

**Medienkonferenz 10. 01.2019**

**Referat René Schmied**  
**Direktor BERNMOBIL**

Liebe Medienschaffende

Sie haben jetzt viel von Erschliessung, Haltestellen und Wendeschlaufen gehört. Sie haben gehört, dass der Gemeinderat Ostermundigen eine Wendeschleife beim Sportplatz bevorzugt. Und Sie haben gehört, dass diese Wendeschleife auch in der Mitwirkung Bestand hatte. Vielleicht haben Sie auch von jenen Personen und Organisationen gehört, die eine Wendeschleife für unnötig halten, zumal BERNMOBIL jetzt auch Zweirichtungstrams beschafft. Was braucht denn Wendeschlaufen, wenn die Trams einfach hin und her fahren können?

Ich möchte von vornherein klarstellen: Die Tramflotte von BERNMOBIL wird auch künftig mehrheitlich aus Einrichtungstrams bestehen:

- Wir besitzen aktuell 36 Combino-Einrichtungstrams, die bis in den Zeitraum von 2035 im Einsatz stehen werden.
- Neben den 20 Zweirichtungstrams soll der weitere Ausbau der Tramflotte wie bisher mit Einrichtungsfahrzeugen erfolgen.

Die neuste Trambeschaffung ist damit **kein** Entscheid, den Trambetrieb auf Zweirichtungsfahrzeuge umzustellen. Daher ist auch klar, dass es künftig an den Endhaltestellen wie in Ostermundigen nach wie vor Wendeschlaufen braucht.

Warum beschafft BERNMOBIL jetzt aber 20 Zweirichtungstrams? Ich will auf zwei Punkte eingehen.

Zum ersten. BERNMOBIL hat für einen reibungslosen Tram-Betrieb in der Stadt Bern bei planbaren Unterbrüchen kaum Wendemöglichkeiten. Ob Fasnacht, Zibelemärit, Demos, Samichlausrennen, Grand Prix, Frauenlauf, Velofestival, Sanierung Kirchenfeldbrücke, Sanierung Zytglogge-Weichendreieck und so weiter und so fort. Es ist immer das Gleiche: In solchen Fällen ist die Innenstadt blockiert. Damit die Trams zumindest ausserhalb des Zentrums fahren könnten, bräuchte es in der Innenstadt oder kurz davor Wendeschlaufen. Die gibt es aber kaum, weil der Platz dafür fehlt.

Ich bin sehr, sehr froh, dass wir zumindest beim Hauptbahnhof zwei Wendeschlaufen haben. Bis vor kurzem gab es auch beim Burgernziel noch eine Wendeschleife im Osten der Stadt. Mit der Aufhebung des dortigen Tramdepots ging aber die Wendemöglichkeit verloren. Aus städtebaulichen Gründen lässt sich leider kein Ersatz realisieren. Das heisst: Weil die Trams bei Streckensperrungen in der Innenstadt nicht wenden können, müssen bei planbaren Unterbrüchen grosse Teile von Linien auf Ersatzbusse umgestellt werden. Das wiederum bedingt, dass wir eine grosse Bus-Reserveflotte halten müssen, die an den meisten Tagen des Jahres im Depot rumsteht und eben nur bei planbaren Unterbrüchen zum Einsatz kommt. Das ist weder wirtschaftlich noch effizient. Salopp gesagt: das ist Unsinn.

Ich komme zum zweiten Punkt: Die Trams des blauen Bähnli auf der Linie 6 zwischen Fischermätteli und Worb kommen ans Ende ihrer Lebensdauer und müssen ersetzt werden. Auf dieser Linie wurden schon immer Zweirichtungstrams eingesetzt. Die gesamte Infrastruktur ist trotz des Baus von Wendeschlaufen im Siloah und in Worb nach wie vor auf diesen Tramtyp ausgerichtet. Es ist daher sinnvoll, hier weiterhin Zweirichtungstrams einzusetzen. Die Wendeschlaufen Siloah und Worb bleiben aber dennoch nötig, weil wir dadurch im Störfall künftig wie heute auch Einrichtungstrams einsetzen können.

Diese beiden Punkte – kein Ersatz für die Wendeschleife beim Burgernziel und Ersatz der 6er-Trams – haben uns bewogen, eine beschränkte Zahl Zweirichtungstrams zu kaufen. Mit Zweirichtungstrams können wir die nötige betriebliche Flexibilität erreichen. Bis 2023 beschaffen wir daher 20 solcher Trams. 9 Zweirichtungstrams plus eine Minimalreserve von zwei Fahrzeugen setzen wir auf der Worb-Linie ein. Die andern benötigen wir, um die planbaren Unterbrüche zu managen. Wie das funktioniert, zeige ich Ihnen anhand einiger Folien.

Hier sehen Sie – symbolisch dargestellt – das Tram-Liniennetz von BERNMOBIL. Auf der Linie 6 fahren heute wie auch künftig Zweirichtungstrams. Das sind die blauen. Auf allen übrigen Linien haben wir Einrichtungstrams im Einsatz. Sie sind grau gezeichnet. Die heutigen blauen Zweirichtungstrams ersetzen wir nun mit neuen. Ich betone nochmals: Es handelt sich um eine rein schematische Darstellung, um Ihnen das Funktionsprinzip darlegen zu können.

Wenn wir heute zum Beispiel auf der Linie 8 einen planbaren Unterbruch haben, können wir auf der einen Seite bis zum Bahnhof Bern weiterhin unsere Einrichtungstrams einsetzen. Den Betrieb auf dem anderen Linienast müssen wir aber mit Ersatzbussen aufrechterhalten. Eine solche Ersatzbus-Flotte bereitzuhalten, ist teuer.

Wie bereits gesagt: Auf der Worber-Linie werden auch künftig Zweirichtungstrams zum Einsatz kommen – insgesamt 11 Stück und im BERNMOBIL-Rot Die restlichen nun zu beschaffenden Zweirichtungstrams setzen wir vereinzelt auf den übrigen Linien ein. Es fahren in Zukunft also auf allen Linien neben den Einrichtungstrams auch ein bis zwei Zweirichtungstrams.

Wenn wir künftig einen planbaren Unterbruch haben werden, agieren wir folgendermassen: Wenn der Trambetrieb frühmorgens startet, setzen wir die Zweirichtungstrams nicht wie an normalen Tagen auf allen Linien ein. Stattdessen disponieren wir um und schicken alle Zweirichtungstrams auf die Linie mit dem Unterbruch. Dort fahren sie zwischen Unterbruch und Endhaltestelle hin und her. Auf den übrigen Linien werden die wegfallenden Zweirichtungstrams mit Einrichtungstrams ersetzt, die wir von der Linie abziehen, die unterbrochen ist. Somit erhalten wir eine viel grössere Betriebsflexibilität. Und die Ersatzbusflotte braucht es nicht mehr im heutigen Ausmass. Das ist ein grosser Vorteil.

Mir ist bewusst, das war etwas viel Tramchinesisch. Aber Trams sind nun halt mal komplexe Systeme. Dafür sind sie hoch effizient und äusserst umweltfreundlich. Ich habe jetzt viel über Zweirichtungstrams und deren punktuellen Nutzen gesprochen. Wichtig ist mir aber zu betonen: Zweirichtungstrams bleiben auf unserem Liniennetz die Ausnahme. Unsere Flotte wird weiterhin vorwiegend aus Einrichtungstrams bestehen. Das bleibt so und daran gibt es nichts zu rütteln.

Denn Einrichtungstrams haben gegenüber Zweirichtungstrams viele überzeugende Vorteile:

- Einrichtungstrams haben 15 bis 20 Prozent mehr Sitzplätze. Ihre gesamte Nutzfläche ist leicht grösser.
- Einrichtungstrams haben für Fahrgäste, Kinderwagen oder Rollstühle grosszügigere Platzverhältnisse, da es nur auf einer Seite Türen gibt.
- Einrichtungstrams sind bei der Anschaffung pro Einheit rund eine halbe Million Franken günstiger.
- Einrichtungstrams sind auch im Betrieb günstiger, da die technischen Einrichtungen wie Führerstand und Türen nicht doppelt vorhanden sind.
- Einrichtungstrams haben kürzere Wendezeiten, da die Chauffeuse oder der Chauffeur nicht den Führerstand wechseln muss. Das ist gerade bei Verspätungen ein gewichtiger Vorteil, um den Fahrplan wieder ins Lot zu bringen. Oder umgekehrt formuliert: Auch Zweirichtungsfahrzeuge benötigen im Normalbetrieb Wendeschlaufen.

Es ist also nicht zielführend, Einrichtungs- gegen Zweirichtungstrams auszuspielen. Beide haben ihre Vor- und Nachteile. Mit der limitierten Beschaffung von Zweirichtungstrams kombiniert BERMobil die Vorteile beider Tramtypen, um die besonderen Probleme auf unserem Netz – die wegen Platzmangel fehlenden Wendeschlaufen in der Innenstadt – lösen zu können.

Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung zum Vorwurf, Wendeschlaufen benötigten viel zu viel Fläche. Das stimmt, wenn man die ganze Parzelle betrachtet, auf der eine Wendeschlaufe zu liegen kommt. Gegenüber einer Kehranlage – also einer Weiche, um vom einen aufs andere Gleis zu gelangen – benötigt eine Wendeschlaufe etwa dreimal mehr Fläche. Das ist aber nur die halbe Wahrheit. Erstens ist die allein von den Gleisen benötigte Fläche bei der Wendeschlaufe in etwa gleich gross wie bei der Kehranlage. Und zweitens lässt sich die Fläche im Kreis der Wendeschlaufe auch anderweitig nutzen. Hier ein paar Beispiele:

- Im solothurnischen Rodersdorf wurde ein Kräutergarten angelegt.
- In Freiburg im Breisgau entstand in der Wendeschlaufe ein Wohn- und Bürohaus. Links im Bild sehen Sie noch einen Mast.
- In Frankfurt am Main sind die gepflanzten Bäume inzwischen mächtig geworden und spenden Schatten.
- Man kann die Schlaufe auch als Parkplatz nutzen wie hier im deutschen Vellmar.
- In Binningen wurde das Tram um ein Restaurant geführt, und eine kleine grüne Oase mitten in dieser Betonlandschaft eingerichtet.
- Die Wendeschlaufe lässt sich auch bewusst als Freifläche freihalten wie hier in Vau-ban (D). Die Anwohnenden haben es ausdrücklich so gewünscht.
- Oder in Allschwil wurde einfach der Kreisel aufgewertet.

Das sind nur Beispiele. Mit Kreativität lässt sich auch in einer Wendeschlaufe etwas Ästhetisches und Sinnvolles realisieren, zum Beispiel Veloabstellplätze. Hier noch der Plan der Wendschlaufe in Ostermundigen. Die blau gestrichelten Linien markieren Gebäude, die hier gebaut werden könnten. Wie gesagt. Das sind Ideen, keine fixfertigen Pläne.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit