

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)

Tram Region Bern Teilprojekt Innenstadt



Alternative Linienführungen

873472B Alternative Linienführungen v01-00-00.doc / 01.02.2010 [3] / Stö, kam, Be

Projektorganisation

Projektleitung: Marco Rupp (Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bereich Verkehr)
Francesca Foletti (Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bereich Verkehr)

Begleitgruppe: Daniel Schwarz (AöV Kanton Bern)
Urs Gloor (Stadt Bern)
Ueli Müller (Stadt Bern)
Adrian Guggisberg (Stadt Bern)
Thomas Ledergerber (Bernmobil)
Sergio Rizzoli (Bernmobil)

Auftragnehmer: Markus Stöcklin (Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure)

Berichtsversionen

DokName / Version	Versionsdatum	Kommentar	Status	Geprüft
873472B Alternative Linienführungen.v00-00-01.doc	06.10.2009		In Bearbeitung	Stö
873472B Alternative Linienführungen.doc	07.10.2009	1. Teilbericht	Zur externen Prüfung	A'Gruppe
873472B Alternative Linienführungen.v00-01-00	04.11.2009	2. Teilbericht	Zur externen Prüfung	A'Gruppe
873472B Alternative Linienführungen v00-02-00.doc	10.11.2009	Schlussbericht	Zur externen Prüfung	A'Gruppe
873472B Alternative Linienführungen v00-03-00.doc	12.11.2009	Schlussbericht	Zur externen Prüfung	Lenkungsausschuss
873472B Alternative Linienführungen v00-04-00.doc	07.12.2009	Schlussbericht	Zur externen Prüfung Ausschuss RVK	A'Gruppe
873472B Alternative Linienführungen v01-00-00.doc	01.02.2010	Schlussbericht	Freigegeben	A'Gruppe

Impressum

Auftragsnummer: 873472.0000
Datei: 873472B Alternative Linienführungen v01-00-00.doc
Version: 01-00-00 [3]
Versionsdatum: 01.02.2010
Autor(en): Markus Stöcklin
© Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG

INHALTSVERZEICHNIS

0	Kurzfassung	
1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage, politischer Auftrag	6
1.2	Politische Vorstösse	6
1.3	Aufgabenstellung/Trassevarianten	8
1.4	öV-Strategie Region Bern	10
1.5	Verkehrspolitische Grundsätze Stadt Bern	12
1.6	Weiterentwicklung regionales Tramkonzept	14
2	Analyse Innenstadt	16
2.1	Ein-/Aussteiger pro Haltestelle	16
2.2	Einzugsbereiche der Innenstadt-Haltestellen	18
2.3	Unfallsituation Innenstadt Bern	20
2.4	Die Bedeutung der Innenstadt als Detailhandelsstandort	22
3	Vorausscheidung von Trasse-Varianten	24
4	Trasse – Untersuchungen Innenstadt	26
4.1	Amthausgasse – Schauplatzgasse / Bundesgasse – Kochergasse (A1/A2)	26
4.2	Bollwerk – Speichergasse – Nägelgasse (Achse B1)	28
4.3	Hodlerstrasse – Schüttestrasse (Achse B2)	30
4.4	Untervarianten Bereich Bahnhofplatz/Bollwerk	32
5	Zusammenfassung/Schlussfolgerungen	34
5.1	Einleitung	34
5.2	Analyse Innenstadt	34
5.3	Vorausscheidung von Trasse-Varianten	35
5.4	Trasse-Untersuchungen Innenstadt	35
5.5	Fazit	36

0 KURZFASSUNG

Mit verschiedenen politischen Vorstössen ist im Berner Stadtrat eine **Entlastung** der Altstadt (insbesondere Abschnitt Hirschengraben – Bahnhof – Bärenplatz – Zytglogge) von öffentlichen Verkehrsmitteln gefordert worden. Anlässlich der Beratung des Projektkredites für Tram Region Bern hat der Stadtrat im August 2009 beschlossen, Linienführungs-Varianten zu untersuchen, mit welchen die Innenstadtachse vom öV entlastet werden kann.

In der Berner Innenstadt stehen die vielfältigen Ansprüche von Verkehr, Detailhandel, Denkmalschutz etc. den engen räumlichen Verhältnissen gegenüber. Eine gezielte **Analyse** der Berner Innenstadt verdeutlicht die grosse Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel bei der heutigen Erschliessung:

- Im Netz von Bernmobil haben die Innenstadt-Haltestellen Zytglogge, Bärenplatz, Hirschengraben und insbesondere der Bahnhof mit täglich rund 245'000 Ein-/Aussteigern eine herausragende Bedeutung.
- Mit der heutigen Tramachse in der zentralen Hauptgasse ist die ganze Innenstadt optimal vom öV erschlossen.
- Die Berner Innenstadt hat heute eine grosse Bedeutung als Detailhandelsstandort. Die Struktur des Detailhandels und der öV-Erschliessung sind optimal aufeinander abgestimmt.

Auftragsgemäss sind verschiedene alternative Linienführungen geprüft worden. Im Rahmen einer Vorausscheidung sind mehrere Varianten ausgeschieden, bei welchen die Erschliessungsqualität und die Erreichbarkeit der Innenstadt deutlich verschlechtert würden. Konkrete **Trassee-Untersuchungen** sind für folgende Linienführungen in der südlichen und nördlichen Innenstadt durchgeführt worden:

- Die naheliegendste Lösung ist eine 2. Tramachse in der Schauplatzgasse - Amthausgasse (Richtung Westen) bzw. in der Bundesgasse – Kochergasse (Richtung Osten). Dies entspricht dem heutigen Verkehrsregime mit Einbahnverkehr in diesen Gassen. Diese Linienführung ist technisch machbar. Die Achse Spitalgasse – Marktgasse könnte dabei teilweise oder auch vollständig vom Tramverkehr entlastet werden. Bei einem Trambetrieb in den Nebengassen sind jedoch grosse Konflikte mit anderen Nutzungen zu erwarten. Stichworte sind: Anlieferverkehr, Fussgänger und Velofahrer, regelmässige Demonstrationen und Events auf dem Bundesplatz sowie Städtebau (Bundeshaus, Bundesplatz). Zudem müsste der Bahnhofplatz stark umgestaltet werden.
- Bei einer Linienführung via Speichergasse – Nägeligasse wird die Kapazität durch einen Engpass auf der Nägeligasse (teilweise Einspurabschnitt) limitiert, und das Bollwerk würde zusätzlich belastet. Zudem wäre ein Umbau des Bahnhofplatzes erforderlich, was grosse Auswirkungen auf die Organisation des Platzes sowie auf die Gestaltung/Städtebau hätte. Konflikte mit Velos, Motorfahrzeug- und Anlieferverkehr sowie die engen Platzverhältnisse in den Seitengassen (Haltestellen, Zugang zur Hauptgasse) sind weitere Problempunkte. Die Erschliessungsqualität der Innenstadt wäre deutlich schlechter als im heutigen Zustand.

- Eine Linienführung via Hodlerstrasse – Schüttestrasse ist auszuschliessen. Hauptproblem ist der Höhenunterschied zwischen Kornhausplatz und Schüttestrasse, der den Umbau der Grabenpromenade in eine Tramrampe erfordern würde, sowie Konflikte beim Waisenhausplatz (Zerschneidung der historischen Gartenanlage vor der Polizeihauptwache). Zudem ergäbe sich gegenüber heute eine extrem verschlechterte Erschliessungsqualität der Innenstadt. Für den Bereich Bahnhofplatz – Bollwerk bestehen die bereits für die Variante Speichergasse – Nägeligasse beschriebenen Probleme.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die **heutige öV-Lösung** zwar eine Belastung für die Hauptgassen darstellt, dass damit jedoch auch eine hohe Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet ist. Die Seitengassen stehen für andere Funktionen zur Verfügung (Anlieferung, Fussgänger, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr). Alle geprüften Varianten würden eine deutliche Verschlechterung der Erschliessungsqualität in der Innenstadt und höhere Belastungen für den Gesamtverkehr mit sich bringen. Die heutige Lösung leistet einen wesentlichen Beitrag für eine attraktive, umweltfreundliche Entwicklung der Innenstadt und trägt damit erheblich zum hohen Modalsplit-Anteil des öV in der Region Bern bei.

Aufgrund der obigen Überlegungen wird **empfohlen**, die im Rahmen von Tram Region Bern angestrebte Netzstruktur mit einer Tramhauptachse Marktgasse – Spitalgasse weiterzuverfolgen.

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage, politischer Auftrag

Im Rahmen des Auftrages „Belastung Innenstadt“ sind die betrieblichen Auswirkungen der neuen Tramlinien auf die Innenstadt vertieft abgeklärt worden. Im Laufe der Bearbeitung dieses Teilprojektes sind drei **politische Vorstösse** eingereicht worden, welche die Trambelastung der Innenstadt und mögliche Alternativvarianten thematisieren (siehe Kap. 1.2). Das Anliegen dieser Vorstösse nahm der Stadtrat anlässlich der Beratung des Projektierungskredits Tram Region Bern am 13. August 2009 auf, indem er einem Zusatzantrag aus seinen Reihen zustimmte:

“Im Vorprojekt (Ostermundigen – Köniz) sind Varianten für Linienführungen für die bestehenden und geplanten Tram- und Buslinien, welche die Innenstadtachse (Marktgasse und Spitalgasse) vom ÖV entlasten, zu erarbeiten“.

Mit dem vorliegenden Bericht „Alternative Linienführungen“ werden die oben erwähnten betrieblichen Untersuchungen mit **baulichen Abklärungen** ergänzt.

1.2 Politische Vorstösse

Seit dem Start des Projekts Tram Region Bern Anfang 2009 sind drei **politische Vorstösse** zur Tramführung in der Innenstadt eingereicht worden. In chronologischer Reihenfolge sind dies (siehe auch Übersichtsplan Kap. 3):

- Die Interpellation „Fraktion GB/JA! (**S. Penher/A.Trede**)“ vom 19. März 2009 (Ist ein Tram ohne Fahrleitung in der Amthausgasse oder Bundesgasse möglich?) fragt u. a., ob der Gemeinderat bereit ist, eine Studie in Auftrag zu geben, welche die Vor- und Nachteile verschiedener Tramvarianten im Bereich zwischen Hirschengraben und Zytglogge aufzeigt. Als Hauptproblem wird die Belastung des zentralen System-Abschnittes (keine Alternativrouten), die Störungsanfälligkeit sowie die Beeinträchtigung der anderen Nutzer des Stadtzentrums genannt.
- Die Motion **Luzius Theiler** (GPD-DA) vom 30. April 2009 (5 Tramlinien durch Markt- und Spitalgasse? Für eine Alternativplanung für den öffentlichen Verkehr in der Innenstadt) bemängelt das vorgesehene Tramkonzept mit 5 Durchmesserlinien und längerem Rollmaterial. Damit ergäbe sich eine Belastung der Innenstadtachse, welche mit dem Weltkulturerbe nicht mehr vereinbar wäre. Die Hauptgassen sollten attraktive verkehrsfreie Fussgänger- und Flanierzonen sein. Als alternative zur Tramachse Markt- und Spitalgasse wird die Einführung des Trams Ostermundigen über Nordring und Lorrainebrücke zum Bahnhof (**C**), eine Tangentiallinie Guisanplatz - Kornhausplatz – Burgernziel/Saali (**E**), die Belassung der Endstation des Muritrans auf dem Casinoplatz und eine Shuttlebus zwischen Bahnhof und Kornhausplatz zur Feinerschliessung der oberen Altstadt angeregt. Es wird beantragt, Varianten für die Linienführung für die Tram- und Buslinien, welche die Hauptgassen vom öv entlasten, erarbeiten zu lassen.
- Die Motion „Fraktion FDP (**M. Imhof**)“ vom 02. Juli 2009 (Tram- und Buslinien nicht mehr durch die Markt- und Spitalgasse, Planung jetzt an die Hand nehmen) beauf-

trägt den Gemeinderat, eine Machbarkeitsstudie auszulösen, welche neue Verkehrsführungen für eine öV-freie Spital- und Marktgasse aufzeigt. Mit der neuen Tramlinie 10 und der Einführung der Linie Worb sei das Verkehrsaufkommen öV für Fussgänger nicht mehr tragbar, und Unfälle seien vorprogrammiert. Es wird vorgeschlagen, die künftigen Tramlinien vom Bahnhof Richtung Südosten (Ostring, Saali, Worb) via Amthausgasse – Schauplatzgasse – Kirchenfeldbrücke **(A1)**, Richtung Nordosten (Wankdorf, Ostermundigen) via Bollwerk – Speichergasse – Nägeligasse – Kornhausbrücke **(B2)** zu führen (Linienführungen siehe Abbildung Kap. 3). Dabei müssten auch die Bus-Linienführungen, der Individualverkehr sowie die Anlieferung in der Innenstadt angepasst werden. Dadurch können neue Fussgängerzonen und Stadtplätze gebildet werden. Der komplette Bereich Spitalgasse – Marktgasse, die ganze Achse Bärenplatz – Waisenhausplatz und der Kornhausplatz würden damit Fussgängerzonen.

Nachdem der **Gemeinderat** bereits am 1. Juli 2009 zur Interpellation Penher Stellung nahm, hat er dies am 28. Oktober 2009 ebenfalls zu den Motionen Theiler und Imhof getan. Dabei wies er darauf hin, dass die Planungshoheit für Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs beim Kanton liegt, weshalb der Gemeinderat in diesem Bereich keine verbindlichen Aufträge entgegen nehmen kann. Er informierte den Stadtrat weiter darüber, dass der Lenkungsausschuss Tram Region Bern dem Antrag der Stadt zur **Abklärung von alternativen Linienführungen** stattgab. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motionen abzulehnen, bzw. sie als Postulat erheblich zu erklären.

Unabhängig von diesen Vorstössen hat die **Entente Bernoise** an einer Medienkonferenz am 29. September 2009 die Weiterentwicklung der „VISION2020“ gefordert, mit welcher die Erschliessung der Innenstadt auf einem zusätzlichen Niveau erfolgen soll, insbesondere mit einer Tieflegung der Tramlinien **(F)**. Mit der im Jahr 1995 lancierten VISION 2020 wird zwischen Hirschengraben und Zytglogge ein unterirdisches Trasse vorgeschlagen, welches sowohl mit Tram als auch mit Bussen befahren werden kann (siehe ANHANG 3). Mit der vorgeschlagenen Linienführung unter den Nebengassen wird angestrebt, die Behinderungen für den öffentlichen Verkehr während der Bauzeit zu minimieren.

Mit verschiedenen politischen Vorstössen ist die Entlastung der Innenstadtachse Marktgasse – Spitalgasse von öffentlichen Verkehrsmitteln gefordert worden. Das Anliegen ist von der Stadt Bern im Projekt Tram Region Bern eingebracht worden und wird mit der vorliegenden Studie untersucht.

1.3 Aufgabenstellung/Trassevarianten

Wie bereits erwähnt werden die Auswirkungen der neuen Tramlinien auf die Innenstadt mit **zwei Studien** vertieft abgeklärt:

- Belastung Innenstadt (betriebliche Studie, siehe separater Bericht)
- Alternative Linienführungen (vorliegende bauliche Untersuchungen)

Im Rahmen der vorliegenden baulichen Untersuchungen sind alternative Trasse-Varianten aufgrund folgender **Ansätze** aufzuzeigen und zu bewerten (siehe auch Abbildung im Kap. 3):

O) Hauptgasse (Referenz): Bahnhofplatz – Spitalgasse – Marktgasse

A) Innenstadt Süd:

A1: Schauplatzgasse – Amthausgasse

A2: Bundesgasse – Kochergasse

B) Innenstadt Nord:

B1: Bollwerk – Speichergasse – Nägeligasse

B2: Bollwerk – Hodlerstrasse – Schütttestrasse

C) Weiträumige Umfahrung Nord: Bollwerk – Lorrainebrücke – Viktoriarain

D) Weiträumige Umfahrungen Süd: Monbijoustrasse – Monbijoubrücke – Kirchenfeldstrasse

E) Aufteilung Tramnetze Ost und West: Linienführung Guisanplatz - Kornhausplatz – Burgernziel/Saali, ev. ergänzt mit Bus- Feinverteiler (betriebliche Variante)

F) Tieflegung

Weitere Linienführungen in der Innenstadt (z.B. via Zeughausgasse, Aarberggasse oder Neuengasse) wären mit massiven Eingriffen verbunden (zum Teil Häuserabbrüche) und sind daher nicht im Detail untersucht worden.

Ein Überblick über alle untersuchten Trasse-Varianten findet sich im Kap. 3. Für diese Trassevarianten sind aus betrieblicher Sicht auch Kombinationen denkbar. Allenfalls sind in einem 2. Schritt **Betriebskonzepte** zu entwickeln, welche detailliert darüber Auskunft geben, ob die Hauptgassen der Innenstadt ganz oder nur teilweise vom öV entlastet werden bzw. welche Achsen von welchen Linien befahren werden (Liniennetze).

Mit dem vorliegenden Bericht sind alternative Trasse-Varianten, mit welchen die Achse Spitalgasse – Marktgasse entlastet werden kann, aufzuzeigen und zu bewerten.



Photo: Heutige Situation in der Spitalgasse (Haltestelle Bärenplatz)



Photo: An der Haltestelle Bärenplatz wartende Trampassagiere

1.4 öV-Strategie Region Bern

Die Region Bern weist eine äusserst erfolgreiche Politik des öffentlichen Verkehrs auf. Dies hängt mit einer adäquaten **Siedlungs- und Verkehrspolitik** zusammen:

- Das Fernverkehrs- und S-Bahnnetz erschliesst die Region radial.
- Die Kernagglomeration Bern wird mit einem dichten radialen Busnetz (bei hoher Nachfrage mit Tram) erschlossen.
- Am Verknüpfungspunkt der S-Bahn mit den Tram- und Buslinien werden optimale Voraussetzungen für Subzentren geschaffen (z.B. Brünnen, Wankdorf).
- Der Bahnhof Bern und die Innenstadt werden aus der ganzen Region und aus den Haupt- und Mittelzentren der Schweiz umsteigefrei erschlossen.

Diese optimale Ausgangslage hat dazu geführt, dass Bern einen **überdurchschnittlichen Modalsplit** aufweist, die Arbeitsplätze stark in der Stadt konzentriert sind und sich die Innenstadt nach wie vor hervorragend als Detailhandelsstandort behaupten kann. Diese Strukturen lassen sich durchaus noch weiterentwickeln, z.B. durch die Auslagerung von Arbeitsplätzen an Back-Office Standorten in der Region Bern mit guter ÖV-Erschliessung (Zollikofen, Ittigen, Köniz, Gümligen u.a.) und durch aktiven Wohnungsbau in der Kernagglomeration Bern. Würde diese radiale Struktur geschwächt, so würde dies zu einer weitergehenden Zersiedlung und zu einer Verschlechterung des Modalsplits führen.

Die **topografische Situation** in Bern mit dem Aarelauf und den Hochrücken zwischen Altstadt und Aussenquartieren führt zu einer **Bündelung** der radialen Linien:

- Die Bahnlinien werden zwischen Holligen und Wankdorf gebündelt.
- Die Tramlinien werden zwischen Hirschengraben und Zytglogge gebündelt.

Dies hat einen grossen Vorteil, dass – wegen der **Durchmesserlinien** – nicht nur der Bahnhof Bern umsteigefrei erreicht werden kann, sondern jeweils auch die anderen Haltestellen im gebündelten Bereich. Demgegenüber ergibt sich durch die Bündelung auch das Problem einer starken Belastung der betroffenen Gebiete durch die öffentlichen Verkehrsmittel.

Der Ansatz, das radial aufgebaute Netz des öV-Feinverteilers weiter zu entwickeln, ist auch vom **Agglomerationsprogramm** Verkehr+Siedlung (2005) bestätigt worden. Dabei wurde dem Tram explizit die Funktion der Innenstadterschliessung zugeordnet: „Bei den heutigen Verkehrsströmen auf den Hauptlinien von Bernmobil ist die grössere Kapazität pro Einheit ein zentraler Vorteil des Trams (...). Das Tram eignet sich deshalb auch besser für die Erschliessung der Innenstadt von Bern zwischen Bahnhof und Zytglogge. Mit einem reinen Bussystem wäre die Busfrequenz so hoch, dass die Innenstadtverträglichkeit des öV in Frage gestellt wäre.“ (Hauptbericht AP V+S, S. 96).

Das ÖV-Netz der Region und Stadt Bern weist eine hohe Qualität auf. Anerkanntermassen führt die Bündelung der Linien, die z. T. durch die Topographie der Stadt Bern vorgegeben wird, zu starken Belastungen einiger Streckenabschnitte.

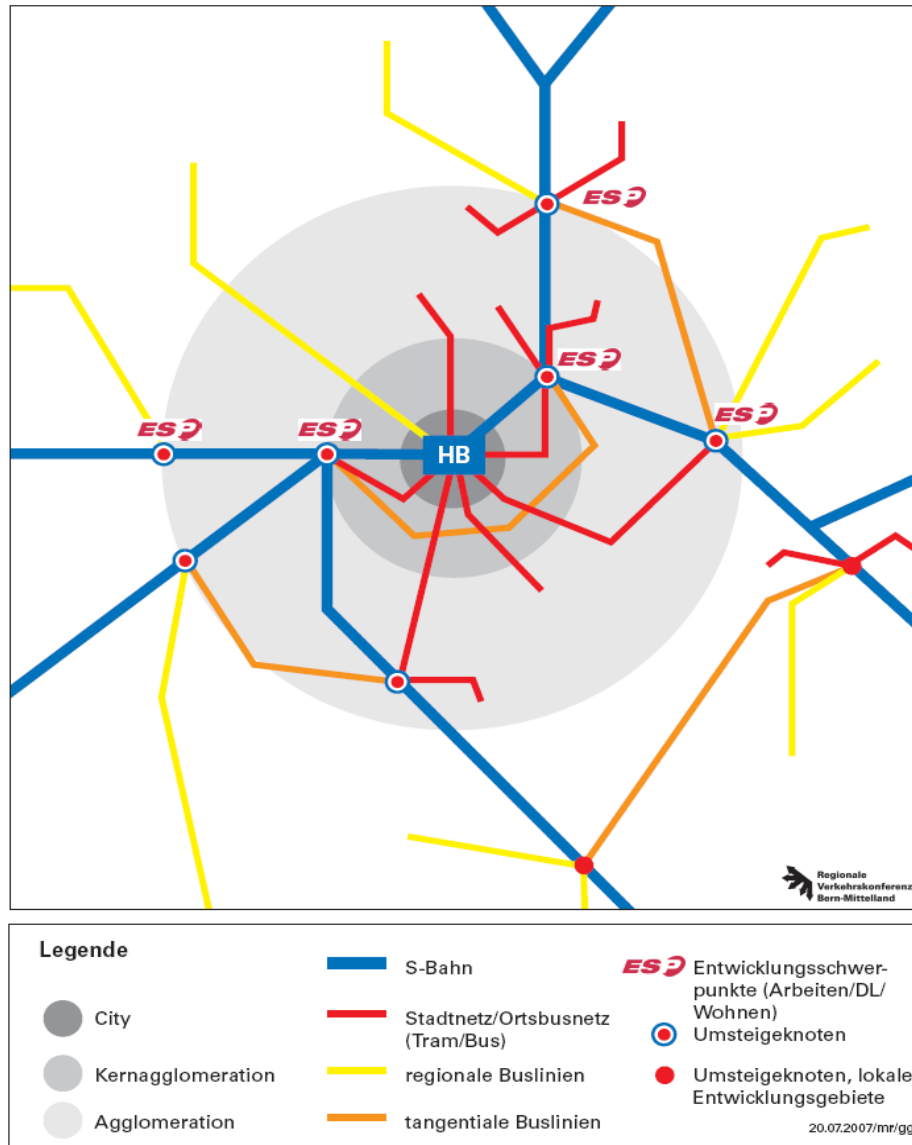


Abb.: öV-Struktur in der Region Bern

1.5 Verkehrspolitische Grundsätze Stadt Bern

Allgemeines

Die städtische Verkehrspolitik fördert seit langem den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr und ist bestrebt, den Modalsplitanteil beider Verkehrsarten zu erhöhen. Der MIV soll auf das Basisnetz konzentriert und nach Möglichkeit reduziert werden. Für die historische Innenstadt, welche die höchste Publikumsintensität der ganzen Agglomeration Bern aufweist, gelten diese Grundsätze in besonderem Masse. Die Innenstadt ist der wichtigste regionale Standort des Detailhandels; deshalb ist auch dem Güterumschlag hier besondere Beachtung zu schenken. Als weitere Anforderungen sind die stark limitierte Verkehrskapazität der Innenstadtgassen und der Denkmalschutz zu erwähnen, welche den Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrssystems in diesem Raum enge Grenzen setzen.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Innenstadt ist gemessen an ankommenden/abfahrenden Personen pro Tag der wichtigste Zielort des regionalen öV-Systems. Die Sicherstellung der optimalen öV-Erschliessungsqualität in der Innenstadt gehört deshalb zu den obersten verkehrspolitischen Zielen der Stadt. Das bedeutet möglichst direkte Verbindungen aus allen Stadtteilen und möglichst kurze Fusswege von den Haltestellen zu den wichtigen Zielen innerhalb der Innenstadt. Dazu ist entsprechend die Lage und Dichte der Haltestellen den Kundenwünschen anzupassen, damit die wichtigsten Haltestellen von möglichst vielen Linien umsteigefrei bedient werden können. Jede Netzoptimierung ist auf diese Anforderung hin zu prüfen.

Die optimale öV-Erschliessung ist nicht ein isoliertes Ziel, sondern muss einhergehen mit einer guten Erschliessung der Innenstadt für den Langsamverkehr, für den motorisierten Individualverkehr und den Güter(Anliefer-)verkehr.

Langsamverkehr

Verschiedene Plätze (z.B. Bahnhofplatz, Bundesplatz, Waisenhausplatz, Kornhausplatz, Casinoplatz) und Gassen (z.B. Aarberggasse, Neuengasse) wurden in den letzten Jahren aufgewertet, um die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Oberirdische Parkfelder auf Plätzen und in den angrenzenden Gassen wurden weitgehend entfernt und in die unterirdischen Parkhäuser verlegt. Damit wurde Platz frei und der Parksuchverkehr konnte reduziert werden.

Generell sind die Gassen der Innenstadt für Velos in beiden Richtungen befahrbar. Für den motorisierten Individualverkehr und öV werden sie dagegen mehrheitlich als Einbahn betrieben. Nur in Ausnahmefällen (z.B. Amtshausgasse) gilt auch für Velos der Einbahnbetrieb. In der Innenstadt ist auch das Angebot an Velo-Abstellplätzen erhöht worden. Nicht zuletzt dank diesen Massnahmen ist das Veloverkehrsaufkommen in allen Gassen relativ hoch. Eine Ausnahme stellt die Marktgasse dar, wo das Velofahren verboten ist. Durch die Konzentration des Tramverkehrs und dessen Gleisen in den Hauptgassen hat der Veloverkehr in den Nebengassen bessere Voraussetzungen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Erschliessungssystem für den MIV orientiert sich am Grundsatz, dass auch im historischen Zentrum die Zufahrt zu jeder Adresse mit Einschränkungen möglich sein soll, wobei es die begrenzte Kapazität der historischen Gassen und die Bedürfnisse von Langsamverkehr und öV zu respektieren gilt. Die Einschränkungen betreffen die Tageszeit, den Kreis der Berechtigten und den Zufahrtsweg. Grundsätze dieser Art gelten sinngemäss in praktisch allen historischen Stadtkernen Europas.

Folgende Achsen des Basisnetzes und des Übergangnetzes erschliessen die Innenstadt:

- Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk
- Bundesgasse - Kochergasse bzw. Amthausgasse - Bundesgasse
- Speichergasse - Nägelgasse - Schüttestrasse / Kornhausbrücke bzw. Kornhausbrücke - Nägelgasse - Schüttestrasse - Hodlerstrasse

An diesen Achsen liegen die grossen Innenstadt-Parkings Casino, Metro und Rathaus. Ausserhalb dieser Achsen ist das MIV-Aufkommen gering und in zahlreichen Gassen sind nur Berechtigte zugelassen, so z.B. in der Neuengasse, Aarberggasse, Kornhausplatz, Marktgasse.

Güterverkehr

Für den Güterumschlag bestehen nach Tageszeiten gestaffelte Zufahrtsberechtigungen. Während diesen Anlieferungszeiten nimmt der Güterumschlag grosse Strassenflächen in Anspruch. Insbesondere in der Spitalgasse und in der Marktgasse ist es zu diesen Tageszeiten eng und es kommt zu Behinderungen des übrigen Verkehrs. In der Amthausgasse und in der Schuplatzgasse staut sich der Anlieferverkehr teilweise, es kommt auch vor, dass Lastwagen nebeneinander in zwei Reihen parkiert werden. Entsprechend behindert sich der Güterverkehr in Gassen mit Tram und/oder Busbetrieb häufig nicht nur selbst, sondern auch den öV.

Weitere Bedürfnisse

Als intensiv genutztes Gebiet bestehen in der Innenstadt diverse weitere Ansprüche an den Strassenraum, so zum Beispiel:

- Parkfelder für Behinderte
- Taxi-Standplätze
- Car- und Motorradparkfelder
- saisonale Aussenbestuhlungen in den Gassen
- Veranstaltungen auf öffentlichen Plätzen
- Märkte

In der Berner Innenstadt stehen die vielfältigen Ansprüche von Verkehr, Detailhandel, Denkmalschutz etc. den engen räumlichen Verhältnissen gegenüber. Ziel der Stadt ist es, den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs zu erhöhen.

1.6 Weiterentwicklung regionales Tramkonzept

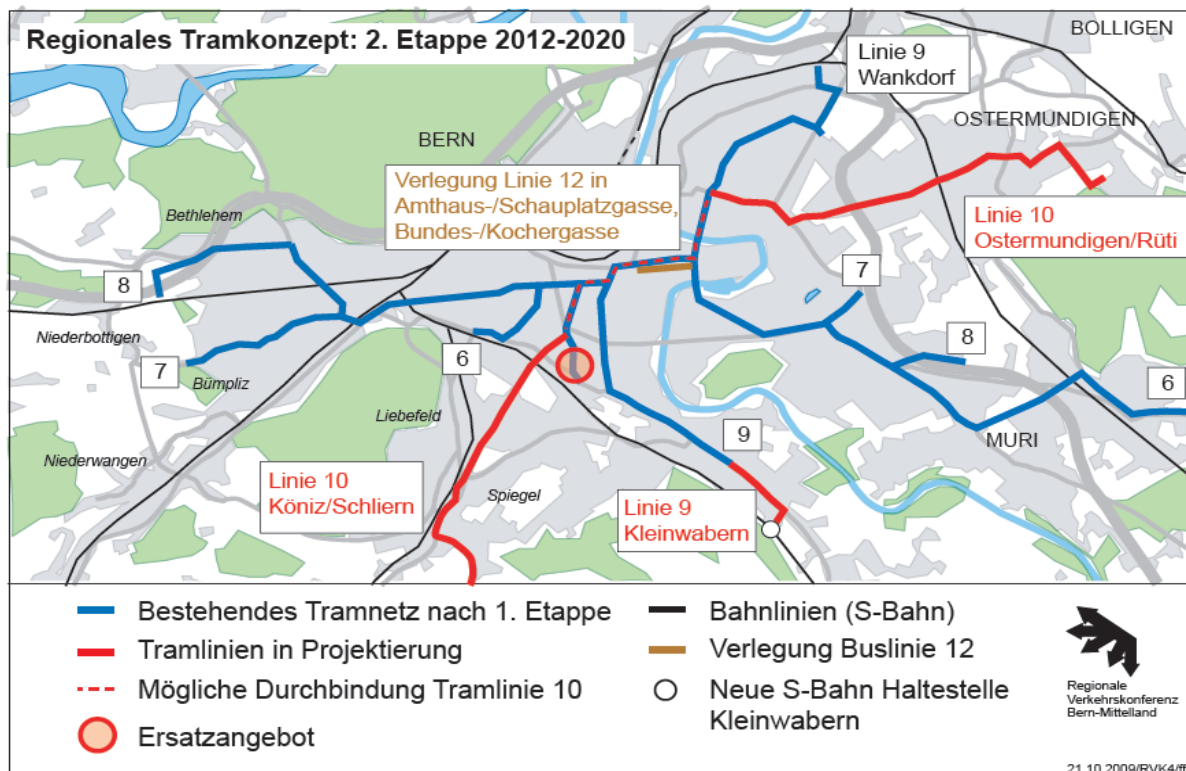
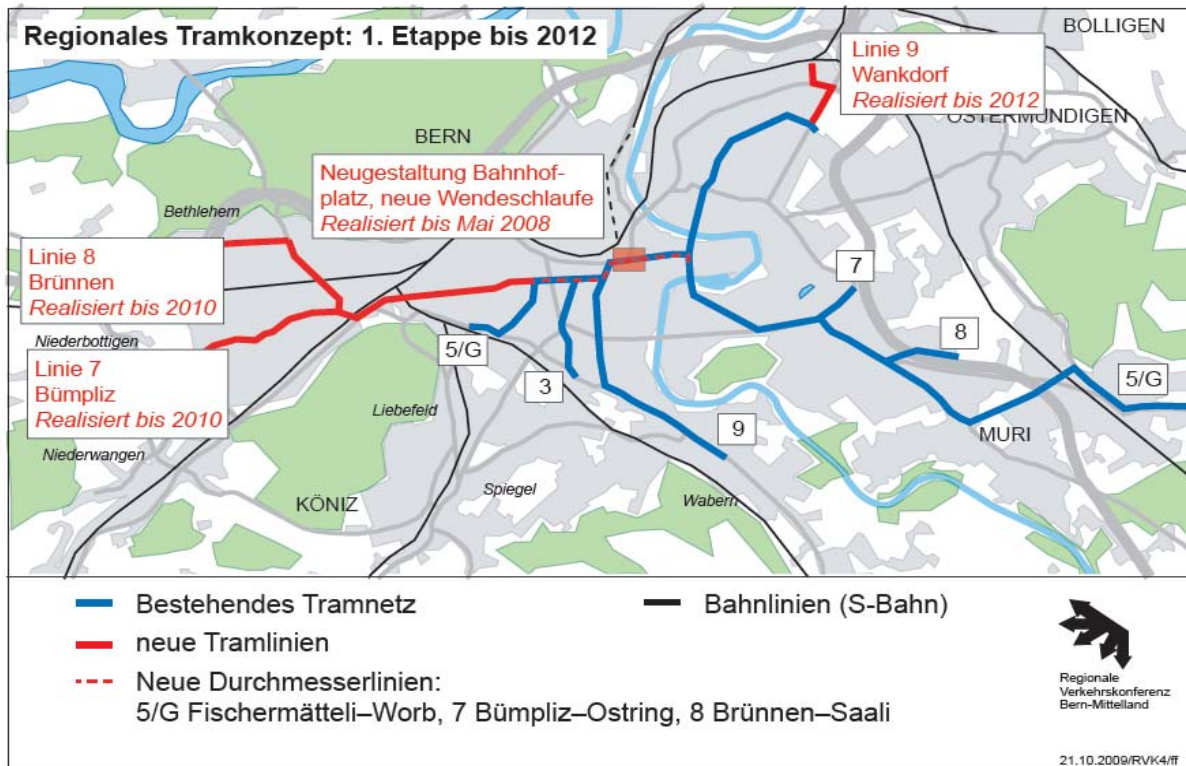
Es ist richtig und notwendig, dass sich Stadt, Region und Kanton im Rahmen des Projekts Tram Region Bern weitergehende Überlegungen zur Linienführung einzelner Linien machen. Dabei sind auch mögliche nächste Ausbauschritte im Auge zu behalten, damit heute nicht Entscheide gefällt werden, die morgen bedauert werden. Die Resultate dieser Überlegungen sind in den beiden Berichten «ZMB ÖV Ostermundigen» 2008 und «Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt 2009» festgehalten.

Von grösster Bedeutung ist der Ausbauschritt **Tram Bern West** mit den neuen Verknüpfungen zwischen den Linien nach Bümpliz und Brünnen mit den Linien in den Ostring und ins Saali sowie der Verknüpfung der Linie ins Fischermätteli mit der Linie nach Gümligen – Worb. Diese neuen Durchmesserlinien führen zu einer verkräftbaren Mehrbelastung. Tram Bern West, die Verlängerung der Linie 9 bis Wankdorf und die Verknüpfung der Linie Fischermätteli mit der Linie Gümligen – Worb sind bekanntlich beschlossen und befinden sich in der Umsetzung. Diese Entscheide stehen nicht mehr zur Diskussion. Eine nicht Weiterführung der heutigen Linie G bis zum Bahnhof bzw. eine Verknüpfung der Linie G mit der Fischermätteli-Linie hätte zwar eine Entlastung der Innenstadt um 13% zur Folge. Demgegenüber entstünden zwei Radiallinien, die am Rand der Innenstadt enden und das verkehrspolitische Ziel einer nachhaltigen Mobilität könnte nicht erreicht werden. Von den positiven Effekten einer Durchmesserlinie könnte nicht profitiert werden. Beispielhaft sei darauf hingewiesen, dass die Verlegung des Startpunktes der Linie G vom Helvetiaplatz zum Casinoplatz im Jahr 1997 zu einer Zunahme der Nachfrage um 10% innert eines Jahres geführt hat.

Mit dem **Tram Region Bern**, d.h. dem Traktionswechsel der Linie 10 von Bus auf Tram, wird keine neue Linie geschaffen. Die Gesamtbelastung mit Linien in der Innenstadt bleibt gleich. Die Zahl der Kurse pro Stunde nimmt sogar leicht ab, da Trams eine höhere Kapazität haben und deshalb weniger Fahrzeuge gebraucht werden. Dieser Effekt spielt auch in der Spital- und Marktgasse: die neue Tramlinie 10 wird weniger Kurse aufweisen als die Trolleybuslinie 12, welche gemäss Tramkonzept in die Nebengassen verlegt wird. In der Innenstadt stellt Tram Region Bern daher eine Entlastung dar. Dabei ist zu beachten, dass Trams länger sind als Busse.

Im Regionalen Tramkonzept wurden auch **mittel- bis langfristige Optionen** untersucht. Mit Ausnahme der Linie 12 Hauptbahnhof – Länggasse und der Linie 20 Hauptbahnhof - Station Wankdorf weisen keine weiteren Buslinien ein Potential für eine Umstellung von Bus auf Tram auf. Eine solche neue Linie Länggasse – Hauptbahnhof – Station Wankdorf würde die Innenstadt jedoch nicht belasten, sondern über den Bahnhofplatz führen. Bau-liche Anpassungen auf dem Bahnhofplatz wären allerdings unumgänglich.

In verschiedenen Ausbauschritten ist ein Ausbau des Tramnetzes mit neuen Tramlinien vorgesehen, ohne dass auf dem Innenstadt-Abschnitt eine zusätzliche Belastung entsteht.



2 ANALYSE INNENSTADT

2.1 Ein-/Aussteiger pro Haltestelle

Die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel zur **Erschliessung der Berner Innenstadt** kann am besten anhand des Fahrgastpotentials der einzelnen Haltestellen aufgezeigt werden. Die Werte basieren auf Zählungen von Bernmobil des 1. Quartals 2009 alle über den Bahnhof führenden Tram- und Buslinien. Sie geben die Anzahl Ein-/Aussteiger pro Werktag (Mo – Fr) an.

Die Abbildung auf der gegenüberliegenden Seite zeigt die überragende Bedeutung der Haltestelle **Bahnhof** (nur Tram- und Busbenützer, Bahnpassagiere sind nicht berücksichtigt) sowie der weiteren **Innenstadt-Haltestellen**:

Bern Bahnhof	150'481	Ein-/Aussteiger pro Werktag
Zytglogge	36'945	Ein-/Aussteiger pro Werktag
Hirschengraben	35'116	Ein-/Aussteiger pro Werktag
Bärenplatz	22'142	Ein-/Aussteiger pro Werktag

Auf den städtischen Tram- und Buslinien (ohne Tangential- und Ortsbuslinien) gibt es pro Tag insgesamt rund 560'000 Ein- und Aussteiger, davon zusammen ca. 245'000 Ein-/Aussteiger an den **4 Innenstadt-Haltestellen**.

In der Rangliste folgen wichtige Haltestellen in den **Quartieren** wie Viktoriaplatz, Monbijou, Breitenrain, Sulgenau, Gewerbeschule, Inselspital und Eigerplatz, welche mit jeweils 7'000 – 8'000 Ein-/Aussteigern pro Werktag gegenüber den Innenstadt-Haltestellen jedoch weit zurückliegen. Eine vollständige Liste mit der Anzahl Ein-/Aussteiger aller Haltestellen Bahnhofs-Linien befindet sich im ANHANG 1.

Die herausragende Bedeutung der Innenstadt-Haltestellen lässt sich durch die **Überlagerung** der verschiedenen **Nutzungen** erklären: es existieren viele Arbeitsplätze, welche einen grossen Pendler-, Besucher-, Einkaufs- und Freizeitverkehr generieren. Diesen Nutzungen ist der Umsteigeverkehr beim Bahnhof Bern überlagert, dessen Ein-/Aussteigerzahl deutlich ins Auge springt.

Dieses Ergebnis widerspiegelt auch die Stärken und Schwächen des Berner Tram-/Busnetzes mit einer **radialen Netzstruktur** und zu Durchmesserlinien verknüpften Ästen: einerseits können mit allen wichtigen Tramlinien (und z. T. auch Buslinien) von beiden Seiten sämtliche Innenstadt-Haltestellen erreicht werden. Auf der anderen Seite ergibt sich auf der Innenstadt-Strecke eine hohe Belastung mit Linien des öffentlichen Verkehrs.

Falls die Innenstadt-Haltestellen nicht mehr angefahren würden, so würde sowohl die **Attraktivität** der entsprechenden Linien als auch die Qualität der Erreichbarkeit der Berner Innenstadt reduziert.

Die eindrückliche Anzahl Ein-/Aussteiger pro Tag an den Innenstadt-Haltestellen verdeutlicht die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel zur Erschliessung der Berner Innenstadt.



2.2 Einzugsbereiche der Innenstadt-Haltestellen

Die heutige Tramachse in den Hauptgassen liegt zentral. Ein Vergleich der **Haltestellen-Einzugsbereiche** (Radius 200 m) mit den möglichen alternativen Linienführungen (siehe Übersichtsplan Kap. 3) zeigt folgendes:

- **Heute:** das Tram liegt zentral, die ganze Innenstadt ist abgedeckt.
- **Trasse-Varianten A1/A2:** grosse Teile der erschlossenen Einzugsbereiche liegen in der Aare bzw. auf Niveau Aare, Teile der Innenstadt Nord (z. B. Waisenhausplatz) sind nicht abgedeckt.
- **Trasse-Variante B1:** grosse Teile der erschlossenen Einzugsbereiche liegen in der Aare bzw. auf Niveau Aare, Teile der Innenstadt Süd (z.B. Spitalgasse, Bärenplatz, Bundesplatz) sind nicht abgedeckt.

Es ist zu beachten, dass die **Erreichbarkeit** der Berner Innenstadt im Kanton Bern einzigartig ist. Rund 230'000 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt und Region Bern erreichen die Innenstadt innerhalb von 30 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr und sogar eine knappe Million in 60 Minuten.

Mit der heutigen Erschliessung (Tram in Hauptgassen) ist die Innenstadt zentral und damit am besten abgedeckt.



Abb.: Innenstadt-Erschliessung heute (Tram in Hauptgassen) (Radius = 200 m)

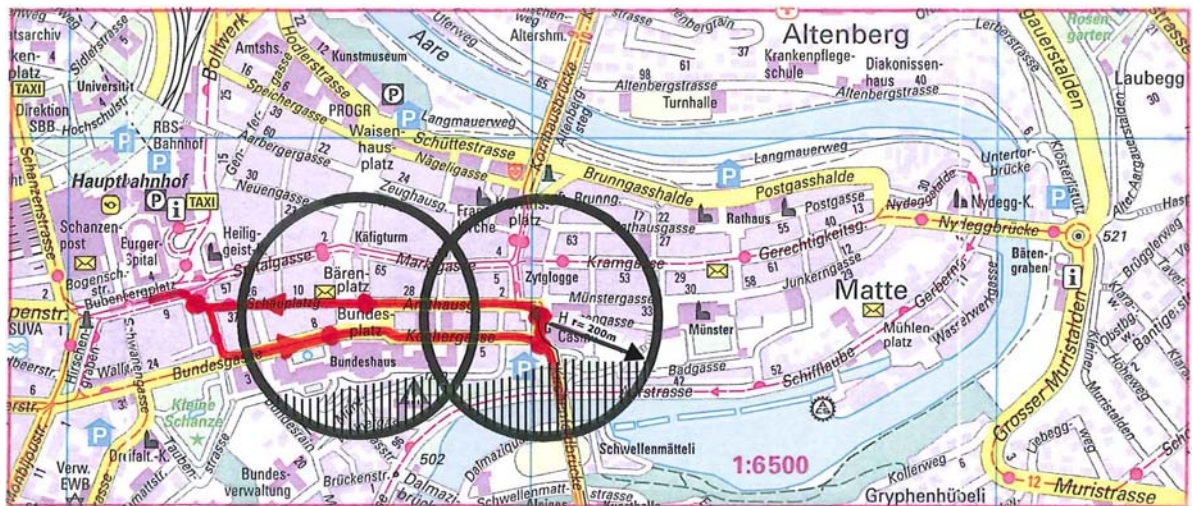


Abb.: Innenstadt-Erschliessung Trassevariante A1/A2 (Innenstadt-Süd)
(schraffiert: geringe Erschliessungswirkung, da auf tieferem Niveau gelegen)

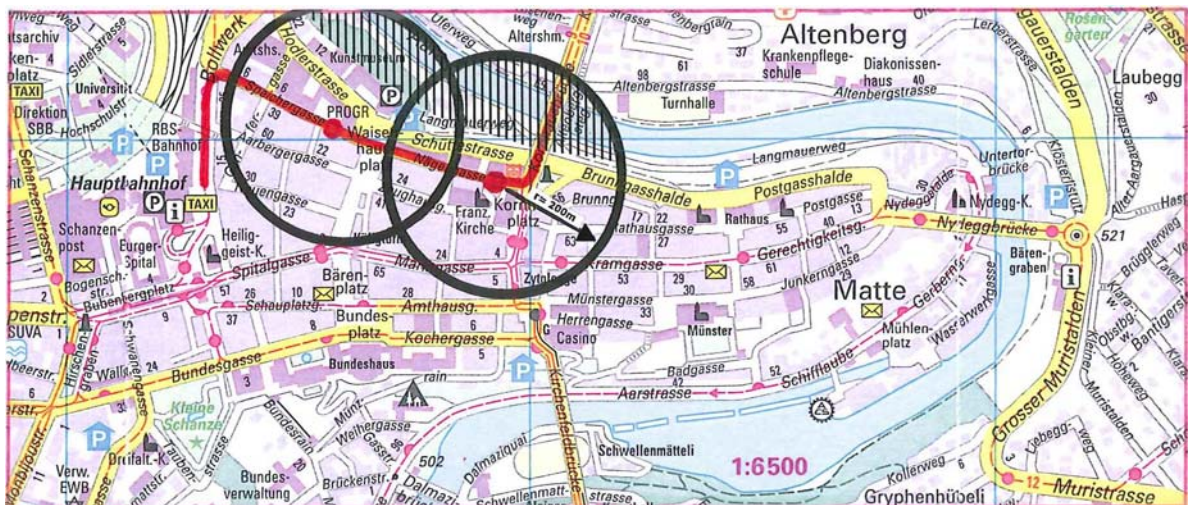


Abb.: Innenstadt-Erschliessung Trassevariante B1 (Innenstadt-Nord)
(schraffiert: geringe Erschliessungswirkung, da auf tieferem Niveau gelegen)

2.3 Unfallsituation Innenstadt Bern

In der Motion Imhof wird u.a. bemängelt, die hohe öV-Belastung stelle eine **Gefahr** für die Fussgänger dar und Unfälle seien vorprogrammiert. Mit einer Auswertung der Unfälle in der Berner Innenstadt wird daher der Anteil der Unfälle mit öffentlichen Verkehrsmitteln an der Gesamtzahl der Unfälle untersucht.

Die Kantonspolizei Bern hat freundlicherweise die **polizeilich registrierten Unfälle** in der Berner Innenstadt für den Zeitraum 01.01.2004 – 23.09.2009 (=ca. 5 ³/₄ Jahre) ausgewertet. Die detaillierten Unfallzahlen (inkl. Unfalltypen) finden sich in ANHANG 2. Es zeigt sich, dass nur ca. 10% der Unfälle im Zusammenhang mit öffentlichem Verkehr sind.

Aufgrund der Unfallstatistik aller Tram- und Buslinien von **Bernmobil** kann zudem folgende Aussage gemacht werden: In der Spital- und Marktgasse ereignen sich pro gefahrener Tram-/Buskilometer leicht weniger Kollisionen mit Dritten (Fahrzeuge, Fussgänger, Velos) als auf dem übrigen Netz.

Der Anteil der Unfälle mit öffentlichen Verkehrsmitteln macht nur rund 10% aller Unfälle in der Innenstadt aus. Wenn man sich die riesigen Passagierströme vorstellt, welche mit dem öV transportiert werden (siehe Kap. 2.1), so ist der öV im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln überdurchschnittlich sicher. Auf den Haupt- und Nebengassen der Innenstadt sind in den letzten 5 Jahren nur vereinzelt Unfälle mit Tram und Bus aufgetreten.

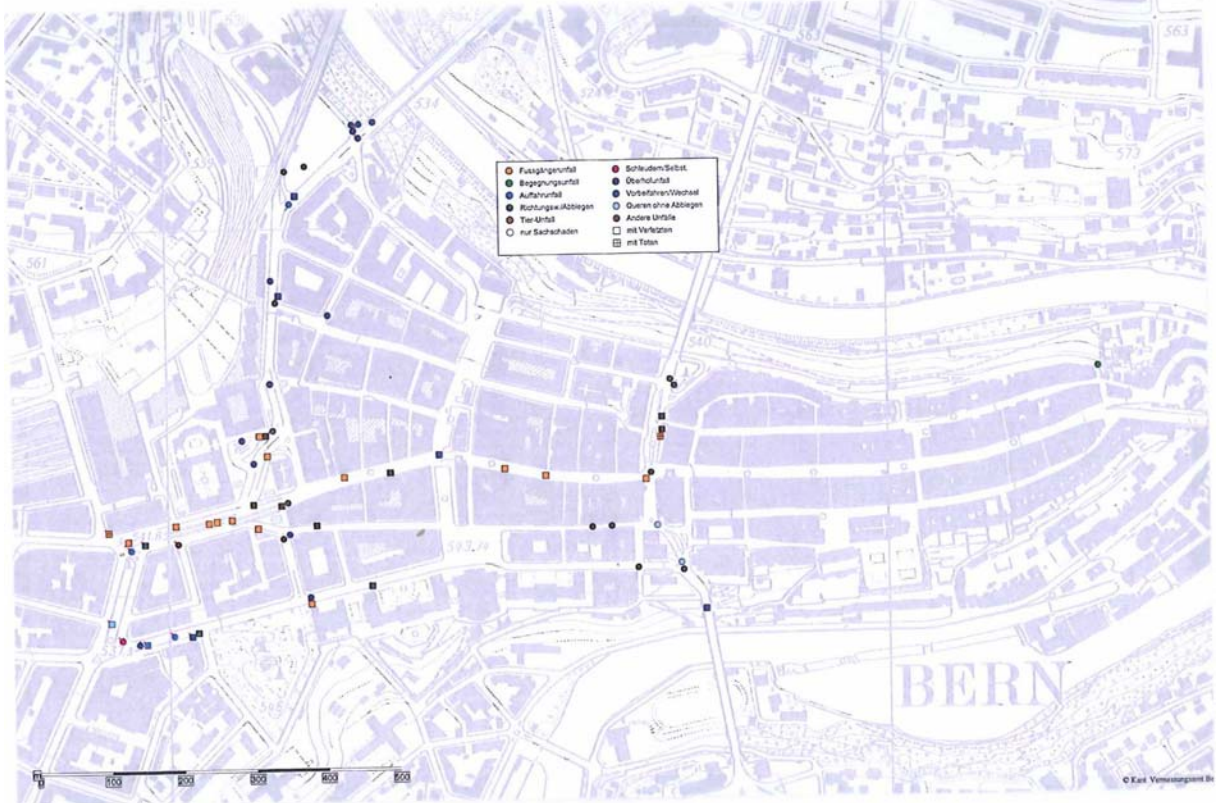


Abb.: Polizeilich registrierte Unfälle mit öffentlichen Verkehrsmitteln (01.01.2004 – 23.09.2009)

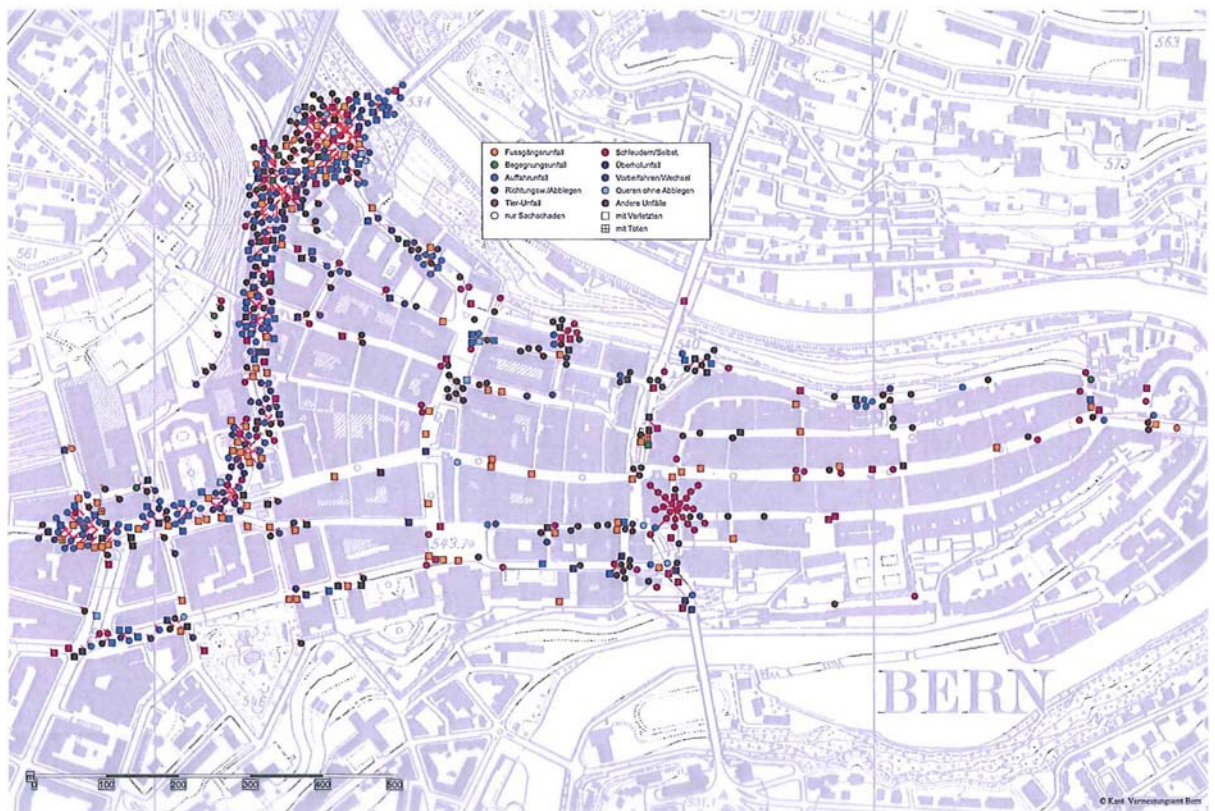


Abb.: Polizeilich registrierte Unfälle insgesamt (01.01.2004 – 23.09.2009)

2.4 Die Bedeutung der Innenstadt als Detailhandelsstandort

Trotz der **wachsenden Konkurrenz** aus der Agglomeration, z.B. dem Shoppyland, der Shoppingmeile Lyssach - Alchenflüh, dem Wankdorf Center oder dem Westside hat sich die Berner Innenstadt erstaunlich gut als Detailhandelsstandort halten können. Dies hat verschiedene Gründe:

- Einmalige Ambiance durch die historische Altstadt
- sehr breites Angebot von Waren des täglichen, periodischen und langfristigen Bedarfs
- Kombination mit Freizeitangeboten (Kinos, Restaurants, Theater, Museen u. a.)
- Wichtiger Arbeitsplatzstandort: Einkäufe werden vielfach auf dem Heimweg oder in der Mittagspause getätigt
- Attraktiver Wochenmarkt
- Hervorragende Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr
- Gute Erreichbarkeit mit dem MIV (Angebot an Parkhäusern am Rande der Innenstadt)
- Teilweise vom motorisierten Individualverkehr befreite Haupt- und Seitengassen.

Die Bedeutung der Innenstadt (zwischen Hirschengraben und Nydeggbücke) als Detailhandelsstandort drückt sich auch in Zahlen aus. Die Innenstadt generiert ca. **CHF 1.4-1.6 Mia. Umsatz pro Jahr**. Ca. 50% des Umsatzes werden in der Spital- und Marktgasse generiert! Der Umsatz der Innenstadt ist fast 3mal grösser als der Umsatz der grossen Einkaufszentren zusammen (Shoppyland = CHF 260 Mio./Jahr, Westside = CHF 180 Mio./Jahr, Wankdorf Center CHF 120 Mio./Jahr). Hauptkriterium für einen guten Standort des Detailhandels sind die (Fussgänger-) Frequenzen. Würden die Ausgänge aus dem Bahnhof Bern und die Haltestellen der Busse und Trams verlegt, hätte dies gravierende Konsequenzen für den Detailhandel.

Fällt die hohe Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr weg oder wird sie durch deutlich längere Fusswege verschlechtert, wird bei vielen Kunden die Frage nach der Verkehrsmittelwahl gestellt. Mit der Frage der Verkehrsmittelwahl würde sich auch die Frage nach dem **Zielort** stellen, d.h. es würden z.T. andere Standorte aufgesucht.

Die obigen Aussagen basieren auf folgenden **Grundlagen**:

- Bernhard Meier. Die City im historischen Kern: Nutzungswandel und Veränderungsprozesse in der Berner Innenstadt zwischen 1975 und 1989. GIUB, 1991.
- Tanja Trachsler. Die Veränderung der Detailhandelsstruktur in der Berner Innenstadt seit 1995. GIUB, Diplomarbeit 2008.
- Detailhandel Schweiz 2009. GfK Switzerland AG. Mai 2009
- Eigene Recherchen und Gespräch mit M. Bühler, Geschäftsführer BERNcity, Oktober 2009.

Die Innenstadt hat heute eine grosse Bedeutung als Detailhandelsstandort, welche weit über die Region Bern hinausgeht. Insbesondere auch die Warenhäuser sind mit der heutigen Lage der Haltestellen optimal erschlossen. Falls die Innenstadt nicht mehr optimal mit dem öV erschlossen wäre, so würde ein Teil der Kunden auf einen anderen Standort ausweichen.

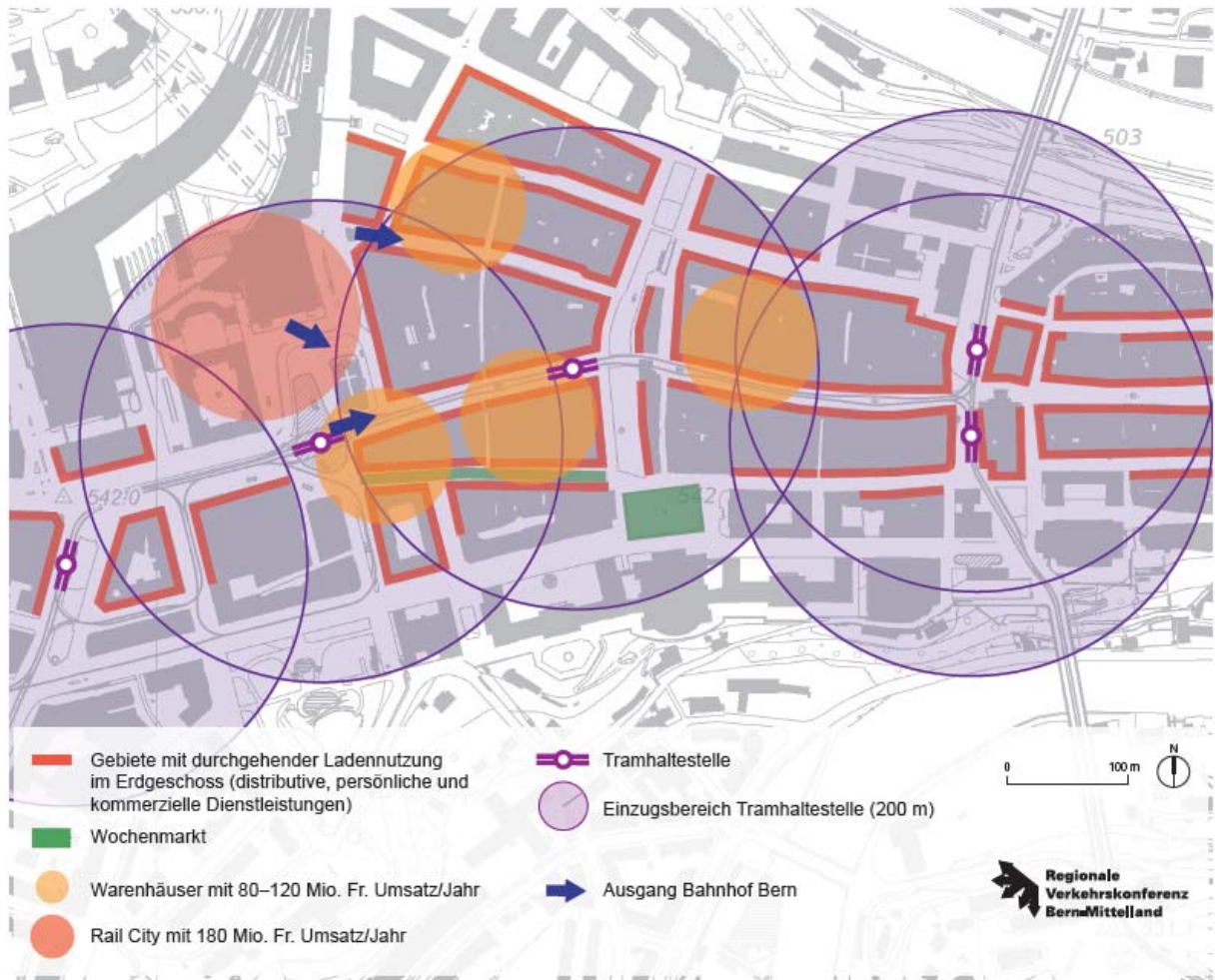


Abb.: Bedeutung der Innenstadt als Detailhandelsstandort

3 VORAUSSCHIEDUNG VON TRASSEE-VARIANTEN

Die im Kap. 1.3 aufgeführten Trasse-Varianten, welche mit der vorliegenden Studie zu untersuchen sind, sind nebenstehend dargestellt. Mit einer Grobbeurteilung werden in einem 1. Schritt ungeeignete Trasse-Varianten ausgeschieden. Die gleiche Beurteilung gilt auch für allfällige Kombinationen oder betriebliche Varianten, bei welchen nur Teile von Linien (z.B. jeder 2. Kurs) verlegt werden:

C) Weiträumige Umfahrung Nord: Bollwerk – Lorrainebrücke – Viktoriarain

Im Rahmen der ZMB Ostermundigen wurde eine Linienführung via Viktoriaplatz über die Lorrainebrücke geprüft und aus verschiedenen Gründen verworfen. Unter anderem ist die heutige Linienführung der Tramlinie 9 (bzw. die für die Tramlinie 10 vorgesehene Linienführung) durch die Innenstadt deutlich attraktiver, da auch die Haltestellen Zytglogge und Bärenplatz erreicht werden können. Zudem wäre eine Verknüpfung mit dem Tramnetz am Bahnhofplatz problematisch (siehe auch Kap. 4.4). Im Zusammenhang mit dem längerfristig möglichen Traktionswechsel (Trolleybus → Tram) auf den Linien 12/20 (Länggasse – Hauptbahnhof Bern – Wyler – Wankdorf) ist diese Option jedoch offen zu lassen. Mit der Umstellung 12/20 auf Tram würden auf der Achse Bollwerk – Lorrainebrücke – Nordring Tramgleise verlegt, so dass mit dem Verbindungsstück „Viktoriarain“ eine Netzredundanz (Umfahrungsmöglichkeit Innenstadt) hergestellt werden könnte.

D) Weiträumige Umfahrung Süd: Monbijoubücke – Kirchenfeldstrasse

Diese tangentielle Linienführung deckt die Hauptverkehrsströme, welche im öffentlichen Verkehr weitgehend radial ausgerichtet sind, nicht ab. Dies geht auch aus dem heute relativ geringen Potential der bestehenden Buslinie 28 hervor (keine „Tram-Nachfrage“). Eine Verknüpfung von Tramästen, welche die Innenstadt nicht bedient, wäre bezüglich der Nachfrage nicht sinnvoll. Auch bei einer Fortsetzung via Eigerstrasse oder Zieglerstrasse zeichnen sich keine sinnvollen Linienführungen ab.

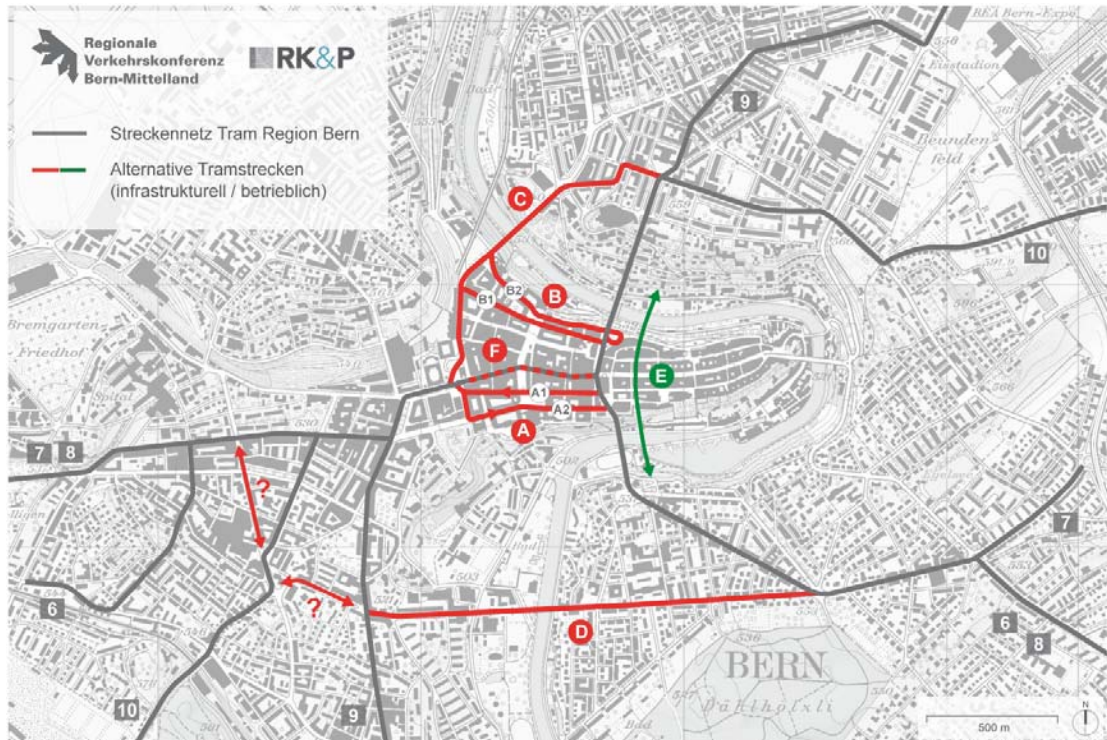
E) Aufteilung Tramnetze Ost und West (Betriebliche Variante)

Für den Teil Ost des Tramnetzes sind Linienverknüpfungen denkbar (z. B. Guisanplatz – Kornhausplatz – Burgernziel/Saali), welche die Innenstadt entlasten (teilweise oder vollständige Entlastung). Dabei ist zu beachten, dass diese Linienäste den Bärenplatz sowie die Haltestelle Bahnhof (= wichtigster Zielpunkt, siehe Kap. 2.1) nicht mehr direkt erreichen könnten. Die entsprechenden Tramlinien auf dem Teil West des Tramnetzes müssten am Bahnhof wenden, da keine sinnvollen Verknüpfungen denkbar sind. Sie wären nicht mehr zu Durchmesserlinien durchgebunden, und somit könnten die Haltestellen Bärenplatz und Zytglogge nicht mehr direkt erreicht werden. Die Nachteile dieser Verknüpfungen haben sich während des Bahnhof-Umbaus gezeigt. Der Attraktivitätsverlust der Tramlinien hat sich dahingehend ausgewirkt, dass Bernmobil deutlich weniger Fahrgäste transportiert hat. Der Verlust der Direktfahrten bei einem „Bruch“ der Linien kann auch mit Shuttle-Bussen nicht aufgefangen werden, da der Umsteigevorgang von den Fahrgästen als unattraktiv beurteilt wird.

F) Tieflegung

Eine Tieflegung des Tramtrassees (Vorschlag VISION 2020, siehe ANHANG 3) erscheint aus verschiedenen Gründen wenig realistisch. Rampenbauwerke von ca. 100 m Länge in den Bereichen Hirschengraben, Casinoplatz und Kornhausplatz sind massive städtebauliche Eingriffe. Sie haben zudem grosse Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer

(Zerschneidung, Trennwirkung). Weitere problematische Punkte sind die unterirdischen Haltestellen, die Kosten sowie die Bauzeit.



Die zu untersuchenden Linienführungen sind einer Vorausscheidung unterzogen worden. Dabei scheiden mehrere Varianten aus, mit welchen die Erschliessungsqualität und die Erreichbarkeit der Innenstadt deutlich verschlechtert würde bzw. welche massive Auswirkungen auf den Städtebau und die übrigen Verkehrsteilnehmer hätten. Für die alternativen Linienführungen „Innenstadt Süd“ (A1, A2) und „Innenstadt Nord“ (B1, B2) werden im Kapitel 4 konkrete Trasse-Untersuchungen durchgeführt.

4 TRASSEE – UNTERSUCHUNGEN INNENSTADT

4.1 Amthausgasse – Schauplatzgasse / Bundesgasse – Kochergasse (A1/A2)

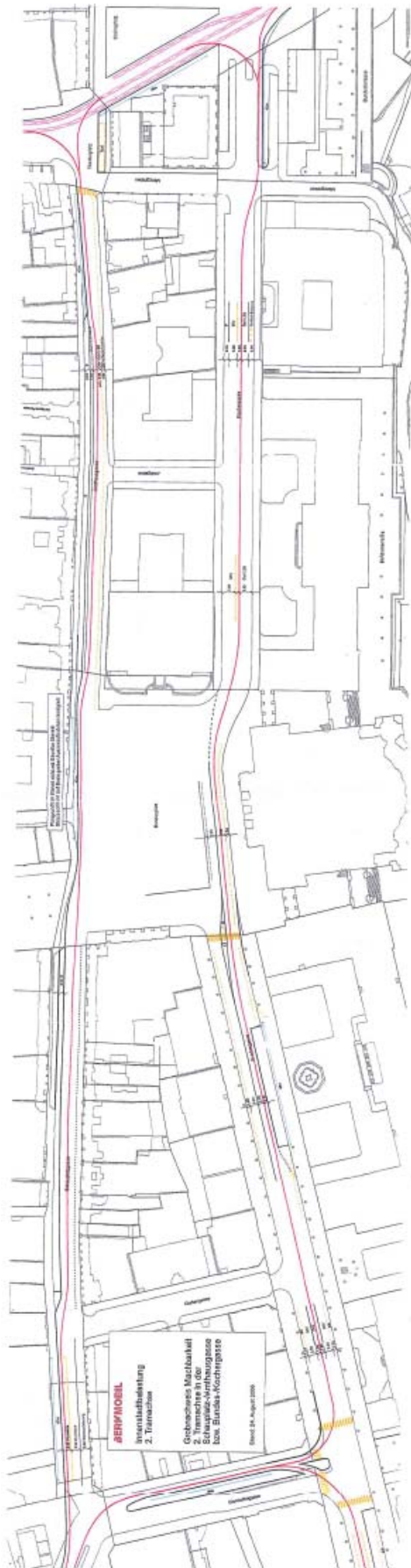
Die naheliegendste Lösung zur Entlastung der zentralen Achse Spitalgasse – Marktgasse ist eine 2. Tramachse in der Schauplatzgasse – Amthausgasse (Richtung Westen) bzw. in der Bundesgasse – Kochergasse (Richtung Osten), d.h. ein Einbahnverkehr analog zur heutigen Buslinienführung. Eine zweite Tramachse in der Schauplatz-/Amthausgasse bzw. Bundes-/Kochergasse ist technisch grundsätzlich **machbar**.

Eine detaillierte **Beurteilung** dieser Linienführung, gegliedert nach den verschiedenen Sichtweisen (Benützer / Betreiber / Betroffene / Allgemeinheit), zeigt folgendes:

<p>BENÜTZER (öV-Fahrgast)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schlechtere Erschliessungsqualität/längerer Fussweg zum Schwerpunkt der Ziele in der Hauptgasse und der nördlichen Altstadt (Pendler-, Einkaufs-, Freizeitverkehr). - Falls nur teilweise Entlastung Hauptgasse: Schwierigere Orientierung (insbesondere für Ortsunkundige) bei zwei (bzw. drei) Tramachsen. Keine Zielreinheit, d. h. Linien in die gleiche Richtung fahren von verschiedenen Haltestellen aus.
<p>BETREIBER (Bernmobil)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Falls nur teilweise Entlastung Hauptgasse: Erhöhung der Kapazität; Höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen; Entlastung Hauptgasse (weniger Eigenbehinderungen) - Behinderung des Trams durch Anlieferverkehr, Privatverkehr und Veloverkehr
<p>BETROFFENE (Anwohner, Passanten, Geschäfte etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Reduktion der Tramlinien auf der Achse Marktgasse – Spitalgasse - Behinderung des Anlieferverkehrs und des Veloverkehrs in zweiter Tramachse - Immissionen (insbesondere Tramlärm und Erschütterungen) auf 2. Tramachse - Starke Beeinträchtigung des Bundesplatzes am Nord- und Südrand durch Infrastruktur (Schienen und Fahrleitung) und Tramverkehr
<p>Allgemeinheit (vor allem Staatsfinanzen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten für zweite Tramachse und Unterhalt

+ = Vorteile - = Nachteile

Eine 2. Tramachse in der **Schauplatzgasse - Amthausgasse** (Richtung Westen) bzw. in der **Bundesgasse – Kochergasse** (Richtung Osten), d.h. ein Einbahnverkehr analog zur heutigen Buslinienführung, ist technisch machbar. Die Achse Spitalgasse – Marktgasse könnte teilweise oder auch vollständig vom Tramverkehr entlastet werden. Bei einem Trambetrieb sind jedoch die Konflikte mit der Anlieferung, den Fussgängern und Velofahrern und damit auch die Fahrzeitverluste für das Tram deutlich grösser als heute beim Bus. Der Bundesplatz, welcher häufig gesperrt ist, würde durch eine Tramlinienführung am Nord- und Südrand stark beeinträchtigt. Fahrleitungen vor dem Bundeshaus sind kaum vorstellbar. Der Bahnhofplatz müsste stark umgestaltet werden. Für die Benützer würde sich eine Verschlechterung der Erschliessungsqualität ergeben.



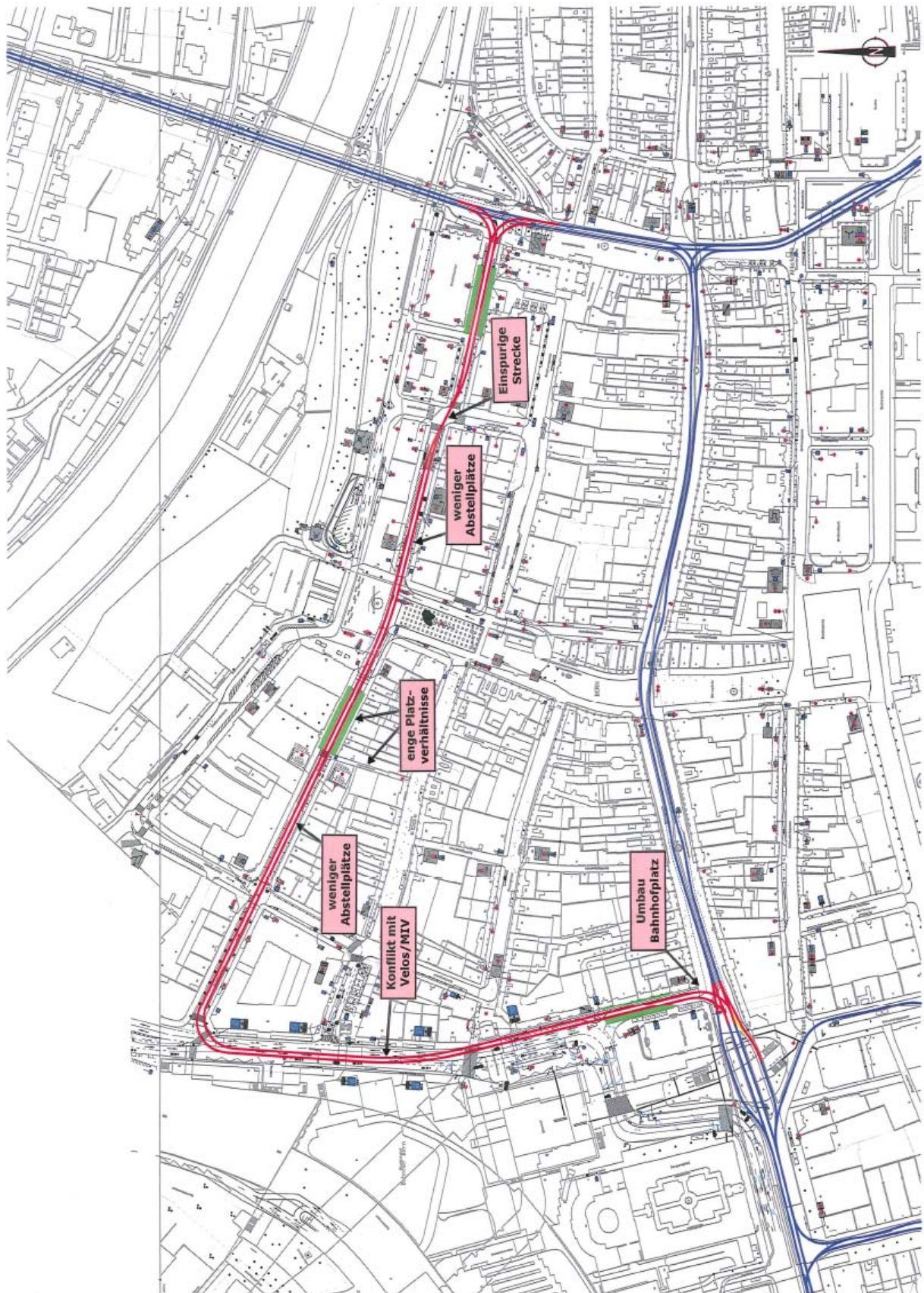
4.2 Bollwerk – Speichergasse – Nägeligasse (Achse B1)

Bei einer Linienführung via Speichergasse – Nägeligasse sind verschiedene „Knackpunkte“ nicht gelöst, welche in der gegenüberliegenden Abbildung eingetragen sind. Die **Beurteilung** dieser Linienführung aus Sicht Benutzer/Betreiber/Betroffene/Allgemeinheit sieht ähnlich aus wie bei der Linienführung in der Innenstadt Süd (siehe Kap. 4.1), wobei mit einer Tramachse Speichergasse – Nägeligasse lediglich eine **Teilentlastung** der Hauptgasse möglich wäre:

<p>BENÜTZER (öV-Fahrgast)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schlechtere Erschliessungsqualität, deutlich längerer Fussweg zum Schwerpunkt der Ziele in der Hauptgasse und der südlichen Altstadt (z. B. Bundesplatz) - Schwierigere Orientierung (insbesondere für Ortsunkundige) bei zwei Tramachsen - Zugang zur Hauptgasse durch schmale Gässlein (z.B. Sternengässlein), wenig Platz bei den Haltestellen - Längere Fahrzeit
<p>BETREIBER (Bernmobil)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Erhöhung der Kapazität. Höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen + Entlastung Hauptgasse (d.h. weniger Eigenbehinderungen) - Betriebliche Engpässe beim Ein-/Ausfädeln Bahnhofplatz - Behinderung des Trams durch Anlieferverkehr, Privatverkehr und Veloverkehr - Betriebliche Einschränkungen auf der Nägeligasse infolge Einspurabschnitt
<p>BETROFFENE (Anwohner, Passanten, Geschäfte etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Reduktion der Tramlinien auf der Achse Marktgasse – Spitalgasse - Behinderung des Anlieferverkehrs in zweiter Tramachse - Behinderung des Veloverkehrs und des motorisierten Verkehrs (MIV) - Weniger Abstellplätze für Personenwagen, Velos und Anlieferung - Immissionen (insbesondere Tramlärm und Erschütterungen) auf 2. Tramachse
<p>Allgemeinheit (vor allem Staatsfinanzen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten für zweite Tramachse und Unterhalt - Höhere Betriebskosten

+ = Vorteile - = Nachteile

Mit einer Linienführung via Speichergasse – Nägeligasse sind verschiedene ungelöste Probleme verbunden. Mit dieser Achse könnte nur eine Teilentlastung der Hauptgasse erreicht werden, da ein Engpass auf der Nägeligasse (teilweise Einspurabschnitt) die Kapazität limitiert. Eine zusätzliche Belastung von Bahnhofplatz/Bollwerk wäre schwierig zu lösen. Konflikte mit Velos, Motorfahrzeug- und Anlieferverkehr sowie die engen Platzverhältnisse in den Seitengassen (Haltestellen, Zugang zur Hauptgasse) sind weitere Problempunkte. Die Erschliessungsqualität der Innenstadt wäre deutlich schlechter als beim heutigen Angebot.



4.3 Hodlerstrasse – Schüttestrasse (Achse B2)

Auch eine Linienführung via Hodlerstrasse – Schüttestrasse weist zahlreiche Knackpunkte und **Nachteile** auf. Die Lage ist deutlich zu peripher, und es sind nur begrenzt publikumsintensive Nutzungen im nahen Umfeld vorhanden. Im Bereich des Kornhausplatzes wäre aufgrund des Höhenunterschiedes eine komplizierte Linienführung erforderlich, welche einen teilweisen Häuserabbruch bedingt. Auf eine detaillierte Beurteilung dieser Variante wird daher verzichtet.

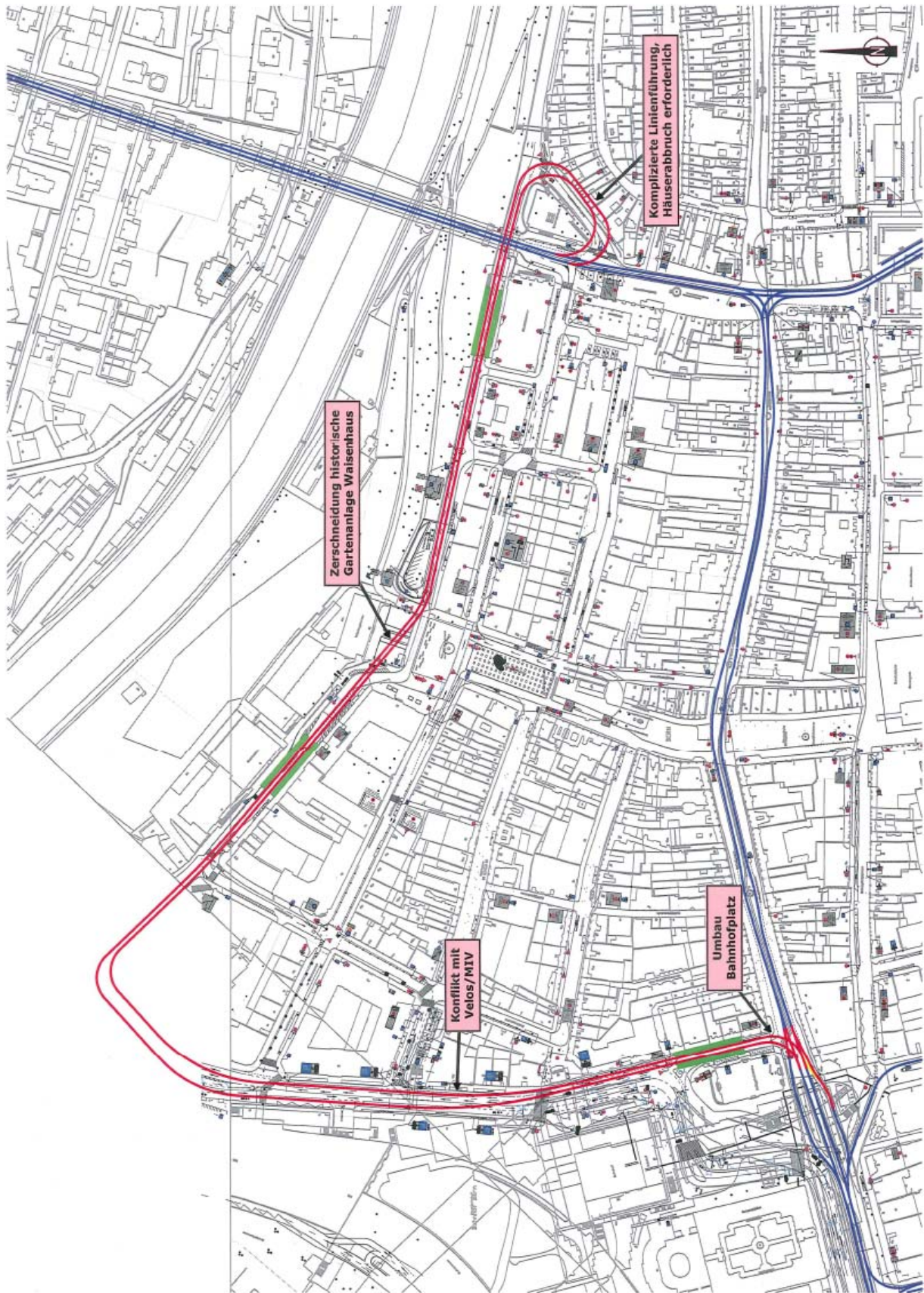
Eine Linienführung via Hodlerstrasse – Schüttestrasse kann nicht empfohlen werden. Hauptproblem ist der Höhenunterschied zwischen Kornhausplatz und Schüttestrasse. An der Grabenpromenade/Brunngasshalde müssten teilweise Häuser abgerissen werden.



Zu Kap. 4.2: Versatz in Nägeligasse bedingt Einspurstrecke



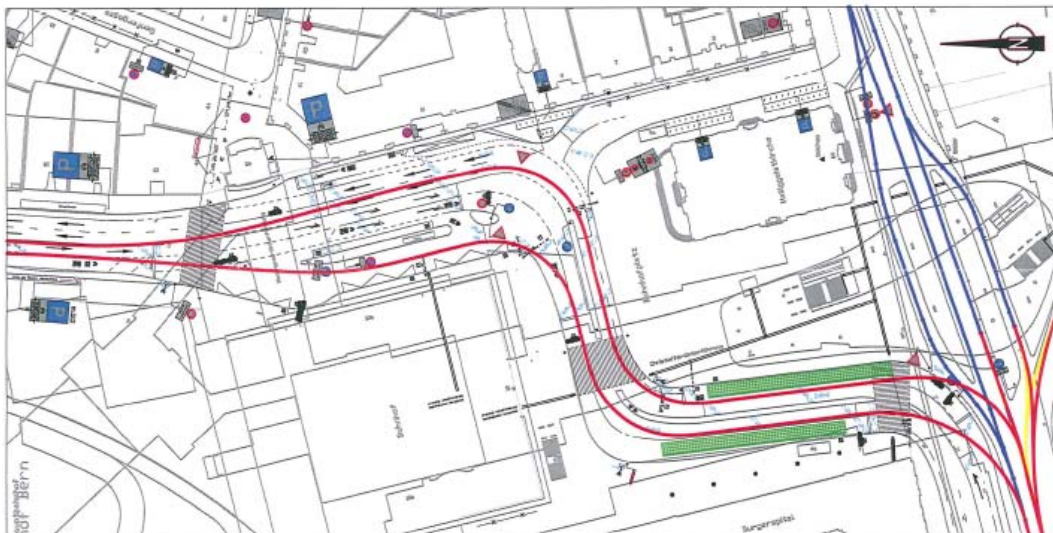
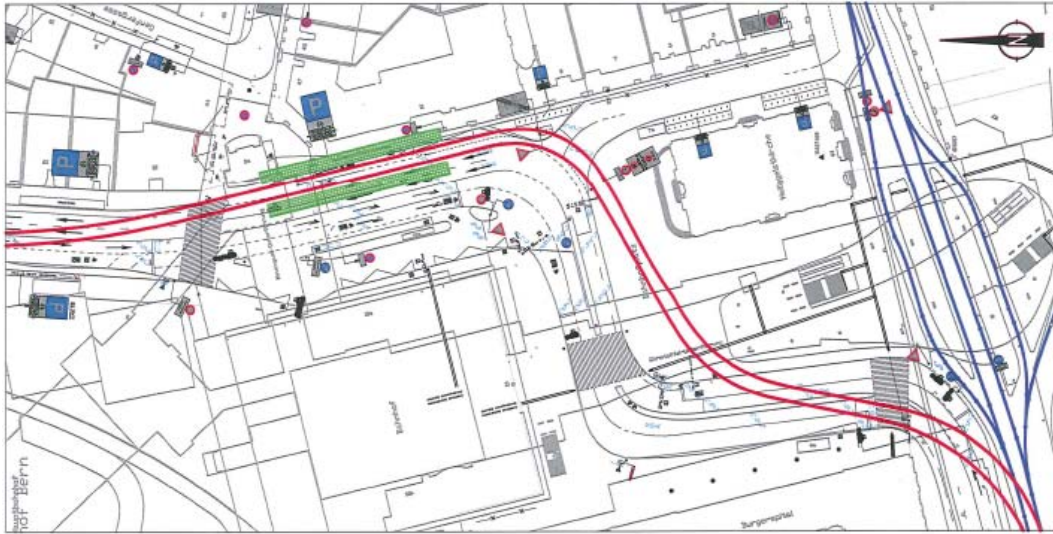
Zu Kap. 4.3: Vorbereich Polizeiwache wird zerschnitten



4.4 Untervarianten Bereich Bahnhofplatz/Bollwerk

Für eine alternative Linienführung in der Innenstadt Nord sind im Bereich Bahnhofplatz/Bollwerk verschiedene Untervarianten denkbar. Die dargestellten Linienführungen lassen erkennen, dass bei allen Untervarianten ein Umbau des Bahnhofplatzes erforderlich wäre und dass in jedem Fall grosse Auswirkungen auf den Gesamtverkehr (Fussgänger, Velo, MIV, Anlieferung, Vorfahrten) zu erwarten sind. Auch dürfte es schwierig sein, den städtebaulichen/denkmalschützerischen Ansprüchen zu genügen.

Alle Untervarianten im Bereich Bahnhofplatz/Bollwerk hätten grosse Auswirkungen auf die Organisation des Platzes sowie auf die Gestaltung/Städtebau. Eine zusätzliche Belastung von Bahnhofplatz/Bollwerk wäre schwierig zu lösen.



5 ZUSAMMENFASSUNG/SCHLUSSFOLGERUNGEN

5.1 Einleitung

Mit verschiedenen politischen Vorstössen ist ein Schlüsselbereich im ÖV-Netz der Region bzw. der Stadt Bern angesprochen worden: die Bündelung des öffentlichen Verkehrs in der oberen Altstadt. Namentlich in zwei Vorstössen wird eine Entlastung der Hauptgassen in der Innenstadt gefordert. Kritisch betrachtet wird insbesondere der Abschnitt **Hirschengraben - Bahnhof – Bärenplatz – Zytglogge**. Der Stadtrat von Bern hat das Anliegen dieser Vorstösse am 13. August 2009 aufgenommen und beschlossen, Varianten für die Linienführung zu untersuchen, welche die Innenstadttachse vom öV entlasten.

5.2 Analyse Innenstadt

In der Berner Innenstadt stehen die vielfältigen Ansprüche vom Verkehr, Detailhandel, Denkmalschutz etc. den engen räumlichen Verhältnissen gegenüber. Eine gezielte Analyse der Berner Innenstadt verdeutlicht die grosse Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel bei der heutigen Erschliessung:

- Die **Innenstadt-Haltestellen** Zytglogge, Bärenplatz, Hirschengraben und insbesondere der Bahnhof (zusammen ca. 245'000 Ein-/Aussteiger pro Werktag) haben eine herausragende Bedeutung im Vergleich zu den übrigen Haltestellen in der Stadt Bern.
- Mit der heutigen Tramachse in der zentralen Hauptgasse ist die ganze Innenstadt optimal vom öV erschlossen. Insbesondere besteht zu allen grossen Warenhäusern ein Zugang zu den Tramhaltestellen in kurzer Distanz. Bei einer Verlegung des Trams in die südliche oder nördliche Innenstadt würde die heutige **Erschliessungsqualität** verschlechtert.
- Die Befürchtung, die hohe öV-Belastung stelle eine Gefahr für die Fussgänger dar, ist nicht begründet. Der Anteil der **Unfälle** mit öffentlichen Verkehrsmitteln macht nur rund 10% aller Unfälle in der Innenstadt aus. Es sind in den letzten Jahren nur vereinzelt Unfälle mit Tram und Bus aufgetreten.
- Die Berner Innenstadt hat heute eine grosse Bedeutung als **Detailhandelsstandort**, welche weit über die Region Bern hinausgeht. Falls die Innenstadt nicht mehr optimal mit dem öV erschlossen wäre, so würde ein Teil der Kunden auf einen anderen Standort ausweichen.

5.3 Vorausscheidung von Trasse-Varianten

Die zu untersuchenden Linienführungen sind einer Vorausscheidung unterzogen worden. Dabei scheiden mehrere Varianten aufgrund klarer Ausschlussgründe aus. Bei diesen Varianten würde die Erschliessungsqualität und die Erreichbarkeit der Innenstadt deutlich verschlechtert, bzw. es würden sich massive Auswirkungen auf den Städtebau und die übrigen Verkehrsteilnehmer ergeben. Aufgrund dieser Vorbeurteilung sind für folgende Varianten keine vertieften Untersuchungen angestellt worden:

- Weiträumige Umfahrung Nord: Bollwerk – Lorrainebrücke – Viktoriarain
- Weiträumige Umfahrung Süd: Monbijoubücke – Kirchenfeldstrasse
- Aufteilung Tramnetze Ost und West (betriebliche Variante)
- Tieflegung

5.4 Trasse-Untersuchungen Innenstadt

Für die übrigen Linienführungs-Varianten in der südlichen und nördlichen Innenstadt werden konkrete **Trasse-Untersuchungen** durchgeführt:

- Die naheliegendste Lösung ist eine 2. Tramachse in der **Schauplatzgasse - Amtshausgasse** (Richtung Westen) bzw. in der **Bundesgasse – Kochergasse** (Richtung Osten), d. h. ein Einbahnverkehr analog zur heutigen Buslinienführung. Diese Linienführung ist technisch machbar. Die Achse Spitalgasse – Marktgasse könnte teilweise oder auch vollständig vom Tramverkehr entlastet werden. Bei einem Trambetrieb sind jedoch die Konflikte mit der Anlieferung, den Fussgängern und Velofahrern und damit auch die Fahrzeitverluste für das Tram deutlich grösser als heute beim Bus. Der Bundesplatz, welcher häufig gesperrt ist, würde durch eine Tramlinienführung am Nord- und Südrand stark beeinträchtigt. Fahrleitungen vor dem Bundeshaus sind kaum vorstellbar. Der Bahnhofplatz müsste komplett umgestaltet werden. Insgesamt würde sich für die Benutzer eine Verschlechterung der Erschliessungsqualität ergeben.
- Mit einer Linienführung via **Speichergasse – Nägeligasse** sind verschiedene unge löste Probleme verbunden. Mit dieser Achse könnte nur eine Teilentlastung der Hauptgasse erreicht werden, da ein Engpass auf der Nägeligasse (teilweise Einspurabschnitt) die Kapazität limitiert. Für den erforderlichen Umbau des Bahnhofplatzes sind verschiedene Untervarianten untersucht worden, welche jedoch alle grosse Auswirkungen auf die Organisation des Platzes sowie auf die Gestaltung/Städtebau hätten. Eine zusätzliche Belastung von Bahnhofplatz/Bollwerk wäre schwierig zu lösen. Konflikte mit Velos, Motorfahrzeug- und Anlieferverkehr sowie die engen Platzverhältnisse in den Seitengassen (Haltestellen, Zugang zur Hauptgasse) sind weitere Problempunkte. Die Erschliessungsqualität der Innenstadt wäre deutlich schlechter als beim heutigen Angebot.
- Eine Linienführung via **Hodlerstrasse – Schüttestrasse** ist auszuschliessen. Hauptproblem ist der Höhenunterschied zwischen Kornhausplatz und Schüttstrasse, welcher eine komplizierte Linienführung und den Abbruch mehrerer Gebäude an der Grabenpromenade/Brunngasshalde bedingen würde. Zudem wäre bei dieser peripheren Linienführung die Erschliessungsqualität der Innenstadt gegenüber heute extrem verschlechtert.

5.5 Fazit

Die Zielsetzung, die Innenstädte für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiv auszugestalten ist grundsätzlich zu unterstützen. Wollte man in Bern die Hauptgassen (Spital- und Marktgasse) vom öffentlichen Verkehr befreien, so müsste das ganze Verkehrsnetz (ÖV, MIV, LV) in der Innenstadt neu entwickelt werden, was unter anderem mit hohen Kosten verbunden wäre. Die **heutige öV-Lösung** ist zwar eine Belastung für die Hauptgassen, sie stellt jedoch auch eine hohe Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr dar: die Benutzer aller Tramlinien können umsteigefrei die Innenstadt erreichen. Alle hier geprüften Varianten würden dagegen eine deutliche Verschlechterung der Erschliessungsqualität in der Innenstadt und höhere Belastungen für den Gesamtverkehr mit sich bringen. Die heutige Lösung leistet einen wesentlichen Beitrag für eine attraktive, umweltfreundliche Entwicklung der Innenstadt und trägt damit erheblich zum hohen Modalsplittanteil des öV in der Region Bern bei.

Von den untersuchten Trassevarianten wäre eine 2. Tramachse in der **Schauplatzgasse - Amthausgasse** (Richtung Westen) bzw. in der **Bundesgasse – Kochergasse** (Richtung Osten) die naheliegendste Lösung zur teilweisen oder vollständigen Entlastung der Hauptgassen. Aufgrund der Auswirkungen auf den Städtebau (Bundesplatz), auf die Anlieferung und auf die übrigen Verkehrsteilnehmer sowie aufgrund des erforderlichen Umbaus des Bahnhofplatzes wird kurz- und mittelfristig eine Verlegung des Trams nicht empfohlen. Als längerfristige Option sollen diese Achsen für ein allfälliges zusätzliches Tramtrasse freigehalten werden.

Aufgrund der obigen Überlegungen wird empfohlen, die im Rahmen von Tram Region Bern angestrebte Netzstruktur mit einer **Tramhauptachse Marktgasse – Spitalgasse** weiterzuverfolgen.

Aufgrund einer ähnlichen Beurteilung hatte der Stadtrat bereits am 30. April 1998 eine analoge Motion Peter Bühler mit 57 Ja gegen 1 Nein (bei 1 Enthaltung) abgeschlossen (siehe ANHANG 4).

Rudolf Keller & Partner
Verkehringenieure AG

Muttenz, 1. Februar 2010



M. Stöcklin

ANHANG

ANHANG 1: Ein-/Aussteiger pro Haltestelle

Bern Bahnhof	150481	Parkstrasse	2897	Eichholz	1158
Zytglogge	36945	Waldeck	2779	Zentrum Paul Klee	1123
Hirschengraben	35116	Beaumont	2633	Willadingweg	1039
Bärenplatz	22142	Kursaal	2621	Seminar	1028
Viktoriaplatz	8029	Thunplatz	2595	Sägestrasse	987
Monbijou	7897	Gurtenbahn	2542	Pestalozzi	979
Breitenrain	7686	Salem	2524	Blinzern	956
Sulgenau	7538	Weltpostverein	2496	Neumattweg	937
Schanzenstrasse	7465	Schlossmatte	2457	Neuhausplatz	895
Gewerbeschule	7372	Sandrain	2438	Sportplatzweg	894
Inselspital	7350	Eichmatt	2349	Oberfeld	857
Eigerplatz	7185	Ostermundigen Rüti	2318	Tillierstrasse	855
Helvetiaplatz	6190	Bollwerk	2317	Steingrubenweg	848
Mittelstrasse	5985	Wyler	2310	Bremgarten	843
Länggasse	5810	Nydegg	2292	Munzinger	842
Kocherpark	5712	Stöckacker	2207	Tavelweg	832
Loryplatz	5454	Markuskirche	2174	Hardegg Vidmar	802
Hasler	4857	Schöneegg	2106	Aegertenstrasse	786
Ostermundigen Bahnhof	4751	Wittigkofen	2095	Rosfeld	737
Wander	4642	Weissenbühl	2085	Thomasweg	716
Wyleregg	4609	Steinhölzli	2053	Elfenau	668
Köniz Zentrum	4604	Sonnenhof	2018	Schloss	649
Schönburg	4511	Statthalterstrasse	2004	Henkerbrännli	644
Lorraine	4417	Saali	1977	Luternauweg	637
Unitobler	4269	Brünnen Bahnhof	1970	Tierpark	620
Brunnadernstrasse	4224	Wankdorf Bahnhof	1962	Sandwürfi Friedhof	542
Bierhübeli	4189	Neufeld P+R	1826	Manuelstrasse	390
Hessstrasse	4102	Burgernziel	1822	Kunoweg	386
Wegmühlegässli	4082	Zieglerspital	1815	Bitziusstrasse	366
Brunnmatt	4024	Liebegg	1803	Weidli	349
Wabern	3881	Güterbahnhof	1792	Fährstrasse	337
Breitfeld	3843	Cäcilienstrasse	1768	Ramuzstrasse	316
Bundesplatz	3824	Morgartenstrasse	1744	Hohliebe	181
Egghölzli	3646	Gäbelbach	1716	Petruskirche	155
Köniz Schliern	3642	Höhe	1682	Mühlenplatz	44
Rathaus	3523	Köniz Weiermatt	1677	Dampfzentrale	36
Bethlehem Säge	3519	Blumenfeld	1660	Läuferplatz	27
Guisanplatz	3445	Galgenfeld	1609	Badgasse	19
Unterführung	3391	Köniz Schloss	1594	Marzillstrasse	19
Universität	3383	Rosengarten	1573	Zentralwäscherei	10
Station Liebefeld	3377	Weissensteinstrasse	1572	Dalmazibrücke	9
Luisenstrasse	3286	Post Bremgarten	1533		
Ausserholligen Bahnhof	3276	Bärengraben	1529		
Bachmätteli	3204	Schosshaldenfriedhof	1501		
Brühlplatz	3184	Äussere Enge	1495		
Spitalacker	3171	Innere Enge	1457		
Ostring	3163	Bremgartenfriedhof	1391		
Brunnhof	3136	Tscharnergut	1384		
Zollgasse	3128	Schosshalde	1350		
Steigerhubel	3114	Felsenau	1300		
Kaufmännischer Verband	3031	Ka-We-De	1290		
Holenacker	2965	Bümpliz	1245		
Fischerhätteli	2924	Spiegel	1238		
Post	2909	Dübystrasse	1184		

Tab.: Durchschnittliche Anzahl Ein-/Aussteiger pro Werktag (Mo-Fr), 1. Quartal 2009.

ANHANG 2: Unfallsituation Innenstadt Bern

Gebiet = Berner Innenstadt

Zeitraum = 01.01.2004 – 23.09.2009 (=ca. 5 ¾ Jahre)

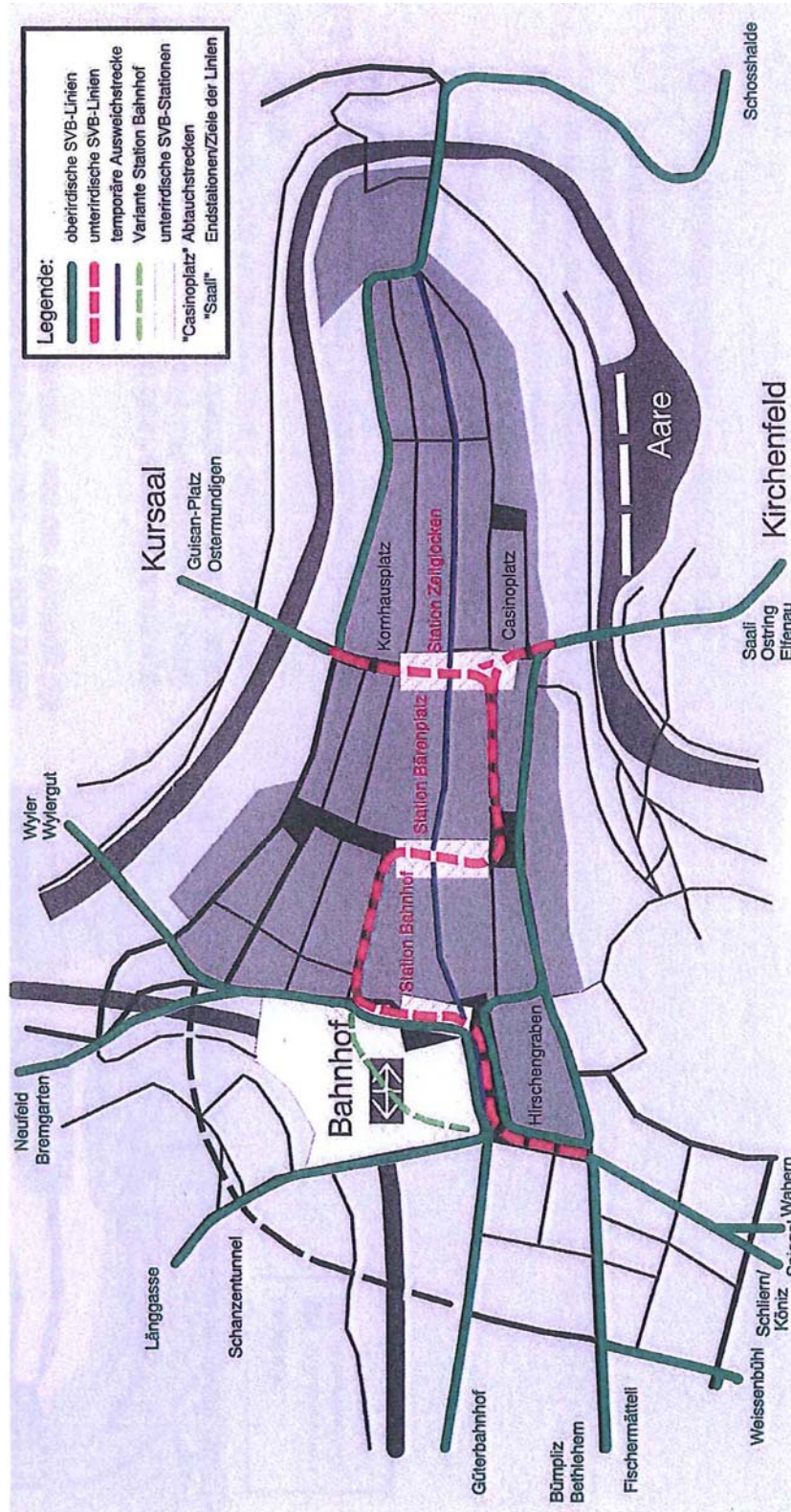
Gruppe	Unfälle	Verletzte	Tote	Schaden
Fussgänger-Unfall	15	15	2	4300
Schleuder-Unfall/Selbst-Unfall	1	0	0	20000
Begegnungs-Unfall	1	0	0	6500
Auffahr-Unfall	4	4	0	31500
Unfall bei Vorbeifahren oder Fahrstreifenwechsel	18	7	0	95800
Unfall beim Richtungswechsel	9	4	0	115900
Unfall beim Queren	3	1	0	18500
Anderer Unfall	15	7	0	46900
Ueberhol-Unfall	0	0	0	0
Tier-Unfall	0	0	0	0
Total	66	38	2	339400

Tab.: Unfälle mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Gruppe	Unfälle	Verletzte	Tote	Schaden
Fussgänger-Unfall	87	96	3	58500
Schleuder-Unfall/Selbst-Unfall	116	41	0	653800
Begegnungs-Unfall	7	1	0	31500
Ueberhol-Unfall	12	11	0	14900
Auffahr-Unfall	160	81	0	1071500
Unfall bei Vorbeifahren oder Fahrstreifenwechsel	88	21	0	370400
Unfall beim Richtungswechsel	89	30	0	717000
Unfall beim Queren	14	6	0	103200
Anderer Unfall	106	10	0	352100
Tier-Unfall	0	0	0	0
Total	679	297	3	3372900

Tab.: Unfälle insgesamt

ANHANG 3: Tieflegung Tram (Vorschlag gemäss VISION 2020)



ANHANG 4: Frühere politische Vorstösse und Untersuchungen

Am 13. September 1990 reichte **Peter Bühler** für die Fraktion FDP eine Motion ein, in der ein Konzept für die Optimierung der SVB-Linienführung sowie die Entlastung der Berner Innenstadt vom öffentlichen Verkehr verlangt wurde. Dem Motionär war es ein Anliegen, dass die immer grösser werdende Belastung der Innenstadt nicht zu einer Verminderung der Lebensqualität führt. Er ersuchte den Gemeinderat, die folgenden Lösungen zu analysieren und entsprechende Vorschläge zu unterbreiten:

1. Vorlage eines optimierten Liniennetzes aufgrund der Nachfrage und der Verkehrsströme, unter Einbezug der Bedürfnisse des öffentlichen Agglomerationsverkehrs sowie der übrigen Verkehrsträger.
2. Entlastung des Bereichs Zytglogge – Bahnhof – Hirschengraben vom öffentlichen Verkehr, wobei nicht jede Linie über das Zentrum geführt ist und der Fahrplan an den Endstationen ausgeglichen wird.

Um Möglichkeiten für eine Entlastung der Innenstadt durch den öffentlichen Verkehr zu prüfen, waren umfangreiche Abklärungen notwendig, die im Rahmen der **Netzoptimierungsstudie NOPTS B** erfolgten. Dabei ist zu beachten, dass mit dem Verkehrsmodell nur die Auswirkungen auf die Fahrgäste (Fahrzeiten, Umsteigen, etc.) und auf das öV-Netz als ganzes behandelt wurden. Andere wichtige Aspekte (technische Machbarkeit, Einfluss auf Standortqualität und Anlieferung etc.) konnten mit dem Verkehrsmodell nicht behandelt werden. Weil die Netzoptimierungsstudie die gesamte Region Bern umfasst, konnte die Innenstadt-Problematik auch im regionalen Rahmen betrachtet werden. Geprüft wurden **drei Lösungsansätze** zur Entlastung der Innenstadt vom öffentlichen Verkehr:

- Einführung zusätzlicher tangentialer Linien mit gleichzeitiger **Ausdünnung** der bestehenden Linien durch die Innenstadt.
- Teilweise oder vollständige Verlegung der öV-Linien aus der Spital- und Marktgasse in **benachbarte Gassen** ohne weitere Änderung des Liniennetzes.
- Teilweise oder **vollständige Verbannung** der öV-Linien aus dem Bereich Zytglogge bis Bahnhof (bei diesem Konzept werden die Linien nur noch tangential an die Innenstadt geführt).

Aufgrund der durchgeführten NOPTS-Studie zog der Gemeinderat in seinem Vortrag an den Stadtrat vom 02. April 1997 folgende **Schlussfolgerungen** (leicht gekürzt):

- Eine Verlegung aller oder einzelner öV-Linien aus der Spital- und Marktgasse in benachbarte Gassen ist aus verkehrstechnischer Überlegung, insbesondere aber aus Sicht der Fahrgäste, nicht zu empfehlen, da sich damit die notwendigen Fusswege deutlich erhöhen und der ÖV unattraktiver wird.
- Der öffentliche Verkehr bildet die Hauptschlagader für die Innenstadt. Es wäre falsch, den Zugang zur Innenstadt mit Massnahmen am Liniennetz des öffentlichen Verkehrs, deren Wirksamkeit ungewiss ist, zu erschweren.
- Auch eine Teilverlegung des Tramverkehrs zwischen Bahnhof und Zytglogge führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Erschliessungsqualität und damit zu längeren Zugangswegen für die Fahrgäste in diesem Bereich.

- Wenn die Haltestellen Bahnhof und Zytglogge nicht mehr ohne umzusteigen erreichbar sind, verliert der ÖV an Attraktivität. Dies widerspricht auch den Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzeptes STEK.
- Die Haltestelle Bärenplatz liegt bezüglich der Innenstadt-Erschliessung optimal. Jede Veränderung am Liniennetz würde zu einer Verschiebung der Haltestelle und zu einer Verschlechterung der Erschliessung führen.
- Die teilweise Auslagerung des Tramverkehrs aus der Spital- und Marktgasse in die Seitengassen führt zu grossen Investitionen für neue Tramgleise, was höhere Betriebskosten zur Folge hätte.
- Varianten mit einer neuen Linie über die Monbijoubücke führen einerseits zu höheren Investitions- und Betriebskosten und erschweren andererseits wegen der Umwege die Erreichbarkeit der Innenstadt noch vermehrt.
- Die ungünstigen Ergebnisse einer Auslagerung von ÖV-Linien aus der Innenstadt ergaben sich aus Modellrechnungen für die Morgenspitzenstunde. Während dieser Zeit sind vorwiegend Pendlerinnen und Pendler unterwegs. Werden die Zwischenzeiten analysiert, wo der Einkaufsverkehr dominiert, so sind die Ergebnisse noch erheblich schlechter, denn der Einkaufsverkehr ist im Verhältnis stärker auf die Haltestellen Bahnhof, Bärenplatz und Zytglogge ausgerichtet als der Pendlerverkehr.

Aufgrund dieser Ausführungen und in Anbetracht der Tatsache, dass Massnahmen im Sinne der Motion getroffen worden sind, die zu einer Minderbelastung der Spital- und Marktgasse durch den öffentlichen Verkehr geführt haben, beantragte der Gemeinderat dem Stadtrat die Abschreibung der Motion. Die Motion Peter Bühler wurde in der Folge an der Sitzung vom 30. April 1998 mit **57 JA gegen 1 NEIN** (bei 1 Enthaltung) **abgeschrieben**.