

Position Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler-Länggasse

CT, Mai 2018

Einführung / Grundsätzliches

Die ZMB Wyler-Länggasse eruiert Lösungsansätze zur Abfederung des prognostizierten Verkehrswachstums in den Bereichen Bahnhof Bern-Länggasse und Bahnhof Bern-Wyler-Wankdorf. Die Beurteilung kommt zum Schluss, dass die bestehende Linie 12 (Ast Länggasse) mit einem Tram und die Strecke zwischen Bahnhof Bern und Wyler mit einem Doppelgelenktrolleybus (DGT), resp. einem GIBB-Shuttle geführt werden soll.

Es ist nicht ganz schlüssig unter welchen Annahmen die Prognosen zustande kommen. Weiter werden nur Lösungsansätze verfolgt, die einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zur Folge haben. Die Möglichkeiten zur Entwicklung von Fuss- und Veloverkehr, sei es durch bauliche oder politische Massnahmen werden im Bericht nicht berücksichtigt. Ebenso wird die steigende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln als naturgegeben betrachtet. Demgegenüber muss das Zusammenspiel zwischen dem Ausbau der Kapazitäten und der steigenden Nachfrage kritisch hinterfragt werden.

Korridor Bahnhof Bern-Wyler-Wankdorf

Der Bericht fokussiert hier auf den Abschnitt Bahnhof Bern-Gewerbeschule. Für den Abschnitt Gewerbeschule-Bahnhof Wankdorf ist kein zukünftiges Kapazitätsproblem ersichtlich. Irritierend ist in der ZMB, dass für die Bildungsinstitutionen im Raum Gewerbeschule stagnierende Zahlen prognostiziert werden und gleichzeitig von einer erheblichen Zunahme der Verkehrsnachfrage ausgegangen wird. Aufgrund der geringen Distanz zwischen Bahnhof Bern und Gewerbeschule kann bei den meist jugendlichen Besuchern der genannten Bildungsinstitutionen auch eine Verlagerung auf den Fussverkehr zielführend sein. Falls dennoch ein Kapazitätsproblem entstehen sollte, kann dieses mit der Umstellung auf DGT oder einer Shuttle-Lösung gelöst werden.

Korridor Bahnhof Bern-Länggasse

Der Bahnhofsumbau mit dem neuen Zugang zum Bahnhof an der Schanzenstrasse wird im Bericht nicht berücksichtigt, was die Befunde des Berichts grundsätzlich in Frage stellt. Der Ausbau der Kapazitäten in die Länggasse wird hauptsächlich mit der zusätzlichen Studierendenzahl begründet. Viele Bildungsstätten befinden sich jedoch an anderen Linien (vonRoll, Neufeld, Muessmatt, Inselspital) oder sind am besten vom Bahnhof direkt erreichbar (Hauptgebäude, exakte Wissenschaften, UniS). Zudem ist die Universität nur an 150 Tagen im Vollbetrieb und die Passagierspitzen führen nur einmal am Tag zu einer Überlast. Die Variante mit der Umstellung der Linie 12 auf ein Tram ist mit Investitionskosten von ca. 100 Mio CHF verbunden, was angesichts der relativ kurzen Strecke ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis darstellt. Zudem würde der Bau eines Trams die „Hauptschlagader“ des Länggassquartiers zusätzlich belasten und würde aufgrund der engen Platzverhältnisse für Fussgänger und Velofahrer zu Einschränkungen und Behinderungen führen.

Fazit

Ein Ausbau der Tram-Kapazitäten in der Länggasse ist weder notwendig noch finanziell nachhaltig. Mit gezielten baulichen Massnahmen liesse sich die Attraktivität von Fuss- und Veloverkehr in den erwähnten Korridoren erhöhen und damit auch allfällige Kapazitätsprobleme beim öffentlichen Verkehr abfedern. Der Ausbau würde die kurzen täglichen Kapazitätsspitzen abfangen, aber gleichzeitig massive Überkapazitäten in der restlichen Zeit schaffen. Vielmehr müssten intelligente Ansätze zur ÖV-Bereitstellung verfolgt werden, die auch weitere Massnahmen wie z. B. gestaffelte Schul- und Vorlesungsbeginszeiten beinhalten. Damit kann die Abflachung der genannten Spitzen effizienter und damit zielführender erreicht werden. Ausserdem ist es nicht nachhaltig, der stetig steigenden Mobilitäts-Nachfrage mit parallel steigenden Kapazitäten zu begegnen.