



Foto: BERNMOBIL

Die Tramrampe in Ausserholligen wurde bereits 1970 gebaut, aber erst 2010 mit dem *Tram Bern West* in Betrieb genommen.

weil es mehr Passagiere transportieren kann. Diese Argumente spielten auch bei der Einführung des Trams nach Bümpliz und Bethlehem/Brünnen fuhr, dauerte es noch vierzig Jahre. Erst in den 1990er Jahren arbeiteten die Verantwortlichen ein konkretes Tramprojekt für den Westen der Stadt aus. Dort wohnten inzwischen über 31'000 Personen. Weil die Vorlage in der kantonalen Referendumsabstimmung 2004 knapp scheiterte, war ein zweiter Anlauf mit einem überarbeiteten Projekt nötig. Es sollte 150 Millionen Franken kosten. Das *Tram Bern West* als Ersatz für die beiden Buslinien 13 und 14 fand nun die nötige Mehrheit. Neue Haltestellen

Im zweiten Anlauf erfolgreich

Bis allerdings das Tram nach Bümpliz und Bethlehem/Brünnen fuhr, dauerte es noch vierzig Jahre. Erst in den 1990er Jahren arbeiteten die Verantwortlichen ein konkretes Tramprojekt für den Westen der Stadt aus. Dort wohnten inzwischen über 31'000 Personen. Weil die Vorlage in der kantonalen Referendumsabstimmung 2004 knapp scheiterte, war ein zweiter Anlauf mit einem überarbeiteten Projekt nötig. Es sollte 150 Millionen Franken kosten. Das *Tram Bern West* als Ersatz für die beiden Buslinien 13 und 14 fand nun die nötige Mehrheit. Neue Haltestellen

und sanierte Plätze entstanden. Die beiden Durchmesseralinien 7 (Bümpliz–Ostring) und 8 (Brünnen Westside–Saali) nahmen am 12. Dezember 2010 den Betrieb auf. Stadtpräsident Alexander Tschäppät äusserte an der Eröffnungsfeier die Hoffnung, dass sich Bümpliz zum «Trendquartier von morgen» entwickle. Heute steht ausser Zweifel, dass das Tram den Strassenraum ebenso aufwertet wie die erschlossenen Quartiere.

Impressum

Autor: Peter Krebs, Roland Gerber
Redaktion: Regula Wyss, Janine Scheurer
Layout: Regula Wyss

Literatur:

- Urs und Jürg Aeschlimann: *Tram Bern West*. 120 Jahre öffentlicher Nahverkehr in Bern, Leissigen 2010.
- Peter Tschanz: *Berner Trambuch*. 150 Jahre öffentlicher Verkehr, Münsingen 1998.

B Der lange Weg zum Tram – Bümpliz und der öffentliche Verkehr



Foto: BERNMOBIL

1975 verlängern die Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) die Buslinie Nr. 13 bis zum Rehhagwald (Endstation Bümpliz). Die Betriebsmusik der SVB spielt zur Einweihung.

Der öffentliche Verkehr nach Bümpliz und Bethlehem

Nach der Eingemeindung von Bümpliz 1919 stellte sich die Aufgabe, den neuen, wachsenden Stadtteil ans öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Bern anzuschliessen. So kam Bümpliz in den Genuss der ersten städtischen Autobuslinie der Schweiz.

Das öffentliche Verkehrsnetz in Bern bestand am Anfang der 1920er Jahre aus vier Tramlinien. Autobusse dienten allein für Verbindungen in die weiter entfernten Dörfer. Daher war es logisch, dass die Stadt Bern zunächst den Bau von Tramlinien nach Bümpliz und gleichzeitig nach Ostermundigen ins Auge fasste. Allerdings stellte sich heraus, dass die erwarteten Einnahmen in einem schlechten Verhältnis zu den Kosten stehen würden. Statt einer Tramlinie wurde deshalb am 17. November 1924 auf der Strecke von Ostermundigen nach Bern-Bümpliz die erste städtische Autobuslinie der Schweiz eingeweiht. Dazu schaffte die Stadt Bern sieben 40-plätzig Benzibusse an.



2010:
Tram Bern West
Arbeiter verlegten für das Tram Bern West 7km Geleise.



1960: Bus im Strassengraben
An der Bethlehemstrasse verunfallte 1960 ein Bus und landete im Strassengraben.



1943: Holzvergaser
Während des Zweiten Weltkriegs fuhren die Busse mit Holz statt mit Benzin.

Das Angebot war sofort beliebt. Bereits 1925 benutzten es über eine Million Fahrgäste. Die Busse fuhren zunächst bis in den Ortskern zur Endhaltestelle Bümpliz (heute: Bachmätteli). Wegen der starken Verkehrszunahme trennte die *Stadt-Omnibus Bern (SOB)* den Bümplizer Ast im Jahr 1930 von jenem nach Ostermundigen und führte den 20-Minuten-Takt ein. Die SOB war ein eigenes Unternehmen, bis sie sich 1947 mit den *Städtischen Strassenbahnen (SSB)* zu den *Städtischen Verkehrsbetrieben Bern (SVB)* zusammenschloss.



Foto: BERNMOBIL

Ab 1975 wurden die Buslinien 13 und 14 nach Bümpliz und Bethlehem elektrisch betrieben.

Bus oder Tram?

Galten die Trams in den 1950er Jahren noch als überholt, erlebten sie rund 40 Jahre später im Stadtverkehr in Europa ein Revival.

Die Berner Autobusse kannten auch schwierige Zeiten. So musste die Stadt das Angebot während des Zweiten Weltkriegs stark reduzieren, weil der Treibstoff fehlte und die Armee Busse für Truppentransporte einzog. Die SOB rüstete 14 Fahrzeuge mit Holzvergäsern aus.

Bümpliz wurde von 1940 bis 1948 vorübergehend mit einer Trolleybuslinie bedient. In der Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg bildete der rasch wachsende private Motorfahrzeugverkehr eine neue Herausforderung. Der Privatverkehr galt als Symbol von Wohlstand und Fortschritt, während die Busse und vor allem die Trams als Verkehrshindernisse verachtet wurden. Die SVB stellten die Tramlinien in die Länggasse, ins Brückfeld und zum Bärengraben auf Bus um.

Der ÖV in der Krise

Der öffentliche Verkehr geriet in eine ernsthafte Krise. Er war allerdings nicht am Ende. Immer mehr zeigten sich die Nachteile der aufs Auto fixierten Verkehrspolitik. Die Staus wurden länger, die Luftverschmutzung, Unfälle und der Lärm nahmen zu. Ab den 1970er Jahren galt der umweltfreundlichere und effizientere öffentliche Verkehr wieder etwas. Später erlebte das Tram in der Schweiz und europaweit eine Renaissance. Das Tram ist günstiger als der Bus,

DAS TRAM KOMMT GUT AN

Das Tram nach Bern West verbesserte das Verkehrsangebot. Das finden auch die Fahrgäste. In einer Umfrage im Jahr 2011 stufen sie den Fahrstil, den Komfort und die Pünktlichkeit auf den Linien 7 und 8 deutlich höher ein als zwei Jahre vorher die Leistungen der Buslinien 13 und 14.

Die Tramlinien erreichten im ersten Jahr ein überdurchschnittlich hohes Fahrgastwachstum von acht Prozent. Auch die S-Bahn und das Postauto verzeichneten auf den Verbindungen in den Westen von Bern eine markante Zunahme, während der Privatverkehr auf den entsprechenden Achsen rückläufig war. So konnte der öffentliche Verkehr seinen Marktanteil zwischen 2007 und 2011 insgesamt von 47 auf 54 Prozent erhöhen.



Foto: Ortsarchiv Bümpliz

Der Dorfbrunnen in Bümpliz war mehr als einmal ein Verkehrshindernis. Hier im Bild die von Pferden gezogene Müllabfuhr 1966.

DER BRUNNEN UND DER VERKEHR

Der neugotische Brunnen auf dem Vorplatz der Apotheke Dr. Gurtner gilt in Bümpliz als Dorfbrunnen. Entsprechend gross waren die Emotionen, als dieser im Zuge des Ausbauprojekts *Tram Bern West* im März 2008 demontiert und im Herbst 2010 – nach einer umfassenden Restaurierung – vom Kreisel beim Biengut an den heutigen Standort versetzt wurde. Es war bereits das zweite Mal, dass der Brunnen Tramschienen weichen musste.

Nach dem Ersten Weltkrieg hatte der Dorfbrunnen in Bümpliz erstmals dem expandierenden Tramschienennetz der Stadt Bern im Weg gestanden. Damals befand er sich noch vor der Heiliggeistkirche. Im Frühjahr 1919 beschloss der Berner Gemeinderat, die bestehenden Tramlinien zu erweitern und dafür den Brunnen abzubauen. Der in Bümpliz wohnhafte Architekt Karl Indermühle schlug vor, den Brunnen dem neuen Stadtteil aus Anlass der 1919 vollzogenen

Eingemeindung zum Geschenk zu machen. Auf die geplante Inschrift, die an die Vereinigung mit Bern erinnern sollte, verzichtete der Gemeinderat jedoch in Rücksicht auf jene Bümplizer, die der Gemeindefusion eher ablehnend gegenüberstanden.

An seinem alten Standort in der Altstadt zierte ein Standbild des biblischen Davids den Brunnen. Als der Berner Gemeinderat 1829 das baufällige Becken des Davidbrunnens durch ein neues ersetzen liess, verzichtete man auf die David-Figur. Dieser kam daraufhin in einem privaten Garten zu stehen, wo er 1862 von «Nachtbuben» zertrümmert wurde. Die Suche nach einem würdigen Nachfolger des David blieb ohne Erfolg: Trotz dreimaligen Versuchs, mittels eines Künstlerwettbewerbs eine neue Brunnenfigur zu schaffen, blieb der Dorfbrunnen bis heute ohne prominenten Abschluss. Vielleicht bietet das 100-Jahr-Jubiläum seit der Eingemeindung 2019 eine neue Gelegenheit?