

Konzept-Papier zum Tram Ostermundigen

31.10.2016

Stellungnahme der AG *Städtebau und öffentlichen Verkehr*, Bern,
zum Projekt Tram Bern-Ostermundigen

Vergangenes, Bekanntes und Unbestrittenes:

1. Die Gemeinde Ostermundigen hat per Initiative entschieden, ihren Beschluss vom September 2014 umzustossen und ein Tramprojekt wieder aufzunehmen.
2. Das Wachstum der Gemeinde Ostermundigen macht eine ÖV-Kapazitäts-Erhöhung Richtung Bern nötig.
3. Dass eine Tramlinie auf der Bernstrasse Ostermundigen eine gestalterische Aufwertung dieser Hauptachse ermöglicht, ist aus städtebaulicher Sicht ein begrüssenswerter Effekt.
4. Auch dass der Umsteigeknoten am Bahnhof umgebaut werden muss, ist unbestritten.

Alte und neue Fragezeichen:

1. Ostermundigen hat durch Annahme des Gegenvorschlags zur Initiative bereits selber eine Tramführung bis auf die Rüti ausgeschlossen. Auch die Lage der Endstation ist noch nicht definiert.
2. Für die Rüti muss demnach noch eine separate Lösung erarbeitet werden. Ebenso sind die abgehängten Gebiete wie Steingrübli und Oberfeld besser einzubeziehen.
3. Das Volksbegehren will durch die Linienführung via Bernstrasse ausdrücklich deren Sanierung, welche jahrelang hinausgezögert wurde, erwirken. Jedoch ist damit nicht zwingend die Wiederaufnahme exakt des Vorhabens TRB im Sinne des bisherigen, im Herbst 2014 abgelehnten Projekts verbunden. (Die Gemeinde Köniz kommt auf ihren ablehnenden Entscheid nicht zurück.)
4. Auch für die Anbindung eines neuen Ostermundigentrans an das Tramnetz im Zentrum Bern sind neue Lösungen nötig und möglich.
5. Die Mitfinanzierung durch Bund und Kanton ist noch nicht sichergestellt, die gesprochenen Beiträge stehen nicht mehr (Kanton) oder standen für ein regionales Tramkonzept (Bund) zur Verfügung.

Zusätzliche Mängel und neue Ideen:

1. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) TramRegionBern ist nun 9 Jahre alt (Erstellung

Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern

www.tram-ostermundigen.be

tram@die-optimisten.net

2007/2008); falls das neue Ostermundiger Projekt konkret werden würde, wäre sie über 10jährig. Ob all diese Annahmen und Vorgaben von damals auch heute noch anwendbar wären, darf bezweifelt werden.

2. Die ÖV-Netzstruktur richtet sich noch immer auf den Berner Hauptbahnhof aus. Dies ist weder sachgerecht noch zukunftsfähig. Sie ist zusätzlich unflexibel und teils ineffizient, wenn sie sich nur auf Tramlinien konzentriert. Tramlinien lassen sich nicht kurzfristig umlegen, und die Grösse von Tramzügen muss auf die kurzzeitige Spitzenlast ausgerichtet werden, sie verkehren dann aber die meiste Zeit stark unterbelegt.

3. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hauptbahnhofs (allfällige unterirdische Verlängerung der RBS-Linie) und der bisher angedachten, aber stark umstrittenen Version einer Zweiten Tramachse besteht noch grosse Ungewissheit über die Verkehrskapazitäten im Zentrum Berns.

4. Die erwiesenermassen nur geringe Kapazitätssteigerung eines halb so dichten Tramfahrplans gegenüber dem heutigen Busangebot (1 Tram à 170 Plätze anstelle 2 Bussen à 70 Plätze = +21%) auf der alten Buslinie vermag die bevorstehenden neuen Fahrgastfrequenzen von Ostermundigen (Neubautätigkeit!) nicht so aufzunehmen, dass für die Einzugsgebiete Ostermundigen-, Laubegg- und Viktoriastrasse noch genügend (Sitz-)Plätze bleiben. Diese ÖV-Nutzer sind heute schon benachteiligt und würden es auch bleiben, wenn Bus 10 durch Tram 10 auf der heutigen Linie ersetzt würde.

Für diese „Binnen“-gebiete könnten separate Kurse eine echte Verbesserung bringen, wenn der Hauptstrom ab Ostermundigen auf andern Linien verkehren würde.

5. Die Bevölkerung von Ostermundigen will bequem und rasch zum Bahnhof Ostermundigen oder ins Berner Stadtzentrum gelangen. Hauptziel ist weder der Rosengarten, der Viktoriaplatz noch der Zytglogge, sondern der Raum Kornhausplatz bis Bahnhof mit seinen Umsteigemöglichkeiten. Ein Tram für Ostermundigen muss rasch im Zentrum sein, deshalb möglichst viel Eigentrassee aufweisen und nicht im MIV und selbst im ÖV stecken bleiben.

6. Umgekehrt (von Bern her gesehen) gibt es wichtige Zielorte wie den Schosshaldenfriedhof. Die heutige Haltestelle in der Mitte und in Nähe zur Abdankungskapelle wird im alten Projekt aufgehoben. Die Fusswege verlängern sich damit um rund Faktor 4.

7. Eine schnelle Alternativroute führt ab Bahnhof Ostermundigen über Schermenweg, Winkelriedstrasse, Standstrasse, Nordring, Lorrainebrücke, Bollwerk. Der gut 700m längere Weg gegenüber dem alten TRB-Projekt wird bei weitem wettgemacht durch die Möglichkeit, das Tram auf weiten Strecken auf Eigentrassee zu führen. Abgesehen vom ersten Stück Schermenweg, das problemlos verbreitert werden kann, und einem Abschnitt der Standstrasse, erlauben auf dieser Achse die heutigen breiten Strassen fast durchwegs, das Tram auf Eigentrassee zu führen, was schnelle Fahrt und keine Stauzeiten ergibt.

8. Eine andere Alternativroute führt weiter auf der Ostermundigenstrasse bis zum Pulverweg, via Pulverweg zum neuen Tramdepot und nutzt die bestehende Linie 9, fährt dann via Tellstrasse zur Standstrasse und via Nordring zum Bollwerk.

9. Eine Untervariante zu 8 wäre die Führung des Ostermundigentrams ab Guisanplatz entlang der Linie 9. Die Blockierung der Kreuzung Papiermühlestrasse durch Tramlinien ist ohnehin zu verbessern, indem auf die umständlichen Schlaufen verzichtet wird.

Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern

www.tram-ostermundigen.be

tram@die-optimisten.net

10. Das Ostermundigentram durch die schmale Ostermundigenstrasse und die enge Viktoriastrasse zu führen, die beide auch alternativlose MIV-Routen sind, und die mit dem neuen Verkehrsregime im Breitenrain noch zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen, entfällt. Die gegenseitige Behinderung wird vermieden.

11. Das Allein vernichtende Werkleitungskonzept muss revidiert werden. Gemäss aktueller Planung sollen keine Werkleitungen mehr unter dem Tramtrasse liegen, sie kämen in den Wurzelbereich der Alleen, was deren „Verschiebung“, also Rodung, erzwingt. Stattdessen sollte besser ein Werkleitungstunnel unter dem Tramtrasse angestrebt werden. Dadurch muss zwar tiefer, aber weniger breit gegraben werden.

Das Abholzen der historischen Baumalleen, deren Bedeutung für das Lokalklima durch das „Ersetzen“ der Allee durch Neupflanzungen auch nach Jahrzehnten nicht wiederhergestellt sein würde, muss vermieden werden.

12. Die Tramstrategie ist ab sofort auf Züge mit beidseitigen Führerständen auszurichten. Die meisten europäischen Tramstädte setzen auf Zweirichtungszüge. Auch der RBS würde an den Zweirichtungstrams festhalten. Sie haben nur wenige Nachteile, aber viele Vorteile. Die beidseitigen Türen ermöglichen hohe betriebliche Flexibilität. Im Netz sind auch gemeinsame Perrons zwischen den Gleisen möglich, und die Verbindung mit unterirdischen Führungen wird erleichtert, z.B. mit der RBS-Linie nach Norden.

Die unsägliche Diskussion über platzfressende End-Wendeschleifen, Betriebswendeschleifen (vor der Endstation) auf der grünen Wiese oder auf Stadtplätzen sowie fragwürdige Dienstgleise wäre damit beendet. Behindertenverbände verlangen ja, dass solche Tramtrassees mit einem Rand abgegrenzt werden. Eine solche bereits geforderte Betriebswendeschleife auf dem Helvetiaplatz wäre ein städtebaulicher Sündenfall der üblen Sorte.

Neue Perspektiven mit Potential:

Zusatzgewinn 1:

Die Buslinie 20 kann, wie in den Plänen des STEK2016 verzeichnet, aufgehoben und mit dem neuen Tram ersetzt werden; Kadenzerhöhung ist auf dieser Achse mit dem vielen Eigentrassee ohne weiteres möglich, im Unterschied zu einer Tramlinie auf der heutigen Buslinie 10. Später ist auf der gleichen Achse ein eigenes Tram 20 denkbar (etwa wie sich Linien 7 und 8 nach der Haltestelle Brunnadernstrasse trennen).

Zusatzgewinn 2:

Es ist zu prüfen, ob die Schlaufe der Linie 9 Guisanplatz – Wankdorf (mit Ausnahme von Grossveranstaltungen im Stadion) weggelassen werden kann. Hier verliert die Linie 9 immer massiv Zeit. Zudem würde die Kapazität der Papiermühlestrasse dank Wegfall der unnötigen Tramquerungen verbessert. Einzig bei Grossveranstaltungen wären Zusatztrams an die heutige Haltestelle zu führen.

Zusatzgewinn 3:

Die bereits heute sehr grosse Belastung des Raumes Zytglogge, der Markt- und Spitalgasse und des Bubenberplatzes durch den ÖV wird nicht zusätzlich erhöht. Ein Ostermundigentram auch noch in dieses Nadelöhr einzufädeln, entfällt.

Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern

www.tram-ostermundigen.be

tram@die-optimisten.net

Zusatzgewinn 4:

Der Bau einer zweiten Tramachse durch die Nägeligasse und Speichergasse entfällt (Kosten 100 Mio.). Der Ausbau für diese Achse am Bollwerk dient dafür dem Ostermundigentram.

Zusatzgewinn 5:

Die Tramlinie 9 kann über Mingerstrasse - Pulverweg zum Ostring verlängert und mit der Tramlinie 7 verbunden werden. Damit ergibt sich eine längst fällige Ringlinie. Dies ist auch möglich, falls der A6-Bypass nicht kommt.

Zusatzgewinn 6:

Die neue Ostermundiger-Tramlinie wertet den Raum Schützenmatte – Bollwerk mit den dortigen städtebaulichen Defiziten und die seitlich angeschlossenen Altstadtgassen wirkungsvoll auf.

Zusatzgewinn 7:

Für Bern Mobil entsteht bei den Varianten Nordring, allenfalls mit Dienstgleis von der Rodtmattstrasse über die Tellstrasse ein Bypass, der die Innerstadt und das Nadelöhr Kornhausbrücke vermeidet.

Fazit

Ein neu konzipiertes Ostermundigentram zur Entlastung der Buslinie 10 bringt der Stadt Bern viel, nicht nur dem an der heutigen Linie 10 angeschlossenen Einzugsgebiet, sondern der Innenstadt, dem Raum Zytglogge und dem Raum Bollwerk. Sie bietet in Bezug auf Städtebau, Fahrkomfort, Attraktivität der Innenstadt und Ausbaufähigkeit in der Zukunft enorme Vorteile. Die Beibehaltung der Buslinie 10 löst das Problem der „abgehängten“ Ostermundigenquartiere.

Diese Lösung ist auch wirtschaftlich, da die 2. Tramachse entfällt und die teuren Abschnitte TRB Laubeggstrasse – Ostermundigenstrasse samt neuer Autobahnbrücke unnötig sind. Der Ausbau der Buslinie 20 zu einer Tramlinie ist von offizieller Seite (STEK2016) ins Auge gefasst worden. Mit dem Zusammenlegen von Ostermundigentram und Linie 20 ist dieser Wunsch bereits erfüllt; eine weitere Tramlinie muss nicht gebaut werden. Und schliesslich bringt im Betrieb die Aufhebung der Buslinie 20 Einsparungen.

Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr Bern

Die Gründungsmitglieder (alphabetisch):

Urs Dürmüller
Ruedi Gyax
Thomas Schneeberger
Thomas Schneiter
Jürg Schweizer

www.tram-ostermundigen.be

tram@die-optimisten.net