langfristige Lösungsansätze zur Verbesserung der Situation.

Die detaillierte Untersuchung von 23 Varianten zu den vier Lösungsansätzen S-Bahn-Ausbau, Buskonzepte, Tramlinie via Guisanplatz und Umstellung Buslinie 10 auf Trambetrieb zeigt klar, dass der Trambetrieb nach Ostermundigen auf der heutigen Strecke die einzige taugliche Lösung ist. Alle anderen Varianten können die bestehende Buslinie 10 zu wenig stark entlasten und führen in der volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung zu deutlich höheren Gesamtkosten.





**Christian Zahler,
Gemeindevorsteher
Ostermundigen**

Mut für neue Lösungen

Die Buslinie 10 nach Ostermundigen ist uns ans Herz gewachsen. Und was ans Herz gewachsen ist, gibt man nur ungern auf. Doch die Resultate sind klar: Der Bus allein vermag nicht genügend Personen zu transportieren – das zeichnet sich schon heute ab. Die regelmässig vorkommende „Paketbildung“ (zwei Busse treffen gleichzeitig bei einer Busstation ein) ist ein klares Indiz für die Überlastung der Buslinie 10. Auch Grossbusse reichen nicht. Auf die S-Bahn kann man nur teilweise ausweichen, und die S-Bahn hat ja auch andere Aufgaben als der Bus. Das Tram ist die richtige Lösung für Ostermundigen, nicht zuletzt auch deshalb, weil das Oberfeld und andere Baugebiete zusätzlich erschlossen werden sollen.

Knackpunkt ist und bleibt die Rüti. Ein Tram bis in die Rüti ist machbar, aber technisch und gestalterisch anspruchsvoll. In dieser Frage sind die Ostermundiger aufgerufen, ihre Meinung zu äussern und den Entscheid mitzugestalten. Nutzen wir die Chance und leisten unseren Beitrag zu einem attraktiven Ostermundigen!

Die Buslinie 10 verbindet Ostermundigen mit der Berner Innenstadt und dem Bahnhof. Diese Linie verkehrt wegen der grossen Nachfrage heute in den Spitzenzeiten im 3-Minuten-Takt. Der dichte Takt führt zu erheblichen Problemen und zu hohen Betriebskosten. Verspätungen destabilisieren den Fahrplan und führen zu sogenannten „Paketbildungen“, bei denen Phasen dicht aufeinanderfolgender Busse von Phasen mit Bedienungslücken gefolgt werden. Die ersten Busse dieser Pakete sind überfüllt, die nachfolgenden schwach benutzt (Abbildung 1).

Ostermundigen und die Stadt Bern streben eine nachhaltige Ortsentwicklung an. Dazu gehören ein Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen, aber auch ein attraktives und leistungsfähiges

ÖV-Angebot, damit auch langfristig ein wesentlicher Anteil des Gesamtverkehrs mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln möglich ist. Grosse Entwicklungsgebiete liegen nicht nur in der Gemeinde Ostermundigen selber (z.B. das Oberfeld), sondern auch im Einzugsbereich der Buslinie 10 in der Stadt Bern (z.B. Schönberg-Ost) (Abbildung 2, 3 und 4).



Abbildung 3: Quartierplan Schönberg-Ost



Abbildung 1: „Paketbildung“ in der Abendspitze



Abbildung 2: Das Oberfeld – grösste Bauzonenreserve Ostermundigens

Welche Entwicklungen sind auf der Buslinie 10 zu erwarten?



Es ist nicht möglich, mehr Busse für die Bewältigung der zusätzlich zu erwartenden Verkehrsnachfrage einzusetzen. Mit der Studie „Zweckmässigkeitsbeurteilung öffentlicher Verkehr Ostermundigen“ wurden deshalb neue Lösungen für ÖV-Verbindungen zwischen Ostermundigen und Bern gesucht. Dabei waren auch der Ersatz der Buslinie 10 durch ein Tram zu studieren und die technischen Möglichkeiten zur Tramerschliessung der Rütli vertieft zu prüfen.

Die Studie ist im Rahmen des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr in die gesamtregionale Planung eingebettet und methodisch eng mit der parallel laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern koordiniert, die sich mit dem öffentlichen Verkehr im Raum Bahnhof

Bern-Köniz und dem Autobahnnetz rund um die Stadt Bern befasst.

Da es das Ziel der ZMB ist, die langfristig beste Lösung für den öffentlichen Verkehr in Ostermundigen zu finden, werden die Varianten nicht mit dem heutigen Zustand, sondern mit einem Referenzzustand 2030 verglichen (Abbildung 5). Er soll zeigen, was passiert, wenn das Verkehrsangebot ausser den heute bereits beschlossenen Massnahmen nicht weiter ausgebaut wird.

Insgesamt werden für die ganze Agglomeration Bern ein Einwohnerwachstum von 7% und eine Zunahme der Beschäftigten von 11% erwartet. Im unmittelbaren Einzugsbereich der Buslinie 10 werden insgesamt 4'200 neue Einwohner (2'600 in Bern, 1'600 in Ostermundigen) und

1'800 neue Arbeitsplätze (1'600 in Bern, 200 in Ostermundigen) angenommen.

Neben diesen Strukturentwicklungen sind im Referenzzustand 2030 auch berücksichtigt: Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Ausbauten im Velonetz etc.) und die aus heutiger Sicht gesicherten Ausbauten auf



Abbildung 4: Bauzonenreserven 2005



Abbildung 5: ÖV-Angebot Vergleichszustand 2030

der Strasse (z.B. Ausbau Wankdorf) und im öffentlichen Verkehr (z.B. 15-Minuten-Takt der S1 Münsingen-Ostermundigen-Bern).

Die Belastung auf der Buslinie 10 nimmt in dieser Prognose im am stärksten belasteten Querschnitt zwischen Zytglogge und Viktoriaplatz um rund 50% zu. In Ostermundigen ergeben sich je nach Abschnitt sogar Zunahmen um bis zu 90%. Künftig benutzen damit in Ostermundigen (zwischen Bahnhof Ostermundigen und Zollgasse) rund 15'000 Personen pro Tag die Buslinie 10. In der Stadt Bern sind es zwischen Zytglogge und Viktoriaplatz bis zu 30'000 Personen pro Tag.

Um diese grosse Nachfrage bewältigen zu können, müsste die Buslinie 10 in Spitzenzeiten alle 2 Minuten verkehren, was aber betrieblich nicht möglich ist.

Welche Varianten wurden entwickelt...

In vier Lösungsansätzen wurden insgesamt 23 Varianten definiert und beurteilt.

Der Lösungsansatz **S-Bahn** wollte mit einem gezielten Ausbau des Bahnangebotes die Buslinie 10 so entlasten, dass eine sinnvolle Betriebsführung möglich wird (Abbildung 6). Die Modellrechnungen zeigen aber klar, dass dies keine Entlastung bringt. Keine der untersuchten Varianten (z.B. Verbindung der S7 im Worblental, S2 Schwarzenburg–Langnau) leistet einen ausreichenden Beitrag an die Problemlösung. Alle Varianten hätten aber hohe Kosten zur Folge. Es wird deshalb keine S-Bahn-Lösung weiterverfolgt, was aber nicht heisst, dass solche Ansätze aus anderen Gründen nicht sinnvoll sein könnten.

Die **Optimierung durch ein alternatives Buskonzept** hatte zum Ziel, mit geeigneten zusätzlichen Buslinien die Nachfrage der Linie 10 so zu verteilen, dass ein attraktives und betrieblich machbares Angebot entsteht (Abbildung 7). Es konnte jedoch kein sinnvolles Buskonzept gefunden werden, das eine genügende Erschliessung von Ostermundigen sicherstellt (vgl. Detailinformationen im Kasten auf Seite 5).

Mit einer neuen **Tramlinie via Guisanplatz** könnten im Vergleich zu einer Tramlinie auf der heutigen Strecke der Buslinie 10 Investitionskosten eingespart werden, da die neu zu bauenden Tramgleise kürzer wären (Abbildung 8). Zumindest im Abschnitt Schosshaldenfriedhof bis Viktoriaplatz müsste in dieser Variante aber weiterhin eine Buslinie die Erschliessung sicherstellen. Dies würde dazu führen, dass in allen Varianten die zusätzlichen Betriebskosten höher wären als die eingesparten Investitionskosten. Ausserdem würden diese Varianten zu Umwegen und vermehrtem Umsteigen führen. Sie mussten deshalb verworfen werden. Die Umstellung der heutigen Buslinie 10 auf Trambetrieb entlang der heutigen Linienführung ist somit der einzige Erfolg versprechende Lösungsansatz (**Tram Viktoriastrasse**).



Abbildung 6: Beispiel aus Lösungsansatz S-Bahn: Erschliessung mit S7

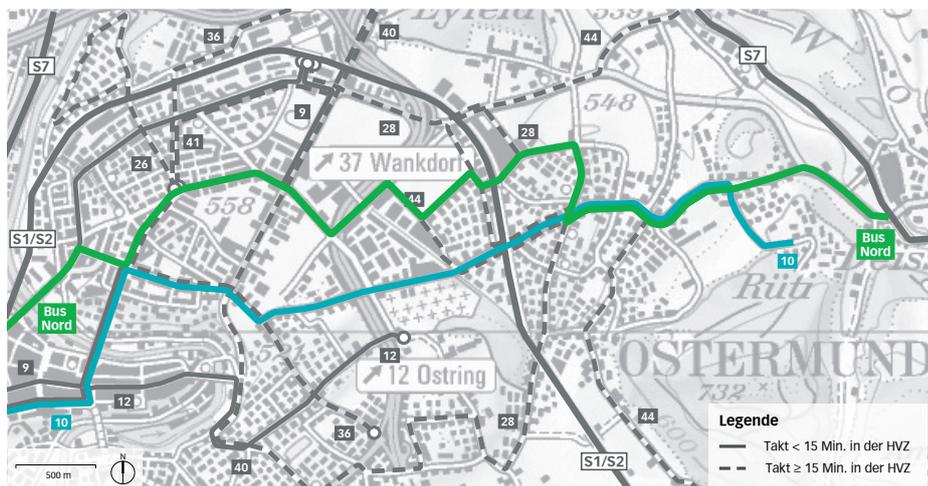


Abbildung 7: Beispiel aus Lösungsansatz Bus: Zwei Buslinien

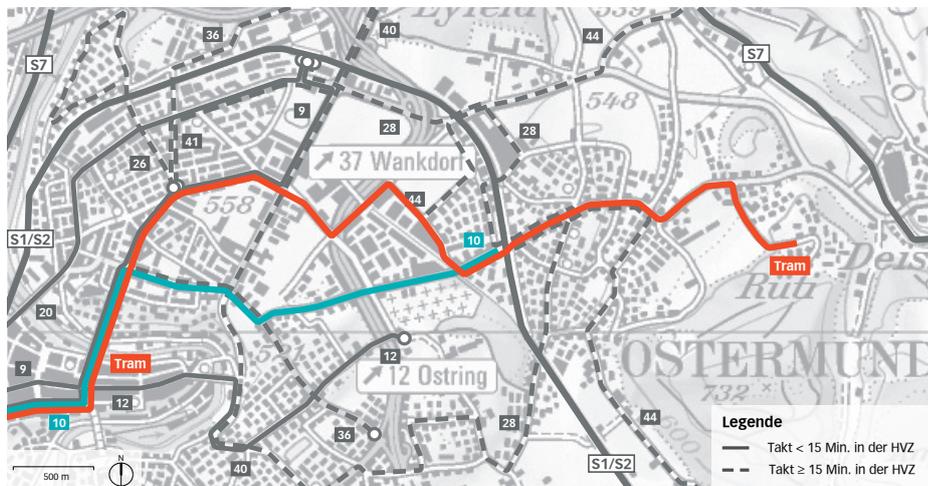


Abbildung 8: Beispiel aus Lösungsansatz Guisanplatz: Kombination Bus und Tram

... und welche weiter betrachtet?



Damit war klar, dass die zwei folgenden Varianten detailliert bewertet werden:

- **Variante Tram ESP Oberfeld:** Einführung einer neuen Tramlinie im 6- bzw. im 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Strecke der heutigen Buslinie 10 bis ins Oberfeld, Shuttle-Bus-Betrieb im selben Takt zur Erschliessung der Rüti (Abbildung 9),

- **Variante Tram Rüti:** Einführung einer neuen Tramlinie im 6- bzw. im 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Strecke der heutigen Buslinie 10 bis zur heutigen Endstation auf der Rüti (Abbildung 10).

Lösungsansätze für eine Tramlinie via Viktoria-, Ostermundigen- und Bernstrasse

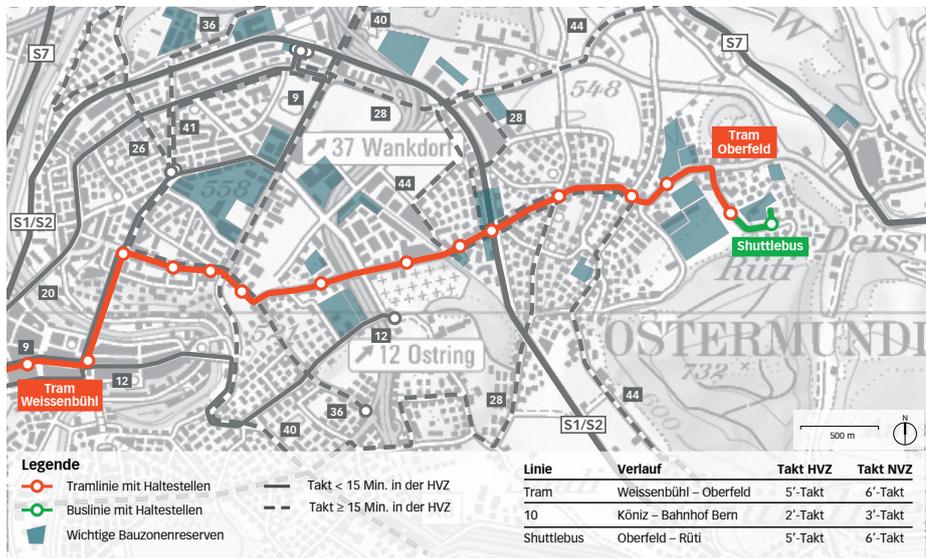


Abbildung 9: Variante Tram ESP Oberfeld: Erschliessung Rüti mit Shuttlebus

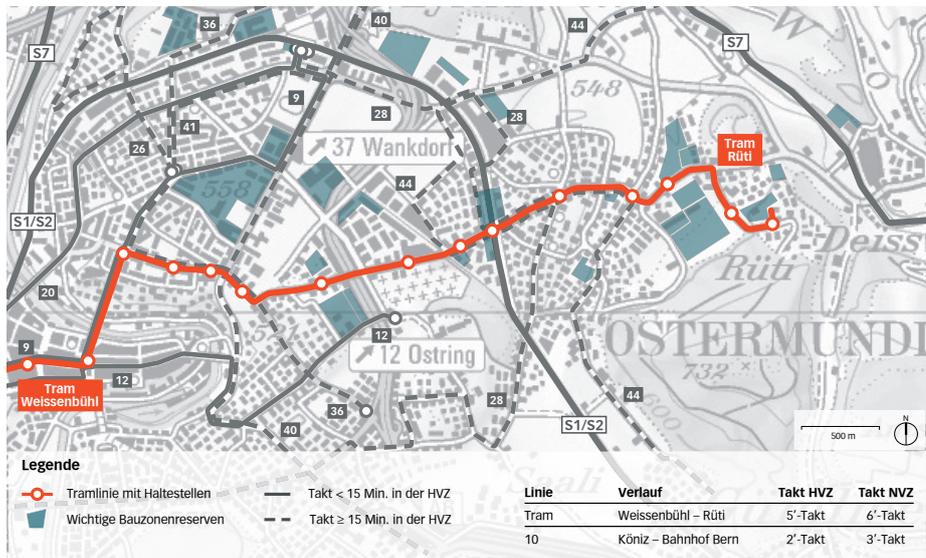


Abbildung 10: Variante Tram Rüti: Letzter Abschnitt in Tiefloge

Warum wird keine Busvariante weiterverfolgt?

Aus folgenden Gründen ist langfristig eine Erschliessung von Ostermundigen mit Buslinien nicht zweckmässig:

- Ein Grossbus (Doppelgelenkbus oder Anhängerzug) löst die betrieblichen Probleme nicht, da er lediglich ca. 30% mehr Kapazitäten aufweist als die heute eingesetzten Gelenkbusse. Die für den Grossbus erforderlichen zusätzlichen Investitionen in Werkstätten, Depots, Ausbau der Haltestellen etc. und die höheren Betriebskosten können durch die eingesparten Chauffeurstunden kaum kompensiert werden.

- Eine zweite sinnvolle Bus-Achse zwischen Ostermundigen und Bern gibt es nicht. Alle untersuchten Strecken (z.B. Bolligenstrasse, Pulverweg, Zollgasse etc.) führen zu grossen Umwegen, zusätzlichem Umsteigen, Konflikten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und unerwünschten Parallelfahrten zu bestehenden ÖV-Linien.

- Ein 2-Minuten-Takt ist mit Buslinien betrieblich nicht machbar:

- Der sehr dichte Takt führt zu Behinderungen des MIV.
- Die hohe Bus-Anzahl verunmöglicht es, dass der ÖV an den Lichtsignalanlagen bevorzugt wird.
- Geringe Verspätungen schaukeln sich hoch: Es kommt zu „Paketbildungen“ mit einem überfüllten Bus vorne und einem fast leeren Bus knapp dahinter. Der Fahrplan wird instabil, die angebotenen Kapazitäten können nicht voll genutzt werden.

- Buskonzepte verursachen aufgrund des notwendigen dichten Taktes sehr hohe Betriebskosten. Auch wenn man die für das Tram notwendigen Investitionskosten einberechnet, sind sie langfristig wesentlich teurer.

Fazit: Busvarianten sind betrieblich nicht sinnvoll machbar und wesentlich teurer als Tramvarianten.

Ist eine Tramlinie auf die Rütli technisch möglich?



**Regula Rytz,
Gemeinderätin Stadt Bern**

Die Kernagglomeration Bern braucht ein effizientes Transportmittel

Die Region Bern wächst immer mehr zusammen und ist zunehmend städtisch geprägt. Die Bevölkerung pendelt für Arbeit und Freizeit täglich über die Gemeindegrenzen hinweg und fühlt sich überall zuhause. Damit die Kernagglomeration Bern als einheitlicher Stadtraum mit hoher Lebensqualität wahrgenommen werden kann, muss das Verkehrssystem gut funktionieren. Die Herausforderung besteht darin, den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen ohne Mehrbelastung von Mensch und Umwelt gerecht zu werden. Der Schlüssel dazu ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Und auf den stark frequentierten Linien braucht es die Umstellung vom Bus auf den Trambetrieb.

Das Tram nach Ostermundigen wird Bern und Ostermundigen viele Vorteile bringen:

- Es ermöglicht den Ausbau der Entwicklungsgebiete Schönberg-Ost, Baumgarten und Oberfeld.
- Es ist eine städtebauliche Chance für den Nordosten von Bern und für das Zentrum von Ostermundigen.
- Es verhindert den Ausbau der heutigen Buslinie 10 auf einen 2-Minuten-Takt und damit die Überlastung des Strassennetzes.

Die ZMB ÖV Ostermundigen hat klare Resultate gebracht: Nur ein Tram ist der zukünftigen Mobilitätsnachfrage gewachsen. Nun kann die öffentliche Debatte beginnen. Ich bin zuversichtlich, dass das Tram die nötige politische Zustimmung erhalten wird.

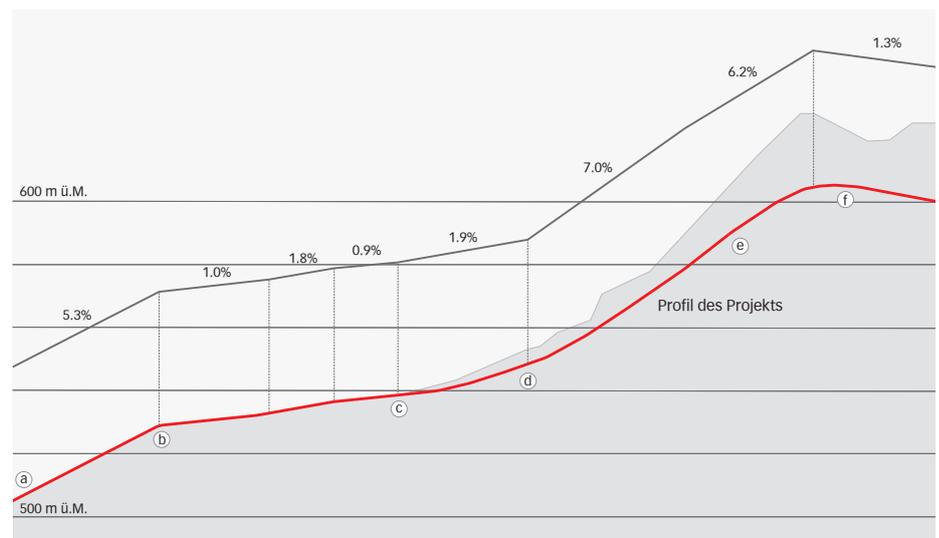
Die Führung des Trams auf die Rütli ist detailliert untersucht worden. Der Höhenunterschied zwischen dem Oberfeld und der Rütli beträgt ca. 40 m. Die heutige Strasse hat eine Längsneigung von über 13 %. Ein Tram kann hingegen nur Steigungen von 7 % bewältigen. Zur Lösung des Problems standen folgende Ansätze zur Diskussion:

- Ein Tunnel mit wenig Steigung führt zu einer sehr tief liegenden unterirdischen Haltestelle. Dies führt zu Mehrkosten, langen Wegen und Sicherheitsproblemen.
- Falls die Höhenlage der heutigen End-

station erreicht werden soll, muss die Steigung der neuen Tramführung sehr früh beginnen, was nur mit Kunstbauten (Damm, Brücke) im Bereich des Rütliwegs möglich wäre. Solche Bauwerke sind städtebaulich nicht verträglich machbar.

Für die Erschliessung der Rütli sind deshalb ein kurzer Tunnel und eine „halboffene“ Endstation an der heutigen Lage ca. 10 m unter dem heutigen Terrain vorgesehen (Abbildung 11). Nur diese Lösung führt zu tolerablen Dammhöhen entlang des Rütliwegs und zu einer noch akzeptablen Tiefe der Endstation.

Längenprofil



Situation



Abbildung 11: Tunnel „kurz“

Ist eine Endstation in der Rüti oder im Oberfeld besser?



Regionale
Verkehrskonferenz
Bern-Mittelland

Die beiden Tramvarianten sind mit einer Kosten-Nutzen-Analyse bewertet worden. So werden alle Auswirkungen des Projektes, die sich in Geldwerte umrechnen lassen, erfasst und über einen Betrachtungszeitraum von 40 Jahren zusammengezählt. Ergänzend dazu liefern beschreibende Indikatoren Informationen über Projektwirkungen, die sich nicht in Geldwert berechnen lassen. Diese Bewertungsmethodik ist auch für die ZMB Bern angewendet worden.

Die Kosten-Nutzen-Analyse führt für beide Tramvarianten zu einem positiven Resultat, d.h. der Nutzen wiegt bei beiden Varianten die Kosten für die Investitionen deutlich auf. Als „Nutzen“ werden tiefere Betriebskosten, kürzere Reisezeiten, weniger Unfälle und geringere Umweltbelastungen gewertet.

Die Variante Tram Rüti ist dabei aufgrund des besseren Angebotes besser zu bewerten (kein Umsteigen erforderlich, kürzere Reisezeit). In einem weiteren Schritt ist eine Sensitivitätsuntersuchung durchgeführt worden, bei der überprüft wurde, ob und wie sich die Resultate verändern, wenn bestimmte Annahmen (z.B. Zinssatz für Abschreibungen, Betrachtungszeitraum) verändert werden. Auch die Ergebnisse der Sensitivitätsuntersuchungen und der Einbezug weiterer nicht quantifizierbarer Kriterien zeigen, dass die Führung der Tramlinie auf die Rüti

einer Endstation im Oberfeld vorzuziehen ist. Zudem ist diese Variante auf die neue Überbauung Terrassenrain in der Rüti abgestimmt worden.

Dennoch sind die Unterschiede zwischen den Varianten eher klein. Bei der Variante Rüti muss die städtebauliche Verträglichkeit der Endstation Rüti überprüft werden. Ebenso können die Kosten der (halb-)unterirdischen Endstation erst nach Vorliegen vertiefender Studien verlässlich abgeschätzt werden. Die Bewertung der Variante Oberfeld könnte positiver ausfallen, falls es gelingt, den Shuttlebus sinnvoll in ein Ortsbussystem Ostermundigen zu integrieren.

Was kostet das Tram?

Aufgrund des vorliegenden Projektstandes können erst sehr grobe Kostenschätzungen gemacht werden. Die Kostenschätzung kommt bei einer Genauigkeit von +/- 50 % zu folgenden Investitionskosten (Preisbasis 2006):

- Tram ESP Oberfeld: ca. 100 Mio CHF
- Tram Rüti: ca. 130 Mio CHF

Der deutliche Preisunterschied zwischen den beiden Varianten beruht auf dem rund 350m langen Tunnel und der „halboffenen“ Endstation Rüti.

Eine Aufteilung der Gesamtkosten auf verschiedene Kostenträger ist heute noch nicht möglich, da die Bundesbeteiligung via Agglomerationsprogramm offen ist und der Gemeindeanteil unter anderem vom Alter und vom Zustand der betroffenen Strassen und Werkleitungen abhängig ist. Aufgrund der Erfahrungen aus dem Projekt Tram Bern West und gemäss der Genauigkeit der Kostenschätzungen der ZMB müssen die Stadt Bern und die Gemeinde Ostermundigen mit einem Kostenanteil in einer Bandbreite von je etwa 5 bis 15 Mio. CHF rechnen. Dabei sind allfällige spezifische Strassenanpassungen, die für das Tramprojekt nicht zwingend notwendig sind, nicht mit eingerechnet. Die restlichen Kosten gehen zu Lasten des Kantons und evtl. des Bundes.

Bei einer Realisierung der **Variante Tram Rüti** können die Investitionskosten im Verlauf der angenommenen Lebensdauer der Anlage von 40 Jahren praktisch vollständig durch eingesparte Betriebskosten kompensiert werden. Bei der **Variante Tram ESP Oberfeld** werden die Investitionskosten mehr als kompensiert.

Grundsätzlich werden die ungedeckten Betriebskosten im ÖV zu 100 % durch den Kanton getragen und von den Gemeinden mit Hilfe des Berechnungsschlüssels „ÖV-Punkte“ mitfinanziert. Die Einsparungen von Betriebs- und Unterhaltskosten führen bereits mittelfristig zu Kostenreduktionen für die Stadt Bern bzw. für die Gemeinde Ostermundigen.



Die Ergebnisse der vorliegenden ZMB ÖV Ostermundigen zeigen: Der Ersatz der heutigen Buslinie 10 durch eine Tramlinie ist technisch machbar sowie verkehrlich und finanziell sinnvoll.

Bis das Tram aber tatsächlich gebaut werden kann, sind noch einige weitere Projektphasen zu durchlaufen. Auch der Variantenentscheid Endstation Rüti oder Oberfeld kann erst nach Vorliegen vertiefender Studien gefällt werden.

Kurzfristig, d.h. nach Vorliegen eines Grundsatzentscheids für das Weiterverfolgen des Trams nach Ostermundigen durch den Ausschuss der RVK 4, sind unter der Federführung des Kantons folgende Studien durchzuführen:

- Notwendige Vertiefungsarbeiten für gemeinsame Streckenabschnitte beider Varianten:
 - Erarbeiten eines Vorprojekts für eine neue Tramstrecke Viktoria-
platz–Oberfeld
 - Konkretisieren der Umsetzung des Konzepts „Regionales Tramkonzept 2. Etappe“
 - Festlegen der Verknüpfung z.B. mit der Linie 3 Weissenbühl oder mit einem künftigen Tram nach Köniz
- Grundlagen für den Variantenentscheid Tram ESP Oberfeld oder Tram Rüti
 - Auslösen eines Studienauftrags zur vertieften Untersuchung der technischen und städtebaulichen Machbarkeit einer „Endstation in der Rüti“

- Eventuell Erarbeiten eines Ortsbuskonzepts Ostermundigen

Nach Vorliegen dieser Unterlagen werden ein definitiver Variantenentscheid gefällt und die Erarbeitung eines Bauprojekts freigegeben. Der dazu erforderliche Projektierungskredit muss durch den Kanton gesprochen werden.

Auf der Basis des Bauprojekts kann der definitive Kostenteiler zwischen allen Beteiligten festgelegt werden. Die Baukredite sind durch die zuständigen Stellen (Kanton Bern, Stadt Bern und Gemeinde Ostermundigen) zu sprechen. Zur Sicherung der Bundesmittel aus dem Infrastrukturfondsgesetz muss der Baubeginn spätestens 2014 erfolgen.



**Hans-Rudolf Saxer,
Präsident RVK 4**

Regionales Tramkonzept mit weiterem Baustein

2003 hat die Regionale Verkehrskonferenz die erste Phase des regionalen Tramkonzepts erarbeitet. Es zeigt, wie das Tram Bern West in das bestehende Tramnetz eingebunden werden kann, wie die Trams über den Bahnhofplatz fahren und wenden sollen und wie auch in Zukunft sichergestellt werden kann, dass die Innenstadt den öffentlichen Verkehr bewältigen kann. Auch wurde gezeigt, für welche Strecken es sich lohnen würde, die Umstellung von Bus auf Tram zu prüfen. Ostermundigen ist eine Buslinie, auf der bereits heute die Busse überfüllt sind. Die Regionale Verkehrskonferenz kann vordenken, die Interessen der Gemeinde bündeln und Konzepte machen. Damit jedoch etwas gebaut oder umgesetzt wird, braucht es die Zustimmung der Standortgemeinden und des Grossen Rates, allenfalls auch der Bevölkerung des Kantons Bern.

Wir sind überzeugt, dass das Tram nach Ostermundigen ein wichtiger Baustein des leistungsfähigen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs ist, und wir werden das Projekt auch in den nächsten Phasen tatkräftig unterstützen.



Impressum

Herausgeberin: Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland,
c/o ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3011 Bern

Redaktion und Bearbeitung

RVK 4: Marco Rupp, Daniela Gaspoz-Fleiner,
Francesca Foletti, Bettina Dähler Staub
Rapp Trans AG: Simon Kettner, Julia Bernecker
Sprachberatung Ragaz: Christoph Ragaz
Interpublicum: Bernard Bickel

Fotos: RVK 4 mit Ausnahme der Luftbilder (Amt für Gemeinden- und Raumordnung des Kantons Bern), des Trams auf Seite 7 (Bernmobil) und der Portraitfotos: B. Egger-Jenzer (Andreas Blatter), Ch. Zahler, R. Rytz und H.R. Saxer (Iris Krebs)

Weitere Exemplare der Kurzfassung und des Gesamtberichts sowie eine CD mit den Dokumenten im pdf-Format können bei der RVK 4 bestellt werden. Für den Gesamtbericht wird eine Schutzgebühr von Fr. 30.– erhoben. Die Kurzfassung sowie die CD sind kostenlos.