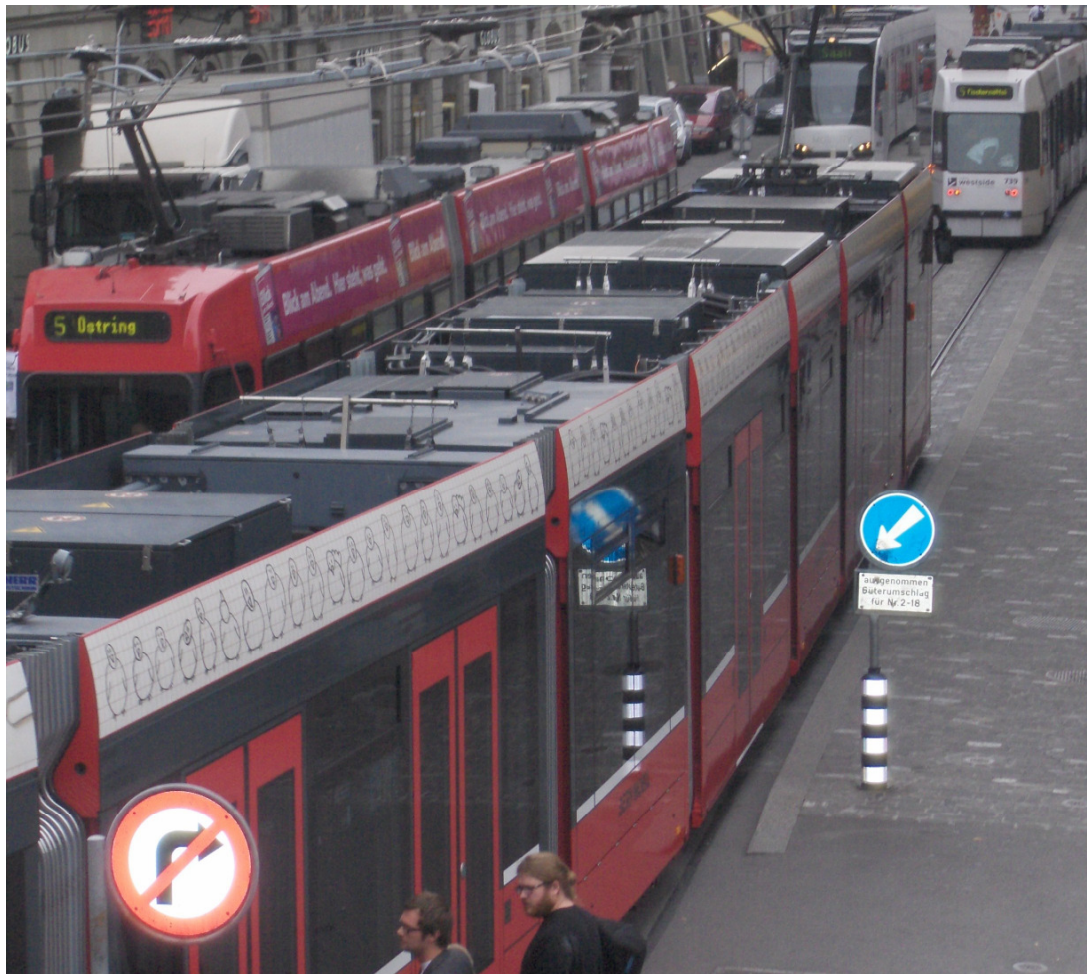


Berner Innenstadt: ÖV-Hochleistungs-Trasse oder eine Fussgängerzone im Unesco-Welterbe?



Mit dem Tram Bern West anfangs 2011 werden Bärenplatz und Hauptgassen zur noch stärker frequentierten ÖV-Trasse – Fussgänger- und Flanierzone rücken in weite Ferne.

Als Berchtold von Zähringen um 1190 erstmals diese Flusschlaufe im Bereiche der heutigen Nydegg querte, war ihm sofort klar, dass hier gute Gelegenheit bestand, eine befestigte Stätte, ein Burgum, zu bauen. Ins Gewicht fiel dabei auch, dass sich in dieser Gegend etliche Handelswege kreuzten. Diese Stätte würde wie ein Wächter vor dem bergigen Hinterland liegen und könnte mit gedecktem Rücken das Flachland bis an die Jura-Kette kontrollieren. Der Zähringer bekam Recht: Bern entwickelte sich zum florierenden Marktplatz, zum strategischen Kraftpunkt und zum mächtigsten Stadtstaat nördlich der Alpen.

Die Berner Innenstadt: Verkehrsknoten - Einkaufszentrum - Arbeitsort - Bundesstadt - ... und Unesco-Welterbe

Das ist eine Menge von Funktionen, die dieser Landsporen von rund 1200 Metern Länge und 200 bis 300 Metern Breite erfüllen muss ... und will.

Muss: Weil die bestehenden Verkehrsstrukturen neue Lösungen stark vorbestimmen. Die Strassenzüge laufen im westlichen Bereich sternförmig zum Bahnhofplatz zusammen. Im untern Bereich der Halbinsel sind es die drei Brücken, die den Verkehr in die Stadt kanalisieren. Eine effiziente Umfahrung des Stadt-

kerns wird durch den Flusslauf und die Topografie verunmöglicht.

Will: Weil die Stadt von diesen Funktionen lebt. Es gilt wie zu Zähringens Zeiten: Ein erfolgreicher Markt- und Lebensort muss immer an einer verkehrsmässig bestens erschlossenen Lage liegen.

Die Berner Innenstadt lebt diesen Zielkonflikt zwischen Verkehr und Beschaulichkeit seit langem: Der "Verkehrskompromiss" von 1997 mit der Verlegung der oberirdischen Parkplätze in den Untergrund war und ist erfolgreich. Es ist aber an der Zeit, die offensichtlichen Optimierungspotenzial in eine weiter entwickelte Lösung zu fassen.

Während am Bahnhofplatz mit der Initiative "autofreier Bahnhofplatz" eine neue Runde im Kampf um den motorisierten Individualverkehr MIV ausgefochten wurde, sieht sich die Innenstadt-Achse Markt- und Spitalgasse mit neuen Ansprüchen des öffentlichen Verkehrs ÖV konfrontiert.

Gleichzeitig - das wollen wir dick unterstreichen - profitiert das 'Einkaufszentrum Innenstadt' von seiner perfekten Erschliessung durch den ÖV. Das ist ein starker Trumpf gegenüber Westside, Wankdorf-Center usw.

Tram Bern-West 2010

Im Dezember 2010 wird das Projekt Tram Bern West im Kostenrahmen von rund 150 Mio CHF (davon Kanton 52.7; Bund 52.7) fertiggestellt sein. Mit der Betriebsaufnahme der zwei Linien 'Brünnen' und 'Bümpliz' mit ihrer Streckenlänge von 6.8 km werden die städtischen Durchmesserlinien neu geordnet:

Linie	Takt	Verbindung
<u>Spital- und Marktgasse</u> → Tram + Trolley		
6	10'	Fischermätteli - Worb
7	6'	Bümpliz - Ostring
8	6'	Brünnen - Saali
9	6'	Wabern - Guisanplatz
12*	6'	Länggasse - Zentrum Paul Klee

Bis Bahnhof → Tram

3	6'	Weissenbühl - Bahnhof
---	----	-----------------------

Via Schaufplatzgasse / Amthausgasse → Bus

10*	6'	Ostermundigen-Köniz
19	10'	Elfenau - Blinzern

Via Bundesgasse → Bus

10*	6'	Köniz-Ostermundigen
19	10'	Blinzern - Elfenau

* = 3Min-Takt in Stosszeiten

Statt bisher 4 sind es nun 5 Durchmesserlinien, welche die Achse Spitalgasse-Markt-gasse durchfahren; 4 Tramlinien und die Trolleylinie 12 Länggasse-ZPK. Auf diesen Zeitpunkt sind die in Auslieferung begriffenen Tramkapazitäten voll im Einsatz: Besonders gewichtig sind die 21 Tramzüge Combino XL mit 41.4 Metern Länge und einem Gesamtgewicht von rund 67 Tonnen. Zudem werden von der bisherigen Combino-Flotte 8 Einheiten

von 31.5m auf die XL-Masse aufgemotzt. Die gesamte Flotte der BernMobil-Trams besteht dann aus 48 Tramzügen, davon 29, also rund 60%, aus den schweren, langen XL-Kalibern.

Die Tram-Flotte im Jahre 2011

Typ	Anz	L	Gew*	Pass
Combino XL	29	41.4m	67 t	236
Combino (15 ./ 8)	7	31.5m	49 t	179
Vevey	12	31.0m	47 t	167
Total Tramflotte	48 Einheiten			

L: auf der Linie 9 verkehren Trams mit Anhängern von 10 m Länge = schon heute 41 m Gesamtlänge.

Gew: Die eingesetzten Gesamtgewichte sind Leergewicht plus Passagierzahl (4 pro m²) x 80kg.

Die Busflotte wird 2011 total ca. 120 Einheiten betragen.



Die 29 Combino XL mit ihren 7 Gliedern und 41.5 Metern Länge bilden das Rückgrat der Berner Tramflotte.

2011: Die Innenstadt-Achse ist überlastet

Diese kommende zusätzliche ÖV-Belastung des Innenstadt-Strassenzugs Spitalgasse-Markt-gasse gibt nun in Innenstadtkreisen zu Bedenken Anlass.

Ein Büroinhaber an der Markt-gasse hat seine Befürchtungen drastisch und bildhaft illustriert: *"Die nun 4 Linien mit 6-Min-Takt und eine mit 10-Minuten bringen 46 Passagen, macht in beiden Richtungen 92 Fahrten pro Stunde. Das sind alle 40 Sekunden ein Tram oder ein Trolley. Ein Zug von 41 Meter Länge mit 20 km/h blockiert die Strassenquerung für 8 Sekunden, bei 10 km/h sind es rund 20 Sekunden. Und stellen Sie sich vor, wie das am Bärenplatz aussieht, wenn wohl ständig 2 Tramzüge hintereinander stehen und so die Gasse auf eine Länge von 100 Meter sperren. Besonders schwierig wird es im Bereiche des Zytglogge, wo die Züge wegen der engen Kurven langsamer fahren. Für Personen mit eingeschränkter sportlicher Beweglichkeit wird die Gassenquerung zum Problem!*

Die Hauptgassen werden durch den ÖV der Länge nach zweigeteilt - Das behindert das Einkaufserlebnis massiv und macht die Fussgängerzone zur Farce ... !"

Der Systemscheid für das Tram geht weiter

Die Entwicklung des ÖV in und um die Stadt Bern wird weiterhin sehr dynamisch verlaufen; die Vorliebe für das System "Tram" wird sich

weiter durchsetzen. Der Systemscheid für die Verbindung Köniz - Ostermündigen ist mit höchster Akklamation für das Tram ausgefallen. Es besteht beinahe so etwas wie eine Tram-Euphorie. Beflügelt wird diese durch BernMobil Publikums-Umfrageresultate, die eine eindeutige Bevorzugung des Trams gegenüber dem Bus belegen. Unleugbare Vorteile und Potenziale der Variante Bus gehen in dieser Euphorie unter.

Tram Köniz-Ostermündigen: Zusätzliche 300 Tramzüge durch die Innenstadt

Für das Projekt Köniz - Ostermündigen sorgen Investitionsfenster und Finanzplanung des Bundes für unbernisches Tempo. Die Ausführungsarbeiten müssen nämlich bereits 2014 angelaufen sein.

Gemäss der grundlegenden Studie "Regionales Tramkonzept" von 2003 erfährt die vorstehende Zusammenstellung nach der Fertigstellung von Köniz-Ostermündigen die folgenden Änderungen:

<u>Spital- und Marktgasse</u> → Tram			
Plus	10	6'	Köniz-Ostermündigen
Minus	12	6'	Länggasse-ZPK
<u>Via Schauptplatzgasse/ Amthausgasse</u> → Bus + Trolley			
Plus	12	6'	Länggasse-ZPK
Minus	10	6'	Ostermündigen-Köniz
<u>Via Bundesgasse</u> → Bus + Trolley			
Plus	12	6'	ZPK-Länggasse
Minus	10	6'	Köniz-Ostermündigen

Die Hauptgassen sind nun reine Tramtrassen, der 12er-Trolley wird gemäss dieser Studie in die Achsen Amthaus- / Schauptplatz- und Bundesgasse verlegt. Diese Verlegung dämpft die Mehrbelastung nur geringfügig: es zirkulieren hier nun die 10er-Trams mit ihrer doppelten Fahrzeuglänge.

Es gibt aber auch schon Stimmen, die den 12er als "Touristenbus" in den Hauptgassen belassen wollen.

Daher ist es dringend, rechtzeitig die Anliegen der Innenstadt zu formulieren. So bleibt die Chance gewahrt, ohne Projektverzögerung legitime Interessen der Innenstadt einzubringen.

Kritik: Überlastete Hauptgassen und ein Problemknoten am Zytglogge

Die eindeutige Mehrbelastung der Hauptgassen durch Tramzüge in grösserer Zahl, höherem Gewicht und wachsender Länge schränken die Nutzung und Werte der City als Einkaufszentrum, Tourismusziel und als Unesco-Welterbe ein. Gerade am Zytglogge wird die Einleitung des 12ers für Ärger sorgen. Für Shopping, Tourismus und die Stellung als Weltkulturerbe sind diese Entwicklungen problematisch.

Die Berner Shopper schätzen wohl den Service des ÖVs, der sie in die Stadt bringt. Da-

nach werden Tram und Bus in den Hauptgassen aber zum Störfaktor. Natürlich gilt für die Berner der "Heimvorteil" - man gewöhnt sich an die Tücken des Geländes.

Anders ergeht es natürlich den Einmal-Besuchern unserer Tourismus-Destination. Sie werden beim Flanieren oder dem Posieren zur Gruppenfoto bald durch zornig schellende Tramzüge aus ihrer Illusion gerissen, die Gassen seien eine Fussgängerzone. Es ist schade, dass die Fassaden an den Hauptgassen - ein Kernstück des Weltkulturerbes - nicht in Ruhe besichtigt werden können.



Offensichtlich nicht ein idyllischer Rastplatz im Weltkulturerbe - die Züge rollen.

Die Berner Innenstadt ist ja kein totes Kulturdenkmal, sondern sehr lebendig. Und Bern-City ist eben auch ein weltweit beispielhaftes Shopping-Zentrum. Und dazu gehört sicher, dass die Hauptgassen Spital- und Marktgasse zur fussgängerfreundlichen Zone werden!

FAZIT

Die Arbeit der Planer am "Regionalen Tramkonzept" ist umsichtig. So wie Ingenieure ihren Auftrag gemäss Kundenwunsch unter Beachtung der Normen und der Regeln der Kunst eben ausführen. Das Resultat ist ein funktionierendes Verkehrssystem, das alle Anforderungen mit "genügend" erfüllt.

Es ist aber allen in die Innenstadt Engagierten klar, dass diese Lösung zwei Bedingungen nicht erfüllt: jene der Langfristigkeit und der Nachhaltigkeit!

Eine langfristige Lösung ist unumgänglich!

Den Planern hat etwas gefehlt: eine Portion Vision und ein Quentchen Frechheit. Das macht den grossen Unterschied zu z.B. den Zürcher- oder Lausanner-Planungen aus. Dort werden zum vornherein grosszügige Lösungsvarianten geschaffen, welche ganz selbstverständlich die Beiträge des Bundes mit einrechnen.

Welches sind die Alternativen zur Hauptgassen-Passage?

Die Studie "Tram Region Bern" prüft die Ausweichmöglichkeiten, die sich auf der Horizontalen anbieten.

Die Stadtstruktur nördlich der Hauptgassen bietet wenig Möglichkeiten. Für ein Tram sind die Zugänge ab Bollwerk oder beim Kornhaus kompliziert oder gar blockiert. Allenfalls bietet sich die Achse Postgasshalde - Hodlerstrasse für eine leichte Busverbindung an. Der Vorstoss des FDP-Stadtrates Mario Imhof zielt in eine ähnliche Richtung.

Der südliche Innenstadtteil mit Bundesgasse / Amthaus- und Schauplatzgasse wird bereits durch den Busverkehr der Linien 10 und 19 genutzt. Das Konzept "Tram Region Bern" schlägt vor, den 12er-Trolley Länggasse-ZPK aus den Hauptgassen zu nehmen und ihn auf der bisherigen Spur des Busses Köniz- Ostermundigen zirkulieren zu lassen. Die Schwachstelle dieser Idee liegt im Bereiche Zytglogge, wo sich diese Trolleys um den Turm oder via Hotelgasse winden müssten - ein Provisorium! Verkehrstechnisch nicht unelegant bietet sich die Bundeshausachse an: Die Linien 6, 7 und 8 könnten vor dem Hirschengraben in der Verlängerung der Effingerstrasse via die Bundesgasse - Bundeshaus - Bellevue - Casinoplatz zur Kirchenfeldbrücke gelangen. Die Hauptgassen wären entlastet - dafür der Bundesplatz und das Bundeshaus in den Stadtberner ÖV integriert. Zudem wären die Umsteigeknoten Hirschengraben und Bahnhof nicht mehr angeschlossen.

Es bleibt nur noch die Vertikale: Die Vision Bern 2020

1995 hat es eine prominente Projektgruppe unter der Leitung des damaligen HIV-Direktors Rolf Portmann unternommen, mit dem Titel VISION 2020 die Idee des tiefergelegten ÖV zu untersuchen und zu konkretisieren. Die Idee sieht eine veritable untere Stadtebene vor, die auch die Probleme der An- und Auslieferung löst und die Autoparkings integriert. Den Projektverfassern war klar, dass diese Lösung nicht innerhalb des nächsten Jahrzehnts realisiert würde. Auch das Finanzierungsproblem müsste gelöst werden. Doch wurde mit der städtischen Planungsbehörde bereits vereinbart, dass die dazu wichtige unterirdische Baulinie frei gehalten wird.

Zur Finanzierungsfrage: Wie machen es andere Städte?

Zürich:

Die dominante CH-Wirtschaftsmetropole macht es vor, wie Einrichtungen des ÖeV grosszügig entworfen, geplant und dann mit eidg. Hilfe realisiert werden. Ins Zürcher S-Bahnnetz hat der Bund in den letzten 20 Jahren runde 2.5 Mia CHF zu den 4.5 Mia CHF Gesamtkosten beigetragen.

Lausanne:

Das Beispiel Lausanne ist wegen der besseren Vergleichbarkeit sehr interessant. Der zuständige Gemeinderat Olivier Français - gelernter Ingenieur mit Spezialgebiet Geotechnik - hat die fällige Sanierung

des kleinen Bähnchens, der 'Ficelle', von Ouchy hinauf zum Bahnhof zum Anlass genommen, gleich eine Metro von 6 km Länge zum CHUV, Autobahnanschluss Vennes bis nach Epalinges zu bauen. Die kühne Idee kostete 740 Mio CHF, der Bau dauerte 6 Jahre. Die technischen Schwierigkeiten im urbanen Untergrund waren erheblich: "teils konnte nur mit der kleinen Schaufel gearbeitet werden". Die Finanzierung erfolgte rund 20 % durch Bund; 70 % Kanton und 10 % Stadt Lausanne.

... und Bern:

Die rund 250 Mio. CHF, die unser Kanton in den letzten 15 Jahren in die S-Bahn-Entwicklung investiert hat, muten dagegen bescheiden an. Wollten deshalb die Planer mit dem neuen Tiefbahnhof von 2,5 Mia CHF ein gar mutiges Zeichen setzen?

Heute sieht die Situation nun anders aus: Die Entwicklung des ÖV in unserer Stadt fordert diese Lösung. Die Zeit ist reif für dieses Projekt. Bern muss seine untere Ebene entwickeln!

Es ist ohne Bedeutung, ob genau die vorgeschlagene unterirdische Linienführung realisiert würde; es darf auch sein, dass etwas vom ÖV in den Gassen verbleibt usw. Aber es müssen die gedanklichen und planerischen Vorbereitungen ab sofort in Angriff genommen werden.

Glücklicherweise besteht weder baulich noch zeitlich ein Junktum mit dem Tram Köniz - Ostermundigen. Aber dieses Tramprojekt ist der Auslöser zur Realisierung der VISION 2020!

Die Bilanz der Entente Bernoise:

- Mit der Inbetriebnahme des Trams Bern West werden die Berner Hauptgassen durch den ÖV noch höher belastet.
- Die Ausweichmöglichkeiten der Innenstadt mit Bundes-/Amtshaus-/Schauplatzgasse sind begrenzt.
- Berns Hauptgassen als Unesco Welterbe sind zu kostbar, als dass man sie der Verkehrsplanung überlassen dürfte.

Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Vorbehaltlose Überprüfung der Linienführung des Trams Innenstadt über den Horizont der RVK 1995 hinaus.
- Die Idee 'VISION2020' muss dabei - auch im Kontext der Bahnhof-Umstrukturierung - entschlossen aufgegriffen werden.
- Die 'VISION2020' mit der Erschliessung eines zusätzlichen Niveaus in der Innenstadt eröffnet umfangreiche Finanzierungsvarianten im Public-Private-Partnership-PPP-Modus. Diese sind zu entwickeln

04/2009