

Der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Bern

Autor(en): **Hohl, M. / Heller, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern**

Band (Jahr): **48 (1965-1966)**

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-324070>

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.

DER ÖFFENTLICHE VERKEHR IN DER AGGLOMERATION BERN

Vortrag von Herrn Dr. M. Hohl, Bern, am 25. Januar 1966

Mit dem wirtschaftlichen Wachstum vollzog sich in den letzten 150 Jahren die Trennung der «güterproduzierenden» von den «nichtgüterproduzierenden» Arbeitsplätzen, dem sogenannten tertiären Sektor (Banken, Handelsunternehmungen, Anwaltsbüros, Ärzte, Verwaltung, Theater, Hotels, Restaurants, Vergnügungsstätten usw.). Alle diese Dienstleistungsbetriebe, die sich sowohl nach ihrer Zahl als auch nach ihrer Art ständig vermehren, sind auf den Kontakt mit dem Menschen und auf die gegenseitige Nachbarschaft angewiesen, weshalb sie sich in den bestehenden Verkehrs- und Wirtschaftszentren niederlassen und diese fortlaufend vergrößern. 1963 befanden sich 86% aller Banken, 80% aller Schuhgeschäfte, 64% aller Zahnärzte usw. in Berns Innenstadt.

Das Aufkommen des Privatautos und die staatliche Subventionierung des Berufsweges durch die Einführung von Sozialtarifen auf den öffentlichen Verkehrsmitteln hatte die Wahl des Wohnortes immer unabhängiger von der Lage des Arbeitsplatzes werden lassen. Lebten 1941 noch 82% der Stadtbevölkerung in einer Entfernung von höchstens zwei Kilometern vom Hauptbahnhof, so waren es 1960 nur noch 49%. Von 1950 bis 1960 hat die Innenstadt gegen 50% ihrer Wohnbevölkerung verloren, während die Außenquartiere recht stark zunahmten. Daß aber in bezug auf die Gesamtbevölkerung der Gemeinde Bern just in diesen Jahren eine entscheidende Wendung eintritt, zeigen die neusten Einwohnerzahlen: 1962: 166931 Einwohner, 1963: 167400 Einwohner, 1964: 166570 Einwohner, 1965: 165967 Einwohner. Dafür nehmen die Agglomerationsgemeinden um so stärker zu, und die Zahl der täglich aus diesen in die Stadt einpendelnden Berufstätigen stieg von 7626 im Jahre 1950 auf 12325 im Jahre 1960. Neben diesen Arbeitspendlern belasten die täglich nach Bern fahrenden Schüler, die Einkaufenden sowie die Vergnügungs- und Erholungssuchenden den Verkehr.

25% der in die Berner Innenstadt einströmenden Personen benützen ein Privatauto. Während der Verkehrsspitzen kann daher von einer geordneten Betriebsabwicklung speziell bei den Städtischen Verkehrsbetrieben keine Rede mehr sein. Die Verspätungen, die aus zahlreichen Kontrollen ermittelt wurden, betragen bei Tram und Trolleybus bis maximal 76% (wobei der Trolleybus schlechter wegkommt), beim Autobus bis 103% (Linien B/Be). Diese Verspätungen bleiben nicht ohne Rückwirkungen auf die Wirtschaftlichkeit (Mehreinsatz von Fahrzeugen, größere Wartung und Materialverschleiß durch fortwährendes Bremsen und Anfahren, vermehrter Stromverbrauch, Unfallhäufigkeit).

Es ist klar, daß die öffentlichen Verkehrsmittel, und an ihrer Spitze das Tram, einen weit geringeren Flächenbedarf pro beförderte Person benötigen als die privaten Fahrzeuge, ganz abgesehen von deren Parkplatzbedürfnis. Die Einsicht, daß «uns nur die öffentlichen Verkehrsmittel davor bewahren, daß sich der Verkehr in

den Zentren unserer Großstädte selbst abdrosselt», dringt immer mehr durch. Die Frage nach dem zweckmäßigsten Verkehrsmittel wird auf Grund der Faktoren Beförderungsleistung, Reisegeschwindigkeit, Platzbedarf, Wirtschaftlichkeit und Bequemlichkeitsgrad beurteilt.

Die Planung hat gesamthaft für die ganze Region zu erfolgen. Das Tarifsysteem soll unter den verschiedenen Betrieben vereinheitlicht werden, der Übergang vom einen auf das andere Verkehrsmittel soll durch technische Vorkehrungen (z.B. Gemeinschaftsbahnhöfe) vereinfacht werden.

Bei den Stationen der Agglomerationsvororte sollen ausreichende Parkplätze das im Ausland bewährte «Park-and-ride»-System ermöglichen. Im Westen der Stadt, aber auch im Gebiet Köniz-Wabern-Kehrsatz wird die Bahn zusätzliche Aufgaben im Agglomerationsverkehr, besonders während der Flutstunden, zu übernehmen haben. Im Norden der Stadt sind Verkehrsteilungsaufgaben zu lösen zwischen der Postverwaltung und den Städtischen Verkehrsbetrieben.

Für die Innenstadt läßt sich das Ziel aller Verkehrslenkungsmaßnahmen dahin zusammenfassen, daß es sich darum handelt, durch Einschränkung des nicht notwendigen motorisierten Verkehrs für den unvermeidbaren und unentbehrlichen Verkehr Raum zu schaffen. Eine gewichtige Rolle spielt dabei die Parkplatzfrage; für die City ist der Kurzparker der willkommenere Gast als der Langparker, der seinen Wagen während der ganzen Arbeitszeit unbenutzt stehen läßt. Für diesen sind die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv auszubauen. Wenn einzelne Firmen mit dem Bau von Zweigniederlassungen außerhalb der Stadt beginnen, gehen nicht nur der Gemeinde wertvolle Steuergelder verloren, sondern die Innenstadt verliert an lebenswichtiger Substanz. Das «reale Fluidum der City» muß aber erhalten bleiben.

Nach all den Gutachten, Varianten, Projekten und dem kürzlich veröffentlichten «Sofortprogramm» steht heute ein neuer Generalverkehrsplan, der nebst der Stadt Bern auch 13 Außengemeinden in die Planung einbezieht, vor der Ablieferung. Er ist den finanziellen Möglichkeiten angepaßt und wird nicht in kurzer Zeit verwirklicht werden können. Er wird an die letztthin vom Bundespräsidenten geforderte regionale Solidarität appellieren und die Mitglieder des «Regionalplanungsvereins Stadt Bern und umliegende Gemeinden» vor eine Bewährungsaufgabe stellen.

H. Heller

DIE INNERSAHARISCHE LANDSCHAFT

Vortrag von Herrn Prof. Dr. H. Schiffers, Köln, am 1. Februar 1966

Aus dem vielfältigen und erlebnisreichen Bericht möchten wir besonders die Probleme des Tschad-Raumes festhalten, die in geographischer und wirtschaftlicher Sicht für Gegenwart und Zukunft von besonderer Bedeutung sind.