Wieder eine Niederlage für die Fachmärkte

Tannental-Zentrum: Die beiden Fachmärkte Jysk und Qualipet wollen in Muri bleiben. *Christian Pfander*

GÜMLIGEN Die Geschäfte Jysk und Qualipet möchten im Tannental-Zentrum bleiben. Nach einer Niederlage vor dem Bundesgericht versuchten sie es erneut – ohne Erfolg.

Der Fall schien klar. Vor fast zwei Jahren entschied das Bundesgericht, dass das Möbelhaus Jysk und das Zoogeschäft Qualipet nicht mehr in Gümligen bleiben dürfen. Doch die beiden Geschäfte sind noch immer im Tannental-Zentrum nahe der Autobahn A6 untergebracht. Denn Jysk und Qualipet und die Bauherrin Kamata Real AG versuchten es erneut auf dem Rechtsweg.

Sie stellten Ende des vergangenen Jahres bei der Gemeinde ein Gesuch für eine Ausnahmebewilligung. Wie die Gemeinde Muri-Gümligen gestern mitteilte, setzte es für die Gesuchsteller erneut eine Niederlage ab.

Das Ende ist offen

Für die Geschäfte bedeutet dies allerdings noch nicht zwingend das Ende ihrer Tage in Gümligen – und bestimmt nicht schon morgen. Denn auch in dieser neuen Auseinandersetzung könnten sie bis ans Bundesgericht gelangen. Erste Beschwerdeinstanz wäre nun aber die kantonale Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion. «Wie lange das noch so weitergeht, steht in den Sternen», sagt darum Rolf Eberhard, Leiter Hochbau und Planung der Gemeinde Muri. «Und wie lange die Mietverhältnisse andauern, wissen wir auch nicht.» Von der Kamata Real AG war gestern niemand zu erreichen.

Noch im Jahr 2007 sah es nicht nach einem langen Rechtsstreit aus. Damals erteilte die Baubehörde der Gemeinde der Kamata die Betriebsbewilligung für die drei Fachmärkte Jysk, Qualipet und Top-CC. Doch die SP Muri reichte Beschwerde ein – mit Erfolg. Besiegelt wurde die Sache durch das Urteil des Bundesgerichts im Juni 2010. Die Nutzung entspreche nicht dem Reglement der Gemeinde. Nur Top-CC konnte sich den Verbleib in Gümligen sichern.

Eindeutiger Entscheid

Dagegen wehrten sich die Unterlegenen. Gemäss Eberhard argumentierten Jysk, Qualipet und Kamata damit, dass sich der Verkehr beim Tannental-Zentrum im Rahmen halte und niemand gestört werde durch die Fachmärkte. Damit hat sich die Baukommission nun «sehr eingehend» befasst. Dabei stützte sie sich auf die Erwägungen im ersten Verfahren und auf das Bundesgericht. Der Entscheid fiel letztlich klar aus. *rei*

Friedlicher Umzug durch die Innenstadt

1.-MAI-FEIER 1000 Personen marschierten am 1.-Mai-Umzug von der Kramgasse zum Bundesplatz. Dort sprach Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP) zum Thema Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Frauen verdienten gleiche Chancen im Beruf, Männer in der Familie, forderte SP-Bundesrätin Simonetta Sommaruga in ihrer Rede vor 2000 Personen auf dem Bundesplatz. Familie und Beruf müssten besser vereinbar sein. In der Schweiz mangle es ja nicht an Arbeit, hielt Sommaruga fest. Jährlich hole die Wirtschaft Zehntausende Menschen in die Schweiz. Zugleich seien viele gut ausgebildete Schweizerinnen nicht berufstätig. Es gehe ihr nicht darum, ausländische Arbeitskräfte gegen Frauen auszuspielen. «Aber wenn wir die Vereinbarkeit von Beruf und Familie fördern, steuern wir auch die Zuwanderung.»

Vor Sommarugas Rede hatten gut 1000 Personen am traditionellen Umzug der Gewerkschaften durch die Innenstadt teilgenommen. Darunter waren auch etliche Personen aus dem linksautonomen Spektrum.

Beim Bollwerk und beim Bahnhofplatz standen gestern Abend Mannschaftswagen der Kantonspolizei bereit. Bis Redaktionsschluss kamen sie aber nicht zum Einsatz. Sowohl der Umzug als auch die anschliessende Feier auf dem Bundesplatz verliefen friedlich. *sda/jsp*

Mit roten Fahnen marschierten die Genossinnen und Genossen. *Jürg Spori*

ENTLASTUNG DER INNENSTADT

Die zweite Tramachse der Stadt Bern ist aufgegleist und führt durchs Bollwerk

Via Bahnhofplatz und das Bollwerk soll eine zweite Achse den Tramverkehr in der Berner Innenstadt besser verteilen. Diese 110 Millionen Franken teure Variante schwingt nach der Zweckmässigkeitsstudie klar obenaus. Ohne diese Entlastungsachse könne der öffentliche Verkehr in und um Bern nicht weiter ausgebaut werden, betont die Stadtregierung.

Berns Baudirektorin Regula Rytz (GB) erlebt das Problem täglich selber: Wenn sie von ihrem Büro in der Schwanengasse auf die andere Seite des Hirschengrabens gelangen wolle, müsse sie einen «tramfreien» Moment abwarten, sagte Rytz gestern. Seit das Tram Bern-West Richtung Bümpliz und Bethlehem fährt, ist der Hirschengraben zum Nadelöhr geworden. Dicht gedrängt durchfahren Trams und Busse aber auch die Markt- und Spitalgasse: In Spitzenzeiten sind es bis zu 104 Fahrzeuge pro Stunde.

Für die Berner Stadtregierung ist klar: «Ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs in und um Bern ist nur noch dann möglich, wenn die Innenstadt mit einer zweiten Tramachse entlastet wird», sagt Stadtpräsident Alexander Tschäppät (SP). Seit gestern ist klar, welche Variante für diese Entlastungslinie Stadt und Kanton Bern weiterverfolgen wollen.

Über den Bahnhofplatz und durchs Bollwerk…

Berns zweite Tramachse soll vom Kocherpark über die Belp- und Laupenstrasse den Bahnhofplatz erreichen, diesen überqueren und durch das Bollwerk, die Speicher- und Nägeligasse zum Kornhausplatz führen (siehe grosse Grafik rechts). Die Variante «Altstadt Nord» schwang in der Zweckmässigkeitsbeurteilung, kurz ZMB, klar obenaus. Mit der zusätzlichen Achse kann die heutige Strecke vom Hirschengraben bis zum Zytglogge um rund 40 Tramzüge pro Stunde entlastet werden. Das entspreche beinahe einer Halbierung der heutigen Frequenz, sagte Regula Rytz. Für diese Variante soll darum voraussichtlich ab 2014 ein Vorprojekt und danach ein Bauprojekt erarbeitet werden.

…statt an Bundeshaus vorbei

Insgesamt prüften Planer und Verkehrsexperten während eines knappen Jahres fünfzehn Varianten. Fünf kamen in die engere Auswahl. In der Schlussbeurteilung unterlagen jedoch diejenigen Möglichkeiten deutlich, welche die zweite Tramachse im südlichen Teil der Altstadt angesiedelt hätten (siehe kleine Grafik unten). Damit ist auch die in Bern seit Jahren diskutierte Tramachse vor dem Bundeshaus aus dem Rennen. Ebenso wurde eine unterirdische Linienführung geprüft. Sie würde rund 700 Millionen Franken kosten und einen massiven Eingriff nötig machen. «Das ist im Unesco-Weltkulturerbe Altstadt nicht vertretbar», sagte Stadtpräsident Tschäppät.

Bund und Kanton sollen Grossteil der Kosten tragen

Für die siegreiche Variante «Altstadt Nord» werden die Kosten auf 110 Millionen Franken geschätzt. Den Grossteil davon, 80 bis 90 Prozent, würden Bund und Kanton tragen, sagte die kantonale Baudirektorin Barbara Egger (SP). Bundesgelder sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms fliessen.

Die ersten Rückmeldungen des Bundes zum geplanten Projekt stimmten sie optimistisch, sagte Egger. Grössere Sorgen bereitet ihr die Akzeptanz des Kantonsparlaments. «Wie vergangene Entscheide zeigen, beurteilt der Grosse Rat Projekte in der Stadt Bern häufig kritisch.» Es sei ihre Aufgabe, zu erklären, weshalb der Kanton in der Stadt Bern gleich mehrere Projekte im Bereich öffentlicher Verkehr mitfinanzieren müsse. Neben der zweiten Tramachse steht in nächster Zeit auch der Ausbau des Bahnhofs Bern an. Für die erste Etappe des 800-Millionen-Projekts wird von einem Kantonsanteil in Höhe von rund 250 Millionen Franken ausgegangen.

So begann denn auch bereits gestern die Lobbyarbeit für die beiden Verkehrsprojekte. «Sowohl der Ausbau des Bahnhofs als auch die zweite Tramachse werden nicht allein für die Stadt Bern, sondern für die ganze Agglomeration realisiert», betonte Stadtpräsident Tschäppät. Und eine verkehrstechnisch gut erschlossene und wirtschaftlich starke Agglomeration nütze dem ganzen Kanton Bern.

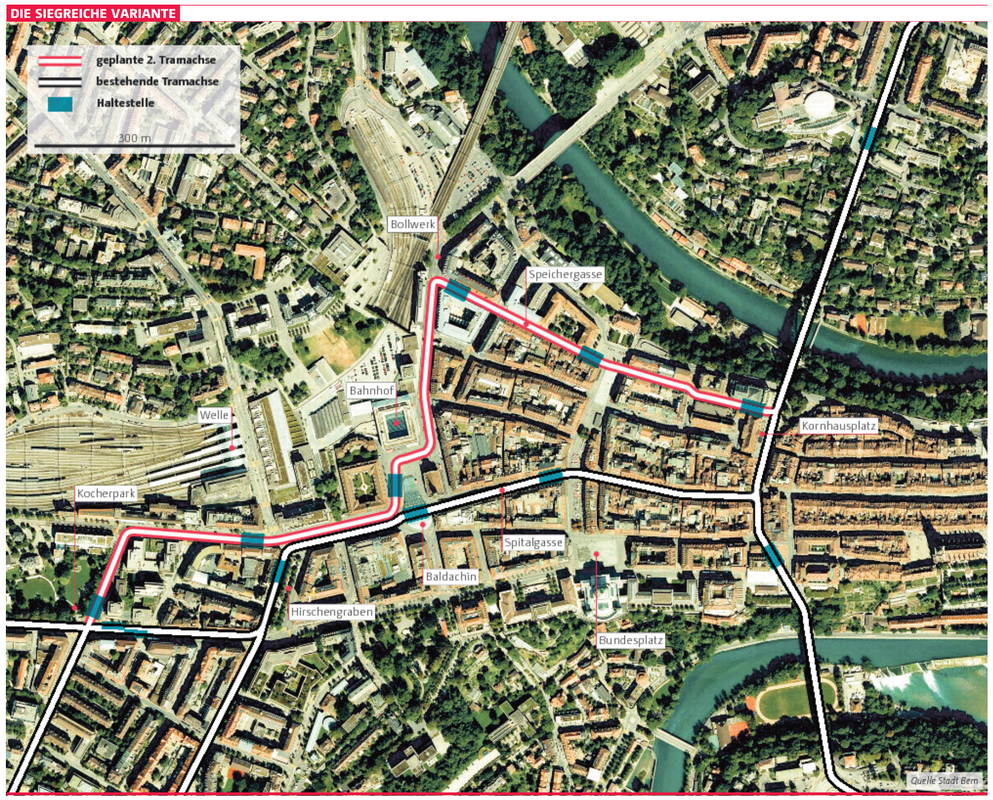
Ohne zweite Tramachse kein Tram Region Bern

Einen Trumpf im Gelderverteilkampf hält die Stadt Bern in der Hand: Dem neuen Tram Region Bern, welches von Köniz nach Ostermundigen führen soll, müssen alle drei betroffenen Gemeinden zustimmen. «Ein Ja aus Bern ist nur dann realistisch, wenn mittelfristig eine zweite Tramachse Entlastung verspricht», betonte Tschäppät.

Bereits klar ist, dass die drei Grossprojekte Ausbau Bahnhof Bern, Tram Region Bern und zweite Tramachse gestaffelt realisiert werden müssen. Die Kosten seien so hoch, dass eine «sinnvolle Etappierung» unabdingbar sei, sagte Barbara Egger. Auch wäre es verkehrstechnisch nicht möglich, die ganze Stadt in eine einzige riesige Baustelle zu verwandeln.

Mirjam Messerli

DIE SIEGREICHE VARIANTE



Quelle: Stadt Bern

BZ Kommentar

Wolf Röcken
Leiter Ressort Stadt Bern

Ein Prüfstein für die ganze Region Bern

Der Bau einer zweiten Tramachse in der Berner Innenstadt ist nicht nur für die Stadt wichtig, sondern auch für die ganze Region Bern. Denn der Bau des zweiten Tramtrassees ist direkt mit einem anderen Grossprojekt verknüpft: dem Tram Region Bern zwischen Köniz und Ostermundigen. Ohne zusätzliche Gleise würde ein Tram Region Bern der Innenstadt vor allem eines bescheren: Tramstaus zwischen Zytglogge und Hirschengraben.

Der Bau der zweiten Tramlinie wird nun zum Prüfstein für die Zusammenarbeit in der Agglomeration Bern – mit folgender Ausgangslage: Wollen Köniz und Ostermundigen das Tram, lobbyieren sie und weitere Regionsgemeinden für den Kantonsanteil am 110-Millionen-Kredit für die zweite Achse. Denn: Bekommt Bern diese Achse, ist wiederum ein Ja der Stadtberner zum Kredit für das Tram Region Bern wahrscheinlich.

Mit der gewählten Strecke gibt es gute Argumente für ein Lobbying im ganzen Kanton. Sie überzeugt für die Stadt, weil sie vom ÖV vergessene Ecken erschliesst und bei Grossanlässen eine Alternative zu Markt- und Spitalgasse bietet. Am wichtigsten sind aber die Vorteile beim überlasteten Hirschengraben. Hier soll ein neuer Bahnhofzugang entstehen. Die gewählte Strecke passt zu diesen Plänen, weil sie neue direkte Umstiegsmöglichkeiten für Pendler aus dem ganzen Kanton schafft.

Es stört deshalb wenig, dass die Tramachse später als das Tram Region Bern gebaut wird. Wichtiger ist, dass sie langfristig angedacht und mit anderen grossen Infrastrukturprojekten verknüpft wird, die weit über die Stadtgrenzen hinausstrahlen.

Mail: wolf.roecken@bernerzeitung.ch
Diskussion: blog.bernerzeitung.ch/leserblog

Metro bleibt eine Vision

Die Entente Bernoise treibt ihre Idee einer Berner Metro für 2030 weiter voran.

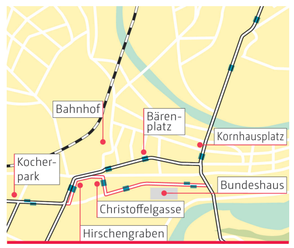
Um das Zentrum vom Tramverkehr zu entlasten, wurden auch unterirdische Varianten geprüft, nach einer Grobbeurteilung aber ebenso verworfen wie andere Trassen (siehe auch Grafik rechts). Die Metro-Variante fiel als mittelfristige Lösung einerseits wegen der hohen Kosten von rund 700 Millionen Franken durch. Andererseits, weil grosse Eingriffe ins Stadtbild nötig wären. Für die Zufahrten wären 150 Meter lange Rampen nötig.

Die Verkehrsexperten betonen aber, dass die Option «unterirdische Linienführung» für künftige Generationen nicht ausgeschlossen werde. Dies freut Willi Fischer von der Entente Bernoise. Die Vereinigung stellte vor einem Jahr ihre Vision einer Metro im Bereich Innenstadt vor. «Die zweite Tramachse schluckt den Mehrverkehr, den das Tram Region Bern verursacht. Aber in Spital- und Marktgasse bleibt die Situation gleich eng wie heute. Deshalb muss man die Idee der unterirdischen Strecke weiterdenken», sagt Fischer. Der Horizont der Entente, die in Kontakt mit den Behörden stehen, liege im Jahr 2030. Bald soll eine Planungs-AG mit einem Aktienkapital von 200 000 Franken gegründet werden. Im Herbst 2013 will die Entente eine Machbarkeitsstudie präsentieren, die sie selber finanziert. *wrs*

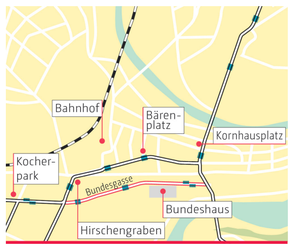
VARIANTEN, DIE NICHT WEITERVERFOLGT WERDEN

Verworfen: Variante Lorraine (120 Millionen Franken)
Entlastung der bestehenden Achse: 20 Kurse pro Stunde.
Vorteil: Aufwertung City-West und Bollwerk.
Nachteile: wenig Umfahrungsvarianten bei Störfällen und Umleitungen; geringe Entlastung der Hauptgassen; Risiken beim Umbau Bahnhofplatz und Viktoriarain.

Verworfen: Variante Amthausgasse, eingleisig (48 Mio.)
Entlastung der bestehenden Achse: 30 Kurse pro Stunde.
Vorteile: günstigste Variante.
Nachteile: Linienführung Bundesplatz mit Risiken verbunden (Fahrleitungen möglich?); Anlieferung beeinträchtigt; führt nicht am oberen Hirschengraben vorbei.



Verworfen: Variante Bundesgasse 1 (133 Mio. Franken)
Entlastung der bestehenden Achse: 60 Kurse pro Stunde.
Vorteile: mittlere Umfahrungsmöglichkeiten.
Nachteile: erhebliche Risiken im Bereich Bundeshaus-Bundesgasse; wohl nur fahrleitungslos realisierbar und daher teuer.



Verworfen: Variante Bundesgasse 2 (110 Mio. Franken)
Entlastung der bestehenden Achse: 60 Kurse pro Stunde.
Vorteile: mittlere Umfahrungsmöglichkeiten.
Nachteile: erhebliche Risiken Bundeshaus-Bundesgasse; wohl nur fahrleitungslos realisierbar; führt nicht an Bahnhof und am oberen Hirschengraben vorbei.

Breite Zustimmung

Parteien und Verbände reagieren positiv auf die vorliegende Lösung.

Als «grundsätzlich gute Lösung» bezeichnen Verbände und Parteien die Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung mit der Bestvariante Bollwerk–Speichergasse. Kritisiert werden Details und Begleiterscheinungen. Das Grüne Bündnis (GB) etwa betont, eine Tramlinie über den Bahnhofplatz müsse mit einer weiteren Reduktion des Autoverkehrs zwischen Bollwerk und Hirschengraben koordiniert werden. Das gleiche Anliegen vertritt auch der VCS. Denn der öffentliche Verkehr brauche möglichst gute Rahmenbedingungen. Mit dem Bau der zweiten Achse werde im Übrigen eines seiner alten Anliegen «endlich» aufgenommen.

Gleiches reklamiert auch die FDP für sich. Alle Varianten, die in die engere Auswahl gekommen seien, habe der Freisinn bereits einige Male ins Gespräch gebracht. Erfreulich sei, dass die Stadt nun konkret werde. Dennoch sei unklar, wann mit dem Bau gestartet werde. Die Antwort auf diese Frage ist für die FDP Voraussetzung für ein Ja zum Tram Region Bern. Die FDP kritisiert zudem Pläne, in einer Übergangsphase den Fahrplan auszudünnen, um den Mehrverkehr auf der bestehenden Achse zu bewältigen. *wrs*

Die wichtigsten Fragen und Antworten

Nun ist klar, auf welchem Weg die zweite Tramachse durch die Innenstadt geführt werden soll. Fünf Fragen, fünf Antworten.

1. Warum sollen auch künftig keine Trams vor dem Bundeshaus durchfahren?

Die Idee, Berns zweite Tramachse durch die Bundesgasse und am Bundeshaus vorbeizuführen, wird seit Jahren immer wieder ins Spiel gebracht. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung dieser Variante hat nun aber gezeigt, dass sie hohe Kosten und Risiken bei relativ kleinem Nutzen bringen würde. Bei der Umgestaltung des Bundesplatzes sei bewusst auf freien Raum gesetzt worden, erklärte Berns Baudirektorin Regula Rytz. «Wir gehen davon aus, dass Tramschienen und vor allem Fahrleitungen weder bei der Denkmalpflege noch beim Bund auf Akzeptanz stossen würden.» Dieser potenzielle Widerstand ist aber nicht der Hauptgrund dafür, dass die Linienführung via Bundesgasse nicht weiterverfolgt wird. «Es ist schlicht nicht die beste Variante», betonte Stadtpräsident Alexander Tschäppät. Die ästhetischen Gründe seien nicht ausschlaggebend. Auf dem Bundesplatz finden zahlreiche Veranstaltungen statt. Deswegen und aus Sicherheitsgründen muss der Raum gesperrt werden können. Das würde den Betrieb einer Tramachse zu stark einschränken. Zudem gibt es im Bereich Bundeshaus und Nationalbank aufwendige unterirdische Bauten, die den Einbau von Gleisen stark verteuern würden.

2. Ist die zweite Tramachse schon benutzbar, wenn das Tram Region Bern fährt?

Nein. Das Tram Region Bern und die zweite Tramachse werden nicht gleichzeitig realisiert werden können. «Das Tram ist heute bereits in der Bauprojektphase, während für die zweite Tramachse nun der Variantenentscheid vorliegt», sagte die kantonale Baudirektorin Barbara Egger. Weitere Abklärungen müssten folgen, bevor mit dem Vorprojekt begonnen werden könne. Dieses Vorprojekt zur zweiten Achse soll vorliegen, wenn die Stadt 2014 über das Tram Region Bern abstimmen wird. Dies wohl nicht zuletzt deshalb, weil die Chance auf ein Ja zur neuen Tramlinie deutlich höher ist, wenn eine zweite Tramachse in Aussicht steht.

3. Wie entlastet man die Innenstadt, bis die zweite Tramachse in Betrieb ist?

Sagen die drei Standortgemeinden Köniz, Bern und Ostermundigen Ja zum neuen Tram Region Bern, könnte Ende 2014 mit dem Bau begonnen werden. Es wird mit einer Bauzeit von sechs bis acht Jahren gerechnet. «Nach der Inbetriebnahme des Trams Region Bern wird es eine Phase mit erst einer Tramachse geben», sagte Regierungsrätin Barbara Egger. Für diese Zeit müssten betriebliche Massnahmen geprüft werden. Der städtische Verkehrsplaner Hugo Staub sieht mehrere Möglichkeiten. Eine davon wäre die temporäre Verbannung der Buslinie 12 aus der Markt- und Spitalgasse. Die Übergangszeit mit nur einer Tramachse dürfte «relativ kurz» sein, sagte Egger.

4. Wer bezahlt die zweite Tramachse durch die Stadt Bern?

«Hauptfinanzierer» werde der Kanton Bern sein, erklärte Regierungsrätin Barbara Egger. Bereits Mitte dieses Jahres werde man aber die zweite Tramachse dem Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bern als B-Projekt zur Mitfinanzierung einreichen. «Das bedeutet, dass eine Mitfinanzierung des Projekts durch den Bund ab 2019 möglich wäre», sagte Egger. Sie geht von einer Bundesbeteiligung von 35 bis 40 Prozent an den Gesamtkosten aus. Die entsprechenden Entscheide auf Bundesebene werden 2014 fallen, sodass auch hier vor der Volksabstimmung in Bern Klarheit herrsche. Eine Einreichung als A-Projekt sei nicht sinnvoll, weil in diesem Fall ein Baubeginn vor 2019 nötig wäre. «Das ist aufgrund des Standes der Planung nicht realistisch.» Gesamthaft tragen Bund und Kanton 80 bis 90 Prozent der Kosten. Die bevorzugte Variante «Altstadt Nord» wird geschätzte 110 Millionen kosten.

5. Muss der Bahnhofplatz schon wieder umgebaut werden, wenn die zweite Tramachse darüberführen soll?

Nein. Die Tramlinie würde ungefähr dem heutigen Verlauf der Strasse folgen, sagt Berns Baudirektorin Regula Rytz. Das sei technisch machbar. Würde man 2019 mit dem Bau der zweiten Tramachse beginnen, wären seit der Eröffnung des neuen Bahnhofplatzes immerhin schon wieder zehn Jahre vergangen. «An der Grundstruktur des Platzes müsste man aber nichts verändern», sagte Rytz. *mm*

Nur gemeinsam kann das Grossprojekt realisiert werden: Berns Baudirektorin Regula Rytz, Stadtpräsident Alexander Tschäppät und Regierungsrätin Barbara Egger (v. l.) orientierten gestern. *Beat Mathys*