



Medienkonferenz ZMB Zweite Tramachse vom 1. Mai 2012

REFERAT VON ALEXANDER TSCHÄPPÄT

Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer hat es gesagt: Kanton, Region und Stadt fördern den öV seit Jahren – und das nicht nur mit Worten. Entsprechend ist auch der Erfolg. Um unseren Modalsplit beneiden uns viele andere Städte.

Diese Strategie wollen wir weiter verfolgen. Der öV muss in der Stadt und Region Bern weiter ausgebaut werden. Nach Tram Bern West sind die nächsten Meilensteine die Verlängerung der Tramlinie bis zur S-Bahnstation Wankdorf und der Inselbus.

Auch Tram Region Bern – die Umstellung der Linie 10 von Bus auf Tram – will die Stadt zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden Köniz und Ostermundigen umsetzen.

Man muss aber auch offen dazu stehen, dass der Erfolg des öV Probleme schafft. Vor allem in der Innenstadt, wo sich alle Tramlinien plus der „12er“ durch die Markt- und Spitalgasse zwängen, ist es eng geworden. Zu gewissen Zeiten hat die gegenseitige Behinderung zwischen den flanierenden Menschen und den Trams ein kritisches Mass erreicht.

Dabei handelt es sich bei diesen beiden Gassen nicht um x-beliebige Verkehrsachsen, die wir nach Belieben „optimieren“ können, um ihre Verkehrskapazität zu erhöhen. Die beiden Gassen sind eines der weltweit schönsten und am besten erhaltenen Beispiele für den Städtebau im Zeitalter des Barock. Dazu müssen wir Sorge tragen.

Wir wollen die beiden Gassen nicht in ein Museum verwandeln, sondern die Altstadt als Lebenszentrum der Menschen stärken und noch attraktiver gestalten.

Der Gemeinderat hat deshalb 2009 in seiner Strategie festgehalten, dass Spital- und Marktgasse bis 2020 vom öV entlastet werden soll.

Seither ist die Einsicht auf allen Seiten gereift, dass wir dieses Problem angehen müssen, wenn wir mit der Entwicklung des öV in der Stadt und Region Bern weiterkommen wollen. Der Auftrag der Behördendelegation Tram Region Bern im Dezember 2010, eine ZMB für eine zweite Tramachse durchzuführen, war ein klares Zeichen für diese Einsicht.

Nun liegen die Resultate der ZMB vor. Sie sind sehr erfreulich und ermutigend. Wir konnten ja im Voraus nicht sicher sein, dass man eine befriedigende Lösung finden würde, welche sowohl die Hauptgassen erheblich entlasten kann, als auch keine unzumutbaren Auswirkungen auf die übrige Altstadt, die anderen Verkehrsteilnehmer und die Tram-Fahrgäste hat.

Mit der Variante „Altstadt Nord“ liegt nun ein auf den ersten Blick überraschendes Resultat vor, das aber bestens in die Logik des Tramnetzes passt, wie uns auch Prof. Weidmann bestätigt. Es weist viele Chancen auf, zum Beispiel:

- Sie kann tatsächlich die Hauptgassen um 40 Tramzüge pro Stunde entlasten, das ist gegenüber dem heutigen Wert im Tagesdurchschnitt fast eine Halbierung.
- Mit dieser Linienführung kommen weiterhin alle Benützerinnen und Benützer des Trams in die Innenstadt ohne umzusteigen. Die gute Zugänglichkeit der Altstadt nimmt also verglichen mit heute nicht ab, sie wird eher noch besser.
- Die zweite Tramachse wird auch die Speicher- und Nägelgasse und die ganze nördliche Altstadt bis zum Kornhaus deutlich aufwerten. Der Progr und das Kunstmuseum erhalten endlich die Anbindung an den öV, die sie verdienen.

All diese Vorteile gibt es selbstverständlich nicht gratis, die zweite Tramachse hat ihren Preis. Sie ist aber in Anbetracht des Nutzens nicht unverhältnismässig teuer. Zu bedenken geben möchte ich auch, dass fast die Hälfte der Kosten nicht eigentlich für die Entlastung der Altstadt, sondern für die Entschärfung des heikelsten Nadelöhrs im Tramnetz, dem Hirschengraben, ausgegeben werden müssen.

Zum Schluss möchte ich mich bei all denjenigen bedanken, die dazu beigetragen haben und weiter dazu beitragen, dass es mit der zweiten Tramachse rasch vorwärtsgeht. Der Dank geht zuerst einmal an

- den Kanton, welcher nun das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungsprogramm (RGSK) samt der Massnahme „Zweite Tramachse“ zur Genehmigung und Mitfinanzierung beim Bund einreichen wird,
- an die Region, welche nun das Regionale Tramkonzept weiter entwickeln und dabei aufzeigen wird, wie die Tram- und wichtigen Buslinien zukünftig sinnvoll verknüpft sein werden,

- an unsere Nachbar- und Partnergemeinden Köniz und Ostermundigen, welche das Anliegen der zweiten Tramachse solidarisch mittragen

und last but not least:

- die Planerinnen und Planer bei den beauftragten Ingenieurbüros, bei Bernmobil, der Stadtverwaltung und dem Kanton, welche diese ZMB in intensiver Denk- und Knochenarbeit zustande gebracht haben.