# Tram-Renaissance: Berner erweitern Horizont in Oberösterreich

Linz/Bern/Biel Wie lösen andere europäische Städte das Verkehrsproblem? Als Anschauungsunterricht fürs Tram Region Bern und das Regiotram Biel lud «Läbigi Stadt» nach Linz

VON CHRISTOPH NEUENSCHWANDER, LINZ

Es ist kalt und verschneit. Nicht nur in der Schweiz. Diese Erkenntnis sei vorweggenommen. Doch spätabends in Linz, siebeneinhalb Zugstunden von Bern, treten wir in Erwartung ganz anderer Erkenntnisse hinaus auf den winterlichen Bahnsteig. Der Gegenstand der Exkursion biegt ein Stockwerk tiefer, im Untergrund, soeben um die Ecke: die Strassenbahn.

Linz hat, wie manch andere euro päische Stadt, das Strassenbahnnetz in den letzten Jahren stark ausgebaut. Und will es auch künftig weiter ausbauen. «Das Besondere an Linz ist, dass die Fragestellungen sehr ähnlich sind wie in Bern», sagt Nadine Masshardt, Grossrätin und Präsidentin des Berner Vereins «Läbigi Stadt». So führen etwa in beiden Städten alle Tramlinien auf ein und derselben Verkehrsachse durch die Innenstadt. Linz will das Zentrum mit einer zweiten Tram-Achse entlasten. Auch beim geplanten Tram Region Bern scheint eine Umfahrung der Altstadt unausweichlich (vgl. Kasten unten rechts).

#### Tramfahren «ist schon sexv»

allelen lud «Läbigi Stadt» am Wochenende zu einer Studienreise in die oberösterreichische Landeshauptstadt ein. Nebst Medienschaffenden folgten der Einladung Vertreter aus den vom Tramprojekt betroffenen Gemeinden Köniz, Bern und Ostermundigen

Ein, zwei Minuten nach der Abfahrt am Hauptbahnhof tritt die Strassenbahn aus dem Untergrund auf die Landstrasse, die quer durchs Zentrum führt, «Das ist schon sexv». schwärmt eine Exkursionsteilnehmerin, als sich der Raum öffnet, wir plötzlich mitten in Linz sind. Auf 1,9 Kilometer führt die Linie unter Gleisen des Bahnhofs durch. Die geplante zweite Verkehrsachse soll über weite Strecken (total 3,6 Kilometer) eben-

### «Wir werden bei künftigen Tram-Region-Bem-Debatten an Linz denken.» Nadine Masshardt, Grossrätin und Präsidentin «Läbigi Stadt»

Realistisch ist ein solches Proiekt für die Stadt Bern sicher nicht. Dafür bietet die Linzer Strassenbahn andee Schmankerl, die eine inspirierende Wirkung auf die Schweizer Reisegruppe haben: Der Könizer Verkehrsplaner Adrian Stähli etwa ist angetan von der Haltestelle Bürgerstrasse, an der eine Autospur ohne Warnsignal oder Ampel rechts vorbei führt. Hält das Tram, kreuzen aus- und einsteigende Passagiere die Spur; eine Rampe zwingt Autolenker zu langsamer Fahrt. Was auf den ersten Blick ge-

aufgeteilt sein in Fussgänger-, Autound öV-Zonen, sagt Stähli. Teilen sich verschiedene Verkehrsteilnehmer eine Fläche (wie in Begegnungszonen), schaue man besser aufeinander. So ein Konzept wäre seiner Meinung nach auch bei einigen Berner Halte stellen denkbar. «Ein Detail, das man eins zu eins für Bern übernehmen kann, werden wir zwar kaum finden», relativiert er. «Die Reise ist aber sicher eine Horizonterweiterung.»

#### Wer weniger als 1077 Euro verdient, kann für 10 Euro Tram fahren.

Wenig abschauen lässt sich dagegen beim allgemeinen Verkehrsmanagement. Denn in diesem Punkt sei man den Linzern voraus, so der Tenor, nachdem die Berner am Morgen danach im Alten Rathaus den Vorträgen von Vize-Bürgermeister Klaus Lu-ger und Erich Haider, Geschäftsleiter der Linz Linien GmbH. gelauscht haben. Rätsel gibt besonders die Tatsache auf, dass sowohl der öffentliche Verkehr als auch der motorisierte Insetzt sich Linz für mehr Tram ein. baut aber gleichzeitig mehr Tiefgaragen in der Innenstadt. Zudem wäre «der Bau einer unterirdischen Linie nicht wirklich nötig, würde man die bestehende Infrastruktur besser nutzen», wie ein Mitreisender findet.

Aufschlussreich und unterhaltsam sind die Vorträge. Für Schmunzeln sorgt etwa die Kommunikationsstrategie bezüglich unterirdischen Stras senbahn, «Wir verwenden nie das Wort U-Bahn», sagt Luger. «De facto bauen wir eine U-Bahn, aber wir vermeiden den Begriff, da wir nicht grössenwahnsinnig wirken wollen.»

Rüti: Pöstlingbergbahn machts vor Auch die Verkehrssituation ist im Vergleich zur Heimat nicht uninteressant. Linz hat mehr Arbeitsplätze als Einwohner (Bern ebenfalls). 190 000 Menschen leben hier, 100 000 pendeln täglich von ausserhalb arbeitsbe dingt. Hinzu kommen Pendler, welnutzen oder einfach ihre Freizeit in der Landeshauptstadt verbringen. Luger: «Das heisst, wir müssen einen Pendlerstrom von 140 000 bis 150 000 äste wurden 2010 eröff-

Menschen pro Tag bewältigen». Die Linz Linien, Teil der Linz AG, unter anderem verantwortlich für Stromnetz und Fernwärmeleitungen, sind denn auch das drittgrösste Verkehrsunternehmen Österreichs, sagt Erich Haider. Die Stadt habe eine der höchsten Pendlerdichten Europas, davon 26 die Stadt. Im ersrund 100 Millionen Passagiere wurden 2011 transportiert. Alle 50 Sekunden fährt ein Tram durch die Innenstadt. Dabei ist Effizienz massgebend: Ihm seien Wendeschlaufen liefährlich wirkt, scheint System zu ha- ber als Trams, die in beide Richtunben. Es müsse nicht immer alles klar gen fahren können, so Haider. Denn

Grafische Kunst mit Alltagsbezug



Weniger steil als Ostermundigen-Rüti: Das Tram der Pöstlingbergbahn in Linz überwindet 116 Promille.

Budgetierte Vorprojekt-

(plus/minus 20 Prozent)

plus 150 Millionen für

gleichzeitig auszuführen

de Sanierungs- und Auf-

wertungsmassnahmen.

zent der Infrastrukturkos

ten. Eben bewilligten die

drei Gemeinden ihre Pla-

die Anhörung, Knack-

punkt bleibt die limitie

te Kapazität im Stadt-

versprach Bern, sollen Lö-

Tramachse vorliegen. (SAT)

sungen für eine zweite

nungskredite und endete

Der Bund trägt 35 Pro-

Kosten: 400 Millionen

## ■ BERN/BIEL: TRAM-RÜCKKEHR AUFGEGLEIST

Die erste von drei neuen schon in Retrieb: Das Tram Bern West nach Bümpliz und Brünnen. Die Teilnet. Kosten des redimen sionierten Projektes: total gut 150 Millionen Franken, davon 105 Millionen für Traminfrastruktur (7 Kilometer Gleis). Der Kanton ten Anlauf sagten die Ber nerinnen und Berner 2004 signiertes Projekt fand 2006 sogar in Bern-West eine Mehrheit.

ist das Regiotram Biel -235 Millionen (plus/minus 20 Prozent) soll die 7-Kilometer-Verlängerung der BTI-Bahn vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld laut Vorprojekt kosten. Die Bürger von Biel und Nidau werden wohl in einem Jahr über die Kostenbeteiligung ih-Städte befinden. Mit 13 Kilometer doppelt gion Bern. Das dritte bernische Tramprojekt soll die Bernmobil-Buslinie 10 von Ostermundigen-Rüti via Bahnhof Bern nach

die zusätzliche Führerkabine und die beidseitigen Türen verringern nur die Kapazität der Strassenbahn Köniz-Schliern ersetzen

«Hier soll dereinst eine Begegnungs

Inzwischen ist es kurz vor Mittag. zone entstehen», sagt Gerhard Karl, Verkehrsplaner, an der Kreuzung Göthestrasse/Landstrasse. Fine rechtliche Grundlage dafür hat Österreich im Gegensatz zur Schweiz aber nicht. Ob Fussgänger oder Strassenverkehr Vortritt haben, ist also offen. Aber in Linz scheint man Verkehrsprobleme gern unkonventionell zu lösen. Auf die dicht befahrene Blumauerstrasse, die einst über einen Platz führte, baute man das Musiktheater, letzt fährt

der Verkehr ums Opernhaus herum. Weiter geht es zur Nahverkehrsdrehscheibe, nach dem Bau 2004 zweimal zum beliebtesten Bahnhof Österreichs gewählt. Bahn-, Bus- und unterirdische Tramhaltestellen sind heute alle unter einem Dach. Die



Führung endet im Wissensturm, auf Der Blick schweift über das Zentrum zum riesigen Fabrikareal des Stahlwerkes Voest Alpine, das auch Schienen und Weichen hergestellt.

Internet in allen Trams Dann steht die Fahrt mit der Pöstlingbergbahn auf dem Programm. Sie ist Teil des Tramnetzes, mit einer steilsten Adhäsionsbahnen der Welt. und dürfte sich beruhigend auf allfällige Zweifel an der Realisierbarkeit der weniger steilen Erschliessung in Ostermundigen-Rüti auswirken

Überhaupt hat die Exkursion- wie von den Organisatoren erhofft - für viel Gesprächsstoff gesorgt, der mit Sicherheit auch in Bern wieder aufge griffen werden wird. In einigen Punkten lassen sich interessante Parallelen ziehen: So hat Linz mit der Ver-

längerung nach Leonding im Jahr der Dachterrasse über dem 15. Stock. 2005 die erste österreichische Tramlinie gebaut, die über die Stadtgrenze hinaus geht. Und ist mit einem Fuhrpark, der fast nur aus Niederflurfahrzeugen besteht, eines der moderns-ten öV-Netze Europas. Bezüglich beider Errungenschaften braucht Bern einen Vergleich nicht zu scheuen.

Andere Aspekte der Linzer Linien haben dagegen eher Vorbildcharakter. So haben alle in Linz lebenden Menschen, die weniger als 1077 Euro im Monat verdienen, Anspruch auf ein Monatsticket für 10 Euro, Und seit 2011 gibt es in den Linzer Trams drahtlose Internetverbindungen, «Im Verein werden wir die Erkenntnisse und Eindrücke der Studienreise auf jeden Fall an einer Sitzung besprechen», sagt Masshardt. «Und natürlich werden wir in künftigen Diskussionen über das Tram Region Bern an die Erfahrungen aus Linz denken.»

