



# ZMB Zweite Tramachse



**Medienorientierung 1. Mai 2012**



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

# Alex Tschäppät

Stadtpräsident

# Barbara Egger-Jenzer

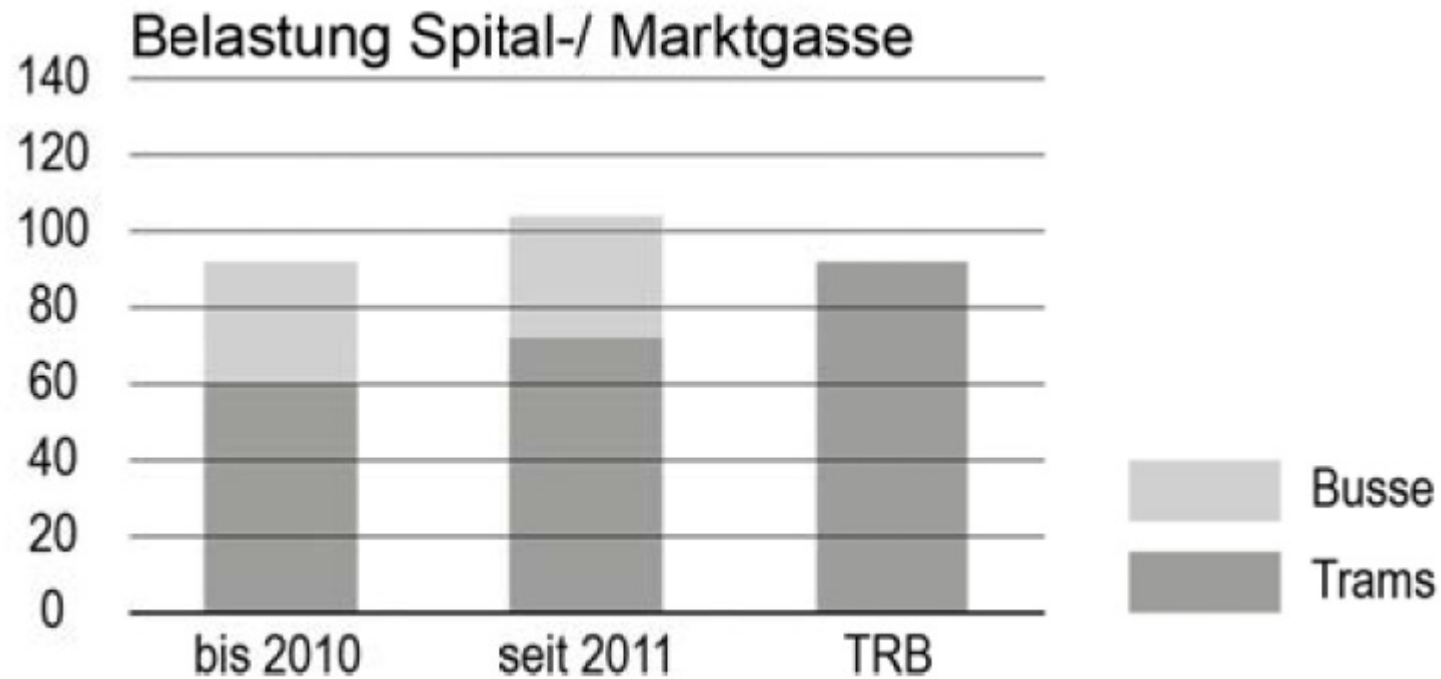
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

# Regula Rytz

Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern



## Ausgangslage: Die hohe öV-Belastung der Innenstadt





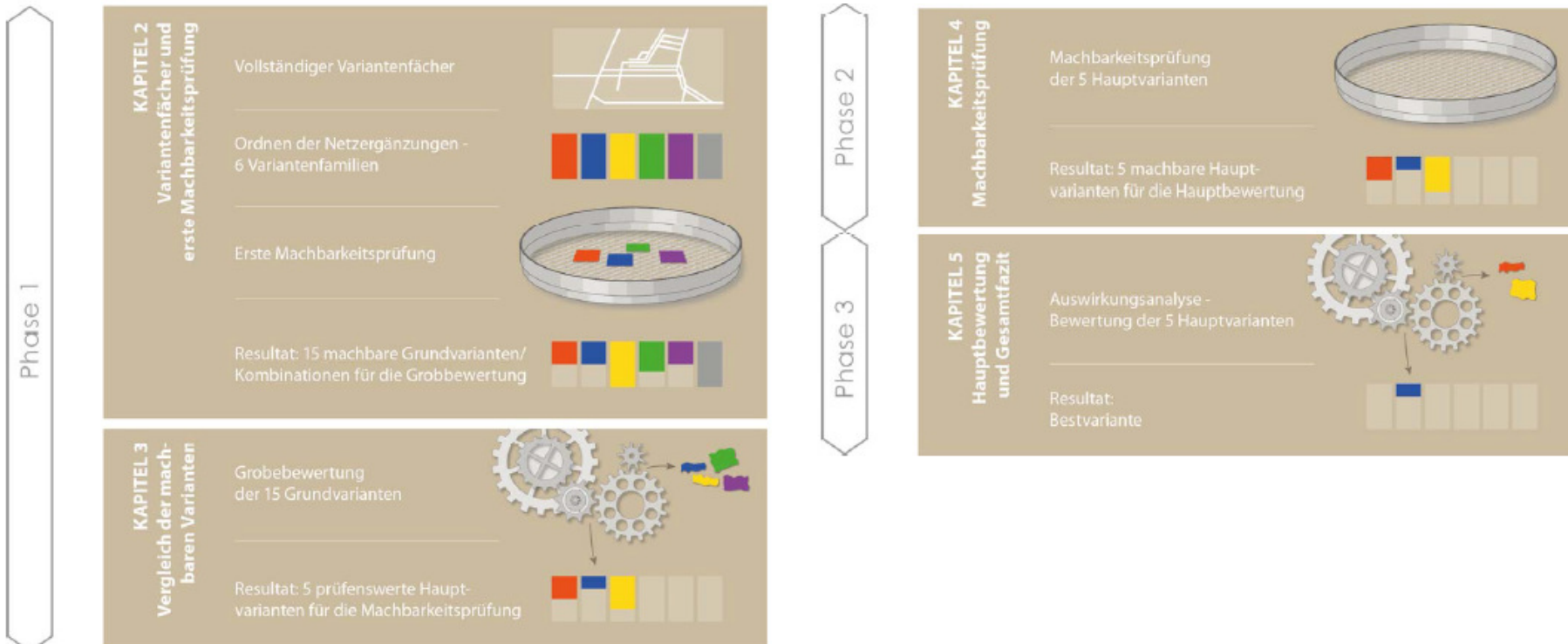
## **Auftrag: Umfassende Prüfung aller in Frage kommenden Varianten für eine zweite Tramachse**

### **Drei Kriterien stehen im Zentrum der Bewertung**

- 1. Entlastung der Hauptgassen** (Markt- und Spitalgasse) sowie des Hirschengrabens
- 2. Entwicklungsimpulse**
  - Weiterentwicklung der Innenstadt
  - Weiterentwicklung des öV in der Region Bern
- 3. Umfahrungsmöglichkeiten** (Netzredundanz) für ausserordentliche Ereignisse

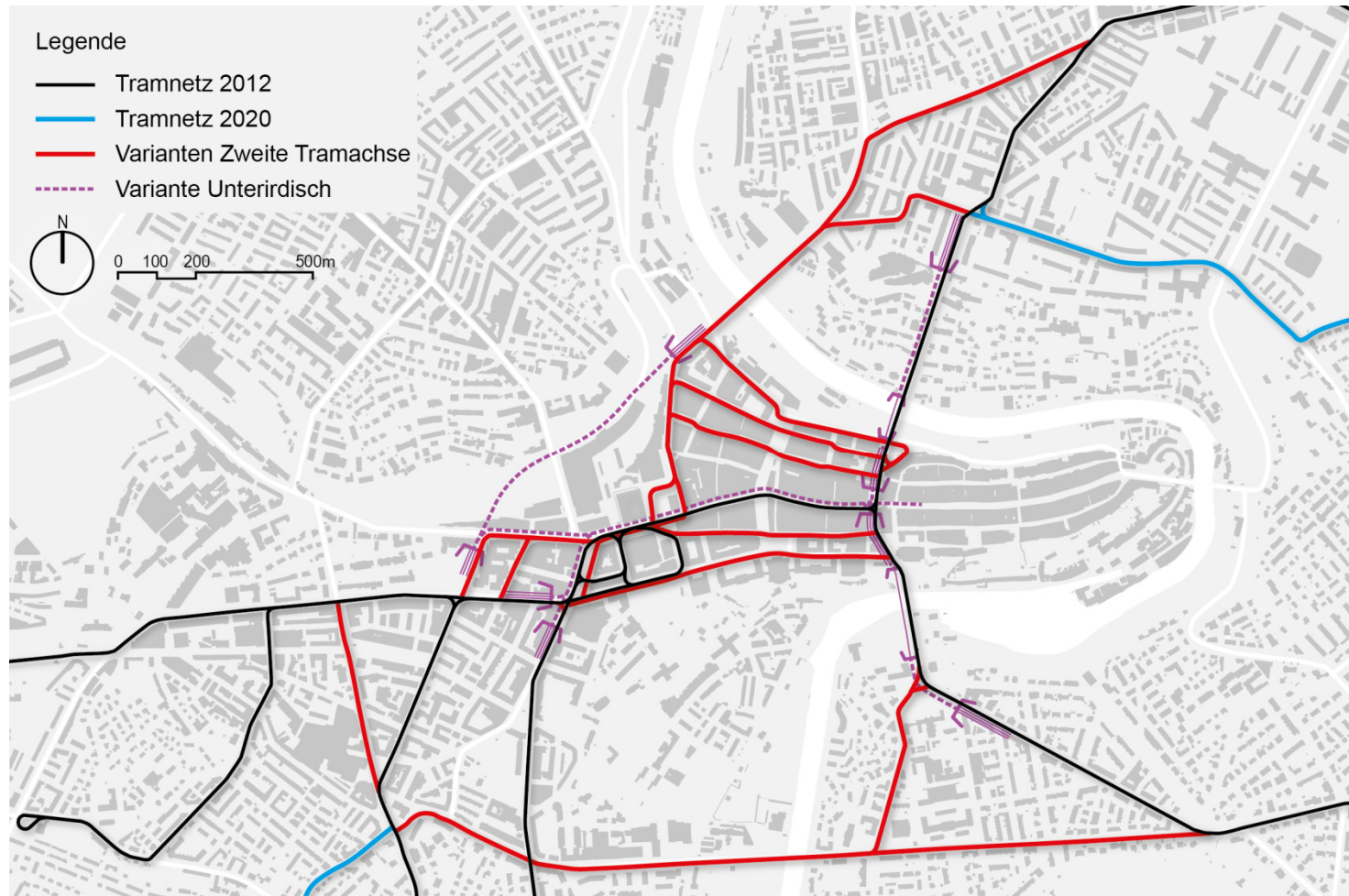


# Vorgehen: In drei Phasen vom Variantenfächer zur Bestvariante



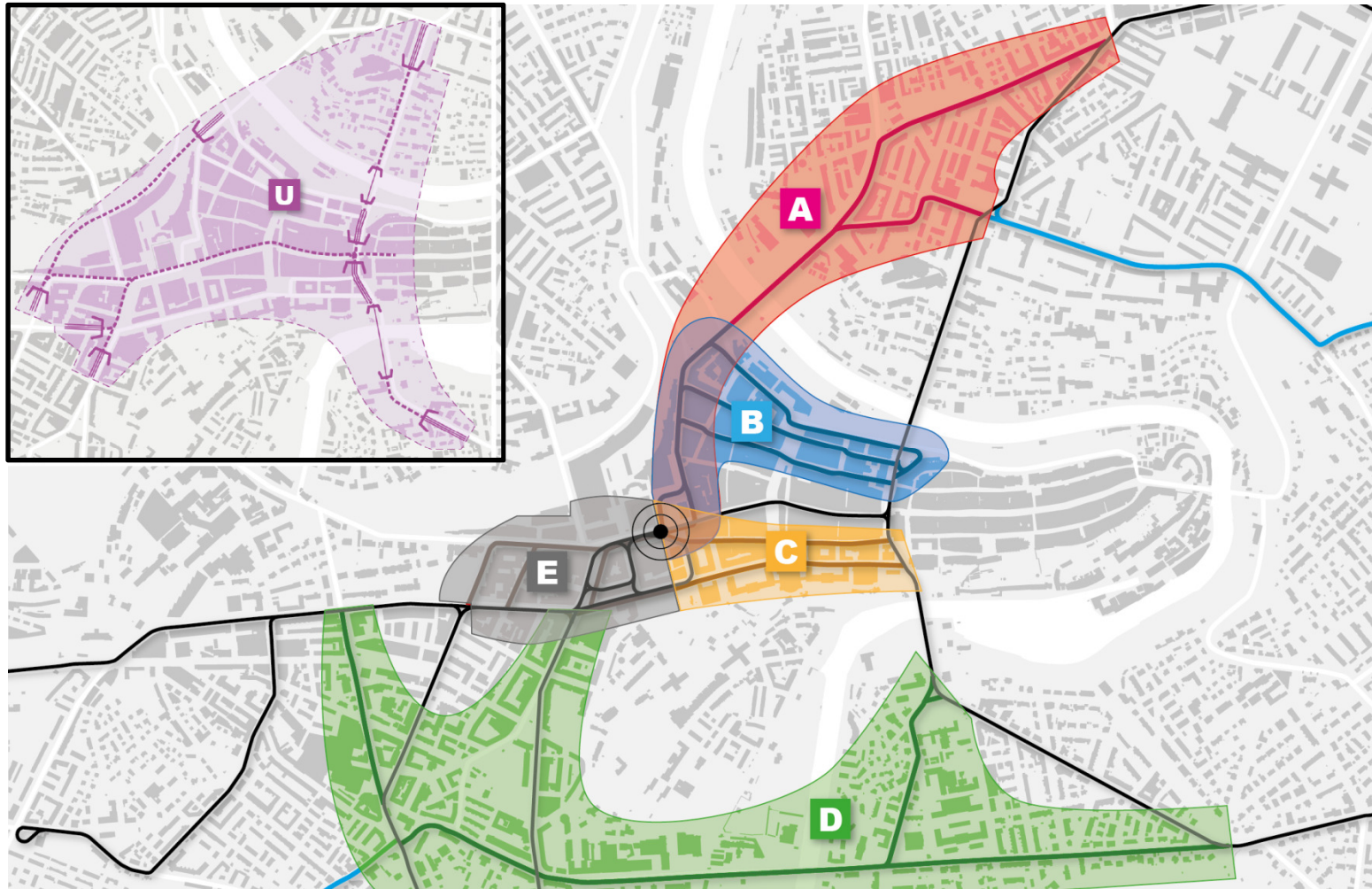


## Variantenbildung: **Vollständiger Variantenfächer**





## Variantenfamilien





## Grobe Machbarkeitsprüfung und Grobbeurteilung

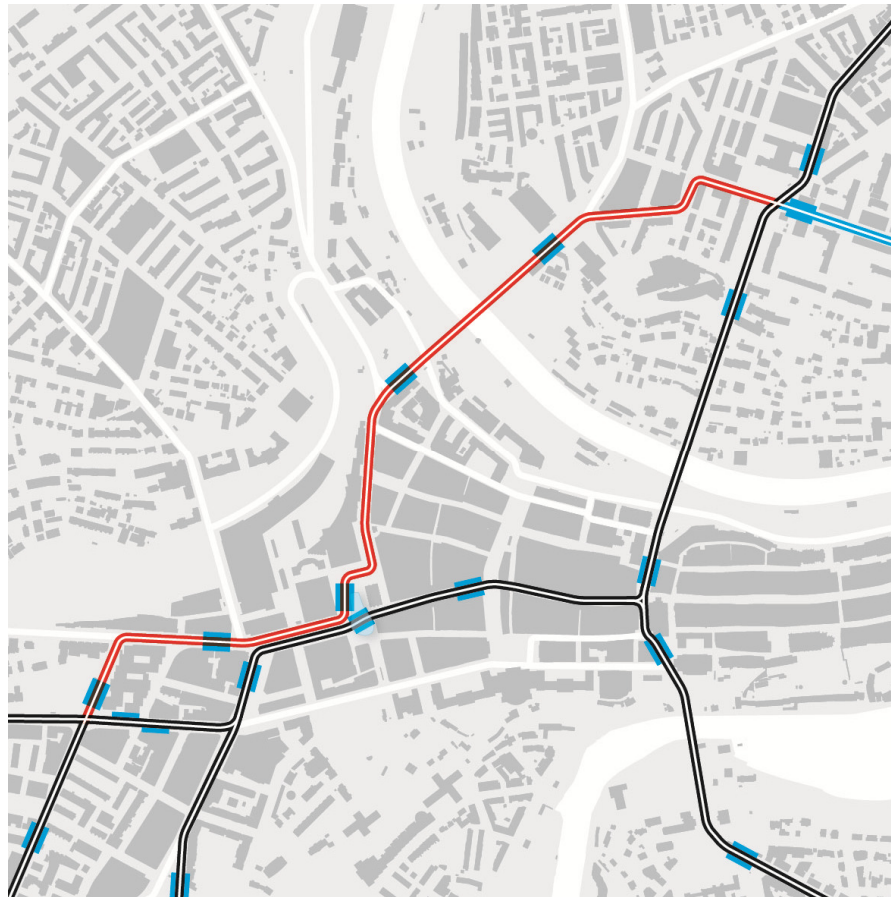
Varianten- familie	Anzahl Varianten	Ausgewählt für vertiefte Machbarkeit
A	1	1
B	2 (1)	1
C	5 (2)	3
B/C (Kombination)	1 (1)	-
D	2	-
U	4	-
	<b>15 (4)</b>	<b>5</b>

Werte in Klammern: eingleisige Varianten



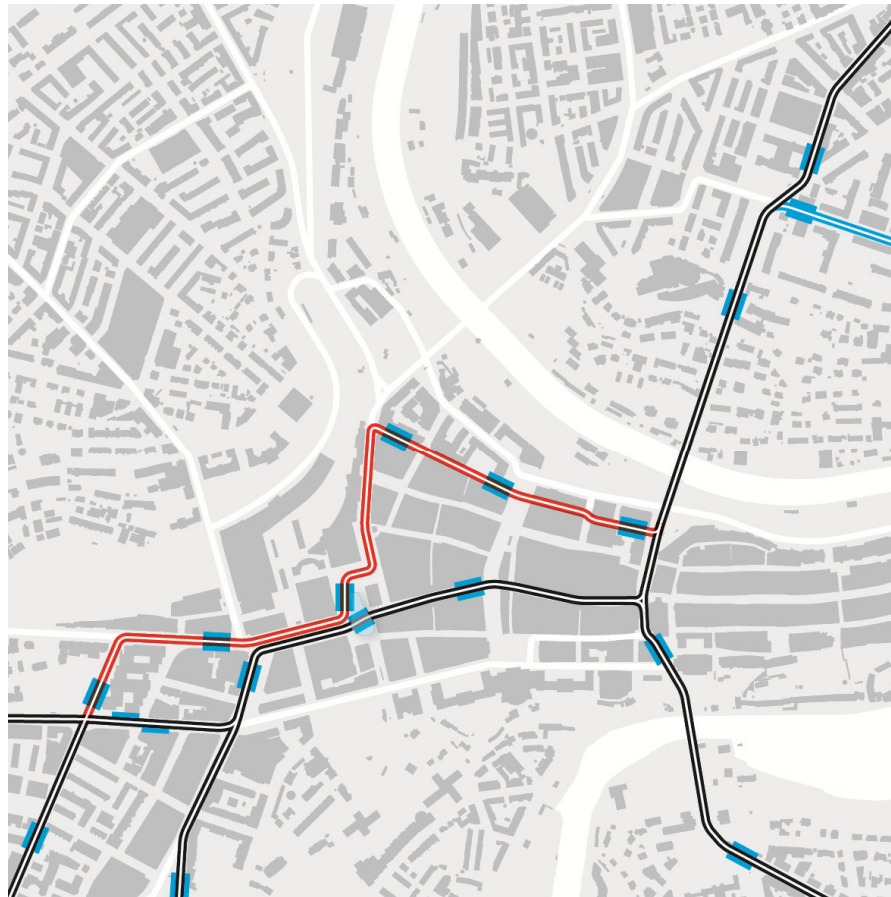


## Variante Lorrainebrücke (A1)



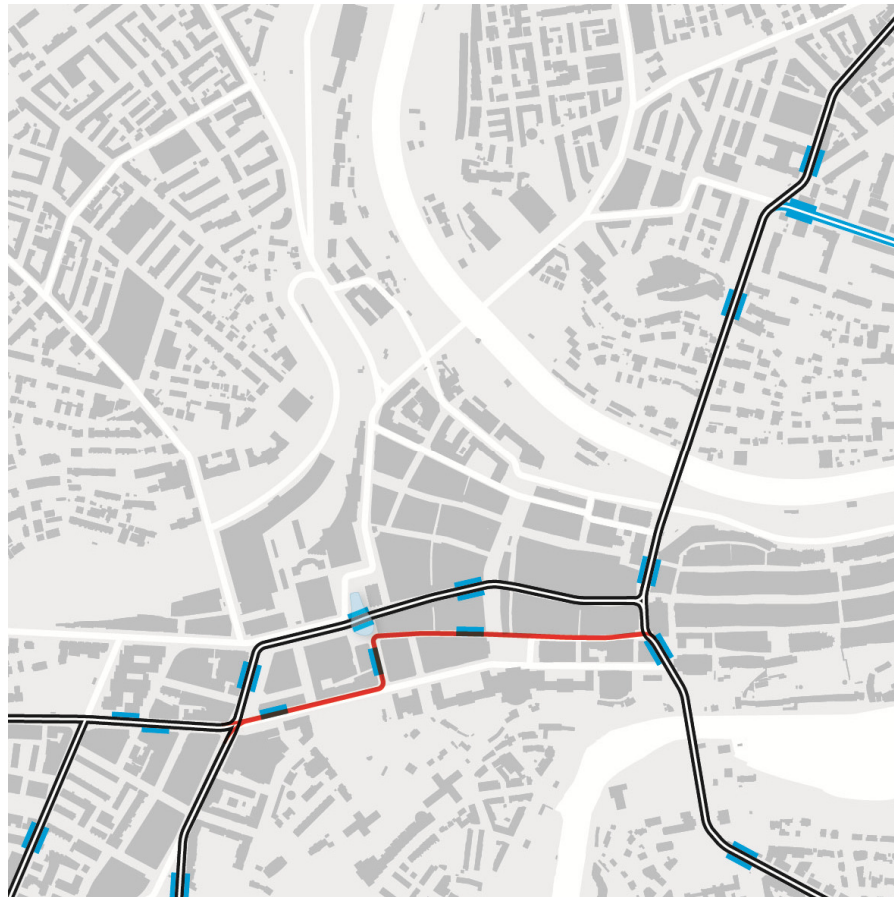


## Variante Altstadt Nord (B2)



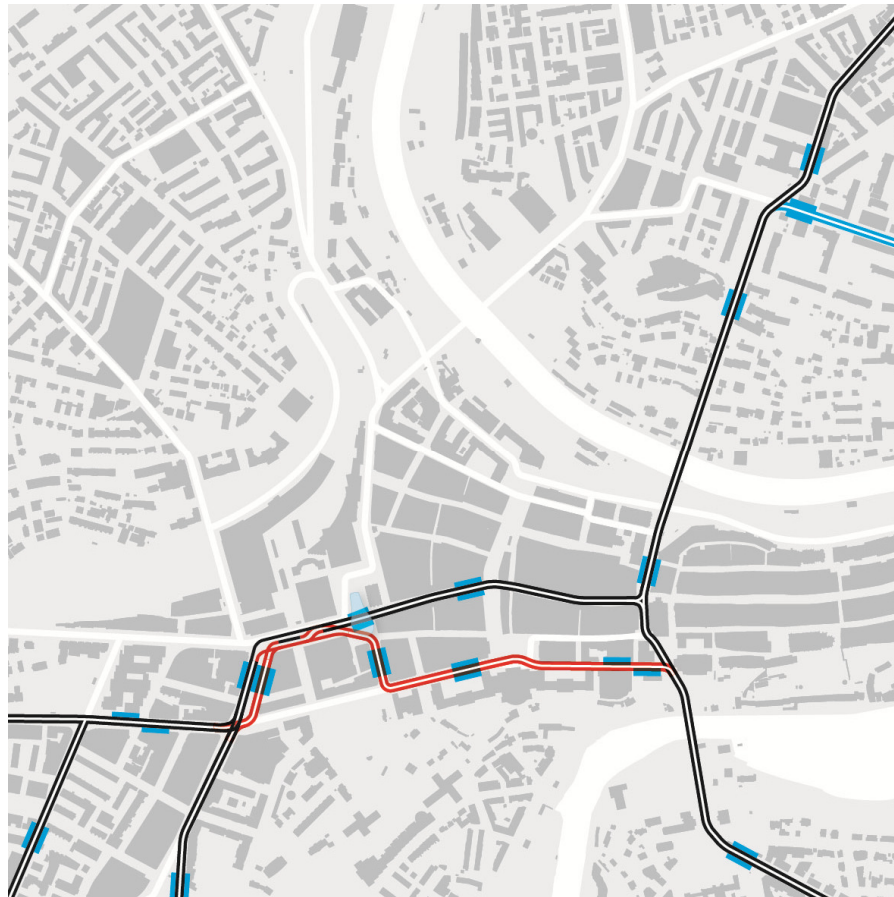


## Variante Altstadt Süd eingleisig (C1e)



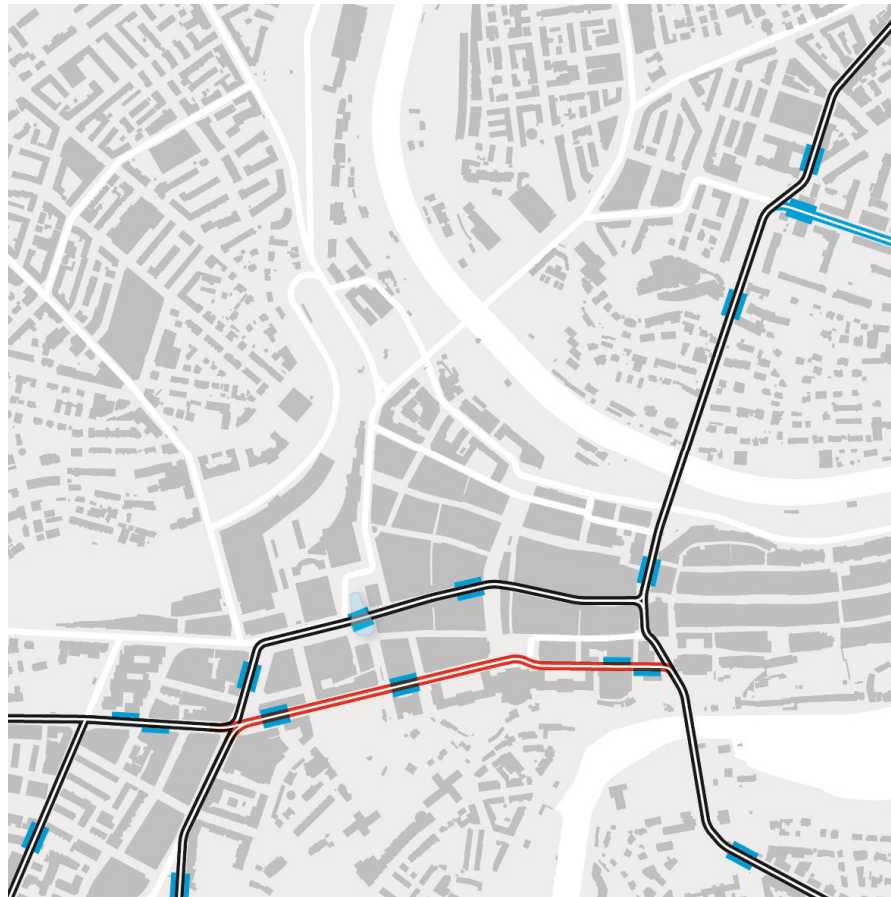


## Variante Bundesgasse (C2)





## Variante Bundesgasse direkt (C2d)



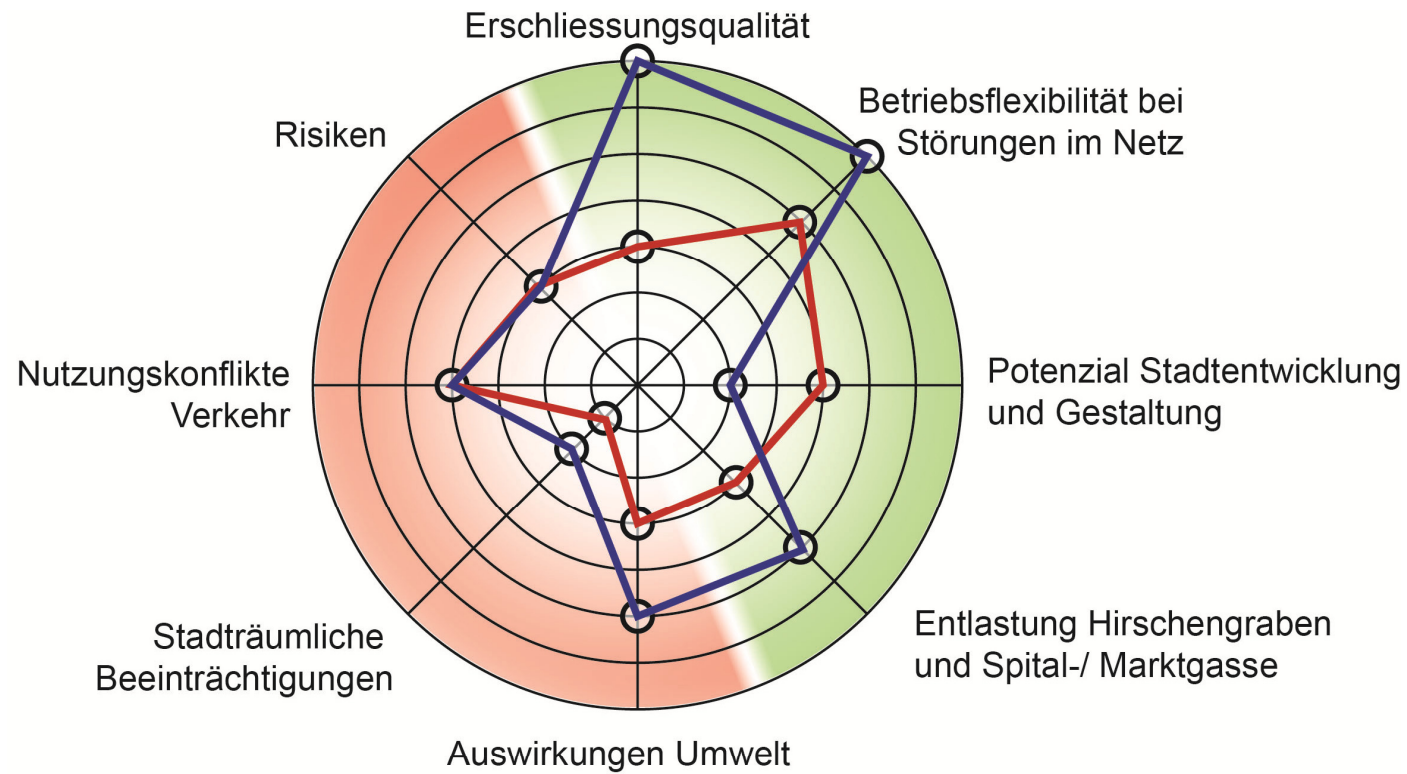


## Gesamtbeurteilung

- Alle vertieft geprüften Varianten sind machbar.
- Die über den Bundesplatz verlaufenden Varianten sind mit schweren Nachteilen behaftet:
  - Zweigleisige Varianten sind kostspielig
  - Eingleisige Variante hat geringen Nutzen, Realisierung mit Fahrleitungen fraglich
  - Alle drei Varianten haben erhebliche Realisierungsrisiken
  - Alle drei Varianten beeinträchtigen die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität des Bundesplatzes
- Die Bestlösung ist unter den Varianten «Altstadt Nord» und «Lorrainebrücke» zu suchen.



## Vergleich der Varianten «Lorrainebrücke» und «Altstadt Nord»



Variante Lorrainebrücke (A)



Variante Altstadt Nord (B)





## Fazit

Die Variante «Altstadt Nord» geht als Bestvariante gemäss den Hauptkriterien aus der ZMB hervor:

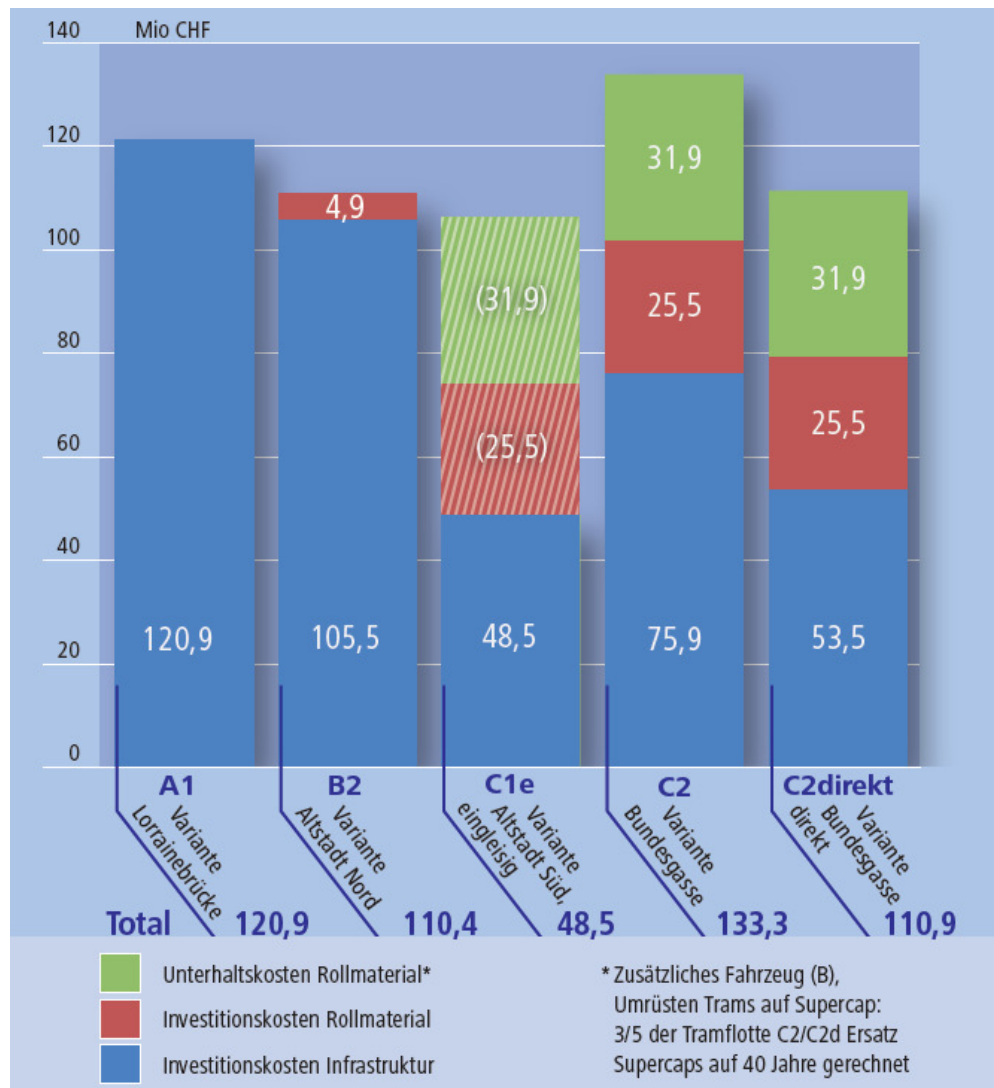
1. Sie entlastet die Hauptgassen wirksam (40 Fahrzeuge pro Stunde).
2. Sie bietet städtebauliche Chancen – beispielsweise Bollwerk und City West – und Entwicklungsimpulse im Gebiet Altstadt Nord.
3. Sie schafft Umfahrungsmöglichkeiten (Netzredundanzen) für ausserordentliche Ereignisse.

Nachteile der Variante «Altstadt Nord» sind Anlieferungskonflikte und die Reduktion der Verkehrskapazitäten im Bollwerk und beim City West.





# Kostenschätzung



- Preisstand 1. Quartal 2010
- Einheitspreise gemäss Tram Region Bern
- Kostengenauigkeit +/- 30%



## Varianten «Monbijoubrücke» (Variantenfamilie D)



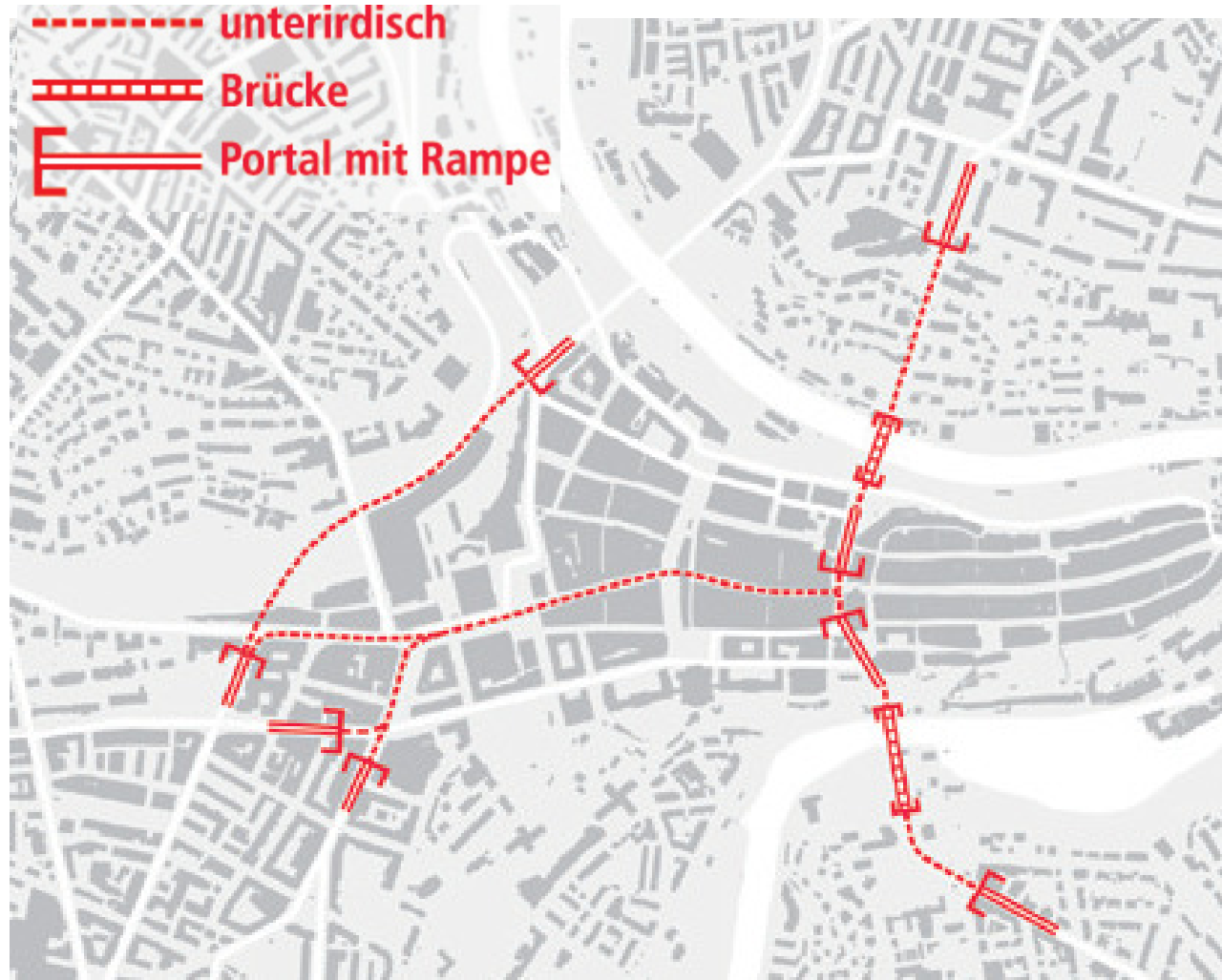


## Varianten «Monbijoubrücke» (Variantenfamilie D) **Grobbeurteilung**

- Neubaustrecke länger und deshalb teurer (+30-50% als «Altstadt Nord»)
- Wenige Umfahrungsmöglichkeiten bei ausserordentlichen Ereignissen
- Schlechte Erreichbarkeit für Fahrgäste von Innenstadt inkl. Bahnhof



## Unterirdische Varianten (Variantenfamilie U)





## Unterirdische Varianten (Variantenfamilie U) Grobbeurteilung

- Sehr hohe Investitionskosten. Eine mit der Variante «Altstadt Nord» vergleichbare Variante kostet rund 700 Mio. Fr..
- Grosse Eingriffe in Stadtraum und Bausubstanz, mit Unesco-Status kaum vereinbar.
- Doppelstöckige Verkehrsführung über Aare nötig: Entweder Integration in historische Brücken oder kompletter Neubau von Brücken mit zwei Niveaus.
- Zufahrt zu unterirdischen Strecken über 150 Meter lange Rampen, z.B. beim Kocherpark oder Thunstrasse (analog bestehende Unterführung Eigerstrasse).
- Die geprüften oberirdischen Varianten schliessen die Option unterirdische Linienführung für zukünftige Generationen nicht aus.



## Unabhängige fachliche Begutachtung

Es ist damit zu empfehlen, die Variante B2 als Grundlage für die weiteren Planungen und Projektierungen zu betrachten.

Prof. Dr. Ulrich Weidmann



## Weiteres Vorgehen

- Anhörung in Form eines Workshops für Organisationen, Parteien und betroffene Gemeinden (Mitte Mai 2012).
- Einreichung Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) (Ende Juni 2012).
- Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept und Durchführung einer Mitwirkung (voraussichtlich bis Ende 2012)
- Vertiefte Untersuchungen zu Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement und Anlieferung (2012/2013)
- Vorprojekt, anschliessend Bauprojekt (ab 2014)