Tramrenaissance in der Autostadt Biel?

Autor(en): **Dietsche, Daniela**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **137 (2011)**

Heft 21: **Vorstadt in Bewegung**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-154162

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

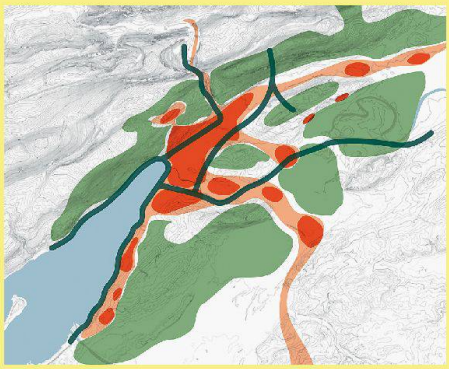
http://www.e-periodica.ch

TRAMRENAISSANCE IN DER AUTOSTADT BIEL?

Das geplante Regiotram in Biel soll die Wohngebiete am südöstlichen Seeufer mit den Arbeitsplätzen in Bözingenfeld im Osten der Stadt schnell und umsteigefrei verbinden. Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms Biel und wird frühestens ab 2015 realisiert. Derzeit wird das Vorprojekt erarbeitet. Anschliessend wird entschieden, ob das Tram realisiert wird oder ob die Erschliessung durch die bestehende Vorortbahn von Ins nach Biel und die Feinverteilung in der Stadt durch Busse erhalten bleiben.

Biel wird meist mit seiner Uhren- und Metallindustrie in Verbindung gebracht, weniger bekannt ist Biel als Autostadt. General Motors hatte hier von 1935 bis 1975 ein Montagewerk, und bis heute ist eine überdurchschnittliche Affinität zum Automobil festzustellen. Biel war die erste Stadt in der Schweiz, die das Tram abschaffte. Zwischen 1926 und 1948 wurden die gut ausgebauten Tramlinien auf Trolleybusbetrieb umgestellt. Das Tram galt als veraltetes Verkehrsmittel und als Hindernis für den Autoverkehr. Heute leben in der Agglomeration Biel rund 93500 Einwohner, bis 2020 sollen es 100000 sein.[1] Parallel zum Bevölkerungswachstum wird eine wirtschaftliche Entwicklung in der Agglomeration prognostiziert (Abb.1). Beides wird neuen Verkehr auslösen, der möglichst mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufgefangen werden soll. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split ist heute vergleichsweise gering, sagt Christian Aebi vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern. Es besteht noch ein beachtliches Potenzial, den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu beeinflussen. Um die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abzustimmen, ist im Agglomerationsprogramm Biel die Realisierung einer leistungsfähigen Achse für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Verkehrsexperten beurteilten verschiedene Verkehrssysteme hinsichtlich ihrer Zweckmässigkeit und kamen zum Schluss, dass ein Tram die raumplanerischen und städtebaulichen Anforderungen am besten erfüllt.[2]

01 Die künftige Entwicklung der Agglomeration Biel orientiert sich an bestehenden Verbindungsachsen sowie räumlichen und landschaftlichen Strukturen (Vernetzungskorridore [dunkelgrün], Siedlungsgebiete [dunkelrot], Achsen der Siedlungsentwicklung [hellrot]) (Plan: Richtplan Siedlung und Verkehr[1])



01

SCHNELL UND UMSTEIGEFREI

Das geplante Regiotram soll die Wohngebiete am Südostufer des Bielersees umsteigefrei mit dem Bözingenfeld verbinden, wo sich Arbeitsplätze, Dienstleistungszentren und Sportanlagen konzentrieren (Abb. 3). Bis zum Bahnhof Biel soll es weitgehend die bestehenden Gleise der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI)[3] benutzen. Die Anlagen bis in die Entwicklungsgebiete im Osten müssten neu erstellt werden (Abb. 10). Die Endstation wird an einer neuen SBB-Haltestelle Bözingenfeld eingerichtet. Damit würde ein neuer Umsteigepunkt zwischen Regional- und Lokalverkehr entstehen; heutige Umwege, wie zum Beispiel von Solothurn oder Grenchen nach Bözingenfeld via Mett oder Hauptbahnhof, könnten eliminiert werden. Im Grundsatz steht die Linienführung fest, verschiedene Teilstücke werden derzeit detailliert untersucht. Beispielsweise ist der Weg durch das Städtchen Nidau noch offen. Entweder wird das Tram auf dem bestehenden Gleis der BTI durch die Keltenstrasse oder auf einem neu zu erstellenden Trassee durch Nidaus Hauptstrasse zum Bahnhof Biel geführt. Heute endet die BTI-Linie im Untergeschoss des Bahnhofs Biel. Die Idee, diesen zu unterqueren, wurde wegen der zu erwartenden Kosten für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs und der schwierigen Einbindung des Rampenbauwerks ins Stadtbild auf dem Bahnhofplatz verworfen. Das Tram würde gemäss der heutigen Planung am Robert-Walser-Platz halten.

Die Fahrgäste könnten von dort durch die Bahnhofunterführung Aarbergstrasse zu den SBB-Gleisen gehen. Fahrgäste, die nicht auf die Bahn umsteigen müssen, fahren in einer Schlaufe um den Bahnhof herum, anschliessend durch die Bahnhofstrasse Richtung Zentralplatz und weiter auf dem Oberen Quai der Schüss entlang. Verkehrsingenieure prüfen zurzeit, ob sich die Jakob-Stämpfli-Strasse oder die Gottstattstrasse besser für die östliche Fortsetzung eignet. Neben der technischen Machbarkeit ist die Einbindung der neuen Achse in das gebaute Stadtgefüge wichtig für die Attraktivität des Stadtraums.

VIELFÄLTIGE ANSPRÜCHE KOORDINIEREN

Die übergeordneten Gremien der Projektorganisation bestehen aus Vertreterinnen und Vertretern des Kantons Bern, der Gemeinden Biel und Nidau sowie der betroffenen Gemeinden am rechten Seeufer, der regionalen Verkehrskonferenz RVK, des Vereins Seeland.Biel/Bienne, der SBB, der Verkehrsbetriebe Biel und der Aare Seeland mobil.
Für die Planung ist die Linie in vier Teilprojekte unterteilt. Hinzu kommen übergeordnete Teilprojekte, die sich mit Themen wie der Bahnstromversorgung, der Wirtschaftlichkeit, dem Betrieb oder der Umweltverträglichkeit befassen. Nach Auskunft von Projektleiter Aebi wählte man diese Projektorganisation, da ein einzelnes Planungsbüro für die gesamte Tramlinie, bei einem dicht gedrängten Terminplan, nicht genügend Kapazitäten habe. Von dieser Aufteilung profitiert die Bauherrschaft auch hinsichtlich der Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Lösungsansätze und Planungsergebnisse. Um die verkehrlichen und städtebaulichen Erkenntnisse auszutauschen, trafen sich die beteiligten Planungsbüros während der Ausarbeitung der Vorstudien zu drei Workshops mit der Gesamtprojektleitung. Geleitet wird das Projekt derzeit vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern. Falls das Regiotram realisiert wird, ist ein Wechsel der Projektleitung zur Stadt Biel angedacht.

AUTOBAHNBAU ALS CHANCE UND HINDERNIS

Biel ist sternförmig aus fünf Richtungen mit Bahn und auf Hochleistungsstrassen (HLS) erreichbar. Am rechten Seeufer fehlt eine HLS-Verbindung. Miteinander verknüpft werden diese Strassen erst durch die neue Autobahnumfahrung A5, deren Ostast gegenwärtig im Bau ist, für deren Westast aber bis heute noch keine Linienführung gefunden werden konnte.[4] Bis dahin rollt der gesamte Durchgangsverkehr auf verschiedenen Achsen durch die Stadt Biel, was mit entsprechenden Immissionen und Kapazitätsproblemen verbunden ist. Die Autobahnumfahrung beeinflusst auch den Bau des Regiotrams. Durch die Fertigstellung der Autobahn im Jahr 2030 wird sich ein Teil des öffentlichen Verkehrs auf den motorisierten Individualverkehr verlagern. Flankierende Massnahmen bieten aber die Chance, den Verkehr



02



03



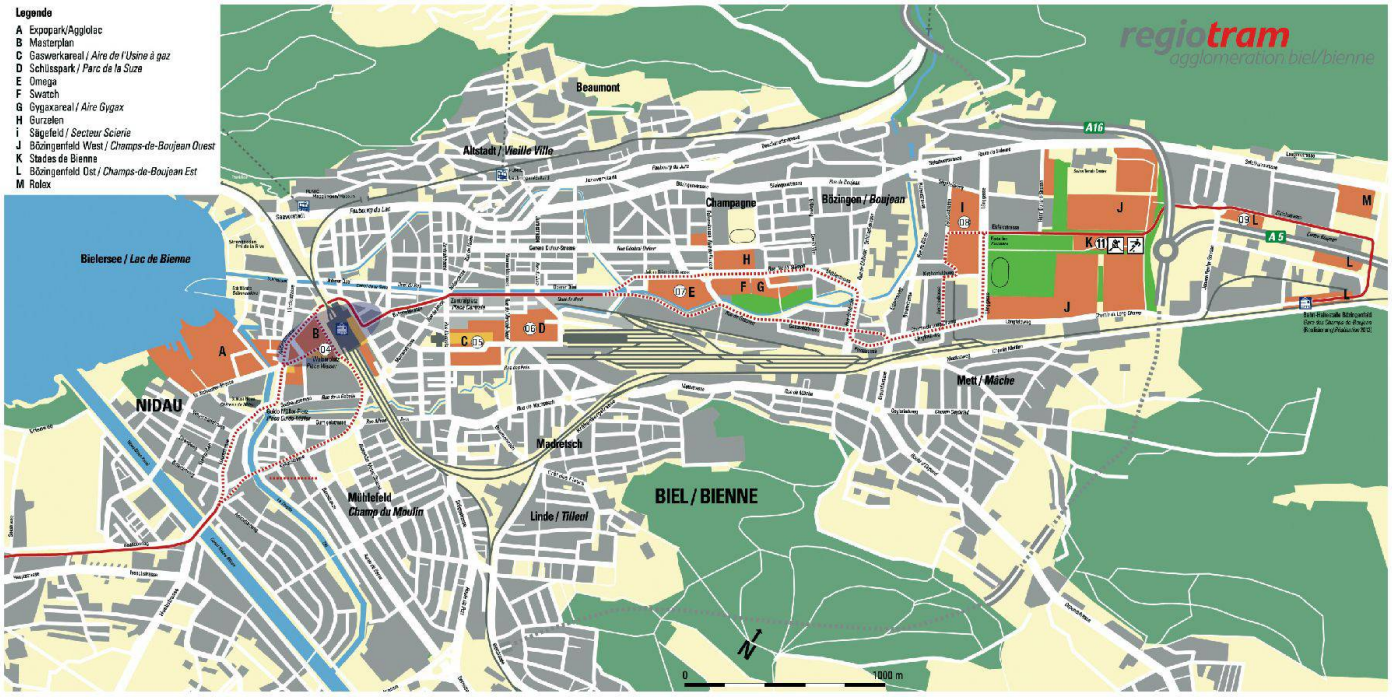
04



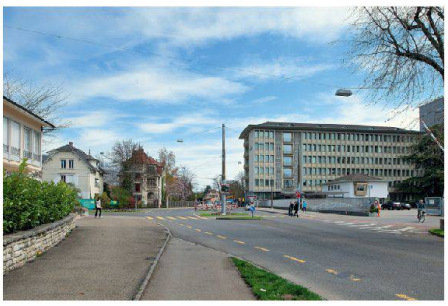
05



06



10



07



08



09

02 Die BTI-Bahn von Biel über Täuffelen nach Ins wird auch der «Moosrugger» genannt. Während des Zweiten Weltkriegs verarbeitete man im grossen Moos Torf zu Brennmaterial. Die getrockneten Brickets wurden über provisorische Rampen im Brüttelenmoos auf freier Strecke direkt in Güterwagen verladen (Foto: rw/Red.)
03 Die Fahrzeit zwischen Ins und Biel beträgt heute 34 Minuten. Die Strecke soll nun bis ins Bözingenfeld verlängert werden und die wichtigsten Entwicklungsgebiete der Region schnell und vor allem umsteigefrei verbinden. Das erste Regiotram wird, verläuft alles planmässig, 2018 zwischen Ins und Bözingenfeld verkehren (Plan: www.regiotram.ch)

04 Vom Robert-Walser-Platz südlich des Bahnhofs sollen möglichst gute Umsteigebeziehungen zwischen dem Regiotram und den Zügen der SBB geschaffen werden
(Fotos: Thomas Jantscher)
05+06 Die Gebiete Gaswerkareal und Schüsspark bieten dem motorisierten Individualverkehr noch viel Platz zum Parken nahe beim Stadtzentrum
07 Ab der Schleuse am Oberen Quai wird neben der Streckenführung über die Jakob-Stämpfli-Strasse eine Variante geprüft, die auf der Südseite der Schüss über das Terrain der SBB der Gottstattstrasse zur Mühlestrasse verläuft (rechts im Bild die Uhrenfabrik Omega)

08 Zusätzlich zur Linienführung über den Längfeldweg und die Länggasse wird eine Untervariante über den Längfeldweg und die Jakobstrasse zu den Stades de Bienne auf ihre technische Machbarkeit geprüft
09 Ab 2014 wird das Gebiet Bözingenfeld mit Bussen besser erschlossen. Im Fokus steht eine Verbindungsachse zwischen den geplanten Stadien und dem östlichen Bözingenfeld
10 Derzeit werden die Vorprojekte erarbeitet und die Linienführung vom Bahnhof Biel ins Bözingenfeld konkretisiert. Anschliessend erhält die Bevölkerung die Gelegenheit, sich zur Planung zu äussern
(Plan: www.regiotram.ch/Bearbeitung: Red.)

in der Innenstadt zu reduzieren, Strassenräume aufzuwerten, die Sicherheit zu verbessern und diese Wirkung möglicherweise umzukehren. Die Linienführung des Westastes[5] ist weiterhin in Diskussion. Er soll im Gebiet zwischen dem Bahnhof Biel und dem Guido-Müller-Platz in Nidau zu liegen kommen, was das Stadtbild durch Rampen oder Einschnitte stark beeinträchtigen würde. Wird der Westast nicht realisiert, wird die Verkehrssituation auf dem Guido-Müller-Platz kritisch. Falls das Regiotram durch die Hauptstrasse von Nidau geführt wird, wird es ebenfalls diesen Platz queren. Um mögliche Konflikte rechtzeitig zu erkennen, ist der Projektleiter der A5 in den Planungsgremien des Regiotrams vertreten.

EIGENTLICH IST BIEL ZU KLEIN FÜR EIN TRAM ...

Biels Busnetz ist auf den Bahnhof ausgerichtet und sorgt für die Feinverteilung im Stadtgebiet. Die östlichen Stadtteile bzw. Entwicklungsgebiete sind mit einer längeren Busfahrt zu erreichen. Die heutige Linienführung der Busse bringt Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr mit sich. Die Geschwindigkeit und die Fahrplanstabilität der Busse sind auf verschiedenen Linien ungenügend. Die Mehrheit der Buslinien durchfährt dort die Haupteinkaufsstrasse der Stadt.[2] Das Regiotram soll einen der vier parallelen Buskorridore im Stadtzentrum ersetzen.

Aufgrund der heutigen Nachfrage könnte die Transportkapazität auch mit Bussen sichergestellt werden, sagt Aebi. Ausschlaggebend für die Idee eines Regiotrams war aber, dass die Gleise der BTI benutzt werden können. Man müsste lediglich die Fortsetzung in Biel bauen und das Rollmaterial ersetzen. Die Vorortbahn würde ihr charakteristisches Aussehen verlieren und mit modernen Tramkompositionen zwischen Ipsach und Bözingenfeld im Siebeneinhalbminuten-Takt verkehren. Zwischen Ipsach und Täuffelen ist ein Fünfzehnminuten-Takt vorgesehen. Um den Takt und die Transportkapazität erhöhen zu können, ist bis hier auch ein partieller Doppelspurausbau in Planung. Von Täuffelen bis Ins wird der heutige Fahrplan vorläufig beibehalten. Dies soll einen Anreiz dafür schaffen, sich im besser erschlossenen Gebiet zwischen Biel und Täuffelen niederzulassen.

Weitere Gründe, ein Regiotram einzuführen, sind das erwartete Bevölkerungswachstum und die damit verbundene Stadtentwicklung. Ein Tram habe eine grössere Kapazität als ein Bussystem, sagt Aebi. Das Tram würde im Stadtverkehr zwar bis auf wenige Ausnahmen nicht eigentrassiert geführt und müsste sich den Raum mit anderen Verkehrsteilnehmenden teilen, würde aber an den Knotenpunkten bevorzugt (vgl. «Mit Bus und Tram durch dichte Räume», S. 32). Dies führte bei der Mitwirkung zur Linienführung im Frühjahr 2010 zu Bedenken in der Bevölkerung über mögliche Störungen des Fuss- und Veloverkehrs.

SIGNALWIRKUNG DES REGIOTRAMS

An der geplanten Endstation des Regiotrams im Bözingenfeld, neben SBB-Haltestelle und Autobahnausfahrt, ist keine Park-and-Ride-Anlage vorgesehen. Wer heute das Stadtzentrum Biels besucht, staunt über die riesigen, leeren Parkplätze und die tiefen Parkgebühren. Ohne flankierende Massnahmen wird es verlockend bleiben, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Vor diesem Hintergrund scheint auch eine Signalwirkung des Regiotrams auf die lokale Mobilitätskultur wünschbar. Die Erfahrung aus anderen Gebieten zeigt, dass das Tram einen höheren Umsteigeeffekt hat als Busse und auch ein eindeutigeres Signal zur Aufwertung urbaner Gebiete darstellt. Aebi vergleicht den Prozess mit dem Tram Bern West, dem die Bevölkerung zunächst ebenfalls skeptisch gegenüberstand, das heute aber gerne benutzt wird.

UND DIE KOSTEN?

Derzeit laufen Untersuchungen dazu, ob die Wirtschaftlichkeit des Systems gegeben ist. Dabei werden auch allfällige Verlegungen oder Erneuerungen von Werkleitungen berücksichtigt. Die Vorprojekte sollen im Sommer 2011 abgeschlossen werden. Der Zeitraum der anschliessenden Mitwirkung ist noch nicht genau festgelegt. Das Regiotram wurde bei der Bewertung der Agglomerationsprogramme vom Bund als B-Projekt eingestuft (vgl. «Ein Pro-

Anmerkungen

1 Agglomeration Biel/Bienne 2030, Richtplan Siedlung und Verkehr/Plan directeur «Urbanisation et transports»

2 Rapp Trans AG, Verein seeland.biel/bienne: Neue ÖV-Achse Agglomeration Biel: Zweckmässigkeitsbeurteilung, Synthesebericht, 10.3.2008

3 Die Strecke Nidau–Ins wurde in zwei Etappen gebaut und im Frühjahr 1917 vollständig in Betrieb genommen. 1926 wurde das Teilstück Nidau–Biel eröffnet. Das Jahr 1961 war wegweisend für die Zukunft der Bahn: Als ein Busversuchsbetrieb startete, reagierte die Bevölkerung negativ. Der Bus war dem Passagieraufkommen nicht gewachsen, der Bahnbetrieb war ökonomischer und effizienter. 1966 begann die Trennung von Strasse und Schiene auf den entsprechenden Streckenabschnitten. Die neue, unterirdische Einfahrt in den Bahnhof Biel wurde im Mai 1975 eingeweiht. 1997 schaffte die BTI sieben Niederflur-Gelenktriebwagen an, worauf die Zahl der Passagiere sprunghaft anstieg. Die jährliche Zuwachsrate beträgt heute immer noch rund 4 %. Weitere Informationen: www.aare-seeland-mobil.ch

4 Die Autobahnumfahrung von Biel schliesst eine der letzten Lücken im Schweizer Nationalstrassennetz: die Verbindung von Solothurn nach Neuenburg. Vom heutigen Anschluss Biel Ost im Bözingenfeld aus verläuft die A5 Biel-Bienne zuerst durch den Büttenbergtunnel, wird danach im Bereich Orpund offen geführt und erreicht durch den Längholztunnel die Verzweigung Brüggmoos. Dort schliesst der Westast der A5 an. Mit der Umfahrung von Biel wird der regionale Verkehr gebündelt und weitgehend unterirdisch durch die Agglomeration geleitet. Stadt und Region werden so vom Verkehr entlastet. Weitere Informationen unter: www.a5-biel-bienne.ch

5 Der Westast der A5 Biel-Bienne reicht von der Verzweigung Brüggmoos bis zum Anschluss Rusel am Westportal des Umfahrungstunnels Vingelz. Zum Westast gehört auch der Zubringer rechtes Seeufer, der den Verkehr aus Richtung Täuffelen auf die A5 führen soll. Der Bundesrat genehmigte 1999 das Generelle Projekt für den Westast. Im Jahr 2004 traten neue Tunnelbau- und Lüftungsrichtlinien in Kraft, und der Westast konnte nicht wie vorgesehen gebaut werden. Derzeit wird das neue Generelle Projekt überarbeitet und an die neuen Anforderungen angepasst. Weitere Informationen unter: www.a5-biel-bienne.ch



11



12

11 Von 1877 bis 1901 fuhr das «Rösslitram» von Nidau über den Bieler Bahnhof bis nach Bözingen. 1901 wurde die Strecke von Normal- auf Schmalspur umgebaut und elektrifiziert, das Rollmaterial wurde durch neue Tramwagen ersetzt. 1913 kam die Tramlinie nach Mett dazu. Das Bild stammt aus dem Jahr 1910 (Bild: KEYSTONE/Photoglob/Photochrom Collection)
12 Ab 1926 wurden die Tramlinien schrittweise auf Trolleybusbetrieb umgestellt. Das bisher letzte Tram fuhr im Dezember 1948 von Biel nach Bözingen. Die Aufnahme entstand 2009 (Foto: Anna-Lena Walther/Red.)

gramm für die Agglomerationen», S. 22). Sollte die Kosten-Nutzen-Beurteilung zu dem Schluss kommen, dass das Projekt realisiert werden kann, wäre es ab 2015 aus dem Infrastrukturfonds finanzierbar. Bereits 2014 wird das A-Projekt «Busvorlauf» realisiert. Es bedient das noch ungenügend erschlossene Gebiet Bözingenfeld mit Bussen und umfasst schon einige Teilprojekte wie etwa Haltestellen, die später für das Regiotram genutzt werden könnten. Im Fokus steht dabei eine Verbindungsachse zwischen den geplanten Stadien und dem östlichen Bözingenfeld, die heutigen Bushaltestellen werden weiterhin bedient. Die Kosten für das Regiotram werden derzeit auf ca. 200 Mio. Franken (+/–30 %) geschätzt, davon übernimmt der Bund 40 % und der Kanton Bern 60 %. Die Kosten für die Aufwertung des Strassenraums werden von den Gemeinden getragen. Wenn das Regiotram realisiert wird und der heutige Terminplan eingehalten werden kann, würde 2018, 70 Jahre nach dem letzten, erneut ein Tram durch Biel fahren.

Daniela Dietsche, dietsche@tec21.ch