



Medienkonferenz Tram Region Bern: Mitwirkung Innenstadt von Montag, 15. Februar 2010

## REFERAT VON GEMEINDERÄTIN REGULA RYTZ

*Es gilt das gesprochene Wort*

Herzstück des Projektes „Tram Region Bern“ ist die Umstellung der heutigen Buslinie Nummer 10 auf Trambetrieb. Damit dieses neue Tram die Agglomerationsgemeinden Köniz mit Ostermundigen verbinden kann, muss es auch durch Stadt Bern fahren. Von Anfang an stand deshalb bei den Planungsarbeiten die zentrale Frage im Raum: Kann nach dem Tram Bern West auch die neue Tramlinie 10 über die bestehende Tramachse in den Hauptgassen der Innenstadt geführt werden, oder wird die Belastung übermässig hoch? Und falls dem so wäre: Gäbe es andere Routen, auf denen die Tramlinien zum Hauptbahnhof Bern und durch die Innenstadt geführt werden könnten? Diese Fragen sind nicht nur für den Gemeinderat, sondern auch für den Stadtrat von Bern von strategischer Bedeutung.

Die Altstadt von Bern ist bekanntlich ein Weltkulturerbe. Sie ist aber auch einer der am intensivsten genutzten Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitstandorte des Kantons Bern. Diese Mischung aus kulturellem Erbe und wirtschaftlicher Nutzung in einem Stadtzentrum ist selten – und sie ist ein Erfolgsfaktor für Bern, der sehr stark mit der guten Erreichbarkeit zusammenhängt. Aus topografischen und stadträumlichen Gründen ist der öffentliche Verkehr heute das Rückgrat der Erschliessung und man könnte sagen, das Erfolgsgeheimnis für das „Einkaufs- und Erlebniszentrum“ Innenstadt. Marco Rupp wird nachher anhand der vorgestellten Studie aufzeigen, warum die Innenstadt von Bern auch in Zukunft aus der ganzen Region Bern mit dem öV einfach und direkt zugänglich sein sollte.

Die Frage, ob und wie viel öffentlicher Verkehr durch die Innenstadt geleitet werden kann, ist alles andere als neu. Sie wurde bereits vor 20 Jahren gestellt, als im Rahmen der sog. „Netzoptimierungsstudie“ (NOPTS) das öV-Netz der Stadt und Region Bern überprüft wurde. Den Anlass dazu gab eine Motion, die der damalige Stadtrat Peter Bühler (FDP) eingereicht hatte. Darin forderte er eine Untersuchung zur Optimierung der öV-Erschliessung und zu einer möglichen Entlastung der Innenstadt vom öV. 1997

präsentierte der Gemeinderat dem Stadtrat die Resultate der NOPTS-Studie und kam zum klaren Schluss, dass auf eine vollständige oder teilweise Verlegung der Tramlinien aus den Hauptgassen aus verkehrstechnischen Gründen, vor allem aber aus Sicht der öV-Kunden zu verzichten sei. Der Stadtrat folgte diesen Argumenten und schrieb die Motion mit einer Gegenstimme als erledigt ab.

Im Regionalen Tramkonzept von 2004 wurde der Fokus geöffnet, indem die Struktur des gesamten Berner Tramnetzes auf seine Zweckmässigkeit hin überprüft wurde. Bezüglich Innenstadt kam auch diese Studie zum gleichen Resultat: Die bestehenden (L3, L5, L9) und die damals neu diskutierten Tramlinien (Linie G, L7/B13, L8/B14 sowie die L10) sind am sinnvollsten durch die Innenstadt zu führen. Dies bestätigte auch das Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung, welches mehr oder weniger parallel zum Regionalen Tramkonzept erarbeitet wurde.

Gestützt auf das Agglomerationsprogramm wurden in den Jahren 2006 bis 2008 die Zweckmässigkeitsbeurteilungen Bern-Süd und Ostermundigen durchgeführt. Die Prüfung von verschiedenen Transportsystemen und unterschiedlichen Linienführungen zeigte auf, dass Angebote, welche die Innenstadt umfahren, nicht den „Wunschlinien“ der Benutzerinnen und Benutzer der Linie 10 entsprechen. Der Grundsatz, die Tramlinien weiterhin durch die Innenstadt zu führen, fand auch in den durch die Region und den Kanton durchgeführten öffentlichen Mitwirkungen breite Zustimmung.

Auf der Basis dieses konsolidierten Planungsprozesses haben wir im vergangenen Jahr die Projektierung für Tram Region Bern aufgenommen. Obwohl wesentliche Teile der Neubaustrecken des Trams Nummer 10 auf dem Gemeindegebiet von Köniz und Ostermundigen zu liegen kommen, wurde von Anfang an auch ein Teilprojekt Innenstadt gestartet. Dieses Teilprojekt untersucht die Verträglichkeit der zusätzlichen Tramlinie mit den bestehenden Infrastrukturen – zum Beispiel an den Haltestellen - und mit den Fussgängerinnen und Fussgängern in der Innenstadt. Dank der guten Zusammenarbeit von Kanton, Region und Stadt konnten kurzfristig auch Fragen des Stadtrates in die Untersuchung einbezogen werden, die im Rahmen von Vorstössen oder dem Stadtratsbeschluss zum Projektierungskredit eingebracht wurden. Namentlich die Anliegen der beiden Motionen Theiler und Imhof, welche beide die Untersuchung von alternativen Linienführungen in der Innenstadt verlangen, können so erfüllt werden.

Marco Rupp wird nun das Ergebnis dieser ergänzten Studie präsentieren und ich werde anschliessend aus Sicht der Stadt Bern eine erste Würdigung als Verkehrsdirektorin

der Stadt Bern vornehmen. Im Rahmen der Mitwirkung wird sich dann auch der Gemeinderat dazu äussern.

\*\*\*\*\*

Zum Schluss möchte ich ein vorläufiges Fazit aus den heute vorgestellten Studien ziehen und über das weitere Vorgehen informieren.

### **Fazit aus Sicht der Stadt Bern**

Ohne der definitiven Beurteilung des Gemeinderats im Rahmen der Mitwirkung vorgreifen zu wollen, stelle ich aus fachlicher Sicht folgendes fest:

- Die Varianten, welche die beiden Teilnetze West und Ost ausserhalb der Innenstadt verbinden wollen, können wir als ungeeignet ad acta legen.
- Von den drei untersuchten Innenstadtvarianten sind die beiden Varianten nördlich der Hauptgassen (B1 und B2) ebenfalls auszuschliessen. Die eine Variante wäre aus städtebaulichen Gründen nicht realisierbar, weil sie den Waisenhaus-Garten zerschneiden würde und weil Häuser an der Grabenpromenade abgerissen werden müssten. Die andere Variante wäre verkehrstechnisch ungenügend, weil sie über die Kreuzung Nägeligasse/ Predigergasse nur einspurig geführt werden könnte.
- Es bleibt also die südliche Variante, welche zwar baulich machbar ist, aber ebenfalls erhebliche Nachteile gegenüber der heutigen Lösung mit sich bringen würde. Da sie kaum in der Lage wäre, alle öV-Linien der Innenstadt aufzunehmen, würden weiterhin Trams in der Markt- und Spitalgasse verkehren. Neu würden aber richtungsgetreut auch die beiden südlichen Nebengassen befahren, die heute für den Bus- und Anlieferungsverkehr von grosser Bedeutung sind. Ebenso sind bei dieser Variante Komplikationen absehbar, wenn der Tramverkehr auf dem Bundesplatz in Folge von Events oder Demonstrationen beeinträchtigt oder unterbrochen ist. Es müsste ein neues Verkehrskonzept für die gesamte Innenstadt entwickelt werden, welches auf diese Aspekte eingeht. Dies wäre langfristig sicher möglich, kann aber kurzfristig nicht mit dem Projekt Tram Region Bern verknüpft werden, das ab 2014 bereits gebaut werden soll. Wir gehen sowohl aus terminlichen wie auch aus finanziellen Gründen nicht davon aus, dass der Kanton zum heutigen Zeitpunkt ein zusätzliches Tramtrasse in der Berner Innenstadt unterstützen würde. Er ist es, der gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr von 1993 für die Finanzierung der ÖV-Infrastruktur zuständig ist.

- Die Abklärungen zur Belastung des Tramverkehrs auf der heutigen Route zeigen, dass die beiden Hauptgassen durch die heute noch vier, zukünftig fünf öV-Linien zwar beträchtlich, aber nicht übermässig belastet werden. Die Belastung wird mit der Inbetriebnahme von Tram Bern West ansteigen und bei der Inbetriebnahme von Tram Region Bern wieder zurückgehen, vorausgesetzt, die Linie 12 kann aus den Hauptgassen auf die heutige Route der Linie 10 verlegt werden.

### **Weiteres Vorgehen**

Heute wird nun die öffentliche Mitwirkung starten, die bis am 6. April 2010 allen Interessierten zur Teilnahme offen steht. Die Stellungnahmen werden von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zu Handen der Behördendelegation Tram Region Bern ausgewertet.