Besançon hat die Weichen in Richtung Tram gestellt

TRAMDEBATTE Auf nach Frankreich: Der Verein «Läbigi Stadt» hat in Besançon die Rückkehr des Trams gefeiert – und hofft, dass dies die Abstimmung für das Tram Region Bern beflügeln wird.

Das Gstungg ist ähnlich gross wie im 10er-Bus in Bern. Kein Wunder: Besançon im französischen Jura begrüsst an diesem Samstag sein neues Tram. Zur Feier der Eröffnung gibts Gratisfahrten, entsprechend gross ist überall der Andrang.

Am Montag, wenn die erste Neugierde abgeklungen und der – kostenpflichtige – Tramalltag eingekehrt ist, werden die Reihen wohl weniger stark besetzt sein. Sonst hätten die Planer kaum auf Fahrzeuge gesetzt, die mit 24 Metern verhältnismässig kurz sind. Mit ihnen, so die Annahme, lässt sich das Ziel zumindest fürs Erste erreichen. Nämlich, die Kapazität auf dem Netz des öffentlichen Verkehrs so zu erhöhen, dass die wachsenden Pendlerströme wieder gut zu bewältigen sind.

Wie die Befürworter

Im Gedränge des ersten Tages steht eine kleine Delegation aus Bern. Zehn Leute aus dem Verein «Läbigi Stadt» wollen miterleben, wie Besançon den Schritt vom Bus zum Tram macht. Sie tun dies vier Wochen vor dem 28. September, an dem in dieser Hinsicht auch in ihrer Heimat wichtige Weichen gestellt werden sollen: Die Stadt Bern und die Vororte Köniz und Ostermundigen werden darüber abstimmen, ob das Tram Region Bern gebaut wird oder nicht.

Auch dieses Projekt soll bestehende Kapazitätsengpässe beseitigen. Allerdings gezielt mit Blick auf eine einzige Linie – auf die Linie 10, in deren Bussen heute eben regelmässig das berüchtigte Gstungg herrscht.

Als sehr wichtig haben die Bernerinnen und Berner das neue Gleis von Ostermundigen nach Köniz/Schliern schon auf der Anreise bezeichnet. Und ganz in der Sprache der Befürworter von der grossen Chance gesprochen, die sich mit dem Urnengang biete. Zumal bei einen Nein kein Plan B zum Zug komme, das Projekt auf Jahre blockiert bleibe.

Ein neuer Quai

Kurz nach dem Start mitten im alten Besançon wird es für das Tram erstmals eng. Die Häuser stehen nahe, derweil das Fahrzeug in einer Doppelkurve die Altstadt bereits zum andern Ufer des Doubs hin verlässt. Dort ist für das Tram regelrecht Platz geschaffen worden. Autos haben im Gleisbereich nichts mehr verloren, die Fussgänger flanieren auf einem neuen, auf den Fluss hinaus gebauten Quai – junge Bäume sorgen zudem dafür, dass sich das Bild später wieder jenem der angrenzenden Uferpartien mit ihrem alten Baumbestand angleichen wird.

Später biegt das Tram in eine Strasse ein, die den Charakter einer Durchgangsachse hat. Nun fährt es auf einem separaten, den Autospuren abgezwackten Trassee. Wo dafür der Platz fehlt, und das ist vor allem in älteren Quartieren der Fall, bleiben die Autos ganz aussen vor. Einzig Anwohner und Lieferanten dürfen dann im Mischverkehr mit dem Tram noch zu den Gebäuden links und rechts fahren.

Wenn es ganz eng wird, begnügt sich das Tram auch mal nur mit einem Gleis. Die Endstation rückt näher – was für eine Überraschung: Beidseits der Gleisanlage, die dank entsprechend ausgerüsteter Fahrzeuge ohne aufwendige Wendeschlaufe auskommt, gibt es hier nichts als grüne Wiese. Ein paar locker in die Landschaft gestreute Gewerbehallen kündigen aber an, dass hier irgendwann wohl intensiver gebaut wird.

«Mich beeindruckt, mit wie viel Freude die Leute das Tram aufnehmen.»

Nadine Masshardt, Präsidentin «Läbigi Stadt»

Ähnliche Themen

Gleise, die ins Grüne führen, alte Bäume, die gefällt werden, Autos, die sich die Strasse mit dem Tram teilen – es sind Themen, die auch die Debatte in Bern prägen. Zusätzlich zu reden gibt die Innenstadt, und das war in Besançon nicht anders. Allerdings ging es damals nicht so sehr um den knappen Platz, der mit einer Linie mehr noch knapper wird, sondern um die störende Fahrleitung. Schliesslich einigte man sich darauf, den denkmalpflegerisch heiklen Stadtkern grösstenteils zu umfahren.

ABSTIMMUNG
28. September

Besançon rühmt sich, für umgerechnet knapp 280 Millionen Franken das weitherum günstigste Tram gebaut zu haben. Bei 14,5 Kilometern Länge koste der Kilometer weniger als umgerechnet 20 Millionen Franken – in Bern dagegen schlagen 12,4 Kilometer neue oder erneuerte Tramstrecke mit über 530 Millionen zu Buche, der Kilometer mit über 40 Millionen.

Noch schnell ein Bild

Solche Zahlenspielereien lassen die Leute von «Läbigi Stadt» nur bedingt gelten. Die Verhältnisse in Frankreich seien ganz anders als in der Schweiz, geben sie zu bedenken. Von ihrem Ausflug nehmen sie ohnehin anderes mit, wie Präsidentin und SP-Nationalrätin Nadine Masshardt erklärt: «Mich beeindruckt, mit wie viel Freude die Leute in Besançon das Tram aufnehmen.» Sagts und schiesst ein Erinnerungsbild mit dem Handy. *Stephan Künzi*

Das neue Tram – Fluch oder Segen? BZ-Streitgespräch, heute Abend um 19.30 Uhr, Bären, Ostermundigen.

www.tram.bernerzeitung.ch

TRAM IM TREND

Nicht nur in Bern und Besançon: In ganz Europa feiert das Tram, das **in den autoverrückten 1950er- und 1960er-Jahren** vielerorts **aus dem Stadtbild verschwunden ist,** eine Renaissance. Paris baut genauso an seinem Netz wie Berlin, mittlerweile hat der Trend auch viele kleinere und mittlere Städte erfasst. Bordeaux und Strassburg in Frankreich oder Freiburg und Erfurt in Deutschland sind dafür Beispiele, wobei zum Teil **auch neue Modelle zum Zug kommen.** Wie im Karlsruher Modell, das Tram und Eisenbahn verknüpft: Die – normalspurigen – Tramzüge **wechseln hier flexibel vom einen Netz aufs andere.**

Auch die Schweizer Städte rüsten auf. Am augenfälligsten passiert dies in Genf, dessen weitläufiges Tramnetz bis Ende der 1960er-Jahre auf nur noch eine Linie zusammenschrumpfte. Zwanzig Jahre später begann der Wiederausbau, **heute fahren die Trams auf vier Linienästen.**

Im Gegensatz zu Genf konnten Zürich und Basel ihre grossen Tramnetze weitgehend erhalten. Trotzdem herrscht beiderorts Aufbruchstimmung. Basel verlängert eine Linie bis ins deutsche Weil am Rhein, Zürich hat in den letzten Jahren bereits **die Eröffnung der Glattalbahn** durch die nördliche Agglomeration gefeiert und arbeitet nun mit der Limmattalbahn an einem ähnlichen Projekt für den Westen.

Im Kanton Bern ist auch ein Tram durch Biel im Gespräch. Konkret soll die Schmalspurlinie von Ins und Täuffelen durch die Stadt bis ins Bözingenfeld verlängert werden. Bei der letztjährigen Verteilung der Bundesmillionen aus dem Agglofonds schaffte es das Projekt **allerdings nur in eine geringe Priorität.** *skk*

GROSSE NERVOSITÄT

Die Nerven liegen blank im Abstimmungskampf zum Tram Region Bern. Das zeigte sich am Wochenende wieder im Umfeld des Ostermundiger Herbstmärit, auch wenn der Anlass am Schluss in Minne über die Bühne ging: **Er habe seine Flyer unbehelligt verteilen können,** erzählt Tramgegner Ruedi Gygax.

Im Vorfeld hatte es nicht danach ausgesehen. Die Gemeinde hatte Gygax per Brief **«jegliche Aktivitäten untersagt».** Er habe sich nicht wie alle anderen angemeldet, sei so um die Standgebühr herumgekommen und sei damit «nicht berechtigt, irgendeine Aktivität durchzuführen». Gygax dagegen berief sich – letztlich erfolgreich – auf **die Meinungsäusserungsfreiheit,** und Gemeindepräsident Thomas Iten erklärt: Man sei beim Verfassen des Briefs von weit mehr als einer Flyeraktion ausgegangen. *skk*

Die Politiker entscheiden nicht mehr über den Blumenschmuck im Gemeindehaus, sondern über Outcome-Kontrolle.

Peter Burgener

Bern mal gescheitert, mal gelungen