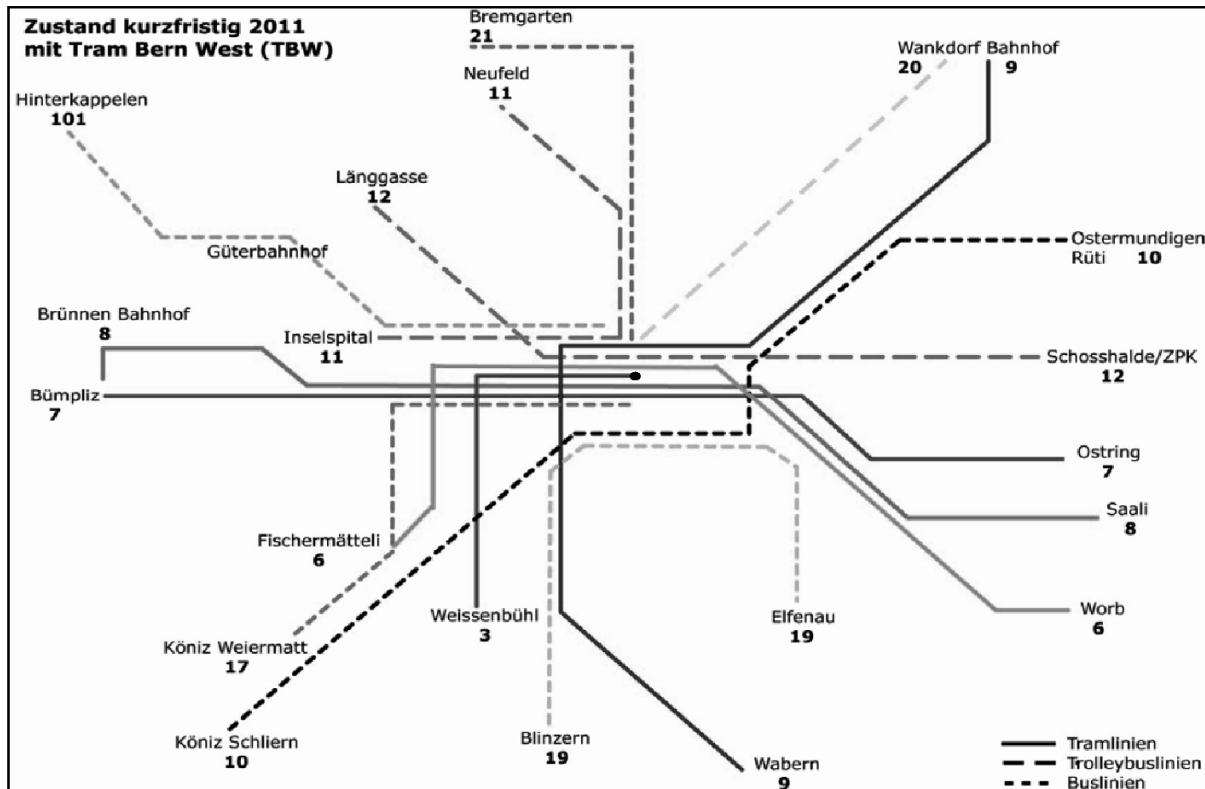


Berner Innenstadt: Die Zukunft fordert eine mutige Entscheidung! Die Berner Metro



Die Berner Netzstruktur ab 12. Dezember 2010: 4 Tram-Durchmesserlinien und der 12er-Bus drängen durch die Hauptachse Spital- / Marktgasse.

Bern entwickelt mit markanten Schritten sein Tramsystem. Ende 2010 wird das mit rund 150 Mio. CHF dotierte Projekt Tram Bern West fertig gestellt. Die Inbetriebnahme dieser rund 7 km langen Trasse, die Bern-Bümpliz und Bern-Brünnen erschliesst, schafft die neuen Durchmesserlinien Brünnen-Saali und Bümpliz-Ostring. Dazu kommt die Verlängerung des Worb-Bähnli, welche mit dem bisherigen Fischermätteli-Ast zusammen gekoppelt wird. Danach wird es rasant weiter gehen: Bereits 2017 sollen die Buslinien nach Köniz und Ostermundigen durch Tramlinien ersetzt und miteinander verknüpft werden.

Alle diese neuen Durchmesserlinien sollen durch die Innenstadt führen!

Markt- und Spitalgasse: Tramwand statt Erlebnisraum?

Mit dem Ausbau der Trassen wird auch das Rollmaterial umfassend erneuert. Bereits jetzt,

während der sukzessiven Einführung der 41.5 Meter langen XXL-Combis wird sichtbar, dass sich in den Hauptgassen allmählich ein unerwünschtes Phänomen aufbaut: Eine „Tramwand“. Mit der Betriebsaufnahme des Trams BernWest werden 4 statt 3 Durchmesserlinien auf der Innenstadt-Trasse zirkulieren - eine Steigerung der Frequenzen also um rund 20 %. Damit werden die Hauptgassen stark belastet. Zu stark! Sie haben dann primär als Tramtrassen zu dienen.

Bern-City ist ein Einkaufszentrum, das mit dem ÖV perfekt erschlossen ist. Dadurch kann es mit den aussen liegenden Zentren wie WestSide, Shoppyland und auch Wankdorf effizient konkurrieren. Mit den zusätzlichen Tramfrequenzen aber droht ihm ein ÖV-Overkill.

Der historische Rahmen, das Welterbe, oder auch schlichter: unsere erlebte, bewohnte und

als Arbeitsstätte benutzte Innenstadt würde schlussendlich zur Tram-Superschiene degradiert. Das kann es ja nicht sein. So, wie auch eine reine Fussgängerzone für unsere Innenstadt nicht die gültige Lösung ist. Es wird viel mehr darum gehen, ein Gleichgewicht zwischen Fussgänger und Tram zu finden.

Die Planungsbehörde, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons haben die Belastung der Innenstadt und alternative Linienführungen studieren lassen. Sie kommen jedoch zum Schluss, der geplante Zustand sei optimal und nicht zu verbessern. - **Ein Befund, der ganz offensichtlich zu kurz greift!**

Letztendlich geht es nämlich auch darum, die politische Verantwortung für die tiefgreifenden planerischen Entscheide zu tragen. Und die sind gewichtig.

Wie sieht die ÖV-Überlastung der Innenstadt aus?

104 Tramzüge pro Stunde sind zu viel!

Die Planungsbehörden haben in ihren Analysen zwar eingeräumt, dass die Belastung der Hauptgassen ansteige, dass dieses aber in verkräftbarem Masse geschehe und die Innenstadt auf diese Weise optimal erschlossen werde.

1 Tramfahrplan bis Dezember 2010 / Ist-Zustand

Linie	Takt	Verbindung
<u>Tram und Trolley: In Spital- und Marktgasse</u>		
3	6'	Weissenbühl – Saali
5	6'	Fischermätteli – Ostring
9	6'	Wabern – Guisanplatz
12*	6'	Längggasse – Zentrum Paul Klee
<u>Bus: In Schauptplatzgasse / Amthausgasse</u>		
10*	6'	Ostermundigen – Köniz
19	10'	Elfenau – Blinzern
<u>Bus: In Bundesgasse</u>		
10*	6'	Köniz – Ostermundigen
19	10'	Blinzern – Elfenau

2 Tramfahrplan ab Dezember 2010 mit Tram BernWest

Linie	Takt	Verbindung
<u>Tram und Trolley: In Spital- und Marktgasse</u>		
6	10'	Fischermätteli – Worb
7	6'	Bümpliz – Ostring
8	6'	Brünnen – Saali
9	6'	Wabern – Guisanplatz
12*	6'	Längggasse – Zentrum Paul Klee
<u>Tram 3: Bis Bahnhof</u>		
3	6'	Weissenbühl – Bahnhof
<u>Bus: In Schauptplatzgasse / Amthausgasse</u>		
10*	6'	Ostermundigen – Köniz
19	10'	Elfenau – Blinzern
<u>Bus: In Bundesgasse</u>		
10*	6'	Köniz – Ostermundigen
19	10'	Blinzern – Elfenau

3 Tramfahrplan 2017 mit Tram Köniz – Ostermundigen

Linie	Takt	Verbindung
<u>Tram: In Spital- und Marktgasse</u>		
10	6'	Köniz – Ostermundigen
6	10'	Fischermätteli – Worb
7	6'	Bümpliz – Ostring
8	6'	Brünnen – Saali
9	6'	Wabern – Guisanplatz
<u>Tram 3: Bis Bahnhof</u>		
3	6'	Weissenbühl – Bahnhof
<u>Bus: In Schauptplatzgasse / Amthausgasse</u>		
12*	6'	Längggasse – Zentrum Paul Klee
19	10'	Elfenau – Blinzern
<u>Bus: In Bundesgasse</u>		
12*	6'	Längggasse – Zentrum Paul Klee
19	10'	Blinzern – Elfenau

* = 3 Minuten-Takt in Stosszeiten

Die drei Fahrpläne ergeben die Frequenzen:

ab Dezember 2010	
Hauptachse Innenstadt	4 statt 3 Tramlinien 1 Trolleylinie
Bis Hirschengraben	1 Linie (neu)
Südl. Nebengassen	2 Buslinien
TOTAL	7 statt 6 Linien
ab 2018	
Hauptachse Innenstadt	5 statt 4 Tramlinien 0 Trolleylinie
Bis Hirschengraben	1 Tramlinie
Südl. Nebengassen	2 Buslinien
TOTAL	8 statt 7 Linien

Die Zusammenstellung belegt, dass für die Innenstadtachse der wesentliche Zuwachs im Dezember 2010 eintritt. Der Frequenzzuwachs 2018 wird durch die Verlegung des Trolleys in die südlichen Nebengassen ausgeglichen. Das Gesamtsystem Innenstadt wird von IST 6 Linien auf SOLL 8 Linien plus ein „Kopfbahnhof“ am Hirschengraben ausgebaut.

Ab Dezember 2010 dienen die Gassen in erster Linie als Tramtrassen. Der Fussgänger muss dann die Lücken in der Tramwand abpassen... da bleibt nichts mehr von Gemütlichkeit und Stadt-Erleben. 104 Trampassagen lassen das nicht zu.

Die EB ortet im Bereich Innenstadt drei hauptsächliche Problembereiche:

- Die 104 Tramzüge von 41.5 Meter Länge bilden eine stehende oder sich bewegende „Tramwand“, welche die Fussgänger behindert und die Hauptgassen zerteilt.
- An der Haltestelle Bärenplatz bilden wartende Tramzüge Sperren von über 90 Meter Länge. Querende Fussgänger müssen Gelegenheiten zur hastigen Passage abwarten.
- Auch der Bereich Zytglogge – Eingang Marktgasse ist kritisch. Die anfahren

oder einfahrenden Tramzüge rollen in den Kurven langsam und beanspruchen viel Zeit.

- Der von der Kochergasse / Bellevue seitlich zu Zytglogge / Kramgasse eingeleitete Bus 12 kompliziert die Situation zusätzlich - seine Linienführung ist nirgends präzise beschrieben.

Dazu kommen im Bereich Bahnhofplatz und Hirschengraben weitere Knackpunkte dazu:

- Die drei Perrons des Trambahnhofs sind bereits heute oft überlastet: Ankommende Trams warten häufig auf freie Einfahrt.
- Die Station Hirschengraben erfreut sich dank des direkten Zugangs zu den verlängerten SBB-Perrons einer augenfälligen Passagier-Entwicklung. Leider wird hier künftig die Wendeschleife des Trams Weissenbühl-HB und die mit Ampeln gesteuerte Einfahrt der Trams 6, 7, 8, 9 und 10 in die Effinger- und Monbijoustrasse für Engpässe sorgen.

Die weiteren Zahlenbilder veranschaulichen die Überlastung:

Die Tramwand

Es verkehren 5 Tramlinien: vier mit 6-Minuten-Takt und eine mit 10-Minuten. Sie bringen je 46 Passagen, d.h. in beiden Richtungen 92 Fahrten pro Stunde. Für die Spitzenzeiten sind mit 52 Passagen, also 104 in beiden Richtungen zu rechnen. Das sind alle 35 Sekunden ein Tram oder ein Trolley.

Ein Zug von 41.5 Meter Länge mit 20 km/h blockiert die Strassenquerung für 7.4 Sekunden; bei 10 km/h sind es rund 14.8 Sekunden. Wenn man die Reaktionszeit der Passanten von z.B. 5 Sekunden einrechnet, bleibt eine tramfreie Lücke von grob 15 Sekunden. Für Senioren oder für Mütter mit Kinderwagen sind solche Zeiten eine echte Herausforderung - von entspanntem Einkaufsbummel oder gar von fussgänger-freundlicher Zone kann nicht mehr die Rede sein.

Trambahnhof Bärenplatz

Man kann sich vorstellen, wie die Situation am Bärenplatz aussieht, wenn wohl häufig 2 Tramzüge hintereinander stehen und so die Gasse auf eine Länge von rund 100 Meter sperren. Hinzu kommt der besonders hier intensive Anlieferverkehr. Der Fussgänger ist nur noch geduldet.

Bereich Zytglogge - Einfahrt Marktgasse

Besonders schwierig wird der Bereich des Zytglogge, wo die Tramzüge wegen der engen Kurven nur langsam fahren. Die Berechnung zur „Tramwand“ wird hier noch etwas gestreckt, insbesondere weil die Hälfte der Tramzüge aus dem Haltestellen-Stillstand erst auf die Geschwindigkeit 10km/h beschleunigen muss. Dies ergibt eine Durchschnittsge-

schwindigkeit bis zur vollzogenen Einfahrt in die Marktgasse von ca. 5 km/h. Das bedeutet, dass ein Tramzug die Fussgängerquerung während gut 20 Sekunden behindert. Unbehandelt sind in den Ingenieurstudien die Fragen um die Einleitung des 12er-Busses um den Zytglogge in die Kramgasse.

Die Bereiche Hauptbahnhof und Hirschengraben

In ihrem Bericht sehen die Projektgenieure die gravierenden Probleme eher im Bereich des Hirschengrabens, wo die Tramlinie 3 Weissenbühl einmündet und wendet. Diese Haltestelle wird ab 2017 stadtauswärts durch 6 Tramlinien frequentiert. Das ergibt 56 bzw. 112 Passagen im Langsamverkehr mit Abbremsen-Halten-Anfahren und der folgenden Ampelanlage zur Effingerstrasse. Zudem taugt die Haltestelle an der Schwanengasse kaum als permanente Lösung.



Umsteigefrequenzen: Täglich 245.000 Ein- und Ausstiege finden an den 4 Stationen Hirschengraben (links), Bahnhof, Bärenplatz und Zytglogge statt.

Die Station Hauptbahnhof erlebt die gleichen Belastungen wie der Bärenplatz. Fussgängerwege werden hier nicht beeinträchtigt. Aber das Management von 5 Tramlinien auf 3 Perrons wird äusserst anspruchsvoll.

Entente Bernoise: Mehr Stadtentwicklung - weniger Verkehrsplanung!

Die Entente Bernoise vermisst in den Planungen um die Innenstadt die Präsenz des Menschen und des lebendigen historischen Zentrums. Dem Kulturdenkmal, dem einmaligen Shoppingzentrum, der vielseitig gewünschten fussgängerfreundlichen Zone usw. muss der notwendige Raum zugestanden werden - und der Mensch im Zentrum stehen.

Das tut die vorliegende „fahrplanoptimierte“ Planung zu wenig! Sie erscheint uns allzu stark und einseitig am "technisch Möglichen" orientiert.

Die Sicht der Entente Bernoise zielt mehr auf Marketing- und Stadtentwicklungs-Überlegungen. Sie will die schwergewichtig verkehrspolitischen Ansätze ergänzen. Der Bericht der Entente Bernoise vom September 2009 hat in dieser Hinsicht lebhaftes Echo und Reaktionen ausgelöst. Das hat gezeigt, dass auch die Idee „Berner Metro“ in der jetzigen Phase nicht zum vornherein verworfen werden kann.

Im vorliegenden Bericht wird hauptsächlich die Tieflegung des Trams untersucht. Die Idee soll so weit konkretisiert werden, dass anschliessend die Ingenieure und Behörden genügend Angaben für ihre Arbeit vorfinden.

Der Bericht nimmt aber auch die vorliegenden „oberirdischen“ Vorschläge auf und will sie nach unsern Gesichtspunkten näher untersuchen.

Hauptanliegen der Arbeit ist es somit, die ÖV-Führung in der überlasteten Achse Spitalgasse-Markt-gasse zu vermindern und umzugestalten und die Planer für die Tieflegung des Trams, die Berner Metro, zu sensibilisieren, zu dokumentieren und in den Herzen und Köpfen der Berner zu verankern.

Das zentrierte Berner Tramsystem

Die Netzstruktur der Tramlinien

Die Berner Innenstadt weist ein extremes ÖV-System auf. Alle Tram- und Buslinien laufen zentrisch zum Bahnhof. Dann wird der Tramfluss zum Zytglogge einachsig durch die Verbindung Markt-Spitalgasse kanalisiert. Ausnahmen davon sind lediglich die Busverbindungen Ostermundigen und Elfenau/Tierpark. Diese Konzentration auf ein Zentrum und eine Achse ist zumindest schweizweit einmalig. Durch die neuen Tramlinien würde diese noch massiv verstärkt.



Die Tramwand: Fussgänger müssen ein Schlupfloch abpassen.

Diese Eigenheit ist gleichzeitig Stärke und Schwäche des Berner Tramsystems: Die Erschliessung des Einkaufszentrums ist wohl perfekt, aber beschränkt auf die unmittelbare Hauptachse - die hinteren Gassen sind bereits zweitklassige Geschäftslagen. - Eine Störung

oder ein Unfall zwischen Bahnhof und Zytglogge bringt einen Systemkollaps.

Mit der Inbetriebnahme des Trams BernWest wird die vierte Tramverbindung plus der Trolley 12 durch die Innenstadt geführt. Mit dem Tram Köniz – Ostermundigen wären es schlussendlich 5 Tramverbindungen mit durchwegs 41.5 Meter-Zügen. Die kritische Belastung der Innenstadtachse wird bereits Ende 2010 mit dem Tram BernWest eintreten. Mit dem Tram Köniz – Ostermundigen sinkt die Spitzenfrequenz wohl um 6 Einheiten pro Stunde. Dagegen werden die 25 Meter langen Busse durch die 41.5 Meter langen Trams ersetzt!

City-Schiene und Hauptbahnhof

Hauptbahnhof und Einkaufszentrum Innenstadt haben die Entwicklung des ÖV in Bern seit jeher bestimmt. Die Volksabstimmung von 1956 über die Verlegung des Bahnhofs an die Laupenstrasse ist legendär. Die weiter gehende Verteilung der Zentrumsgunst sollte später mit dem Konzept „City-Schiene“, der S-Bahn-Verbindung Wankdorf-Hauptbahnhof-Ausserholligen gefördert werden. Hier lassen sich denn auch einige Effekte beobachten: Der Bahnhof Wankdorf ist auf dem besten Wege, sich zu einem geschätzten, an den städtischen ÖV angeschlossenen S-Bahn-Bahnhof zu entwickeln. Die Tangential-Linie 28 und das S-Bahn-Angebot erfreuen sich wachsenden Zuspruchs. Ähnliches darf angesichts der nun doch einsetzenden Bautätigkeit und der Betriebsaufnahme des Trams BernWest für den Knoten Ausserholligen mit dannzumal 2 Tram- und 3 S-Bahnverbindungen erhofft werden.

Der Hauptbahnhof als Zentrum und Verkehrsdrehscheibe

Der Hauptbahnhof selber hat sich mit dem kürzlichen Teilumbau zu einem attraktiven Zentrum entwickelt. Dies verdankt er neben seiner Zentralität für Läden und Dienstleistungen vor allem dem „SBB-Rechtsraum“. Dieser gewährt kommerzielle Freiheiten wie liberale Ladenöffnungszeiten aber auch zunehmend konsequentere „Ruhe und Ordnung“.

Die Diskussion um den autofreien Bahnhofplatz hat seine dominante Verkehrsfunktionen des wieder eindrücklich zu Tage gefördert.

Der kommende Bahnhofneubau

Eminent wichtige Entwicklungen bahnen sich um den Hauptbahnhof an.

Unter dem Kürzel ZBB für „Zukunft Bahnhof Bern“ wurde eine Projektgemeinschaft unter der Leitung des Kantons formiert, die sämtliche betroffenen Institutionen und Unternehmen zusammenfasst. Ziel ist es, Grundlagen für die Vorprojekte „RBS-Tiefbahnhof“ und „Publikumsanlagen SBB“ zu erstellen. Dieses Projekt soll bis 2030 realisiert sein.

Wie machen es andere Städte?

Jede Stadt hat ihre eigene ÖV-Struktur entwickelt und gestaltet, massgeschneidert bis zur Farbwahl. Die hauptsächlichlichen Einflussfaktoren sind dabei sehr handfester Natur: die Topografie der Stadt, die Gegebenheiten der umgebenden schienengebundenen Verkehrsträger, die Siedlungsstrukturen, die Bevölkerungszahlen usw.

Dazu kommen sicher auch „weiche“ Faktoren, welche schlussendlich z.B. den Anteil des ÖV am gesamten Verkehrsaufkommen bestimmen. Dahinter steht die Qualität des ÖV-Angebots, welches ihrerseits das Resultat der ÖV-Investitionspolitik des Betreibers, der Behörde ist.

Für unseren Hausgebrauch beschränkten wir uns auf eine Kurzanalyse der Nachbarstädte Lausanne und Zürich in auffälligen Hauptmerkmalen und in Bezug auf die Innenstädte. Daneben sind keineswegs die Beobachtungen zu vergessen, die gerade in französischen Städten gemacht werden können: Bordeaux, Lyon, Montpellier, Strasbourg. Im Bericht beschränken wir uns auf Zürich, das in wichtigen Merkmalen aufschlussreiche Vergleiche zulässt.

Die Zürcher Tramstruktur zeigt die folgenden Merkmale:

Netzstruktur der Linien

Auf dem Gebiet zwischen Bahnhof und Bürkliplatz (See) mit einer Länge von rund 1.3 km verfügt die Zürcher-Innenstadt über 2 bzw. 3 sich ergänzende Linienverläufe. Auf der Achse Bahnhofstrasse verkehren 4 Linien. Die in einem parallelen Abstand von 3 bis 400 m von der ersteren liegende Achse Limmatquai bedient 2 Linien zwischen Central und Bellevue; die dritte Achse verläuft gebrochen über Löwen-, Kasernen-, Sihl-, Talackerstrasse via Paradeplatz zum Bürkliplatz. Bei der Störung von einer der drei Linien können die Ausfälle zum Teil aufgefangen werden; das ist Redundanz des Systems.

Anbindung an S-Bahn und SBB

Historisch bildet der Bahnhofplatz auch in Zürich das wichtigste Zentrum des Tramnetzes. Doch haben sich hier sehr früh Linien in der Gestalt eines Gitternetzes etabliert, die den Bahnhof nicht ansteuern. Mit den Aussenbahnhöfen Enge, Wollishofen usw. ist das Zürcher Tramsystem grossflächig gut mit dem SBB-Bahnnetz verbunden. Die Umsteigedistanzen betragen nicht mehr als 200 Meter.

Fahrplankontakt und Geschwindigkeit

Im Stadtzentrum verkehren die Trams in einem alternierenden 7 bis 8-Minuten-Takt in offensichtlich gemüthlicher Geschwindigkeit.

Rollmaterial

Der Zürcher Wagenpark ist durchwegs älter als jener von BernMobil. Die grössten Längen betragen ca. 35 Meter.

Umsteigen Tram zu Tram

Für eine stadtquerende Tramreise von ca. 8 km können 2 Umstiege / Tramwechsel nötig sein.

Information und Anzeigesysteme

In den Trams und an den Haltestellen gleichwertig wie in Bern.

Von den französischen Beispielen ist vielleicht jenes von Bordeaux besonders zu erwähnen, da die Trams im Altstadt-Bereich ohne Fahrleitungen auskommen und für diese Streckenabschnitte durch Akkus versorgt werden.

Bericht der Planungsbehörde: Die Linienführungen in der Innenstadt

Im Februar 2010 haben die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK und das Amt für öffentlichen Verkehr AÖV des Kantons den Ingenieur-Bericht zu den Linienführungen des Trams in der Innenstadt veröffentlicht. Die betrauten Ingenieure sind nebenbei auch in der Planung des TramRegionBern engagiert. Der Bericht behandelt in zwei Teilen die „Alternative Linienführungen“ und die „Belastung Innenstadt“.

Ausgelöst wurden diese Studien durch drei Vorstösse im Berner Stadtrat und die Vorschläge „Berner Metro“ der Entente Bernoise vom September 2009.

Die Evaluation der alternativen Linienführungen verwirft in einer ersten Triage, nachvollziehbar, die „weiträumigen Umfahrungen“ des Zentrums und die Aufteilung in Tramnetze Ost und West mit dem Angelpunkt Zytglogge.

Die Tieflegung des Trams „Metro“ wird lediglich in ihrer Ausprägung gemäss Bericht der VISION 2020 von 1995 beurteilt und in sparsamen sechs Zeilen behandelt...

Die Innenstadt-Varianten werden als solche südlich und nördlich der Hauptachse behandelt.

Die südlichen Trassenvarianten mit Bundes-Kochergasse und Amthaus-Schauplatzgasse werden im Prinzip als machbar beurteilt. Die Schwächen dieser Varianten seien schlechtere Erschliessung des Zentrums(!), Störung des Anlieferverkehrs, Immissionen (Lärm, Erschütterungen) und schliesslich die Beeinträchtigungen des Bundesplatzes. Diese Argumente führen zu deren pauschalen Ablehnung.

Die Trassenvarianten Nord mit Speicher-Nägelgasse via Bollwerk gewähren wegen der

Enge der Gassen keine durchgehende Doppelspur. Immerhin wird dieser Variante die Qualität einer Teilentlastung attestiert.

Die zusammenfassende Beurteilung führt an, dass die Haltestellen Hirschengraben, Bahnhof, Bärenplatz und Zytglogge mit insgesamt 245'000 Ein- und Ausstiegen herausragende Bedeutung hätten und dass die meisten Warenhäuser einen Zugang in kürzester Distanz zum Tram geniessen. Eine Verlegung des Trams in die südlichen oder nördlichen Stadtteile würde diese optimale Erschliessung verschlechtern und dem Detailhandelsstandort schaden...

In diesem Sinne werden die geprüften Varianten gemäss dem gültigen Credo allesamt verworfen. „**Die bestehende Linienführung ist optimal**“.

Kritik:

- Die Trassenvarianten werden lediglich isoliert beurteilt; es sind keine Überlegungen über mögliche Kombinationen ersichtlich.
- Das Kriterium Innenstadt-Erschliessung meint ausschliesslich die Erschliessung der Hauptachse Spital-/Marktgasse. Ergänzende Tramtrassen durch die Nebengassen scheinen in den Augen der Ingenieure die Erschliessung der ganzen Innenstadt zu schwächen.
- Die Belastung der Hauptachse wird nur mit der Anzahl Frequenzen gemessen, die Länge der Fahrzeuge ist nicht berücksichtigt.
- Die Beurteilungen beruhen auf einer rein statischen Sichtweise: Mögliche Veränderungen der Besucherströme auf Grund neuer Trassenführungen sind nicht angedacht.
- Das Gebot der Redundanz - die sichernde Mehrspurigkeit im System - ist nicht behandelt.
- Sicher nicht beabsichtigt: Die Analyse zählt die Anzahl Passagen zwischen Bahnhof und Zytglogge nur in einer Richtung, mit 46 bzw. 52; es sind aber doppelt so viel; 92 bzw. 104.

Linienführungen in der Innenstadt: Sicht der Entente Bernoise

Etwas mehr Stadtentwicklung - weniger Verkehrspolitik. Wir sind überzeugt, dass neue Linienverläufe zu entsprechenden Verhaltensänderungen bei den Passagieren führen, so dass auch bisher tote Stadtwinkel belebt werden können. Das würde die einseitige, hochkonzentrierte Erschliessung der Hauptachse wohlthuend korrigieren.

In den Überlegungen der Entente Bernoise spielt auch die Redundanz eine wichtige Rolle:

Diese findet im Ingenieurbericht keine Erwähnung. Diese dosierte „Mehrspurigkeit“ des Tramsystems mindert die Überlastung der Hauptachse, macht das System gegenüber Störungen toleranter und trägt zu einer breiteren Erschliessung bei, die längerfristig die extrem einachsige Berner Einkaufsstrasse etwas in die Breite ziehen würde. Insbesondere der nördliche Teil könnte davon profitieren.

Diese Gesichtspunkte müssen in den Überlegungen um die Linienführungen unbedingt berücksichtigt werden!

Tramtrassen Innenstadt Süd

Die Variante Bundesgasse – Kochergasse lassen wir in diesem Kurzbericht unbehandelt: Die Organisation dieser Trasse von Bundesgasse zum Bundesplatz bietet sehr viele Probleme und dabei wenig Nutzen für die Stadtentwicklung.

Die Variante Schauplatzgasse – Amthausgasse hingegen ist interessant: Sie profitierte vom direkten Bahnhofplatzanschluss. Die Enge der Gassen und die Zulieferung lassen allerdings nur ein Gleis zu. Die Umsteigedistanzen und die Erschliessungsqualität sind jedoch sehr vorteilhaft. Diese Variante kann auch mit lediglich einer Spur Nutzen bringen.

Tramtrassen Innenstadt Nord

Die Variante Speichergasse – Nägeligasse steht hier realistisch zur Verfügung: Sie verbessert die Erschliessung von Bollwerk, Speicher- und Nägeligasse, was zur Belebung dieser toten Strassenzüge führen würde. Das Areal Schützenmatte / Reitschule liegt sehr nahe. Die betroffenen Bereiche verfügen - im Gegensatz zu Bundes- / Kochergasse über markante Entwicklungspotenziale in der Form von möglichen Ladengeschäften und weiteren Nutzungen.

Das Trassenstück Bollwerk wäre kombinierbar mit einem denkbaren Ast des Ostermundigen-Tram und bildete das erste Trassenstück zum angedachten "Wylert-Tram".

Durch die Enge im Übergang zur Nägeligasse kann dieser Ast wahrscheinlich nur mit einem Gleis ausgestattet werden.

Kombinierte Lösungen

Der Ingenieurbericht prüft die Alternativen lediglich einzeln und kommt überall zum Schluss, dass diese Varianten aus Gründen der Erschliessungsqualität ungünstig seien, die Anlieferung gestört werde, lediglich Teilentlastungen erzielt würden... und der jetzige Zustand ohnehin die optimale Lösung darstelle! - Hier liegen die Ingenieure nachweislich falsch.

Die Entente Bernoise vertritt hier die Auffassung, dass auch Teillösungen, die einen Beitrag zur verbesserten Redundanz und zur

Entlastung der Hauptachse und der neuralgischen Punkte wie dem Zytglogge liefern können, geprüft werden müssen.

Für die Entente Bernoise ist aus dieser Sicht die Kombination zweier einspuriger Trassen durch Schauplatzgasse – Amthausgasse und Speichergasse – Nägeligasse in noch zu optimierender Fahrtrichtung eine interessante Option. Diese Lösung würde dem Tramsystem die willkommene und notwendige Flexibilität und Betriebssicherheit vermitteln.

Die Tieflegung des Trams - die „Berner Metro“

Die Entente Bernoise-Recherche vom September 2009 ging vom Metro-Vorschlag aus, wie er in der Fassung des Berichts VISION 2020 aufgezeigt wurde.

Hier sollen nun weiterführende Überlegungen angestellt werden. Diese haben sich aus den Gesprächen der Entente Bernoise-Arbeitsgruppe, aus Diskussionen mit Fachleuten, Ergebnissen aus den Projektgruppen „Tram-RegionBern“ und auch „ZukunftBernerBahnhof“ usw. ergeben. Dahinter steht aber auch die Überzeugung, dass die Städte in der Zukunft für den ÖV vermehrt die dritte Dimension nutzen müssen. Beispiele aus Städten und die Meinungen von ÖV- Exponenten wie z.B. von Prof. Ulrich Weidmann von der ETH lassen uns Mut schöpfen.

Der Basisvorschlag VISION 2020 von 1995

Der damalige Vorschlag sah eine Einführung der Tramlinien von der Kirchenfeld- und Kornhausbrücke in den Untergrund vor. Die Trasse führte dann unter die Amthausgasse, schwenkte unter Bären- und Waisenhausplatz unter die Neuengasse und mündete in den Bahnhofbereich. Nach der U-Station Bahnhof führte die Linie unter der Station Hirschengraben zu den Schlitzen im oberen Bereich der Effinger-, bzw. Monbijoustrasse. Bereits damals wurden die Verknötung der RBS-Linien mit der Metro und die Organisation der Zulieferung unter Einbezug der City-Parkings diskutiert. Originell ist, dass die unterirdische Trasse für Tram wie für Busse befahrbar gedacht wurde.

Die Metro war im Prinzip als klassischer Tunnel gestaltet. Einzig im Bereich Bärenplatz setzte sich die Idee der „Metro-City“ mit Läden, Restaurants usw. durch. Die grobe Kostenschätzung belief sich damals auf rund 500 Mio. CHF. Diese Schätzung kann noch heute als Orientierungshilfe dienen.

Integration der Metro in den neuen Bahnhof

Ab 2016 bis 2030 werden die Publikumsanlagen, die Zugangsstrukturen und die Einführung der RBS in den Berner Hauptbahnhof entwickelt und neu gestaltet.

Grossen Raum nimmt die Tief-Integration der RBS in Anspruch. Interessanterweise beurteilte eine ETH-Studie die Berner Vorstellungen gegenüber Zürich als überrissen.

Die Fragen um die RBS und ihre Rolle in der Agglomeration sind für unser Tramsystem von grösster Bedeutung. Die beiden Systeme müssen in dieser Planungs- und Umorganisationsphase miteinander koordiniert werden. Es muss gelingen, die Passagierströme mit möglichst kurzen Umsteigedistanzen zu verbinden. Die Koordination und Integration der ÖV-Träger SBB, S-Bahn, RBS und Tram BernMobil im neuen Bahnhof wäre sensationell und würde Bern punkto ÖV eine zusätzliche Super-Qualität bescheren!

Der Bahnhof Bern als zweitgrösste schweizerische Drehscheibe wird für Kanton und Stadt Bern als eminent wichtiges Standortmerkmal qualifiziert. Seine Ausgestaltung wird auch Auswirkungen auf den städtischen ÖV zeitigen. Die Berner Metro gehört da hinein.

Die Variantenplanungen der ZBB sind per Juni 2010 beachtlich fortgeschritten. Zurzeit liegen noch 3 Hauptlösungen mit insgesamt 11 Varianten zur Auswahl vor. Im März 2011 aber will die ZBB und die Planungsbehörde die „beste Lösung“ festgelegt haben.

Für die Idee „Berner Metro“ bedeutet das, rasch die Hauptparameter zu definieren: Zugang zum Bahnhofbereich und die Bautiefe mit Deckelbauweise. Diese Abklärungen dienen dazu, unser Vorhaben an die Planungsbehörde heran zu tragen und die erforderliche „unterirdische Baulinie“ zu reservieren. Eine der im Juni 2010 vorgestellten ZBB-Varianten, die RBS-Station „Loeb-Egge“ würde z.B. unsere Idee blockieren.

Die Finanzierung der Station Berner Metro fände zum Teil innerhalb des Gesamtprojekts „Bahnhof“ statt. Es ist bereits heute ersichtlich, dass dieser Bahnhofsausbau zum Momentum für die „Metro“ werden könnte.

Eine durchgehende „Metro-City“

Die unterirdische Linienführung der Metro ist im Prinzip nicht festgelegt. Für eine erweiterte „Metro-City“, wo die Metro in eine eigentliche Shoppingzone ausgestaltet wird, ist die Linienführung, z.B. direkt unter Markt- und Spitalgasse interessant. Die Realisierung ist etappenweise möglich.

Die Metro-City können wir uns so vorstellen, dass der unterirdische Raum prinzipiell von der einen Gassenfassade zur anderen Gassenfassade reicht. Die Untergeschosse der Bauten könnten so um eine aktive Verkaufsebene erweitert werden.

So gesehen ist die Berner Metro kein Verkehrsprojekt mehr, sondern Stadtentwicklung, Stadterweiterung, Stadtbau.

Finanzierung und Bau

Manche Berner beurteilen unsere Idee als interessant, überfällig oder gut. Viele schieben dann nach: „... wie wollt ihr das denn finanzieren!“

Wenn es ums Geld geht, sind wir Berner etwas wenig forsch! Hier wollen wir Lösungsmöglichkeiten anbieten.

Die Entente Bernoise will das Projekt grob entwerfen und auf dieser Basis die Finanzierungsmöglichkeiten abklären. Danach möchten wir den Sceptikern die Frage stellen: „Macht Ihr nun mit, jetzt, wo die Finanzierung steht?“

Wir denken an die Finanzbeiträge des Bundes: Dieser hat zu den ÖV- und S-Bahn-Ausbauten im Zürcher Hauptbahnhof in den letzten 20 Jahren 2.5 Mia. CHF das heisst 60 % der Gesamtkosten von 4.5 Mia. CHF beigetragen. Beiträge weit über die gesetzlich vorgesehenen maximalen 40 % hinaus. Das wäre auch für die Bundeshauptstadt denkbar – aber man muss es fordern.

Wir denken an die Metro der Stadt Lausanne. Sie läuft seit 2 Jahren erfolgreich auf ihrer Trasse von rund 7 Kilometern von Ouchy via das CHUV nach Epalinges. Die Rufe nach ihrem Weiterausbau sind bereits unüberhörbar. Zur Finanzierung der rund 740 Mio. CHF Gesamtkosten hat der Kanton Waadt – ein gleichrangiger Bezügerkollege von Bern im eidg. Finanzausgleich! – den Löwenanteil beigetragen. Ein Beispiel für uns.

Wir denken aber auch an die Trends im urbanen ÖV, die Einfluss auf die Finanzierung haben werden. Wenn z.B. an der ETH Prof. Weidmann die Städte zur Nutzung der Vertikalen für den ÖV aufruft, so ist das ein Signal, das auch in den Bundesstellen gehört werden wird. - Das wollen wir nutzen.

Die Projektidee „Berner Metro“ zeigt bereits im heutigen Entwicklungsstand überraschend viele Finanzierungspartner und -quellen wie Bund, Kanton, Stadt, BernMobil, SBB, RBS und dazu ganz wesentlich Gruppierungen von PPP-Trägerschaften um verschiedene Nutzungen und Funktionen für Private und Institutionen. Die PPP sind unsere echten Chancen.

Die Gesamtprojektsumme von geschätzten 0.9 bis 1.2 Mia. CHF verteilt sich damit auf eine grosse Anzahl starker Schultern und auf einen Realisierungshorizont von rund 10 Jahren.

Das Produkt ist eine markante, eine historische Stadterneuerung, der Gewinn einer zweiten Stadtebene und die Realisierung eines effizienten und sehr unterhaltsfreundlichen Tramsystems.

Zur Bauweise der Berner Metro

Eine solche Berner Metro lässt sich sinnvoll nur im Tagbau realisieren. Die Grundidee ist

es ja, mit der Tieflegung des Trams eine untere Stadtebene zu schaffen. Diese findet nicht 15 Meter unter den Gassen statt, sondern ist mit Lift und Rolltreppen in z.B. sieben Metern Tiefe zugänglich.

Viele Berner Geschäfte verfügen bereits über Verkaufsräume im ersten Untergeschoss. Sie sind die Vorboten der Berner Metro-City.

Es liegt nahe, dass eine Stadt, die nicht mehr in der Horizontalen wachsen kann, die dritte Dimension nutzen muss.

Der Tagbau liesse sich, im Vergleich mit dem Marktgass-Umbau 1995, sehr viel intelligenter organisieren und würde die Läden weniger stören. Zum Einsatz kommt hier die sogenannte „Deckelbauweise“. Dabei wird eine verhältnismässig kleine Sektion der Gassenoberfläche geöffnet; die zur Abstützung notwendigen Pfählungen usw. vorgenommen und nach einem minimalen Grundaushub die vorgefertigte Deckelplatte eingesetzt. Danach ist die Gasse in diesem Sektor wieder frei verfügbar - die betroffenen Ladengeschäfte sind nur kurz gestört worden. Die wesentlichen Arbeiten finden dann „unter dem Deckel“ statt.

Der Gewinn an Verkaufs- und weiteren Nutzflächen in der unteren Ebene ist für die Liegenschaftseigentümer lukrativ und trägt zur Finanzierung des Projekts bei.

Die Bilanz der Entente Bernoise:

- Mit der Inbetriebnahme des Trams Bern-West werden die Berner Hauptgassen durch den ÖV überlastet.
- Die Berner Hauptgassen als Lebens- und Shoppingort und als Welterbe dürfen nicht der Verkehrsnutzung überlassen werden.
- Das Projekt Tram Köniz - Ostermundigen bringt zusätzliche Tramfrequenzen.
- Die „ZukunftBernerBahnhof“ bringt der Innenstadt und einem neuartigen Tramsystem einmalige Chancen.

Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Die Projektidee „Metro“ muss in die kantonale ÖV-Planung aufgenommen werden.
- Der Kanton unterstützt die Entente Bernoise in der Erarbeitung vertiefter Studien und Abklärungen.
- Zeitkritisch sind notwendige Eingaben im Zusammenhang mit der Projektierung „ZukunftBernerBahnhof“.
- Die unterirdischen Baulinien für die Metro sind so rasch wie möglich zu sichern und offen zu halten.

2+3/2010