

Bern, 15. Februar 2010

Medienkonferenz Innenstadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Kernaufgabe von BERNMOBIL ist der öffentliche Personentransport. Dies bedeutet, dass wir die Leute dorthin bringen müssen, wo sie auch tatsächlich hin wollen. Dieser lapidare Grundsatz, so scheint es mir, gerät oft allzu schnell in Vergessenheit, wie gerade jetzt bei der Diskussion um die richtige Linienführung der Trams in der Innenstadt.

Kernaufgabe von BERNMOBIL ist zweitens, die Fahrgäste zuverlässig von A nach B zu bringen. Ich stelle fest, dass wir tagtäglich einen äusserst zuverlässigen Trambetrieb haben und auf der zentralen Innenstadtachse Markt-/Spitalgasse sich nicht mehr Unfälle ereignen als auf unserem übrigen Streckennetz. Auch dies, so scheint mir, wird in der politischen Diskussion zu wenig beachtet.

Zahlreiche Fakten untermauern dies:

- Fakt 1 ist, dass die Haltestellen Hirschengraben, Bahnhof, Bärenplatz, Zytglogge und Kornhaus die eindeutig meist benutzten Haltestellen des BERNMOBIL-Netzes sind. Fast die Hälfte unserer Fahrgäste steigt dort täglich ein. Sie wollen an diese Orte im Zentrum der Stadt gelangen oder von dort aus reisen. Folie 2

- Fakt 2 ist, dass wir beim Umbau des Bahnhofplatzes die Innenstadt teilweise nicht mehr bedienen konnten und dadurch im zweiten Halbjahr 2007 rund 2 Mio. Fahrgäste verloren haben. Dies unterstreicht nochmals die Bedeutung der Haltestellen in der Innenstadt.

- Fakt 3 ist, dass unsere Fahrgäste in der Kundenzufriedenheitsumfrage von 2009 die Erschliessung der wichtigen Orte in der Stadt Bern mit sehr gut benotet haben. Mit der Note 4.46 auf einer Fünferskala lag die Zufriedenheit deutlich über dem Durchschnitt von 4.28. Folie 3

- Fakt 4 ist, dass die Fahrgäste nur ungern umsteigen. Die Frage, ob die Ziele ohne Umsteigen erreichbar seien, erhielt mit der Note 3.50 in der letzten Kundenzufriedenheitsumfrage eine der schlechtesten Bewertungen überhaupt. Daher muss allen Ideen, die ein Umsteigen am Rande der Innenstadt erwägen, eine klare Absage erteilt werden. Folie 4

- Fakt 5 ist, dass die zentrale Innenstadtachse Spitalgasse/Marktgasse auch bei grösseren Belastungen betrieblich einwandfrei funktioniert. Während der ersten Phase des Bahnhofplatzumbaus vermochten die Markt-/Spitalgasse ohne Weiteres bis zu zwei Linien (10/19) mehr zu bewältigen (+26 zusätzliche Fahrten pro Richtung und Stunde während Spitzenzeiten). Dasselbe galt bei der viermonatigen Sanierung der Ausfahrt des Casino-Parkings im letzten Jahr, als die Linie 10 Richtung Ostermundigen durch Markt- und Spitalgasse umgeleitet wurde. Bei beiden Grossbaustellen gingen dazu keine Kundenbeschwerden ein.

Alternative Tramachsen

Aus technischer und betrieblicher Sicht kommt die Variante einer zusätzlichen Tramachse in der Nägeli-/Speichergasse nicht in Frage. Neben dem Einspurabschnitt in der Nägeli-gasse, welcher zu betrieblichen Einschränkungen führen würde, und den engen Platzverhältnissen sind auch die Querung der Achse Bollwerk sowie das Einfädeln in den Bahnhofplatz für einen stabilen Betrieb problematisch. Zudem müsste der Bahnhofplatz bereits wieder umgebaut werden.

Eine zusätzliche einspurige Tramachse in der Amtshaus- und Schauplatzgasse bringt insbesondere bei einer stadteinwärts führenden Linie grosse Probleme, da sie beim Baldachin die bestehenden Tramachsen kreuzen muss. Ob eine Tramachse durch die Bundesgasse im Raum Bundesplatz / Bundeshaus überhaupt gebaut werden könnte, wage ich wegen den vielen Bauwerken und Schätzen im Boden nicht zu beurteilen. Weil der Bundesplatz aber für verschiedenste Nutzungen öfters gesperrt ist oder der Verkehr durch diese zumindest beeinträchtigt wird, würde diese Achse betrieblich für uns keinen grossen Nutzen bringen.

Die zentrale Achse Markt-/Spitalgasse ist somit für BERNMOBIL die eindeutig beste Wahl.

Fahrdrahtlose Fahrzeuge

In der politischen Diskussion wird immer wieder auch das Thema fahrdrahtlose Fahrzeuge aufgebracht. Diese Frage kann unabhängig vom Projekt Tram Region Bern betrachtet werden. BERNMOBIL wird die weitere Entwicklung auf diesem Gebiet eng verfolgen. Dazu müssen wir drei Dinge beachten:

1. Ende 2010 wird BERNMOBIL eine Tramflotte von fast 60 Fahrzeugen betreiben (inkl. RBS-Fahrzeuge Linie 6). Diese Fahrzeuge können auch in einer langfristigen Perspektive nicht vollständig auf ein fahrdrahtloses System wie in Bordeaux oder auf ein von Bombardier entwickeltes Induktionssystem umgerüstet werden. Die Anschaffung einer im Boden versenkten Stromversorgung wäre also für Bern systemfremd. Unsere Tramflotte könnte nicht mehr flexibel eingesetzt werden, es müssten deutlich mehr Reservefahrzeuge vorgehalten werden und der gesamte Trambetrieb würde massiv verteuert werden.
2. Die zurzeit sinnvollste Möglichkeit, die bestehenden Fahrzeuge auf kurzen Strecken fahrdrahtlos fahren zu lassen, sind Energiespeicher auf den Fahrzeugen. Aufgrund der beschränkten Achslast auf der Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke bedarf aber auch diese Variante weiterer Abklärungen sowohl bei den Brücken wie auch den Fahrzeugen. Wir müssen hier die Studie zu den beiden Innenstadtbrücken abwarten. Falls die Brücken zusätzliche Achslasten zulassen, wird BERNMOBIL diese Möglichkeit ernsthaft prüfen. Dies würde aber fahrzeugseitig namhafte Mehrkosten auslösen.
3. Für die zentrale Innenstadtachse Markt-/Spitalgasse ist es zwingend, dass die Stromversorgung zu 100% zuverlässig funktioniert. Keinesfalls wollen wir technisches Versuchskaninchen für neue Systeme spielen und damit die Zuverlässigkeit unseres Trambetriebs aufs Spiel setzen. Zurzeit können nur Energiespeicher auf den Fahrzeugen als zuverlässig angesehen werden.

Folie 5

Ich komme zum Fazit:

1. Die Erschliessung der Innenstadt via Markt-/Spitalgasse entspricht den Bedürfnissen der Fahrgäste am besten.
2. Ein fahrdrahtloser Betrieb in der Innenstadt hängt von der technischen Machbarkeit, der zuverlässigen Achslasten der Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke sowie der Wirtschaftlichkeit ab. Diese Punkte bedürfen weiterer Klärung.