

## **Fahrplan-Wechsel bei Bernmobil – drei neue Buslinien**

Am Montag 10. Dezember 2018 gehen im Raum Bern drei neue Busverbindungen in Betrieb. Im Mitwirkungsverfahren dazu durch die Regionalkonferenz Bern Mittelland hatte sich auch Pro Bahn Espace Mittelland (PB-EM) eingebracht.

### **Neue Linie 22**

Brünnen Westside Bahnhof – Niederbottigen – Niederwangen – Köniz – Steinhölzli – Gurtenbahn – Kleinwabern. Diese Linie verkehrt Mo – Sa im Halbstundentakt und verdichtet die Tangentiallinie 29 zwischen Wabern und Niederwangen.

### **Verlängerte Linie 31**

Bisher Niederwangen Erle – Europaplatz, neu durchgehend weiter via Fischermätteli – Eigerplatz – Monbijoubrücke – Brunnadernstrasse. Mit dieser Verlängerung wird die Stadttangente 28 ab Eigerplatz Mo – Fr zum 7.5 Minuten Takt verdichtet und stellt eine valable Alternative zur Tramfahrt via Innenstadt dar.

Hier hat sich PB-EM dafür eingesetzt, dass die Endhaltestelle am Knotenpunkt Brunnadernstrasse eingerichtet wird und nicht wie angedacht am Thunplatz, wo die Linie 6 nach Muri – Gümligen – Worb Dorf ohne Halt durchfährt und stadteinwärts keine vernünftige Umsteigesituation geschaffen worden wäre.

### **Neue Linie 168**

Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf. Damit erhält die in Münsingen eingemeindete Fraktion Trimstein endlich einen öV-Anschluss, wenn auch nur Mo-Fr zur HVZ und im Stundentakt.

Neue Linien und Verlängerungen unterliegen einer dreijährigen Beobachtungsfrist. Wenn sich die Frequenzen gut entwickeln werden diese Buslinien fest ins abgeltungsberechtigte öV-Netz integriert. Pro Bahn begrüsst diese Ergänzungen des Berner Nahverkehrs und wünscht sich, dass das Angebot auch nach drei Jahren weitergeführt werden kann.

(Text:Kaspar P. Woker, 30.11.2018)

## **Super-Saison auch für Schiffe**

**Am 28. November gab der Schiffsbetrieb vom Thuner- und Brienersee die Frequenzen der abgelaufenen Saison bekannt. Was sich in der Tendenz schon in den letzten beiden Jahren zeigte, setzte sich diesen Sommer fort: Der Passagierzuwachs auf dem Brienersee ist prozentual fast doppelt so hoch wie derjenige auf dem Thunersee, 18% gegenüber „nur“ 9%.**

Es gibt eine Faustregel. Auf dem Thunersee stammen rund zwei Drittel der Fahrgäste aus der Schweiz, auf dem Brienersee ist es ein Drittel. Oder anders ausgedrückt: Ein Grossteil der – vor allem asiatischen – Gäste in Interlaken zieht den Brienersee vor. Das hat vermutlich zwei Gründe. Zum einen die deutlich alpinere Umgebung, man fährt eingerahmt von richtigen Bergen, zum anderen die kürzere Dauer der Rundfahrten. Auf dem Brienersee müssen dafür knapp drei Stunden eingerechnet werden, auf dem Thunersee hingegen über viereinhalb Stunden. Und das ist vielen Gästen – trotz Ferienzeit – bereits zu viel.

Aber die asiatischen Gäste werden neuerdings auch viel aktiver beworben. Gerade erst war

ein Vertreter der Schifffahrt in China, um dort mit Reiseveranstaltern direkt ins Geschäft zu kommen. Und Indien wie auch Südkorea, die beiden andern Hauptmärkte, werden in Zusammenarbeit mit Interlaken Tourismus ins Visier genommen. Dazu kommen eigene Packages wie zum Beispiel mit dem Hotel Giessbach; übernachtende Gäste erhalten für die Dauer des Aufenthalts freie Fahrt auf dem Brienzensee.

Hier ein kleiner Einschub. Sehr viele asiatische Gäste, vor allem diejenigen aus Südkorea, reisen von Paris her mit dem TGV nach Interlaken. Deshalb ist diese Verbindung sehr wichtig. Sie ist einer der vielen Puzzlesteine, die es heute braucht, um Touristen anzuziehen. Die Konkurrenz weltweit und innerhalb Europas ist sehr gross, ohne aktive Marktbearbeitung läuft nichts mehr. Interlaken Tourismus hat das sehr früh erkannt, und wenn sich jetzt der Schiffsbetrieb mit diesem starken Partner zusammenschliesst, so bringt das eine bessere Auslastung. Denn wir sollten nicht vergessen: Gerade asiatische und arabische Gäste machen auch bei schlechtem Wetter einen Schiffsausflug und verbessern so die Grundauslastung.

Noch kurz zu den anderen Themen des Medienanlasses. Die neue Werft in Thun erleichtert zum einen die Winterarbeit massiv, zum andern ist sie nach wie vor ein Publikumsmagnet. Bis heute sind über hundert Gruppen, darunter sehr viele Firmenausflüge, zu Besuch gekommen. Und zum Thema Seepegelabsenkung erfuhren die Anwesenden, dass es nicht möglich ist, unter den heutigen Randbedingungen die Absenkung aufzuheben. Die BLS versucht nun, das Intervall von vier auf fünf oder sogar sechs Jahre erhöhen zu lassen.



Warum ist das eigentlich ein Thema? Weil auf dem Thunersee in diesen Jahren die

Foto: BLS

Winterschifffahrt eingeschränkt ist, die Kurse können nur von Hünibach bis Neuhaus verkehren. Und zusätzlich ist ja für die Zukunft auch ein Winterangebot auf dem Brienzensee vorgesehen. Dieses wäre dann statt ab Interlaken Ost erst ab Bönigen möglich. Und in diesem Zusammenhang zum Schluss: Diesen Winter wird zum ersten Mal ein Adventsschiff auf dem Brienzensee verkehren, am 9. und 16. Dezember, mit Abfahrten in Interlaken Ost um 11.07 und 14.07. In dann vielleicht winterlichem Ambiente drei Stunden auf diesem wunderschönen See zu verbringen, das sollte sich niemand entgehen lassen.

(Text: A. Theiler, 29.11.2018)

## Fahrplanwechsel 9. Dezember 2018

Auf den Fahrplanwechsel stehen in der Hauptstadtregion keine wesentlichen Änderungen an. Dies im Gegensatz zur Ostschweiz. Für Pro Bahn Espace-Mittelland ist hingegen die Rückkehr zu einem störungsfreien Betrieb viel wesentlicher als weitere neue Verbindungen auf dem hochbelasteten Schienennetz.

Mehr: <https://www.20min.ch/schweiz/bern/story/-Das-Bahnsystem-ist-wenig-stabil--29462051>

(Text. K.Woker 20.11.2018)

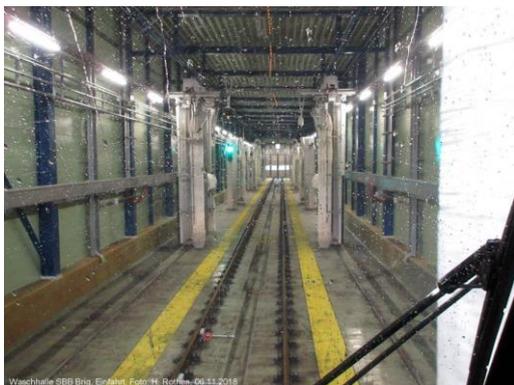
## Modernste "Waschstrasse" der SBB

Die neueste und modernste Waschhalle für die Aussenreinigung von Personenzügen ist dieser Tag in Brig in Betrieb gegangen.

Züge des SBB-Fernverkehrs, einstöckige und doppelstöckige Kompositionen bis zu einer Länge von 300 Metern, sowie Triebzüge von RegionAlps werden in der neuen 90 Meter langen Halle gewaschen. Die Anlage funktioniert vollautomatisch und kann jährlich rund 3600 Züge beziehungsweise bis zu 25 000 Wagenkasten reinigen. Dank der neuen Waschtechnik werden die Züge sauberer, zudem wird ein Drittel des Waschwassers wiederverwendet. Pro Jahr sind das rund 12 500 000 Liter Wasser, was rund fünf olympischen 50-Meter-Schwimmbecken entspricht.



Innen wie aussen saubere Züge sind die Visitenkarte der SBB. Täglich rollt alle 15 Minuten ein Zug in eine der neun Zug-



Waschanlagen in Basel, Zürich, Luzern, Genf, Oberwinterthur, Rorschach, Bellinzona, Brig oder Biel. Im Durchschnitt wird ein Zug einmal pro Woche gewaschen, beziehungsweise rund 277 000 Wagenkasten im Jahr.

Die meisten der SBB-Reinigungsanlagen sind vollautomatisch, benötigen weniger Chemie und rezyklieren das Waschwasser. 46 Mio. Franken haben die SBB schweizweit in die Aussenreinigung investiert, davon 10 Mio. in die Anlage Brig.

(Text: HR+SBB, Fotos: HR, 06.11.2018)

## Bundesrat will Lötschberg-Basistunnel ausbauen

("Der Bund" Statement von PBS Sektion Espace-Mittelland zum Thema)

**„Ohne Ausbau wäre der Stau wohl bald auch auf der Schiene“  
Kaspar P. Woker von Pro Bahn Schweiz begrüsst den 12 Milliarden teuren  
Bahnausbau 2035, der auch den Ausbau des Lötschberg-Basistunnel vorsieht.**

Mehr: <https://www.derbund.ch/bern/kanton/ohne-ausbau-waere-der-stau-wohl-bald-auch-auf-der-schiene/story/23053140>

## Danke Bernmobil

Zwischen 23.7. und 14.10.2018 haben die Stadt und Bernmobil die Kirchenfeldbrücke saniert. Die Tramlinien 6, 7, 8 und die Buslinie 19 waren auf der Zufahrt ins Stadtzentrum unterbrochen. Bernmobil richtete einen Ersatzbetrieb ein. Während die Busse der Linien 7/8 wie üblich via Helvetiaplatz – Monbijoubrücke zum Bahnhof geführt wurden, ersetzte eine Schnellbuslinie die Linie 6. Ab Egghölzli via Burgenziel – Nydegg direkt zum Zytglogge. Die Reise dauerte kaum länger als die Tramverbindung und während der HVZ folgten sich die Busse im 5-Minuten Takt. Quasi als Zückerchen wurde den Fahrgästen so noch die Aussicht vom Muristalden auf die Altstadt geboten.



Die Trams aus Worb-Dorf wendeten am Egghölzli, wo die schmale Traminsel für gleichzeitig ein- und aussteigende Fahrgäste zu eng gewesen wäre. Wie bei einem U-Bahn-Umsteigepunkt galt es, links aus- und rechts einzusteigen. Bereits am dritten Tag errichteten Bauarbeiter einen Hilfsperron über dem nicht benützten Gleis. Zudem wurde die Schaltung der Lichtsignalanlage so geändert, dass die von Tram zu Bus wechselnden Fahrgäste die Thunstrasse ohne Wartezeiten queren konnten.

Kurz gesagt: Danke Bernmobil für den perfekt geplanten und vor allem zuverlässig umgesetzten Tramersatzbetrieb der Linie 6. Dem Vernehmen nach funktionierte auch der Busersatz für die Linien 7 und 8 ohne grössere Probleme.

Angesagt war der Unterbruch bis anfangs November. Dank dem trockenen Wetter dauerten die Bauarbeiten vier Wochen weniger lang als geplant. Auch das eine gute Leistung, wenn man mit dem meist überlangen «Schienenersatzverkehr» bei Bauarbeiten im deutschen Bahnnetz vergleicht.

### Bild-Legende

Haltestelle Egghölzli der Linie 6 während des Ersatzbetriebes mit dem Hilfsperron auf der gegenüberliegenden Seite.

(Bild+Text: Kaspar P. Woker, 13.10.2018)

## Einweihung und Rettungsübung im neuen Rosshäusern-Tunnel



Nach einer vorgängigen

Katastrophenübung wurde der doppelspurige Tunnel eingeweiht. Er kommt am 3. September – vorerst mit einem Gleis – sowie am 26. Oktober mit beiden Gleisen in Betrieb. Dies ermöglicht neue Halte der S-Bahn und garantiert für mehr Fahrplanstabilität.

Text: Angedacht für den TGV – ausgeführt für die S-Bahn 2018

(Foto: B. Ledermann;; Text: K.P. Woker, 29.08.2018)

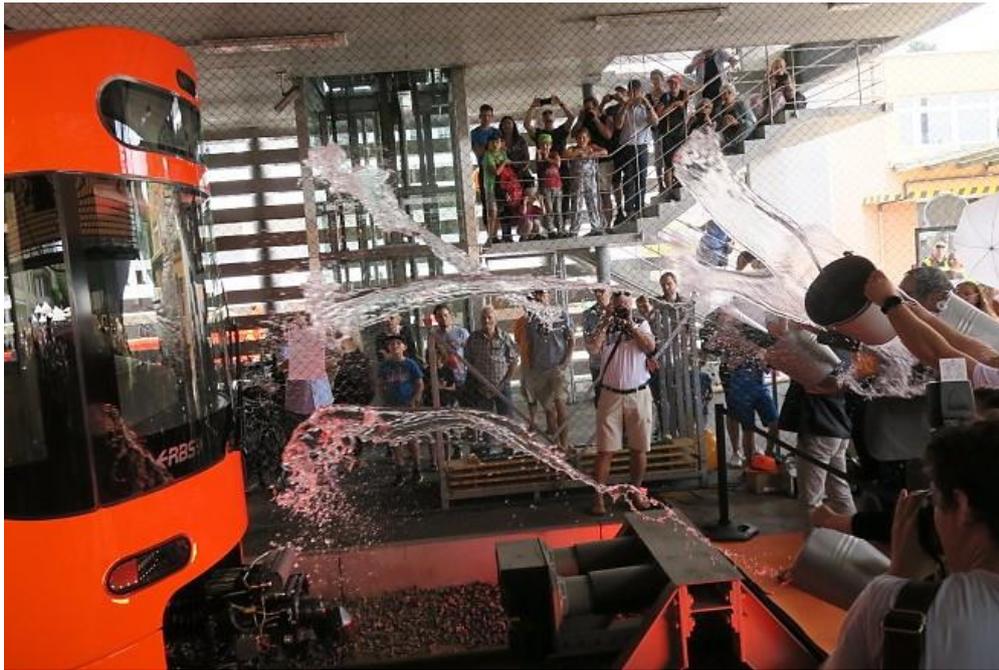
## RBS: Roll-In und Zugtaufe Triebwagenzug S7 in Worb



Erwartungsfroh enthüllten die Gemeindepräsidenten des Worblentals am Donnerstag den 16.08.2018 mit BAV-, Stadler-Rail- und RBS-Direktor den neuen vierteiligen Triebwagenzug. Die verschiedenen Direktoren betonten denn auch die technische Weiterentwicklung vom Mandarinli- zum neuen Worbla-Triebwagenzug.

Vor allem die nun eingebaute Klimaanlage ergibt in den heissen Sommertagen ein angenehmes Fahrvergnügen. Die 8 Türen erlauben es nun, einen hohen Fahrgastwechsel zu betreiben. Bei jedem

Eingangsbereich sind Freiflächen vorhanden um Kinderwagen, Rollstühle oder Fahrräder abzustellen. Das Fahrzeug verfügt zum ersten Mal für den RBS Jakobs-Drehgestelle, das heisst in diesem Bereich sind Treppenstufen im Innern eingebaut, somit ist das Fahrzeug durchgehend begehbar, aber nicht 100% niederflurig. Eine Toilette vermisst man wie üblich in einem RBS-Zug; daher sind an vielen RBS-Haltestellen WC-Häuschen vorhanden, die ordentlich regelmässig gereinigt werden. Eine grosse Innovation wurde aussen und innen an den Türen angebracht, indem farbige Lichtschranken den Türmodus geöffnet oder geschlossen anzeigen. Wartende Fahrgäste auf den Perrons erkennt nun das Fahrzeug bei den Türen, so werden diese automatisch geöffnet. Das 1. Fahrzeug wird nun getestet, geprüft und durch das BAV abgenommen. Gegen Ende Jahr wird es in Fahrbetrieb kommen.



Am Samstag den 18.08 2018 fand die feucht fröhliche Zugtaufe mit echtem Worbler-Wasser statt. Mit einem grossen Fest konnte sich die Bevölkerung den neuen Zug von innen anschauen und Probe sitzen.

(Fotos +Text: Aldo Hänni, Sektions-Präsident, 20.08.2018)

## Von der Überlandbahn zur modernen S-Bahn



Wie der RBS (Regionalverkehr-Bern-Solothurn) der bereits heute in der Agglomeration Bern den 15 Minuten-Takt anbietet, wird die Meterspurbahn LEB (Lausanne-Echallens-Bercher) zwischen Lausanne-Flon und Cheseaux nach Ausbauten den 15 Minuten-Takt einführen. Dazu geht die LEB in Lausanne von der Strasse weitere 1,7 Kilometer in den Untergrund.

Bild+Text: HR 04.07.2018

Mehr Text: Lausanne "Strassenbahn verschwindet"

## Vernachlässigte S-Bahnen in Neuchâtel

In Neuchâtel halten an den Perronkanten 2 bis 5 die Züge der Linie IC 5 Zürich – Biel – Lausanne/Genève. Diese Neigezug-Kompositionen bieten zwar keine Niederflureinstiege, zumindest die Perrons sind 55 cm hoch, also angepasst nach Behindertengleichstellungsgesetz.

Genau umgekehrt für die beiden S-Bahn Linien, S 5 aus Bern und S 20 aus Fribourg, welche immer auf Gleis 1 verkehren. Deren Nina-, resp. Flirt-Kompositionen sind niederflurig, die Kante am sogenannten Hausperron, dem einzigen mit ebenem Zugang ab Bahnhofplatz, wurde nicht angehoben, ist also nicht BehiG konform. Hier müssen Rollstuhlfahrer Hilfe

anfordern und Familien mit Kinderwagen oder Touristen mit Velos mühen sich entsprechend ab. Ebenso wenig wurde bisher der 4. Perron, zwischen Gleis 6 und 7, wo die Regiozüge in den Jura wegfahren, erhöht. Diese werden mehrheitlich mit Flirts von Trans-N geführt. Eine Nachfrage bei SBB-Kommunikation ergab, dass die beiden tiefen Perrons in Neuchâtel bis 2021 erhöht werden sollen. Bisher, so könnte man denken, würden in Neuchâtel Passagiere der S-Bahn und Regio als zweitklassig im Gegensatz zu IC-Reisenden, gelten. Dieser Verdacht lässt sich somit nicht mehr lange halten, gottlob.

Zur Berner S 5: Deren anderer Endpunkt, die Gleise 12/13 in Bern, kennen auch noch keinen behindertengerechten Perron. Dies lässt sich wegen der Anlage des Bahnhofs in einer Kurve nicht so leicht korrigieren und ist deshalb seit Jahren «ein Thema», das sich nicht einfach beheben lässt.

(Text: K.P.Woker, 04.07.2018)

### **Sie möchten nach Pierrelatte? Die BLS richtet's.**

Pierrelatte, ein idealer Ort, um eine Radtour durch die Provence zu starten, liegt rund 60 Kilometer südlich von Valence an der Bahnlinie Lyon – Valence – Avignon. TER-Züge (Regional-Express) halten dort fast stündlich an. Ab Genf bietet sich der direkte TER Zug nach Valence an, Velotransport gratis, Umsteigen in den TER nach Pierrelatte. Unter [ter.sncf.com](http://ter.sncf.com) finden sich Fahrpläne und die Möglichkeit zum online Billettkauf. Allerdings muss man dazu ein Benutzerkonto eingeben inklusive Kreditkarte. Für Billette gibt's die Wahl zum Selbstausdrucken oder per App.

Wer sein Billett lieber am SBB-Bahnhof, auch in Bern oder Biel, kaufen möchte, brennt an. Reisezentren der SBB können/wollen/dürfen (?) keine Billette dorthin ausstellen. Lyon oder Valence sei möglich, wird man sehr klar belehrt, Pierrelatte sei «nicht im System» also gibt's am Schalter kein solches Billett. Der Kunde, ein engagiertes Mitglied von PBS aus Münsingen, hat sich an den SBB-Kundendialog gewendet, welcher wortreich erklärt, dass die SNCF diese Destination aus dem System Resarail genommen habe. Man bedauert den Entscheid und bittet um Verständnis mit Verweis auf die Automaten der SNCF in Basel oder Genf. Wer vor einer solchen «machine de vente» schon einmal einen Versuch zum Billettkauf gewagt hat, wird dies wohl nie mehr tun ... zu umständlich für Normalverbraucher.

«Unsere Kundinnen und Kunden sollen sich bei den SBB wohlfühlen» propagiert die Staatsbahn auf ihrer Webseite. Wirklich wohlfühlen können sich die Kundinnen und Kunden im BLS Reisezentrum, welches anstandslos Billette nach Pierrelatte ausstellt, wie eine Probe aufs Exempel kürzlich in Gümligen zeigte. Dies sei eben Kundenservice, wurde mir beschieden. Diesen Tipp habe ich besagtem PBS-Mitglied weitergegeben.

(Text: K.P.Woker, 03.07.2018)

### **Vertiefungsstudie zur Buserschliessung Spiez – Interlaken Mitwirkung**

Der Bus weist leider eine längere Fahrzeit als die Bahn auf, dafür kann er in Leissigen ebenso wie in Faulensee mehrmals halten. Wir wundern uns, dass in Leissigen nur zwei Haltestellen geplant sind, obwohl die beiden Einzugsgebiets-Kreise...

Mehr Text: Vertiefungsstudie zur Buserschliessung Spiez – Interlaken Mitwirkung

(Text: A.Hänni, 07.06.2018)

## Fachgespräch öffentlicher Verkehr Kanton Freiburg

Antworten auf den Fragekatalog der Sektion Espace-Mittelland anlässlich des Meetings mit Herr M. Vonlanthen, Sektionschef im Amt für Mobilität des Kantons Freiburg.

### Themen

S-Bahn 30 / Vorsignalstaffel ausgangs Fribourg Richtung Givisiez und Düdingen / Relation Freiburg – Ins/Kerzers / Relation Freiburg – Bern, S-Bahn 1 / Relation Freiburg – Romont / Vevey / Infrastruktur-Arbeiten

### S-Bahn 30

Leistungstausch am Wochenende zwischen RE Fribourg–Bern und S30 Yverdon–Fribourg Ausgangslage:

Die Anschlüsse in Payerne am Wochenende sind seit dem Fahrplanwechsel durch die Schiebung der Stundentakte auf beiden Linien massiv verschlechtert worden...

Mehr Text: Fachgespräch öffentlicher Verkehr Kanton Freiburg

(Text: A.Hänni, 07.06.2018)

## Fernverkehrskonzession und BLS



Das BAV wird bis Mitte Juni definitiv entscheiden, wie die Konzessionen im Fernverkehr zugeteilt

werden. SBB und BLS bleiben bei den von ihnen eingereichten Szenarien. Die Kunden erwarten in jedem Fall ein perfektes Angebot aus einem Guss. Etliches spricht dafür, dass die BLS zwischen Bern und dem Jura durchs Seeland Marktführerin bleibt.

Mehr Text: Fernverkehrskonzession und BLS

(Bild+Text: K.P.Woker, 25.05.2018)

## 20. Mitgliederversammlung und Besuch des Bahnlabors Deisswil (10. März 2018)

Mitgliederversammlungen werfen selten hohe Wellen, so auch die zwanzigste unserer Sektion im Restaurant Linde in Stettlen. Alle Regularien wurden von den 28 Personen durchgewunken. Eine neue, aber sehr wichtige Funktion nimmt ab sofort Federico Rossi wahr. Als einer der besten Kenner des Eisenbahnbetriebes – und im Berufsleben mit allen Situationen vertraut – wird er die Kundenanliegen betreuen. Warum fährt die S 1 immer zu

früh weg, weshalb können die Anschlüsse in Konolfingen nicht in alle Richtungen optimal ausgerichtet werden, und, und, und? Seine Kenntnisse helfen uns auch, wenn es um generelle Anliegen gegenüber Bahnunternehmen und Behörden geht, wie der öV im Mittelland weiter kundengerecht ausgestaltet werden könnte. Merci Federico für deinen Einsatz. Gefreut haben wir uns ob der Teilnahme von Yves Matscher, Co-Präsident von PBS Zürich und Werner Strüby als Vertreter des ZV.

Eine lockere Stimmung herrschte während des speditiv servierten Mittagessens in der Linde bis es, umso gespannter, zum Eingangsreferat von Jürg Suter, dem Präsidenten und Initiant des Bahnlabors ging.

Der Verein DESM – Dynamisches Eisenbahn System Modell - versucht, die Zusammenhänge zwischen Technik und Mensch im Bahnbetrieb zu erforschen und daraus Lehren für die Ausbildung und die Entwicklung des mehr und mehr automatisierten Bahnbetriebes aufzuzeigen. Technische Systeme sind heute meist sehr kompliziert, die Abhängigkeiten gross, aber sie können gemeistert werden. Komplex wird das Zusammenwirken von Maschine und Mensch – das MMI oder machine-to man-interface. ATO, automatic train operation oder selbstfahrende Züge sind die Herausforderung der Zukunft. Welche Rolle kommt dabei dem Lokführer zu, wenn er mit verschränkten Armen im Führerstand sitzt und nur im Notfall eingreifen soll? Reagiert er dann richtig? Reagiert er gleich, wie wenn er mit hoher Konzentration den Zug selbst steuert und dank seiner (Strecken-)Kenntnisse auch vorausdenken kann? Auf solche Fragen will das Bahnlabor des DESM Antworten finden.



Für den dritten Teil verschoben wir uns nach Deisswil in den Berna-Park, der ehemaligen Kartonfabrik, wo von der funktionierenden Hipp'schen Wendescheibe bis zum Loksimulator der Re 460 technische Relikte und Bestandteile des gestrigen und heutigen Bahnbetriebes aufgestellt sind. Meistens verkabelt mit Bildschirm/PC, um Situationen abbilden zu können und Probanden zu begleiten und zu verstehen, wie sie in unüblichen Situationen reagieren. Mit modernster Videotechnik werden Strecken und Betriebssituationen in die diversen Lokführerstände übermittelt – Bahnbetrieb an Ort. Es bleibt die Kardinalfrage: Was und wie, wenn das System noch weiter automatisiert wird – sicherer oder eben doch nicht? Komplex sind die Fragestellungen allemal. Jürg Suter, einst Bahnbetriebsdisponent, heute Ingenieur mit Doktorhut, wird mit seiner Crew und in Zusammenarbeit mit Fachhochschulen und technischen Universitäten die Fragen beantworten können. Dessen sind wir nach dem Besuch des Bahnlabors sicher. Jürg, herzlichen Dank für diese interessante Führung und wir verfolgen eure Arbeit weiterhin mit Interesse im Sinne der Kundinnen und Kunden der (automatisierten) Eisenbahn.

(Bild: M.Senft; Text: K.P.Woker, 13.03.2018)

## **Merci für das JA zum Tram**

Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace-Mittelland freut sich über die klare, wenn auch eher knappe Annahme des kantonalen Kredites zum Bau der Tramlinie von Bern nach Ostermundigen. Die fast manische Propaganda gegen ein «Luxus-Tram» hat

nicht verfangen. Eine Tramlinie statt einer Buslinie, die am Anschlag läuft, ist kein Luxus, sondern hilft mit, die steigenden Mobilitätsbedürfnisse in der Agglomeration zu bewältigen, wo immer mehr Bewohner auf das Auto verzichten. Wir danken allen unseren Berner Mitglieder welche mitgeholfen haben, dieses Resultat zu erreichen.

Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace-Mittelland  
Kaspar P. Woker, Vizepräsident & PR

(Text: K.P.Woker, 04.03.2018)

### **Ist das Muri-Tram ein Luxus?**

Zurzeit hängen im Raum Bern Plakate mit dem Slogan «Nein zum Luxustram» - nach Ostermundigen. Wenn dem so wäre, könnte man zu Recht fragen, ob das Tram nach Bümpliz, nach Brünnen, nach Wabern oder nach Muri (auch) ein Luxustram sei. Dann müsste man diese Tramlinien schleunigst durch Autobusse ersetzen. Die Buslinie 10 von Bernmobil wird jährlich von gleich viel Personen benutzt wie alle Postautolinien im Kanton. Einzig nach Guisanplatz–Wankdorf und Wabern auf der Tramlinie 9 sind mehr Fahrgäste unterwegs als nach Ostermundigen. Die Busse dorthin sind meist voll, oftmals poppenvoll. Dabei von «Luxus-Tram» zu sprechen ist nichts als «Fake News». Am 4. März kann getrost JA gestimmt werden für die mehr als notwendige Tramlinie nach Ostermundigen. Den Kredit abzulehnen wäre ein Luxus, den sich der Kanton für seine wirtschaftliche Entwicklung in der Agglomeration Bern nicht leisten darf.

(Text: K.P.Woker, 30.01.2018)

**Ja zum Tram**