

Bern

Tram-Renaissance in Europa

Linz setzt wie Bern aufs Tram

Mit dem Tram will auch die österreichische Industriestadt Linz ihre Verkehrsprobleme lösen - und stösst beim Ausbau auf ähnliche Probleme wie Bern. Der Verein Läubigi Stadt orientierte sich vor Ort.

Simon Thönen

Bern und Linz haben auf den ersten Blick wenig gemein. Anders als die beschauliche Bundesstadt musste die Industriestadt Linz hart daran arbeiten, um endlich auch als lebenswerte Stadt zu gelten. Zumal sie das historische Pech hatte, dass Hitler hier aufwuchs. Teile der Stadt sind noch heute von den «Hitlerbauten» geprägt, die die Nazis für die Arbeiter ihrer Kriegsindustrie bauten.

Doch der Effort der letzten Jahre hat sich gelohnt: Die Stadt nutzte das Jahr als Europäische Kulturhauptstadt 2009, um das einst öde Kulturleben kräftig aufzuwerten. Wichtiger noch: Linz und der lokale Stahlkonzern meisterten die Krise der Schwerindustrie weit besser als andere Industrieregionen. Der Konzern Voestalpine konzentrierte sich auf wertvollen Spezialstahl - und er senkte die Luftverschmutzung massiv. Der Industriesmog, der einst über der Stadt hing, ist inzwischen verschwunden.

Pendlerproblem wie in Bern

«Der Wandel von einem reinen Industrie- und Stahlstandort zum modernen Technologiestandort ist gegückt», betont der sozialdemokratische Vizebürgermeister Klaus Luger. Die negative Seite der Erfolgsstory ist der Pendlerstrom, der täglich nach Linz hinein- und wieder hinausströmt. Die Ursache ist dieselbe wie in Bern: Es gibt auch in Linz viel mehr Arbeitsplätze als Einwohner im arbeitsfähigen Alter. Der Berner Verein Läubigi Stadt, der sich für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik einsetzt, hat mit Linz wohl kein schlechtes Anschauungsbeispiel für seine Studienreise gewählt, die letztes Wochenende stattfand.

Das etwas grössere Linz hat die Tramlinien noch entschiedener ausgebaut als Bern, um den Verkehr in der Stadt zu bewältigen und auf die umweltfreundliche Schiene zu lenken. Und wie in Bern werden in Linz fast alle Tramlinien durch die Shoppingmeile im Herzen der Altstadt geführt. Dies ist gut, um die Passagiere in die Innenstadt zu transportieren - es stösst aber hier wie dort nun an Kapazitätsgrenzen. «In den Spitzenzeiten kommen die Trams im 50-Sekunden-Intervall», sagt der Vorstandsleiter der Linz Linien AG, Erich Haider. «Mehr geht nicht. Die geringste Störung führt zu Strassenbahn-Staus.»

Zweite Tramachse unterirdisch

Wie Bern plant Linz deshalb eine zweite Tramachse zur Entlastung der Innenstadt - setzt aber auf Lösungen, die bisher in Bern nicht im Vordergrund stehen. So soll in Linz mehr als die Hälfte der neuen Tramachse unterirdisch gebaut werden. Bereits 2004 wurden die Tramlinien unterirdisch unter den Linzer Hauptbahnhof gelegt. Auch eine 2011 eingeweihte Linienerweiterung in einen Vorort verläuft teilweise in einem Tunnel. Die zweite Tramachse führe durch «eines der dicht bebauten Gebiete», betont Vizebürgermeister Luger, da würden sich Tunnel aufdrängen, um die baulichen Eingriffe in die Quartiere in Grenzen zu halten.

In Bern wird ein Tramtunnel unter den Hauptgassen bisher vor allem von der bürgerlichen Vereinigung Entente Bernoise propagiert. Allerdings zeigt Linz auch, was dabei eines der Hauptprobleme sein dürfte: Die Rampen, auf der in Linz bereits heute die Trams in den Tunnel unter den Bahnhof hinabfahren, sind sehr lang. Es dürfte schwierig sein, in der Berner Altstadt Platz für solche Tunnelrampen zu finden.

In Linz soll die zweite Tramachse die Einkaufsmeile in der Altstadt zudem grossräumig umfahren - und sie wird damit auch neue Quartiere mit dem Tram erschliessen. GFL-Stadtrat und Linz-Besucher Daniel Klausner findet dies sinnvoll: «Es wäre schon erstrebenswert, wenn man mit einer zweiten Tramachse wie in Linz auch neues Gebiet erschliessen könnte.» Denn wenn sie nur durch die Nebengassen der Altstadt verlaufe, stelle sich die Frage, ob



Auch in Linz fahren die Trams mitten durch die Einkaufsstrasse in der Altstadt. Foto: Simon Thönen

der eher geringe zusätzliche Nutzen die Kosten rechtfertigen könne.

Tramtunnel auch in Bern?

Auch in der laufenden Variantenprüfung für eine zweite Tramachse in Bern wird geprüft, ob das 10er- oder 9er-Tram künftig vom Viktoriaplatz über Lorrainebrücke und Bollwerk zum Bahnhof fahren könnte. Da wäre es auch denkbar, dass das Tram zwischen Bollwerk und Monbijou den Bahnhof und Bubenberglplatz in einem Tunnel durchqueren würde. Für Bern sollte man unterirdische Linien zumindest abklären, findet SP-Stadtrat Beat Zobrist. Linz zeige, dass Tunnel Fahrzeitgewinne bringen und langfristig im Unterhalt günstiger sind.

Beeindruckt sind die beiden auch von kleineren Innovationen. Dass in Linz Menschen mit tiefen Einkommen ÖV-Monatskarten für nur 10 Euro lösen können, sei auch für Bern eine prüfenswerte Idee, findet Zobrist. Klausner gefällt, dass hier Trams mit drahtlosem Internetzugang ausgerüstet werden. Interessant sind auch die Sammeltaxis, die man in Linz in den Aussenquartieren oder in der Nacht bestellen kann.

Steiles Tram auf den Hausberg

Seit mehr als hundert Jahren betreibt Linz zudem das wahrscheinlich weltweit steilste Tram auf den Pöstlingberg. Auch das geplante 10er-Tram müsste auf dem Weg zur Rütli in Ostermündigen eine

steile Strecke überwinden - was mit dem bisher ersten Tramtunnel in der Region Bern erreicht werden soll. Nach der steilen Fahrt auf den Linzer Hausberg ist der Ostermündiger Gemeindepräsident Christian Zahler (SP) beeindruckt. Für die Rütli komme ein solches Tram aber wohl eher nicht infrage. In der Tat: Das Tram ist eine teure Spezialanfertigung.

«Wir werden die Lösungen aus Linz zwar nicht unbedingt eins zu eins auf Bern übertragen können», sagt Nadine Masshardt, SP-Grossrätin und Präsidentin von Läubigi Stadt. «Linz zeigt aber klar, dass die Region Bern mit dem Ausbau des Trams nicht alleine da steht.»

Läubigi Stadt bezahlte die Reisekosten. (st)



C. Zahler (Ostermündigen) und R. Käser (Köniz) vor dem steilen Tram. Foto: st

Tram und Stadtplanung

Die Linzer Solarcity: Ein Vorbild für die Planung in der Region Bern?

Eng verknüpft mit dem Tram ist das Linzer Vorzeigeprojekt Solarcity. Der Ostermündiger Gemeindepräsident Christian Zahler findet die Siedlung interessant.

«Linz ist eine sehr sympathische Stadt», sagt der Ostermündiger Gemeindepräsident Christian Zahler (SP). «Es ist eine Kulturstadt und eine Arbeiterstadt, die sich weiterentwickelt.» Zwar ist Linz etliche Schuhnummern grösser als die Berner Vorortsgemeinde. Anregend sei die Studienreise des Vereins Läubigi Stadt nach Linz für ihn aber durchaus, betont Zahler. «In Ostermündigen, das ja auch stark eine Arbeitergemeinde ist, streben wir ebenfalls eine ähnliche Entwicklung und damit auch ein neues Image an.»

Eng verknüpft mit dem Ausbau des Trams ist die Solarcity, eines der Vorzeigeprojekte der Linzer Stadtplanung.

Im Süden von Linz wurde ab 1999 auf der grünen Wiese eine kleine Stadt für 3200 Einwohner gebaut - und mit einer ebenfalls neuen Tramstrecke erschlossen. Die Leitidee von Solarcity ist: Die Häuser der Siedlung werden so gebaut und angeordnet, dass die Sonneneinstrahlung optimal ist. Die Wohnblöcke gruppieren sich in einem Halbkreis gegen Süden, die Tramhaltestelle ist der Kern eines kleinen Zentrums mit Läden und Gemeinschaftsräumen.

Mit der Sonne bauen

«Solararchitektur bedeutet, dass man sich an der Sonne orientiert und mit der Sonne baut», sagt der am Projekt beteiligte Ingenieur Ewald Reintaler. Zudem wird rund die Hälfte des Warmwassers in der Siedlung mit Sonnenkollektoren erzeugt. Den Rest der Energie bezieht die Siedlung von einem Fernheizwerk, das mit Biomasse Strom und Wärme erzeugt.

Trotz der gemeinsamen Leitidee hatten die Wohnbaugenossenschaften und

ihre Architekten viel Spielraum bei der Umsetzung. «Die Siedlung wird dadurch sehr vielfältig», lobt Zahler. Konsequenz sei, dass man rund um die Solarcity ein Naherholungsgebiet mit künstlichen Hügeln und einem See gestaltete.

«Oberfeld ist etwas Ähnliches»

Die teilweise autofreie Siedlung Oberfeld, die in Ostermündigen gebaut wird, «ist auf ihre Art etwas Ähnliches», sagt Zahler. Alle Häuser dort werden nach Minergiestandard gebaut. Das Etikett «Solarcity» ist allerdings sehr viel plakativer, wie auch Zahler einräumt. «Es ist ein Wert an sich, dass man gewisse Aspekte umweltgerecht abdeckt», sagt er. «Auffallend ist aber, dass sonst keine ökologischen Anforderungen an die Bewohner gestellt werden, etwa bezüglich Autos.» In der Tat stehen in der Solarcity viele Autos auf den Parkplätzen - trotz direktem Anschluss ans Tram. Laut Reintaler ist der Autoanteil hier allerdings doch tiefer als in anderen Randquartieren.

Generell hätte man in der Region Bern wohl Mühe, eine Siedlung so weit aussen im Grünen zu erstellen, sagt Zahler. «Unsere Doktrin ist, dass wir dort bauen, wo bereits überbautes Gebiet ist und wo der öffentliche Verkehr schon vorhanden ist.»

«Hohe Ansprüche bei Einzonung»

Zudem habe Ostermündigen zwar Bauland, aber dann doch kein so grosses Areal, wie es für eine Solarcity nötig wäre. Falls Ostermündigen allerdings dereinst mehr Bauland wolle, könnten Ideen in der Art der Solarcity interessant werden, lässt Zahler durchblicken. «Wenn wir neues Bauland einzonen wollen, müssen wir hohe qualitative Anforderungen stellen», betont er, «sonst erhalten wir keine Akzeptanz für die Einzonung.» Denn Einzonungen haben in Volksabstimmungen bekanntlich oft einen schweren Stand. «Ob die Ansprüche an eine Überbauung auch Solararchitektur einschliessen würden, müsste man sehen», sagt Zahler. (st)