

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Band:** 16 (2003)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Berner Tram auf der Zielgerade : Tram Bern West : bald freie Bahn  
**Autor:** Huber, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-122143>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Berner Tram auf der Zielgeraden

Text: Werner Huber  
Plan: Markwalder & Partner

Die Berner Verkehrsbetriebe (BernMobil) wollen bis 2006 zwei neue Tramlinien nach Bümpliz und Bethlehem-Brünen bauen. Das Projekt liegt vor und der Bund hat in Aussicht gestellt, 42 Prozent der Kosten zu übernehmen. Zwei Hürden muss das Tram Bern West noch nehmen: die Abstimmung im Berner Grossen Rat und die Volksabstimmung in der Stadt.

Alle neunzig Sekunden fährt in der Stosszeit ein Trolleybus der Linien 13 oder 14 über die Schlosstrasse vom Berner Zentrum Richtung Bümpliz und Bethlehem. Fast 40 000 Fahrgäste transportiert «BernMobil», wie die städtischen Verkehrsbetriebe heute heissen, jeden Tag auf dieser Strecke. Denn einzig über dieses Nadelöhr ins Berner Westen, der Stadtteil Bümpliz-Oberböttigen mit 30 000 Einwohnern, ans innerstädtische Verkehrsnetz angebunden – es sei denn, man wohne in der Nähe einer S-Bahn-Station, von der die Züge direkt zum Hauptbahnhof fahren. Schon vor dem Ersten Weltkrieg stellte Bümpliz an den Regierungsrat ein Konzessionsgesuch für ein Tram vom Dorf in die nahe Stadt, doch erst die Gesamtplanung über den Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen-Weyermannshaus brachte 1994 das Tramprojekt in Fahrt. Denn die Planer stellten fest: Wenn sich diese Schwerpunkte entwickeln sollen, müssen wir den öffentlichen Verkehr ausbauen. Vom Entwicklungsschwerpunkt hört man zur Zeit wenig, dafür machen zwei andere Projekte von sich reden. Das Freizeit- und Einkaufszentrum West Side von Daniel Libeskind (www.nu) und die benachbarte Siedlung Brünen (www.bern.ch). Zwölf Eigentümer erstellen hier auf 21 Baufeldern in mehreren Etappen Wohnraum für 2500 Leute. Diese Projekte werden ab 2006 noch mehr Leute in Berns Westen bringen, weshalb bis dann – zusätzlich zur S-Bahn-Station Brünen – auch das Tram Bern West bereitstehen soll.

**Verzweigung in Ausserholligen**  
Die Linienführung der 7,4 km langen Neubaustrecke steht seit 1997 fest. Dort, wo heute die Linie 5 von der Eifingerstrasse links in die Brunnamtstrasse einbiegt, werden die neuen Schienen geradeaus, via Loryplatz und Schlosstrasse nach Ausserholligen führen. Hier, am Europaplatz, wie

die öde Asphaltfläche unter der Autobahn A12 heisst, wird sich die Tramlinie in zwei Äste aufspalten. Der Bümplizer Ast führt wie heute die Buslinie 13 über die Bern- und die Bottigenstrasse zur Endstation Bümpliz am Stadtrand. Die Linie nach Bethlehem hingegen verlässt in Ausserholligen das heutige Trasse der Buslinie 14. Sie führt unter dem Viadukt der A12 hindurch nach Weyermannshaus, umkurvt das Freibad, fährt über die Murtenstrasse und entlang dem Tschamnergut bis Gäbelbach, der heutigen Endstation des 14er-Busses. Von hier aus geht die Fahrt noch knapp 600 Meter weiter zur neuen Endstation Brünen bei der geplanten S-Bahn-Station am Gilbets-de-Courgenay-Platz. Damit verliert das Quartier Stöckacker zwar die direkte Busverbindung zum Bahnhof, dafür erschliesst das Tram den Entwicklungsschwerpunkt in Ausserholligen-Weyermannshaus und macht das Gebiet für Investoren attraktiver. Die Buslinie 27 verbindet die beiden Tramlinien mit den S-Bahn-Stationen Bümpliz-Nord und Bümpliz-Süd und dem Stöckackerquartier verbindet.

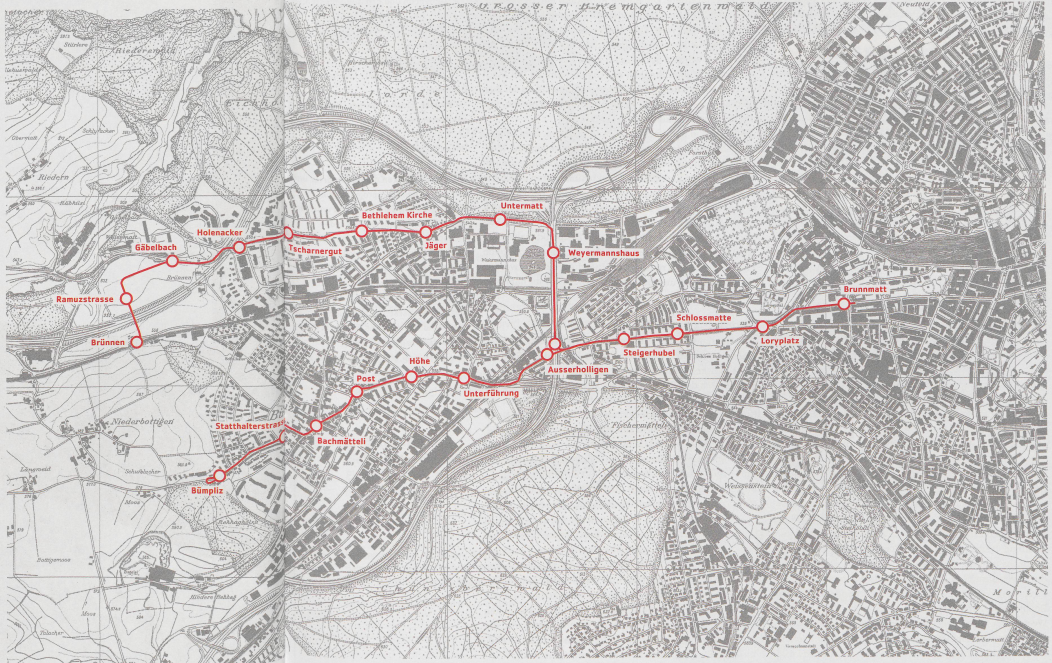
Auf einem Abschnitt der Schlosstrasse und auf dem Ast nach Brünen wird das Tram auf einem eigenen Trasse Verkehrsmittel führen, so dass es unabhängig vom Strassenverkehr zirkulieren kann. In Bümpliz, mit seiner dörflichen Struktur, müssen sich Autos und Tram die Strasse teilen, weshalb hier die Durchschnittsgeschwindigkeit tiefer liegen wird. Dies hat den betrieblichen Vorteil, dass die Trams für den kürzeren Bümpliz-Ast gleich lang brauchen wie für den längeren Bethlehem-Brünen-Ast, so dass «BernMobil» zwischen Ausserholligen und der Stadt einen regelmässigen Takt beider Linien einrichten kann.

## Von Schwamendingen lernen

Das Projekt Tram Bern West hat Parallelen zum Schwamendinger Tram in Zürich. Die sieben Kilometer lange Strecke führt seit Februar 1986 vom Milchbuck nach Stettbach und Hirzenbach und erschliesst den Stadtkreis 12 mit 28 000 Einwohnern. Auf dem Abschnitt zwischen dem Milchbuck und dem Schwamendingerplatz fahren die Trams im Tun-

nel, den die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich in den Siebzigerjahren als Vorinvestition für eine Zürcher U-Bahn unter der Autobahn errichten liessen. Am Schwamendingerplatz teilt sich die Linie in zwei Äste zur S-Bahnstation Stettbach Linie 7 und nach Hirzenbach Linie 9. Das Tram fährt überall auf einem eigenen, meist begrüntem Trasse seitlich der Strasse. In der Planungsphase opponierte Schwamendinger gegen das Projekt. Es beeinträchtigte das Strassenbild, sei lauter als ein Bus und behindere den Autoverkehr. Doch gegen den Willen des betroffenen Stadtkreises stimmten die Zürcherinnen und Zürcher in zwei Abstimmungen dem Projekt zu – wohl auch deshalb, weil die 50 Millionen Franken für den Tunnel unter der Autobahn nach der Ablehnung der U-Bahn 1973 sonst verloren gewesen wären. Als das Tram schliesslich in den Kreis 12 fuhr, war die Opposition offenbar vergessen, denn bereits ein gutes halbes Jahr nach der Betriebsaufnahme fuhrten 50 Prozent mehr Passagiere mit dem Tram nach Schwamendingen als vorher mit dem Bus. Allerdings gehörten →

Das Tram Bern West schliesst bei der Station Brunnamt an die bestehenden Gleise der Linie 5 an, die hier vom Bahnhof (rechts im Foto) herkommend nach links Richtung Fischermittel abzweigen.



→ fortan auch ärgerliches Kurvenquietschen und Vibrationen zum Alltag im Quartier und dem Trassee und den Haltestellen sieht man an, dass sie technisch wohl einwandfrei funktionieren, die Gestaltung aber offenbar ein Fremdwort war.

In Bern hat man von Zürich gelernt. Im Februar 2000 fand im Bümplizer Sternensaal ein erstes Quartierforum statt. 45 Personen aus der Quartierkommission Bümpliz/Bethlehem, der Quartiermitwirkung Stadtteil 3, der Planungs- und Verkehrskommission des Stadtrates, Fachverbänden sowie Bürgerinnen und Bürger aus dem Quartier diskutierten das Tramprojekt. In Gruppenarbeiten konnten sie ihre Anliegen einbringen. Im Frühjahr 2000 besichtigte eine Gruppe des Quartierforums das Tram in Strassburg, das dort seit Anfang der Neunzigerjahre verkehrt. Strassburg hat sein neues Tram – die alten Strecken wurden in den Sechzigerjahren abgebrochen – präzise in die Stadt eingefügt und alle Stationen vom Zentrum bis an die Peripherie sorgfältig gestaltet. Das Strassburger Tram ist nicht nur ein Verkehrsmittel, sondern es wurde zur Visitenkarte der Stadt. Der Ausflug ins Elsass hat offenbar viele Zweifler des Quartierforums vom Projekt Tram Bern West überzeugen können.

## Gestalten, nicht nur bauen

Ein zweistufiger Wettbewerb zeigte, wie das Tramtrassee in die Berner Strassen eingebettet werden kann, nicht nur aus betrieblicher und verkehrstechnischer Sicht, sondern auch gestalterisch. Zu jedem Projektteam gehört neben dem Ingenieur auch ein Architekt und ein Landschaftsarchitekt oder ein Gestalter. Als das Quartierforum die Projekte der ersten Wettbewerbsrunde diskutierte, mussten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einsehen, dass sich nur wenige ihrer Vorschläge realisieren lassen: Zu komplex ist das Vorhaben, zu eng die Randbedingungen, und allen wurde klar, dass sie Kompromisse eingehen müssen. Doch die Diskussionen im Forum haben in den Quartieren das Interesse am Tram geweckt und viele, die gegenüber dem Neuen zunächst skeptisch waren, stehen heute hinter dem Projekt. Laut «BernMobil» befürwortet heute in Bethlehem eine Mehrheit das Tram, in Bümpliz sei die Stimmung noch «abwartend». Aus der ersten Wettbewerbsrunde mit 25 Teams kamen sieben in die zweite Runde, von denen jetzt drei je einen Bauabschnitt bearbeiten.

Die Traminfrastruktur, also die Schienen und Oberleitungen, kostet 108 Millionen Franken. Davon will der Bund 42 Prozent übernehmen, die restlichen 58 Prozent muss der Kanton Bern bezahlen. Weitere 28 Millionen Franken kosten die Anpassung der Strassen, Werkleitungen und die Gestaltung von Trassee und Haltestellen. Davon entfallen 10 Millionen auf das Unternehmen «Energie Wasser Bern» und auf Telecom-Firmen, den Rest muss die Stadt Bern bezahlen. Zu diesen Summen gesellen sich weitere 50 Millionen Franken für neue Tramzüge. Diese ersetzen die Trolleybusse, die 2005 das Ende ihrer Lebensdauer erreichen, und werden als Ersatzinvestition das Projekt Tram Bern West nicht belasten. «BernMobil» will für die neuen Linien Combino-Trams (HP 8/01) beschaffen, die seit Februar fahrplanmässig in der Bundesstadt verkehren. Diese werden die Bevölkerung mit Kurvenquietschen verschonen.

Im Auftrag des Kantons führte das Beratungsunternehmen Ecoplan eine Wirtschaftlichkeitsstudie über das Tram Bern West durch. Diese weist nach, dass ein Tram auf die Dauer – der Zeithorizont ist vierzig Jahre – kostengünstiger ist als der heutige Trolleybusbetrieb. Weil in einem Tram drei-

mal mehr Passagiere Platz haben als in einem Bus, braucht es weniger Fahrzeuge und weniger Chauffeure. Ein Tram verkehrt zudem durchschnittlich 33 Jahre lang – oft sogar vierzig und mehr –, ein Trolleybus hingegen hat eine Lebensdauer von nur zwanzig Jahren. Und zu guter Letzt kostet der Strassenunterhalt weniger, wenn die schweren Busse nicht mehr verkehren.

## Hürden auf der Zielgeraden

Die grösste Hürde, die das Tram Bern West noch nehmen muss, ist die Kreditbewilligung durch den Berner Grosse Rat, der voraussichtlich im September darüber befinden wird. Dass der Bund 42 Prozent der Kosten übernehmen will, ist zweifellos ein gewichtiges Argument für den Bau des Trams, doch dem Kanton verbleiben noch immer 62 Millionen Franken – und dies bei leeren Staatskassen und hohem Defizit. Da kann es schon sein, dass Parlamentarier aus Randregionen des weit verzweigten Kantons finden, das sei zu viel Geld für ein Projekt, von dem ohnehin nur die Stadt profitiere. Die Berner Regierung betont deshalb, dass vom Tram und den anderen Projekten in Berns Westen – Brünnen, West-Side, Weyermannshaus – Gewerbe, Industrie und Dienstleistungsbetriebe des ganzen Kantons profitieren werden. Ausserdem kann der Kanton jährlich eine halbe Million Franken an Abgeltungen an die Stadt sparen, weil der Betrieb mit Tramb günstiger ist als der Bus, «BernMobil» spart jedes Jahr gar 3 Millionen Franken, wie die Wirtschaftlichkeitsstudie zeigt.

Die Stadt, die mit den Projekten in Brünnen, dem Umbau des Bahnhofplatzes, der Erschliessung des neuen Paul-Klee-Zentrums und weiteren Strassen- und Platzumbauten in nächster Zeit einige grosse Projekte finanzieren muss, hat versucht, ihre Aufwendungen für das Tram Bern West zu reduzieren. So will sie Velounterstände, Neubepflanzungen und (nicht unbedingt nötige Gestaltungselemente) wie Poller oder Bänke erst zu einem späteren Zeitpunkt realisieren. Dadurch konnte die Stadt ihren Beitrag von ursprünglich 21 auf 18 Millionen reduzieren. Über diesen Kredit werden die Bernerinnen und Berner voraussichtlich im nächsten Herbst abstimmen.

## Tramfahrplan bis 2006

Zurzeit arbeiten die Projektteams am Bauprojekt, das Ende Mai vorliegen soll. Wenn der Grosse Rat und die Stadt zu den Krediten Ja sagen, könnte schon Ende 2003 der erste Spatenstich den Boden von Bern West aufwühlen und das Tram würde 2006 nach Brünnen fahren – pünktlich zur Eröffnung von Daniel Libeskind's West-Side. Welche Nummern die beiden neuen Tramäste dereinst tragen werden, ist noch unklar. «BernMobil» möchte das Tram Bern West über den Bahnhof hinaus als Durchmesserlinie betreiben. Dies schlägt auch die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland im Tramkonzept 2005 bis 2010 vor, das sie im März präsentierte: So soll der Bümplizer Ast bis zum Osterring, die heutige Linie 5, fahren, und der Ast nach Brünnen soll seine östliche Endstation in Saali (heute Linie 3) haben. Dafür würde der westliche Ast der Linie 5 mit dem Blauen Bähnli nach Worb verknüpft und die Linie 3 würde nur noch zwischen Bahnhof und Weissenbühl fahren. Der mit Abstand wichtigste Knoten des öffentlichen Verkehrs in Bern, der Bahnhofplatz, soll bis 2005 für zusätzlichen Tramverkehr gerüstet sein (HP 6-7/01, HP 1-2/02): Dann wird die neue viergleisige Haltestelle bereitstehen – falls die endlos lange Planung nicht noch mehr verzögert wird. •

Planer der einzelnen Abschnitte

Holligen und Ausserholligen-  
Weyermannshaus:

--> Projekt: Markwalder + Partner

Ingenieurbüro, Burgdorf

--> Subplaner: 4d Keller Schöni

Schifferli Landschaftsarchitekten,

Bern; Häfliger von Allmen

Architekten, Bern

Bethlehem:

--> Projekt: B+S Ingenieure, Bern

--> Subplaner: Büro B Architekten und

Planer, Bern; Moeri & Partner

Landschaftsarchitekten, Bern

Bümpliz:

--> Projekt: Metron, Bern

--> Subplaner: Weber + Brönnimann

Ingenieure + Planer, Bern;

Cléménçon und Ernst Architekten,

Bern; Reinhart Morscher,

Gestalter, Bern

Murtenstrasse:

--> Projekt: Metron, Bern

--> Subplaner: Rothpletz Lienhard

Brünnen:

--> Projekt: Emch & Berger, Bern

[www.trambernwest.ch](http://www.trambernwest.ch)

Podiumsgespräch

Am 14. Mai kreuzen die Befürworter und die Gegner des Tramprojektes die Klinge. Mit von der Partie sind unter anderen der Gemeinderat Alexander Tschäppät (SP), Planungs- und Baudirektor der Stadt Bern («Wir wollen, dass die Leute auch im Westen jenen Fahrkomfort erhalten, den andere Quartiere mit ihrem Tram schon lange haben»), und SVP-Grossrat Thomas Fuchs, dessen Komitee zurzeit Unterschriften gegen das Projekt sammelt.

Restaurant «Sternen», Bümpliz, Mi, 14. Mai 2003, 20 Uhr