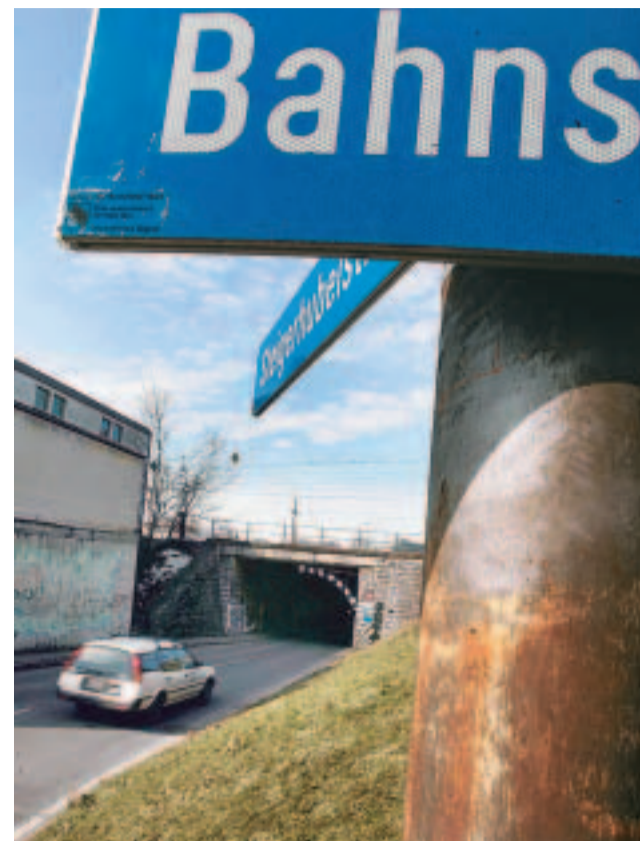


BURGDORF Der Kanton will mit dem neuen Gefängnis auf dem Zeughausareal vorwärts machen. Einquartiert werden soll auch das Gericht. Seite 38

BERN

REKLAME

granittisch.ch
EISENEGGER-TISCHE
THUNSTRASSE 6, 3005 BERN
TELEFON 031 351 42 72



Knacknuss **Unterführung**: Als Orte der Querung für eine Tramlinie kommen die Bernstrasse, der Europaplatz in Ausserholligen und die Steigerhübelstrasse in Frage (v. l.).

BILDER: PETER SCHNEIDER

Bern West arbeitet am Verkehrswunder

Nach dem Nein zum Tram Bern West laden **Kanton und Stadt Bern** die Quartierbevölkerung zum Workshop ein

Ein Sammelsurium von Ideen und Anregungen aus der Bevölkerung: Dies ist das Resultat des Workshops «ÖV Bern West». Behörden und Fachleute erproben neue Wege der Quartiermitsprache – mit ungewissem Ausgang.

DANIEL VONLANTHEN

Im Geografiezimmer hängen Bilder des Gangesdeltas und des Tals der Könige bei Luxor; doch an diesem Montagabend wird nicht über Weltnaturwunder diskutiert, sondern über Alltagsprobleme: die Angebote des öffentlichen Verkehrs im Westen von Bern. Die Räume der Schwabgutschule gehören vorübergehend den Quartierbewohnenden von Ausserholligen, Bümpliz und Bethlehem. Sie haben auf den Tischen Skizzen, Themenlisten und Linienpläne ausgebreitet.

Etwas hundert Personen, aufgeteilt in verschiedene Arbeitsgruppen, beteiligen sich am Workshop «ÖV Bern West». Die Quartierkommission Bümpliz/Bethlehem (QBB) und die Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3) treten als ge-

meinsame Organisatoren auf. «Das Tram muss möglichst gradlinig und direkt ans Ziel fahren, während der Bus für die Feinerschliessung Umwege fahren darf», doziert ein Teilnehmer. Laien spielen Verkehrsspezialisten, ein jeder verfügt über die nötige Erfahrung im buchstäblichen Sinn des Worts und möchte am liebsten eine Haltestelle vor der eigenen Haustür haben. Nach Ablehnung des Tramprojekts Bern West im Mai letzten Jahres durch die Stimmen des Kantons Bern sucht man jetzt gemeinsam nach einer neuen, mehrheitsfähigen Lösung: Behörden, Fachleute, Transportunternehmen und Bevölkerung treten im Prozess als Partner auf.

Wünsche, Feststellungen, Kritik

Im Plenum bringen die Gruppen Wünsche, Feststellungen und Kritik zum bestehenden Verkehrsangebot vor. Mehrere Sprecherinnen und Sprecher bemängeln die ungenügende örtliche und zeitliche Übereinstimmung der Verkehrsträger: Fahrpläne von S-Bahn und Buslinien sind unkoordiniert, zwischen Bümpliz und Bethlehem fehlt die schnelle Direktverbindung; selbst die Quartierbuslinien 27 (Niederwangen–Weyermanns-

haus) und 29 (Niederwangen–Wabern) sind nicht aufeinander abgestimmt: «Es darf doch nicht sein, dass der 29er dem 27er vor der Nase wegfährt», klagt ein Nutzer der Querverbindungen.

Bümpliz-Süd mit dem Industriestandort Bodenweid und dem Technopark, Kleefeld, Ried, Weyermanns- und das Baugebiet Juch/Hallmatt gelten als schlecht erschlossen; hingegen mehrheitlich zufrieden zeigen sich Bewohnende des Stöckackers mit dem bisherigen Bus- und S-Bahn-Angebot. Das geplante Freizeit- und Einkaufszentrum Westside in Brünnen bekommt S-Bahn- und Busanschluss – das künftige Angebot wird als genügend erachtet. Mangelhaft ist die Anbindung des Industriegebiets Gumme, wo rund um die Uhr gearbeitet wird, mit der Zubringerlinie 24. Die Erschliessung der Insel mit Tausenden von Arbeitsplätzen bleibt ein Dauerbrenner: Auch Leute aus Bümpliz und Bethlehem sind von der ungenügenden Erschliessung des Spitalareals betroffen. Das Tram Bern West hätte den Spitalzugang vom Loryplatz her erleichtert, den Entwicklungsschwerpunkt Weyermanns- / Ausserholligen, Bethlehem-Brünnen

und Bümpliz-Rehhag bestens erschlossen, während der Stöckacker jedoch – zum Ärger der dortigen Bevölkerung – benachteiligt worden wäre.

Marco Rupp, Geschäftsführer der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK), zeigt Verständnis für die Anliegen: Einiges sei durchaus prüfenswert und werde bereits umgesetzt, so die verbesserte Koordination der Fahrpläne und Umsteigebeziehungen. «Die Transportunternehmen sprechen miteinander», sagt Rupp. Früher sei dies tatsächlich nicht immer der Fall gewesen. Die bessere Erschliessung des Inselareals bleibt auf der Wunschliste: «Auch die RVK hat sich daran schon die Zähne ausgebissen», berichtet Rupp.

Grundsatzfrage Bus/Tram bleibt

Bus oder Tram: Diese Grundsatzfrage bleibt vorerst ausgeklammert, in der Möglichkeitsform dürfen sich die Teilnehmenden dennoch dazu äussern: «Welche der vorgestellten Linienführungen für eine Tramlinie zwischen Loryplatz und Höhe beziehungsweise Loryplatz und Bethlehem/Kirche stehen für Sie im Vordergrund?» lautet die Aufgabe der Arbeitsgruppen. Die Bahnlinien Bern–Neuen-

burg, Bern–Freiburg und Bern–Belp–Thun bilden in diesem Gebiet einen Wirrwarr von Gleisanlagen, die das Tram irgendwo und irgendwie zu queren hätte. Beim Tram Bern West wurde das Problem bekanntlich mittels Unterquerung der Bahndämme in Ausserholligen und der Linienführung unter dem Autobahnviadukt gelöst – eine elegante, aber kostspielige Lösung, die den Tramgegnern genügend Angriffsfläche bot. Diese Linienführung ist laut Regierungspräsidentin Barbara Egger definitiv vom Tisch, nicht aber das Tram als Verkehrsmittel: In der Begleitkommission habe sich grundsätzlich niemand gegen eine Tramlösung ausgesprochen. In der Kommission sind Gross- und Stadträte, das Referendumskomitee, Quartierkommissionen und Verbände eingebunden.

Nebst der Unterführung in Ausserholligen gibt es zwei weitere realistische Standorte für eine Tram-Quer Verbindung: die Unterführung Steigerhübelstrasse sowie die Bernstrasse, wo die Buslinien 13 und 14 verkehren. Im Workshop wird auch die alte Idee einer Tramlinie über die Murtenstrasse vom Güterbahnhof Richtung Weyermanns- und Bethlehem aufgenommen: Diese Variante führt über weite Strecken durch Niemandland und ist somit wirtschaftlich problematisch.

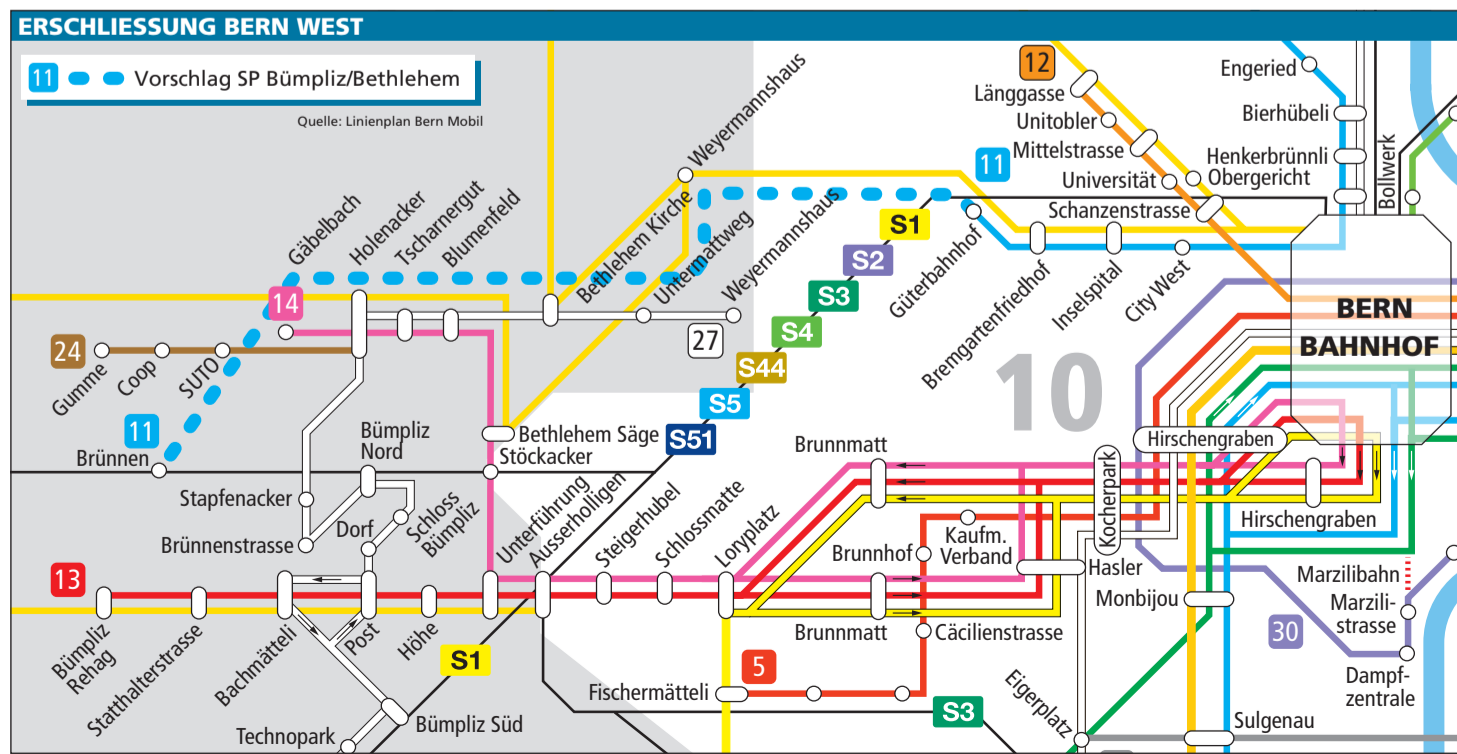
SP fordert «11er raus!»

Als «kleinen Knüller» verkauft die SP Bümpliz/Bethlehem ihre Idee der Tramlinie, die anstelle der Trolleybuslinie 11 von Inselspital und Güterbahnhof entlang der Bahnstrasse führt, auf der Steigerhübelstrasse die Gleise unterquert und Richtung Weyermanns- und Bethlehem, Tscharnerngut nach Bümpliz führt (siehe Linienplan). Unter dem Titel «11er raus!» legt die SP zumindest eine spielerisch interessante, aber technisch anspruchsvolle Lösung vor.

SVP-Grossrat Thomas Fuchs, der mit dem Referendum das Tram Bern West zu Fall brachte, ist Mitglied der Begleitkommission und hört sich am Workshop die Ideen an: Eine neue Tramlösung dränge sich nach dieser Auslegung nicht auf, meint er.

CHRONOLOGIE

1914 reicht Bümpliz ein **Konzessionsgesuch** fürs Tram ein; das Projekt bleibt Utopie. 1970 erste planungsrechtliche Schritte. Mit der kantonalen Planung des **Entwicklungsschwerpunkts** Ausserholligen/Weyermanns- und Bethlehem wird das Tram aktuell. 1997 genehmigt der Berner Gemeinderat die **Linienführung** mit zwei Ästen nach Bümpliz und Bethlehem. 25 Teams beteiligen sich an einem Ideenwettbewerb; Bevölkerung, Parteien und Verbände bestimmen an **Quartierforen** mit. 2001 liegen Lösungen für drei Teilbereiche vor. Der Bundesrat garantiert finanzielle Hilfe für Projekte des Agglomerationsverkehrs. Bern Mobil startet das eisenbahnrechtliche **Plangenehmigungsverfahren**. Berns Stadtrat beschliesst im Februar 2002 mit 59:12 Stimmen flankierende Massnahmen fürs Tramprojekt. Mit 140:11 Stimmen genehmigt der **Grosse Rat** im September 2003 den Investitionsbeitrag von 47,5 Millionen Franken. Die Gesamtkosten betragen 153 Mio Franken. Im November 2003 heissen die **Stimmenden der Stadt Bern** den städtischen Anteil von 18,6 Mio Franken gut; in Bümpliz/Bethlehem wird er jedoch abgelehnt. Ein **Referendumskomitee** um SVP-Grossrat Fuchs fordert eine kantonale Abstimmung. Am 16. Mai 2004 verwerfen die Stimmenden das Tramprojekt knapp; den Ausschlag geben die ländlichen Gemeinden. Die Behördendelegation will bis Ende 2005 über das weitere Vorgehen entscheiden. (dv)



REKLAME

ZWALD
HERRENMODE
für den Bräutigam
Neuengasse 23 • Bern • www.zwald.ch