



Komitee «JA zum Tram Bern-Ostermundigen»
Medienkonferenz vom 25. Januar 2018

Reto Müller, Stadtpräsident Langenthal (SP)

«Ein Projekt, das rundum überzeugt.»

Warum legt sich ausgerechnet der Stadtpräsident von Langenthal für ein Tramprojekt zwischen Bern und Ostermundigen ins Zeug? Aus zwei guten Gründen. Erstens bin ich als Oberaargauer nach der gewonnenen Abstimmung zur Umfahrung von Aarwangen sozusagen ein «Fackelträger der innerkantonalen Infrastruktursolidarität». Meine Kollegin Christine Schnegg wird noch näher auf dieses Thema eingehen.

Zweitens habe ich als Kommissionssprecher der Bau-, Verkehrs-, Energie- und Raumplanungskommission das Tramprojekt im letzten Sommer im Grossen Rat vertreten und mich deshalb intensiv mit der Tram-Materie auseinandergesetzt. Wir haben in der Kommission eine Menge Dokumente gewälzt, Studien analysiert, Hearings durchgeführt, Fachexperten befragt. Ich habe also ein gutes Gewissen, hier zu sitzen und zu versichern: Das Tram Bern-Ostermundigen ist ein sauber geplantes, durchdachtes, rundum überzeugendes Projekt.

Die Kernargumente sind spätestens seit der Abstimmung in der Stadt Bern im letzten Herbst hinlänglich bekannt:

- Das Tram Bern-Ostermundigen basiert auf einem stabilen Gesamtkonzept, das durch Studien und Analysen wiederholt abgestützt und verifiziert wurde.
- Die Nachfrage auf der Linie 10 ist bereits heute hoch und wird in Zukunft weiter steigen. Nur ein Tram kann sie langfristig befriedigen, Doppelgelenkbusse hingegen nicht.
- Das Tram wird den Verkehr in Ostermundigen und Bern entlasten und sich positiv auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft auswirken.
- Der volkswirtschaftliche Nutzen des Projekts ist gut doppelt so hoch wie die Investitionen.

An diesen Fakten gibt es nichts zu rütteln. Jetzt kann man natürlich immer kommen und behaupten, es gäbe wieder neue Erkenntnisse, es brauche noch eine x-te Untersuchung von diesem und jenem Detailspekt. Auf diese Art baut der Kanton Bern aber nirgendwo mehr an seiner Infrastruktur. Die Forderung nach noch mehr Grundlagen oder zusätzlichen Linienführungen nach 23 geprüften Alternativrouten ist argumentativ zumindest äussert kreativ und kaschiert die wahren Motive der Tram-Gegner, nämlich, dass sie eben genau das sind: gegen ein Tram. Und zwar aus Prinzip. Man kann auch kommen und die Fakten immer und immer wieder verneinen. Dann bewegen wir uns aber auf dem Feld der Ideologie. Und wenn man dann am Schluss auch noch jammert, man habe sich nicht ins Abstimmungsbüchlein einbringen können, sind wir definitiv im Märchenland angekommen. Ich weiss, wovon ich spreche, ich war in die Redaktion des Ausschusses der Staatspolitischen Kommission zur Erarbeitung des Büchleins als BAK-Referent involviert. Ich kann versichern: Die Tram-Gegner waren es ebenso.

Doch kehren wir auf den Boden der Realität zurück. Das Tram Bern-Ostermundigen ist das richtige Projekt zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Das sieht der Kanton so, und das sehen auch die Bevölkerung und die Behörden der Stadt Bern so.



Komitee «JA zum Tram Bern-Ostermundigen»
Medienkonferenz vom 25. Januar 2018

Alec von Graffenried, Stadtpräsident Bern (Grüne)

«Das richtige Verkehrsmittel für die Stadt.»

Mit täglich rund 20'000 Fahrgästen liegt die Linie Bern-Ostermundigen schweizweit auf Rang fünf. Über diese Top-Ten-Platzierung können sich allerdings nur die wenigsten Passagiere freuen. Die Busse sind in den Hauptverkehrszeiten – berndeutsch gesagt – «gschtosse vou». Besonders für ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen oder Menschen mit Behinderung ist das eine Zumutung. Wenn sie es denn überhaupt schaffen, in den Bus hineinzukommen.

Wenn man bedenkt, dass die Nachfrage in den nächsten 20 Jahren in den Hauptverkehrszeiten um rund 40 Prozent oder 480 Personen pro Stunde steigen wird, sollte allen klar sein: Zuwarten ist ebenso wenig eine Option wie die von den Tram-Gegnern propagierten Doppelgelenkbusse. Diese können die Kapazitäten nur kurz- bis höchstens mittelfristig abdecken. Danach sind wir wieder gleich weit. Ein modernes Tram hingegen kann mehr als doppelt so viele Passagiere befördern wie ein heutiger Bus, und mehr als 1,5-mal so viele wie ein Doppelgelenkbus.

Und dies erst noch bei einem weniger dichten Takt. Ein weiteres Plus! Sie kennen es: Der Bus-Takt ist heute bereits sehr eng und instabil. Zu Stosszeiten bilden sich regelmässig «Päckli», wenn zwei oder gar drei Busse zueinander aufschliessen. Dahinter entstehen dafür Lücken von bis zu 10 Minuten. Alle Leute versuchen deshalb, in den vordersten Bus hineinzudrängen, was die Situation nur noch schlimmer macht. Das Tram fährt dagegen zuverlässiger und ist gleichmässiger ausgelastet. Aus unserer Erfahrung ist das Tram Bern-Ostermundigen deshalb klar die beste Lösung für die innerstädtische «Feinverteilung» der wachsenden Pendlerströme.

Es wird zudem den Wirtschaftsmotor Bern stärken, was dem ganzen Kanton zugutekommt. Als Nationalrat habe ich erlebt, mit welcher harten Bandagen die Kantone für die Ansiedlung von Unternehmen kämpfen. Bern kann es sich da schlicht nicht leisten, die Hände in den Schooss zu legen. Als grüner Stadtpräsident kann ich zwar verstehen, dass das Verschwinden eines Teils einer Baumallee schmerzt. Wir dürfen dabei aber nicht das grosse Ganze aus den Augen verlieren: Eine soziale und nachhaltige Stadtentwicklung, die auf Verdichtung setzt und damit nicht zuletzt auch verhindert, dass andernorts Grünflächen und wertvolles Kulturland vernichtet werden.

Die städtische Verkehrspolitik setzt auf zukunftsträchtige Mobilitätsformen. Das Tram gehört ganz klar in diese Kategorie. Da können seine Gegner noch lange behaupten, es sei ein Verkehrsmittel von gestern. Fragen Sie mal die Bümplizerinnen und Bümplizer: Für sie ist es der Bus, der «von gestern» ist. Niemand will ihn zurück. Mit dem Tram hat Bümpliz in den letzten Jahren einen veritablen Aufschwung erlebt. Auch viele anderen Städte bauen neue Tramnetze oder erweitern sie. Zürich, Lausanne oder Genf zum Beispiel. Oder, wenn wir noch ein wenig weiter über den Tellerrand hinausschauen wollen: Strassburg, Manchester und Karlsruhe. Warum sie alle aufs Tram setzen? Weil sie erkannt haben, dass es effizient, umweltfreundlich und nachhaltig zugleich ist. Tramlinien sind die Lebensadern urbaner Siedlungsräume.



Komitee «JA zum Tram Bern-Ostermundigen»
Medienkonferenz vom 25. Januar 2018

Theo Weber, ehem. Gemeindepräsident Ostermundigen (SVP)

«Volkswirtschaftlicher Nutzen für alle.»

Das Tram Bern-Ostermundigen wird den Passagieren erstens mehr Komfort und zweitens einen stabileren Fahrplan bringen. Von letzterem profitieren aber auch die übrigen Verkehrsteilnehmer. In diesem Punkt gibt es Klärungsbedarf und falsche Bilder, die sich hartnäckig halten. Gerade auch in meiner Partei. Das Tram bremst die Autos eben nicht aus. Im Gegenteil. Es führt – wir haben es gehört – zu weniger nervigen «Päckli», bietet mehr Überholmöglichkeiten und verflüssigt damit insgesamt den Verkehr. Ein klares Plus.

Nun wissen wir alle, dass Zeit Geld ist. Unternehmen legen deshalb grossen Wert auf eine gute Verkehrserschliessung, wenn sie sich nach einem neuen Standort umsehen. Im städtischen Umfeld bedeutet eine gute Erschliessung vor allem ein guter öV. Ein häufig zitiertes Beispiel für diese Zusammenhänge ist die Glattalbahn, die in Zürich ein neues Wirtschaftszentrum entstehen liess. Ein anderes die bereits erwähnte Aufwertung des Westens von Bern. Das Tram ist für das Westside-Einkaufszentrum ein unverzichtbarer Zubringer.

Damit ist das Tram Bern-Ostermundigen eben auch ein wichtiges Wirtschaftsprojekt. Es wird dem Entwicklungsschwerpunkt «ESP Bahnhof Ostermundigen» zusätzliche Impulse geben und entlang der Achse Viktoriaplatz -Galgenfeld – Ostermundigen einen Korridor mit hoher Arbeitsplatz- und Wohndichte sowie grossem Entwicklungspotenzial erschliessen. In verschiedenen Arealen entlang der Linie 10 wird mittelfristig zusätzlicher Wohnraum für rund 4000 Personen entstehen, dazu rund 3500 neue Arbeitsplätze.

Zum Beispiel auf dem Kasernenareal, auf dem Gebiet des heutigen «Springgartens», bei der Um- bzw. Neunutzung des ehemaligen Hauptsitzes der Post in der Schönburg, auf dem Acifer-Areal, im ehemaligen Swisscom-Gebäude in der Waldegg und – last but not least – durch das Bären-Hochhaus-Projekt. Wir haben das in Ostermundigen mal durchgerechnet: Letzteres bringt der Gemeinde jährlich wiederkehrende Steuereinnahmen von über 1 Million Franken. Eine stolze Summe.

Ich weiss, der Begriff «Wirtschaftsmotor Bern» wird nicht überall im Kanton gern gehört, aber es ist halt einfach eine Tatsache, dass in Stadt und Agglomeration Bern rund die Hälfte des bernischen Bruttosozialproduktes erwirtschaftet wird. Ein starker Wirtschaftsmotor kommt deshalb allen Bernerinnen und Bernern zugute. Neu angesiedelte Unternehmen spülen Steuergelder in die kantonale Kasse. Gelder, mit denen andernorts wiederum wichtige Infrastrukturprojekte finanziert werden können.

Einen Motor muss man aber in Schuss halten, man muss ihn pflegen. Und man muss ihn, wenn man von der Konkurrenz nicht abgehängt werden will, weiterentwickeln, modernisieren. Das Tram Bern-Ostermundigen ist ein solches Zukunftsprojekt, das letztlich Wertschöpfung für den ganzen Kanton bringt.



Komitee «JA zum Tram Bern-Ostermundigen»
Medienkonferenz vom 25. Januar 2018

Christine Schnegg, Grossrätin (EVP)

«Am richtigen Ort das Richtige tun.»

Ein Blick auf die Verkehrsstatistiken der letzten Jahre zeigt: Unser Mobilitätsdrang ist ungebrochen, sei es in der Freizeit oder im Alltag. Immer mehr Menschen pendeln immer weiter. Auch im Kanton Bern. Und gemäss den Prognosen wird sich daran in näherer Zukunft nichts ändern. Im Gegenteil: Auf den Hauptverkehrsstrecken des öffentlichen Verkehrs rechnet man bis 2030 mit täglich mehr als 10'000 zusätzlichen Passagieren. Auch der Autoverkehr auf den Hauptachsen wird weiter zunehmen, mit all seinen Konsequenzen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Dorfzentren, den Langsamverkehr, aber auch für die staugeplagten Autofahrer selbst.

Wird die Infrastruktur nicht flächendeckend ausgebaut, droht der Kollaps. Zum Glück bleibt der Kanton nicht untätig. Jahr für Jahr investiert er -zig Millionen in Verkehrsprojekte – für Umfahungsstrassen, Bahnhofserweiterungen, für Strassenkorrekturen, Gleis- und Fahrleitungserneuerungen. Dabei suchen und finden die Verkehrsplaner für jede Region, für jede Herausforderung eine individuelle Lösung: In Aarwangen eine Umfahungsstrasse. In Thun einen Bypass. Im Jura die Transjurane. Am Lötschberg einen Basistunnel. Doppelspur zwischen Bern und Kerzers. Und, und, und.

Ich könnte Ihnen noch viele weitere Beispiele aufzählen. In den nächsten Jahren werden kantonsweit über 70 grosse Verkehrsprojekte umgesetzt. Ich betone: Kantonsweit. Von Tramelan über Kollfingen bis Wilderswil. Von Aarwangen über Rosshäusern bis Zweisimmen. Das alles hat natürlich seinen Preis: Allein für die 10 grössten Berner öV-Projekte zwischen 2007 und 2028 sind rund 8 Milliarden Franken veranschlagt. Wer das alles zahlt? Letztlich wir alle, gemeinsam. Womit wir beim Kern unserer Ja-zum-Tram-Kampagne sind. Es geht um ein Tram, ja. Aber eben nicht nur. Es geht letztlich – wie bei fast allen wichtigen Themen in unserem Land – um Solidarität.

Wenn die Gegner des Trams in den Dörfern Plakate an die Strassenlampen hängen, auf welchen die Städter als ewige Profiteure dargestellt werden, beschwören sie nach altbekanntem Strickmuster einen angeblichen Stadt-Land-Gegensatz herauf. Das ist traurig und lächerlich zugleich. Denn diesen Graben gibt es im Verkehr, im realen Alltag der Menschen in unserem Kanton längst nicht mehr. Der Städter fährt am Wochenende mit dem Auto in die Berge und profitiert von den Strassenkorrekturen und modernen Tunnels im Oberland. Der Landbewohner fährt unterdessen mit dem Zug in die Stadt, um sein Grosi zu besuchen, und profitiert vom modernen öV.

Nein, wir gehen einen anderen Weg. Wir rufen die Bevölkerung auf, sich an der Urne solidarisch zu zeigen mit den Bewohnern der Agglomeration Bern. So wie sich diese solidarisch gezeigt haben mit der verkehrsgeplagten Bevölkerung Aarwagens. Ich bin überzeugt, dass die Bernerinnen und Berner am 4. März zusammenstehen und sich für dieses Tram-Projekt aussprechen werden, das letztlich allen dient.



Komitee «JA zum Tram Bern-Ostermundigen»
Medienkonferenz vom 25. Januar 2018

Adrian Haas, Grossrat (FDP)

«Eine breit abgestützte Kampagne.»

Sie haben es gehört: Es gibt auch auf kantonaler Ebene eine Menge guter Argumente, am 4. März «Ja» zum Tram Bern-Ostermundigen zu sagen. Wir haben uns entschieden, jenes des flächendeckenden, ausgewogenen, spezifischen und solidarischen Ausbaus der kantonalen Verkehrsinfrastruktur in den Mittelpunkt unserer Kampagne zu stellen. Auf der Folie sehen Sie die grafische Umsetzung dieses Kernarguments mit der regionalen Ausprägung der auszubauenden Verkehrsinfrastruktur. Der Kampagnen-Claim «Am richtigen Ort das Richtige tun» bringt dasselbe sprachlich zum Ausdruck.

Was mich besonders freut: Die Kampagne ist sowohl politisch wie auch regional sehr breit abgestützt. Das zeigt sich zum einen im Co-Präsidium, das Sie auf dieser Folie sehen.

Wie Sie sehen, unterstützen auch so gut wie alle Parteien von rechts bis links sowie eine ganze Reihe von Verbänden unsere Kampagne.

Diese Parteien und Verbände, das Co-Präsidium, weitere Testimonianten sowie die Hauptargumente der Kampagne finden Sie allesamt auf dem Flyer, der aufliegt. Wir werden diesen anfangs Februar an die Haushalte in den bevölkerungsreichen Teilen des Kantons verschicken.

Weiter haben wir unter www.jazumtram.ch eine Kampagnen-Webseite aufgeschaltet. Zusätzlich zu den bereits erwähnten Inhalten geben wir hier allen Unterstützerinnen und Unterstützern des Trams die Möglichkeit, dem Pro-Komitee beizutreten. Auch hier freut mich die grosse Unterstützung. Unter anderem ist dem Komitee praktisch der gesamte Berner Regierungsrat beigetreten.

Mit der heutigen Medienkonferenz verlässt unsere Kampagne die Startlöcher. Neben dem Versand des Flyers werden wir Plakate, Inserate und Testimonials schalten, aber auch kreative Aktionen lancieren wie z.B. das Verteilen von Sardinenbüchsen an die leidgeprüften Passagiere der Bus-Linie 10. Im Moment verfügen wir über ein Budget von knapp 200'000 Franken. Es stammt aus Parteibeiträgen, Verbandsbeiträgen und Spenden.

Die beiden hauptsächlich betroffenen Gemeinden Bern und Ostermundigen haben dem Tram Bern-Ostermundigen bereits zugestimmt. Meine Kolleginnen und Kollegen hier am Tisch und ich sagen ebenfalls alle überzeugt «Ja», denn das Projekt bietet die richtige Lösung am richtigen Ort. Ich bin optimistisch, dass sich auch die kantonale Stimmbevölkerung für diese sinnvolle, zukunftsgerichtete Verkehrslösung aussprechen wird.