



Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse

Anhörung vom 15. Mai 2012

Auswertungsbericht

Bern, 14. Juni 2012

Inhalt

1.	Einleitung	3
2.	Zusammenfassung der Eingaben	5
2.1	Zum Verfahren	5
2.2	Generelle Beurteilung der ZMB und der Bestvariante.....	5
2.3	Zur Vollständigkeit der Auslegeordnung und Variantenauswahl.....	5
2.4	Zur Bewertung der Varianten.....	5
2.5	Weitere wichtige Bedenken oder Kritik.....	6
2.5.1	Verkehrsbelastung.....	6
2.5.2	Verträglichkeit Velo- und Fussverkehr	6
2.5.3	Verträglichkeit Anlieferverkehr.....	7
2.5.4	Verträglichkeit übriger öV	7
2.5.5	Anforderungen bezüglich Behindertengerechtigkeit	7
2.5.6	Koordination mit Bahnhofserweiterung	7
2.5.7	Haltestellenkonzept	8
2.5.8	Finanzen und finanzielle Auswirkungen auf Parallelprojekte	8
3.	Fazit	8
4.	Detaillierte Eingaben.....	10

1. Einleitung

Die Behördendelegation Tram Region Bern beschloss an ihrer Sitzung vom 6. Dezember 2010, eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse durchzuführen und betraute die Stadt Bern mit der Federführung. Der Synthesebericht der ZMB Zweite Tramachse wurde am 1. Mai 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt. Da eine zweite Tramachse als Massnahme des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) bis Mitte Jahr beim Bund eingereicht werden und vorgängig von der Region und vom Regierungsrat des Kantons Bern verabschiedet werden muss, bestand nicht genügend Zeit, um eine ordentliche Mitwirkung durchzuführen. Es wurde deshalb entschieden, eine Anhörung in Form eines Workshops durchzuführen, zu welchem die städtischen Organisationen und Parteien, die direkt betroffenen Nachbargemeinden sowie weitere betroffene Institutionen eingeladen wurden.

Als Vorinformation wurde den interessierten Kreisen der Termin des Workshops mit Schreiben vom 22. März 2012 mitgeteilt. Die Einladung mit zusammenfassenden Informationen und dem Internet-Link für weitergehende Informationen (www.bern.ch, Stichwort „ZMB Zweite Tramachse“) wurde am 30. April 2012 versandt.

Zur Anhörung eingeladen wurden insgesamt 37 Institutionen:

- 3 Gemeinden
- 1 Bundesamt
- 4 Transportunternehmen
- 9 Parteien aus der Stadt Bern
- 5 Stadtteilorganisationen
- 15 Organisationen aus der Stadt Bern

Die Stadt Bern als federführendes Gemeinwesen, ebenso wie die anderen an der Erarbeitung der ZMB beteiligten Partner (Kanton, Regionalkonferenz Bern-Mittelland und Bernmobil) wurden nicht in die Anhörung mit einbezogen, da sie an der Ausarbeitung der Studie beteiligt waren und dem Synthesebericht sowie den darin enthaltenen Schlussfolgerungen zugestimmt haben.

Am Anhörungs-Workshop wurden 19 Stellungnahmen mündlich abgegeben. 13 Stellungnahmen trafen schriftlich ein, diese ergänzten in 8 Fällen die mündlichen Stellungnahmen. Insgesamt trafen 24 Stellungnahmen von folgenden Institutionen und Organisationen ein:

Nr.	Kürzel	Gremium	Schriftliche Stellungnahme	Mündliche Stellungnahme am 15.5.2012
1	OGR	Ostermundigen, Gemeinderat	X	
2	KGR	Köniz	X	
3	PAB	PostAuto Region Bern	X	
4	SBB	SBB, Infrastruktur	X	X
5	KMU	Berner KMU und KMU Stadt Bern	X	X
6	EBE	Entente Bernoise	X	X
7	FVB	Fussverkehr Bern	X	X
8	HIV	Handels- und Industrieverein Sektion Bern	X	X
9	PVB	Pro Velo Bern	X	X
10	PBS	Pro Bahn Schweiz		X
11	TCS	TCS Bern Mittelland	X	X
12	BRB	Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	X	
13	GB	Grünes Bündnis		X
14	GFL	GFL Stadt Bern		X
15	SP	SP Stadt Bern	X	
16	DNO	Dialog Nordquartier	X	
17	QM3	QM3		X
18	VLS	Verein „Läbigi Stadt“	X	X
19	BBL	BBL	X	
20	OBG	Ostermundigen, Begleitgruppe		X
21	EVP	EVP Stadt Bern	X	
22	BCI	BernCity	X	
23	VCS	VCS Regionalgruppe Bern	X	
24	QA4	Quav4	X	
		Total	19	13

2. Zusammenfassung der Eingaben

2.1 Zum Verfahren

Die Art und Weise der Partizipation wurde wenig thematisiert. In zwei Stellungnahmen (KGR, GFL) wurde eine spätere, vertiefte Mitwirkung angeregt.

2.2 Generelle Beurteilung der ZMB und der Bestvariante

Die überwiegende Mehrheit der Stellungnahmen äussert sich weitgehend oder ohne Einschränkung positiv zur ZMB und stimmt der Bestvariante zu. Kritisch oder ablehnend äussern sich 4 Stellungnahmen:

In 3 Stellungnahmen (HIV, BCI, PVB) wird grundsätzlich die Notwendigkeit oder die Dringlichkeit einer zweiten Tramachse in Frage gestellt. Mit betrieblichen Lösungen, wie der Verlegung der Linie 12 aus den Hauptgassen, könne die öV-Belastung ebenfalls auf ein vertretbares Mass reduziert werden. Diese Haltung sei bis 2010 auch von Bernmobil und der Regionalkonferenz vertreten worden.

In 2 Stellungnahmen (PVB, KMU) wird die Bestvariante abgelehnt, da sie entweder nicht umfassend beurteilt wurde oder andere Varianten zu früh ausgeschieden wurden. PVB beurteilt die Variante Bundesgasse direkt als Bestvariante, KMU die Linienführung via Monbijoubücke. KMU betont, dass als Bedingung für die Zustimmung zum Projekt Tram Region Bern ein verbindliches und akzeptables Projekt für die zweite Tramachse vorliegen müsse.

Eine Stellungnahme (VCS) vertritt die Auffassung, dass die Variante Altstadt Nord und Bundesgasse direkt (C2d) als gleichwertig zu beurteilen sind und die Achse Kochergasse-Bundesgasse grundsätzlich für den Tramverkehr besser geeignet sei.

2.3 Zur Vollständigkeit der Auslegeordnung und Variantenauswahl

In der überwiegenden Mehrheit der Stellungnahmen wird die Auslegeordnung der Varianten als umfassend, bzw. die Auswahl der vertieft geprüften Varianten als richtig beurteilt. Eine Stellungnahme kritisiert, dass die Linienführung via Monbijoubücke bereits nach der Grobprüfung ausgeschieden ist (KMU).

2.4 Zur Bewertung der Varianten

Die Bewertung der Varianten wird in der grossen Mehrheit der Stellungnahmen nicht oder zustimmend kommentiert.

Die zuständige Bundesstelle bestätigt in ihrer Stellungnahme, dass die Schlussfolgerungen hinsichtlich der aktuellen Sicherheitsanforderungen für das Bundeshaus und die weiteren wichtigen Gebäude an der Kocher- bzw. Bundesgasse korrekt gezogen sind, ebenso die Einschätzung hinsichtlich zukünftiger möglicher Entwicklungen in diesem Bereich (BBL).

In 1 Stellungnahme (VCS) wird eine andere Bewertung vorgenommen: Die Variante „Bundesgasse direkt“ wird als weitgehend gleichwertig beurteilt, insbesondere mit Verweis auf das Kriterium Entlastungswirkung, bei der diese Variante besser abschneidet als die Bestvariante. Dagegen wird die positive Erschliessungswirkung der Bestvariante für den Detailhandel in der nördlichen Altstadt relativiert. Auch unter dem Aspekt Kosten-Nutzenverhältnis werde die Variante „Bundesgasse direkt“ tendenziell zu schlecht beurteilt. Die Stellungnahme kommt zum Schluss, dass sich beide Varianten für eine zweite Tramachse eignen.

In 3 Stellungnahmen werden bestimmte Kriterien oder Faktengrundlagen zur Variantenbeurteilung vermisst:

- In einer Stellungnahme wird das Kriterium „Kompatibilität zum Gesamtverkehrssystem“ vermisst. Der gesamte Verkehr inklusive dem Individualverkehr muss funktionieren können (TCS).
- „Wichtige Grundlagen“ zur Beurteilung der Bestvariante werden vermisst. Die Variante Lorrainebrücke werde vorschnell aufgegeben (FVB).
- Es wird kritisiert, dass die Auswirkungen auf den Veloverkehr nicht dargelegt werden (PVB).

Die Ergebnisse der ZMB werden von TCS und FVB dennoch geteilt, PVB lehnt generell eine zweite Tramachse beim heutigem Kenntnisstand ab.

2.5 Weitere wichtige Bedenken oder Kritik

Die Bestvariante wird in den meisten Stellungnahmen begrüsst. Dennoch wird auf verschiedene Punkte kritisch, teilweise mit divergierenden Beurteilungen hingewiesen. Mehrfach erwähnt wird die hohe Verkehrsbelastung der Achse Laupenstrasse-Bollwerk und potentielle Konflikte mit dem übrigen Verkehr.

2.5.1 Verkehrsbelastung

Mehrfach erwähnt wird die hohe Verkehrsbelastung auf den für die zweite Tramachse vorgesehenen Strassenabschnitte und die Kompatibilität bzw. die potentiellen Konflikte mit dem übrigen Verkehr:

- Mit der zweiten Tramachse wird die „Grenze des Wachstums“ des öV im Unesco-Weltkulturerbe der Altstadt erreicht (EVP).
- Die Leistungsfähigkeit des Basisnetzes darf durch die zweite Tramachse nicht reduziert werden. Dazu müssen auf der Achse Laupenstrasse-Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk separate Spuren für öV und MIV vorgesehen werden. Die Überholbarkeit des Trams muss gesichert sein (TCS).
- Die Notwendigkeit der Reduktion des MIV auf der Achse Laupenstrasse bis Bollwerk wird kontrovers beurteilt. Während sie einerseits explizit gefordert wird (VCS, SPB, GB) wird sie andererseits mit Verweis auf das Resultat der Abstimmung über die Initiative „autofreier Bahnhofplatz“ (2008) vehement abgelehnt (KMU).

2.5.2 Verträglichkeit Velo- und Fussverkehr

Die Verträglichkeit der zweiten Tramachse mit dem Veloverkehr wird in einer Stellungnahme angezweifelt. Es ergebe sich ein erhöhter Netzwideerstand, zusätzliche Gefahren, womit das Velofahren insgesamt unattraktiver werde. Falls dennoch ein Projekt zweite Tramachse gemäss Bestvariante aufgenommen wird, so sind umfassende Kompensationsmassnahmen zu erarbeiten (PVB).

In anderen Stellungnahmen wird bezüglich Veloverkehr gefordert, dass mit den Fachorganisationen „tragfähige Lösungen“ erarbeitet (SPB) und dass für Velos eine sichere und schnelle Verbindung durch die nördliche Altstadt, bzw. die Durchlässigkeit der Altstadt für Velos gewährleistet bleiben muss (GFL, GB, VCS).

Weiter wird darauf hingewiesen, dass das Konfliktpotenzial zwischen Tram und Fussverkehr auf dem Bubenberg- und Bahnhofplatz weiter zunehmen wird. Es werden Bedenken geäussert, ob die neue Tramachse beim Bubenbergplatz für den querenden Fussverkehr noch zu bewältigen ist (VCS, QM3, FVB).

Es muss mit flankierenden Massnahmen sichergestellt werden, dass die Entlastung der Hauptgassen vom öV dem Fussverkehr zu Gute kommt (SPB).

2.5.3 Verträglichkeit Anlieferverkehr

In verschiedenen Stellungnahmen wird die Verträglichkeit der zweiten Tramachse mit dem Anlieferverkehr thematisiert:

- Die Anlieferung für den Detailhandel in der nördlichen Altstadt und die Zufahrt zum Metro- und Rathausparking darf nicht weiter erschwert werden (KMU, TCS).
- Um die Kompatibilität des Anlieferverkehrs mit der Tramachse zu gewährleisten soll ein Konzept für Citylogistik erarbeitet werden (GB).
- Im Raum Bollwerk kommt es mit dem Tram zu einer Verdichtung von Verkehrssystemen. Gleichzeitig hat diese Achse eine wichtige Anlieferfunktion für die Liegenschaften Bollwerk 2-8, die keine alternativen Erschliessungsmöglichkeiten haben. Die Erschliessung dieser Gebäude ist ohne Einschränkungen zu gewährleisten (SBB).

2.5.4 Verträglichkeit übriger öV

Die Verkehrsbelastung auf der Laupenstrasse ist besonders in den Hauptverkehrszeiten stark, was auf den darauf verlaufenden Buslinien bereits heute häufig zu Verspätungen führt. Um den Betrieb der Buslinien zu stabilisieren wird die konsequente Priorisierung des öV in diesem Abschnitt angeregt (PAB)

2.5.5 Anforderungen bezüglich Behindertengerechtigkeit

In einer Stellungnahme wird auf möglicherweise schwer lösbare Konflikte zwischen den Anforderungen von Menschen mit Behinderungen und den Interessen des übrigen Verkehrs aufmerksam gemacht. Es wird die Erwartung geäussert, dass das Projekt gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes realisiert wird (BRB).

2.5.6 Koordination mit Bahnhofserweiterung

Es wird auf die Notwendigkeit der Koordination des Projekts Zukunft Bahnhof Bern mit der Projektierung der zweiten Tramachse hingewiesen:

- Im Zusammenhang mit der geplanten Kapazitätserweiterung des Bahnhofs Bern und des geplanten Neubaus von dessen Nebengebäuden am Bollwerk wird das Anliegen nach Koordination mit dem Projekt der zweiten Tramachse vorgebracht (SBB).
- Beim Bubenbergplatz ist der Ausgang der neuen „Westpassage“ geplant, welche ein wichtiger Teil des geplanten Ausbaus der Personenanlagen des Bahnhofs Bern darstellt. In der weiteren Projektierung der „Westpassage“ muss die Tramachse mit einbezogen werden (SBB, GFL).
- Im Zeitraum 2018/2021 plant die SBB den Neubau der Gebäude Bollwerk 2-8. Die Planungsvorgaben hinsichtlich Erdgeschossnutzung, Platzierung Haltestellen, Ge-

staltung des öffentlichen Raums ebenso wie der Umsetzungszeitplan sollten mit dem Projekt der zweiten Tramachse abgestimmt werden (SBB).

2.5.7 Haltestellenkonzept

Die Anordnung der Haltestellen wird in einer Stellungnahme im Bereich Hirschengraben-Bahnhofplatz und beim Zytglogge kritisch beurteilt, weshalb ein Haltestellenkonzept verlangt wird (FVB).

2.5.8 Finanzen und finanzielle Auswirkungen auf Parallelprojekte

In einer Stellungnahme wird die Befürchtung geäußert, dass das Projekt zweite Tramachse eine „Verzichtsplanung“ bei bereits laufenden Projekten, namentlich bei Tram Region Bern und der zukünftigen öV-Erschliessung im Stadtteil 3 auslösen könnte, weshalb eine Darstellung des gesamten zukünftigen öV-Angebots in der Kernregion Bern gefordert wird (FVB).

3. Fazit der Auswertung

Trotz der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit, hat sich eine hohe Zahl der interessierten Institutionen und Organisationen fundiert an der Anhörung beteiligt. Das abgekürzte partizipative Verfahren wurde kaum kritisiert, nur in 2 Stellungnahmen wurde eine Mitwirkung im üblichen (Zeit-)Rahmen zu einem späteren Zeitpunkt angeregt.

Die ZMB und die aus dem Beurteilungsprozess hervorgegangene Bestvariante erhält in mehr als 80% der eingegangenen Stellungnahmen Zustimmung. Die Auslegeordnung zur Variantenbestimmung wird durchwegs zustimmend kommentiert, die Auswahl der vertieft geprüften Varianten wird lediglich in einer Stellungnahme kritisiert.

Während dem sachlichen Resultat der ZMB fast durchwegs zugestimmt wird, stößt die Dringlichkeit, mit der dieses Vorhaben nun vorangetrieben werden soll bei zwei Wirtschaftsorganisationen und PVB auf Kritik. Die Begründungen sind unterschiedlich: Die Wirtschaftsorganisationen befürchten Nachteile für den motorisierten Individualverkehr, den Anlieferverkehr und die Zufahrt zu den Parkings in der nördlichen Altstadt, demgegenüber stehen bei der Veloorganisation die Probleme für den Veloverkehr im Vordergrund ihrer Argumentation. Eine weitere Wirtschaftsorganisation betont die Dringlichkeit einer zweiten Tramachse, befürwortet aber eine Linienführung via Monbijoubücke

Kontrovers wird in mehreren Stellungnahmen die Verkehrsbelastung der Achse Laupenstrasse-Bollwerk thematisiert. Auf der einen Seite wird die zur Realisierung der zweiten Tramachse nötige Reduktion, bzw. Verlagerung des MIV begrüßt, auf der anderen Seite kategorisch abgelehnt.

Hinsichtlich der Hauptgassen wird ein Konzept mit flankierenden Massnahmen gefordert, um den Qualitätsgewinn für den Fussverkehr sicherzustellen. Zu berücksichtigen sind gemäss mehreren Stellungnahmen auch die Konsequenzen für den Anlieferverkehr, es wird dazu ein Citylogistik-Konzept angeregt. Bedenken werden in mehreren Stellungnahmen dazu geäußert, ob beim Bubenbergrplatz die querenden Fussgängerströme mit den beiden Tramachsen in Einklang gebracht werden können. In diesem Zusammenhang wird eine Koordination mit dem Projekt der neuen Westunterführung des Bahnhofs angeregt.

In mehreren Stellungnahmen wird unterstrichen, dass im weiteren Projektverlauf das Konfliktpotenzial mit dem Veloverkehr sorgfältig bearbeitet und namentlich eine durchgehende schnelle Veloverbindung in der nördlichen Altstadt zwischen Bollwerk und Kornhausplatz erhalten bleiben müsse. Die Probleme einer zweiten Tramachse mit dem Veloverkehr sind im Rahmen der Projektierung im Einzelnen zu erfassen und dafür Lösungen zu erarbeiten. Die Koexistenz der Verkehrsträger und der weiteren öffentlichen Interessen im engen Raum der Innenstadt ist dabei zu wahren.

4. Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen

In der weiteren Bearbeitung des Vorhabens für eine zweite Tramachse ergeben sich aus der öffentlichen Anhörungen folgende Schlussfolgerungen:

- (1) Das gewählte partizipative Verfahren hat überwiegende Zustimmung gefunden, weshalb zum heutigen Zeitpunkt auf eine weitere Vernehmlassung verzichtet werden kann. Die Projektierung soll durch einen partizipativen Prozess begleitet werden.
- (2) Die Resultate der Anhörung bestätigen den Entscheid der Behördendelegation Tram Region Bern für die Variante Innenstadt Nord als Bestlösung.
- (3) Die Dringlichkeit des Vorhabens wird in einzelnen Stellungnahmen in Abrede gestellt. Namentlich der Stadtrat hat jedoch im Zusammenhang mit der Projektierung von Tram Region Bern in einer Richtlinienmotion den Gemeinderat beauftragt, dass Vorhaben mit hoher Dringlichkeit voranzutreiben¹. Die Behördendelegation Tram Region Bern hat dem Anliegen der Stadt Bern entsprochen und im März 2012 beschlossen, die zweite Tramachse gemäss Bestvariante als B-Massnahme ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) aufzunehmen und dem Bund zur Mitfinanzierung zu beantragen. Die zweite Tramachse ist zusammen mit Tram Region Bern ein unverzichtbares Kernelement bei der Weiterentwicklung des öV-Systems in der Region Bern, eine Rückstellung deshalb nicht angezeigt.
- (4) Die Probleme Verkehrssituation Bubenbergrplatz, Verkehrsbelastung der Achse Laupenstrasse bis Bollwerk und Anlieferverkehr in der nördlichen Innenstadt, auf welche mehrere Stellungnahmen hinweisen, wurden im Rahmen der ZMB erkannt. Weil die Erarbeitung von Lösungen für jede untersuchte Linienführungsvariante den Rahmen der Untersuchung zeitlich und finanziell gesprengt hätte, wurde entschieden, diese Themen für die Bestvariante in weiterführenden Planungsstudien zu untersuchen. Diese Studien sollen 2012/2013 durchgeführt werden (teilweise im Rahmen des Projekt Zukunft Bahnhof Bern).

¹ Dringliche Motion Agglomerationskommission: Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktgasse, vom Stadtrat erheblich erklärt am 12. Mai 2011 mit 52 zu 2 Stimmen (SRB 191)

5. Detaillierte Eingaben

In der detaillierten Auswertungstabelle wurden den Eingaben Codes zugewiesen, die sichtbar machen, ob und wie ein Aspekt in die weiteren Arbeiten aufgenommen wird oder nicht. Bei Bedarf sind die Codes mit individuellen Bemerkungen ergänzt.

<i>Code</i>	<i>Bezeichnung</i>	<i>Beschreibung</i>
K	Kenntnisnahme	Allgemeine Bemerkung / Meinungsäusserung / Einschätzung, politisches Statement
B	schon berücksichtigt	Anliegen ist in der ZMB bereits berücksichtigt worden
W	bei der Weiterbearbeitung berücksichtigen	Anliegen wird sicher in die weitere Bearbeitung einfließen
O	ohne direkten Zusammenhang zur ZMB	Anliegen hat/nimmt keinen Bezug zum Thema Zweite Tramachse
N	wird nicht berücksichtigt	Anliegen wird nicht eingegangen; Begründung: siehe Bemerkungen

Vorbemerkung: Die Stadt Bern und die anderen an der Durchführung der ZMB beteiligten Partner (Kanton, Regionalkonferenz Bern-Mittelland und Bernmobil) haben dem Schlussbericht und den darin enthaltenen Schlussfolgerungen zugestimmt und sind nicht in die Anhörung mit einbezogen worden.

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
1, Gemeinderat Ostermundigen	<p><i>Gesamteindruck</i></p> <p>Die ZMB wurde unter Einbezug aller erdenklichen Möglichkeiten sehr breit ausgelegt. Dabei wurden nicht nur alternative und die Hauptachsen entlastende Linienführungen, sondern auch betriebliche Entlastungen geprüft. Der Gemeinderat attestiert der Studie eine hohe Professionalität. K01</p> <p>Für die Gemeinde Ostermundigen ist es zentral, dass der Fahrplan der weiteren Arbeiten „Zweite Tramachse“ zeitlich unabhängig von Tram Region Bern weitergeführt werden kann. Die Gemeinde hofft, auch weiterhin auf die entsprechende Kompromissbereitschaft der Stadt Bern zählen zu dürfen. K02</p> <p>Seiner Auffassung nach sind alle möglichen Varianten für die vertiefte Untersuchung ausgewählt worden. K03</p> <p><i>Beurteilung der Bestvariante Altstadt Nord (B2)</i></p>	

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>Der Gemeinderat kann sich der Beurteilung der Planer anschliessen. Für die Gemeinde Ostermundigen ist es zentral, dass keine Linienführung von TRB über die Lorrainebrücke weiter verfolgt wird. Dies hätte für die Bewohnerschaft von Ostermundigen gegenüber heute grosse Erschliessungsnachteile, ist doch die Innenstadt von Bern heute über die Stationen Zytglogge, Bärenplatz und Bahnhof erreichbar. B01</p> <p>Zurzeit ist noch nicht festgelegt worden, welche Linie in Zukunft in der Innenstadt welche Achse befahren wird. Selbstverständlich ist die Hauptachse die attraktivere. Sollte die Linie 10 über die Nägeligasse und die Speichergasse geführt werden, würde der Gemeinderat dies akzeptieren. Diese Linienführung ist zwar nicht mehr ganz so zentral, aber von der Erschliessungsqualität her weit besser als eine solche über die Lorrainebrücke. Zudem haben die Passagiere der Linie 10 bereits während der Sanierung des Kornhausplatzes über längere Zeit Bekanntschaft mit dieser Linienführung gemacht. W01</p>	
<p>2, Gemeinderat Köniz</p>	<p><i>Allgemein</i></p> <p>Der Gemeinderat erachtet die Umsetzung des Projekts Tram Region Bern (TRB) als unerlässlichen Beitrag an die Bewältigung künftiger Mobilitätsbedürfnisse in der Region Bern und ist bestrebt, es gemeinsam mit den Projektpartnern zum Erfolg zu führen. Der politischen Akzeptanz des Projekts in den drei Gemeinden ist dabei höchste Beachtung zu schenken. Der Gemeinderat unterstützte deshalb im Sommer 2011 den Antrag der Stadt Bern, im Einvernehmen mit der Projektleitung Tram Region Bern, Varianten für eine zweite Innenstadtachse für den Tramverkehr zu evaluieren und diese nach der Methode der Zweckmassigkeitsbeurteilung (ZMB) zu bewerten.</p> <p>Das Projekt wurde mit Beiträgen der im Projekt TRB beteiligten Gemeinden Köniz und Ostermundigen unterstützt. Der Gemeinderat wurde anlässlich der Sitzungen vom 11. Januar und 2. März 2012 des Steuerungsausschusses über den Zwischenstand respektive die provisorischen Schlussergebnisse der ZMB informiert. Im Weiteren regt der Gemeinderat an, die ZMB im Nachgang noch einer breiten Mitwirkung zu unterziehen. Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass angesichts der politischen Brisanz dieses Projektes der Konsolidierungsprozess allein mit der Durchführung des Anhörungs-Workshops vom 15. Mai 2012 für Organisationen, Parteien und Gemeinden ungenügend ist. N01</p> <p><i>Zur Bestvariante</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Er nimmt zur Kenntnis, dass die ZMB die Variante "Innenstadt Nord" mit einer Linienführung vom Kocherpark via Laupenstrasse, Bahnhofplatz, Bollwerk, Speichergasse und Nägeligasse bis zum Stadt- 	<p>N01 Weitere Möglichkeiten zur Mitwirkungen bestehen im Zusammenhang mit den vorgesehenen Folgeplanungen. Zur ZMB wird es keine weitere Mitwirkung geben.</p>

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>theater als beste Lösung für eine zweite Tramachse empfiehlt. K04</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er nimmt weiter zur Kenntnis, dass die Variante "Innenstadt Nord" gemäss ZMB als Bestlösung gewählt wurde, weil sie die Hauptgassen erheblich vom öV entlasten und die Redundanz des Tramnetzes bei Unterbrechungen verbessern kann. K05 - Die Gemeinde Köniz unterstützt die Absicht der Stadt Bern, wonach die Variante "Innenstadt Nord" schrittweise weiter bearbeitet und voraussichtlich ab 2014 ein Vorprojekt und danach ein Bauprojekt erarbeitet werden soll. W02 	
3, PostAuto Region Bern	<p>Der Gesamteindruck der Zweckmässigkeitsbeurteilung macht einen fundierten Eindruck und basiert auf einer ausführlichen und umfassend erarbeiteten Analyse. K06</p> <p>Wir erachten die Varianten-Auslegeordnung als vollständig und die Beurteilung der Varianten-Auswahl, resp. die Beurteilung der Bestvariante „Altstadt Nord“ als korrekt. K07</p> <p>Die Auswirkungen der Zweiten Tramachse auf die bereits bestehenden öV-Linien wurden aus unserer Sicht zu wenig beleuchtet: Als Betreiber von strassengebundenen öV-Linien vom Bahnhof Bern Richtung Aarberg (Linie 30.100) und Hinterkappelen (Linie 30.101) stellt die Bestvariante B“ der Zweiten Tramachse ein Problem dar, da der bereits heute durch den MIV stark belastete Linienabschnitt auf der Laupenstrasse insbesondere in den Hauptverkehrszeiten oft zu Staus und damit zu Verspätungen der Buslinien führt (siehe dazu auch RKBM, Entwurf Regionales öV-Angebotskonzept 2014-2017, Bericht Stand 5. April 2012, Kap. 3.1.4 Behinderung des strassengebundenen öV, Seite 30). Aufgrund der Linienführung der Variante B2 via Laupenstrasse rechnen wir auf dem Abschnitt zwischen Schanzen- und Belpstrasse mit noch mehr Behinderungen. Wir schliessen nicht aus, dass dieser Umstand aufgrund der bereits heute knappen Umlaufzeiten zu einem höheren Fahrzeugeinsatz und damit zu sprungfixen Kosten auf den erwähnten Linien führen kann. Allenfalls muss sogar das Angebotskonzept der betrieblich verknüpften Linien im Perimeter Bern-Aarberg-Biel-Lyss überprüft und unter Umständen angepasst werden. Wir empfehlen deshalb die konsequente Priorisierung dieser Buslinien auf dem Abschnitt Bahnhof-Laupenstrasse-Murtenstrasse (in beiden Richtungen), um allfällige negative Auswirkungen der Zweiten Tramachse ausgleichen zu können. Dies auch im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Gebietes Insel/Von Roll und Güterbahnhof. W03</p>	<p>W03 Das Problem ist erkannt. Lösungen sind im Rahmen weiterer Studien (Verkehrslenkung und –management) und im Vorprojekt zu erarbeiten,</p>
4, SBB Infrastruktur	<p>Die Zweite Tramachse trägt im Raum des Bahnhofs Bern zu einer Entflechtung der Verkehrsströme bei und erhöht gleichzeitig die Transportkapazitäten. Damit ergänzt dieses Projekt diejenigen der SBB und des RBS,</p>	

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>welche im Bahnhof Bern die Leistungsfähigkeit wesentlich erhöhen. Wir begrüßen das Vorhaben und die Wahl der Variante „Altstadt Nord“ als Bestvariante. K08</p> <p>Zu einzelnen Abschnitten im Perimeter des Bahnhofs Bern nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p><i>Bollwerk, Einfluss auf die Neugestaltung der Liegenschaft Bollwerk 8 – 10</i></p> <p>Für die bestehenden Gebäude am Bollwerk hat eine neue Tramachse keine direkten Auswirkungen. Heutige Fassadenankerpunkte für Oberleitungen können weiter genutzt werden. Sobald jedoch ein Ersatzneubau oder eine vollständige Sanierung mit einer allfälligen Nutzungsänderung vorgesehen ist, bedarf es sowohl eine funktionale, gestalterische als auch eine zeitliche Koordination. Punkte wie der Einfluss einer Tramachse auf die Erdgeschossnutzung, Standpunkte von Haltestellen, Umgestaltungsvorgaben des öffentlichen Raums wie auch Haltepunkte für Oberleitungen sind mit einer Entwicklung frühzeitig abzustimmen. W04</p> <p>Für das anstehende diskursive Verfahren Bollwerk 2-8 wird neu auch die Linienführung zweite Tramachse „Altstadt Nord“ als zusätzliche Grundlage ins Verfahren integriert. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass mit dem anvisierten Zeitraum einer Realisierung ab 2018/2021 auch ein Ersatzneubau Bollwerk 2-8 vorgesehen ist. K09</p> <p><i>Bollwerk, Einfluss auf die Neugestaltung der Liegenschaft Bollwerk 8 – 10</i></p> <p>Durch die Linienführung der zweiten Tramachse entlang der Bollwerkstrasse kommt es zu einer Verdichtung an Verkehrssystemen – MIV, Velo, Bus und Tram in einem beengten städtischen Raum. Gleichzeitig ist die Bollwerkstrasse eine sehr wichtige Erschliessungsachse mit Zufahrt Bollwerk 2-8 für die gesamte Anlieferung und Funktionssicherung RailCity Bern, Bollwerk 2-8 und Bollwerk 10. Ein Ausweichen auf andere Erschliessungsmöglichkeiten ist infolge der begrenzten Erschliessungsräume rund um das Aufnahmegebäude auch zukünftig nicht gegeben. Aus diesem Grund ist die bestehende Haupteerschliessungssituation mit Zufahrt Bollwerk 2-8 mit seiner Fahrtenbelastung (Belastung nimmt künftig zu) integrativ und unverrückbar zu gewährleisten. B02</p> <p>Eine Veränderung der Situation steht nicht zur Diskussion. Hierzu sind weiterführende Untersuchungen der Machbarkeit der zweiten Tramachse im Bereich Bollwerk aus Sicht SBB notwendig. W05</p> <p><i>Bollwerk, Gestaltung Strassenraum</i></p> <p>Für eine qualitative Verbesserung des Strassenraums Bollwerk kann das Projekt zweite Tramachse ein Auslöser darstellen. Die SBB unterstützt diesen Ansatzpunkt. Die heutigen Passantenströme zwischen der Altstadt, der Grossen Schanze und Aufnahmegebäude sowie Anbindung der Schützenmatte sind bei der Planung des</p>	

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>öffentlichen Stadtraums auch in Hinblick auf die Entwicklungsabsichten der betroffenen Grundeigentümer zu koordinieren. Gleichzeitig sind Themen wie: Veloverkehr inkl. Abstellplätze, Sicherheit im öffentlichen Raum und Akzeptanz der Bedeutung wichtiger zentraler Standorte im weiteren Verfahren zu berücksichtigen, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse abzustimmen und entsprechend ihrer Bedeutung und Auswirkungen auf die umliegenden Liegenschaften zu bewerten. W06</p> <p><i>Ecke Bollwerk/Speichergasse</i></p> <p>Die Linienführung tangiert die spätere Kapazitätserweiterung der Zufahrt Ost zum Bahnhof Bern nicht. Falls entgegen der aktuellen Planung von der Variante Altstadt Nord abgerückt und die Linienführung über die Lorrainebrücke gewählt werden sollte, muss die Situation neu beurteilt werden. K10</p> <p><i>Bubenbergplatz/Hirschengraben</i></p> <p>Die stadtseitige Erschliessung der geplanten „Westpassage“ erfolgt auf der Südseite über den Zugang Bubenberg. Damit wird das sogenannte „bipolare Konzept“ realisiert. Die entsprechenden Planungen wurden im Rahmen von GZB in einer ersten Phase soeben abgeschlossen, ohne die Auswirkungen der Zweiten Tramachse einzubeziehen. W07</p>	<p>W07 Das unmittelbare Umfeld des neuen Zugangs Bubenberg wird im Projekt Zukunft Bahnhof Bern bearbeitet (Verkehrskonzept, Betriebs- und Gestaltungskonzept)</p>
<p>5, Gewerbeverband KMU Stadt Bern</p>	<p>Die zweite Tramachse ist für die Realisation des Trams Region Bern zwingend notwendig und unsere Zustimmung für die neue Linie ist davon abhängig, dass ein verbindliches und akzeptables Projekt für die Innenstadt vorliegt. K11</p> <p>Der Vorschlag mit der Linienführung durch das Bollwerk und die Speichergasse (Variante Altstadt Nord) wird mit folgender Begründung klar abgelehnt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der MIV auf dem Bahnhofplatz wird wie orientiert um 30% reduziert werden und damit wird mit einer Salami-taktik die Kapazität, auf der für die Wirtschaft der Stadt Bern wichtigen Nord-Südverbindung, innert weniger Jahren von 28000 auf heute 23000 und künftig auf 16100 Fahrzeuge pro Tag reduziert! W08 - Die Speichergasse ist die Zufahrt zum Metro- und Rathausparking und kann deshalb nicht mit einer zweispurigen Tramlinie weiter belastet werden. Die bereits heute prekären Zufahrts- und Anlieferungsmöglichkeiten für die obere Altstadt werden damit vollständig verhindert. W09 - Die Gefahr, dass der Verkehr in die Länggasse ausweicht, ist wieder akut W10, und der Wille des 	<p>W08 In der Stellungnahme wird mit Recht auf Schwierigkeiten einer zweiten Tramachse hingewiesen. In der ZMB wurden die Probleme als lösbar bzw. die Nachteile als vertretbar eingestuft. Konkrete Lösungen sind in den geplanten Folgearbeiten zu entwickeln.</p> <p>N02 In der Abstimmungsbotschaft zum</p>

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>Souveräns bei der Volksabstimmung über den autofreien Bahnhofplatz wird völlig missachtet N02</p> <p>Eine wesentlich bessere Lösung ist die Linienführung vom Eigerplatz und zum Helvetiaplatz, eine Variante die offensichtlich kaum geprüft wurde, da bei der Präsentation vom 15. Mai 2012 die Darstellung der Vor- und Nachteile nicht verfügbar war! N03</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Verkehrsknoten Laupenstrasse/Hirschengraben/Bahnhofplatz/Bollwerk wird effektiv entlastet. N04 - Ein Teil der Linienführung könnte auf der Eigerstrasse und Monbijoubrücke mit einem Separatrassee gelöst und damit der MIV vom öV entflochten werden. N05 - Sowohl Köniz als auch Ostermundigen verfügen über S-Bahn Stationen, und damit ist der Zugang des Hauptteils der Reisenden direkt zum Hauptbahnhof sichergestellt. N06 	<p>autofreien Bahnhofplatz wurde darauf hingewiesen, dass allenfalls auch bei einer Ablehnung der Initiative wegen den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und eines besseren Zugangs zur Bahn der Verkehr auf der Achse Bollwerk/Bahnhofplatz/Bubenberplatz reduziert werden muss.</p> <p>N03-N06 Die Varianten mit Linienführungen über die Monbijoustrasse wurden in der Phase 1 der ZMB untersucht. Aufgrund der vergleichsweise schlechten Ergebnisse in der Grobbewertung wurden sie nicht weiterbearbeitet. Hauptgründe: Verlust von umsteigefreien Beziehungen aus nachfragestarken Korridoren zu den wichtigsten Haltstellen im Netz von Bernmobil, hohe Kosten. Es trifft aber zu, dass auch diese Varianten Vorteile aufweisen</p>
<p>6, Entente Bernoise</p>	<p>Gesamteindruck: Wir sind glücklich, dass überhaupt eine solche ZMB zustande gekommen ist. Lange sah es aus, als wäre eine Achse durch die Innenstadt die allein selig machende Variante, welche durch den Kanton bevorzugt wird. K12</p> <p>Varianten-Raster und Wahl der Variante erachten wir als sauber aufgebaut, da ist eine wissenschaftliche Sorgfalt dahinter. K13</p> <p>EB hat in drei Recherchen das Thema öV und Tramverkehr in der Innenstadt abgehandelt. EB schlägt eine unterirdische Trassenführung vor. Unsere spezielle OptiK14 Die Variante U ist auf Seite 4 des Flyers, aber unsere Idee wurde immerhin angeschaut, das ist ein positives Signal. K15</p> <p>Es wurden zwei Hauptgründe angeführt, weshalb die Variante U nicht infrage kommt: Einerseits die hohen</p>	

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>Investitionskosten, andererseits die Nicht-Vereinbarkeit mit dem Unesco-Weltkulturerbe.</p> <p>Zu den Investitionen: In unserem Projekt denken wir mit einem Zeithorizont 2030, also für die nächste Generation. 700 Millionen Franken sind ein Betrag, den beispielsweise Lausanne für seine Untergrundbahn aufgeworfen hat. Basel ist eine U-Bahn am planen, in Zürich gibt es ebenfalls solche Ideen von Herrn Weidmann. Unser Projekt ist langfristig, kostet mehr, aber es ist nicht eine Tunnellösung, sondern eine Stadterweiterung. K16</p> <p>Zum Unesco-Welterbe: Unsere Bestvariante sieht nur drei Portale vor. Da gibt es noch Knackpunkte, aber daran arbeiten wir. Wir werden uns mit den Kritikpunkten sehr intensiv befassen und wollen im nächsten Herbst die Grundlagen einer Machbarkeitsstudie darlegen. K17</p>	
<p>7, Fussverkehr Bern</p>	<p><i>Grundsätzliches</i></p> <p>Als Fussgängerinnen und Fussgänger befürworten wir grundsätzlich das Tramprojekt und in diesem Zusammenhang auch eine zweite Tramachse als Ergänzung zum Tram Region Bern. Eine zweite Tramachse unterstützen wir im Hinblick auf die Entlastung der Innenstadt, für mehr Fussverkehr. Für diese hier zu behandelnde Linienführung fehlen uns allerdings noch wichtige Grundlagen. Die schnelle Verabschiedung von der Variante 'Lorrainebrücke - Breitenrainplatz' ist noch nicht wirklich schlüssig dargestellt. N07</p> <p>Für Fussverkehr Bern erfüllen die vorgelegten Studien zur zweiten Tramachse nur teilweise die Vorgaben für eine Weiterentwicklung des Projektes. K18</p> <p>Mit Erstaunen erfuhren wir am Workshop 'Anhörung zweite Tramachse', dass die SBB für den Ausgang 'Westpassage' bereits ein Vorprojekt erarbeitet haben. Die Kommission Planung, Verkehr, Umwelt hatte davon keine Ahnung, als sie letztthin über den Kredit 'ZBB' diskutierte. Wir sind aber der Meinung, dass zwischen den Projekten ZBB und zweite Tramachse ein enger Zusammenhang besteht. W11</p> <p><i>Auswirkungen auf die Wohnquartiere</i></p> <p>Zum Projekt 'zweite Tramachse' stellen sich auch eine weitere Frage: Ist auf Grund des hohen Finanzierungsbedarfs mit einer Verzichtsplanung in den Quartieren (z.B Weissenbühl / Fischermätteli) zu rechnen? Nachdem sich mit dem Tram Bern West die Erschliessung im Weissenbühlquartier massiv verschlechtert hat, müssen die möglichen Auswirkungen beim Bau der zweiten Tramachse auch auf die Wohnquartiere aufgezeigt werden. Dies erfordert eine Darstellung des gesamten zukünftigen städtischen öV-Angebotes. W12</p>	<p>N07 Die Variante Lorrainebrücke (A1) wurde nicht "schnell" verabschiedet. Sie wurde ebenso tief bearbeitet wie die Varianten Altstadt Nord (B) und Süd (C1e, C2 und C2d). Sie fällt in der Schlussbewertung hauptsächlich wegen der geringeren Entlastung der Innenstadt und der weniger grossen Netzredundanzen hinter die Variante B.</p> <p>W11 Das unmittelbare Umfeld des neuen Zugangs Bubenbergrasse wird im Projekt Zukunft Bahnhof Bern bearbeitet (Verkehrskonzept, Betriebs- und Gestaltungskonzept)</p> <p>W12 Diese Fragen sind im Projekt „Weiterentwicklung regionales Tramkonzept“ zu bearbeiten. In diesem Projekt werden auch die wichtigsten Buslinien betrachtet.</p>

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p><i>Linienführung und Umsteigebeziehungen / Haltestellenkonzept</i></p> <p>Die Umfahrung Hirschengraben via Belpstrasse begrüssen wir. Allerdings führt die Haltestellenanordnung am Hirschgraben und neu in der Laupenstrasse zu einer weiteren Verzettelung der Haltestellen im Bereich Bahnhof Bern. Zudem wird die Wegführung (Umsteigebeziehung zum Nahverkehr), welche vier Tramachsen queren muss, nicht einfach sein! W13</p> <p>Kommt hinzu, dass viele Leute in Eile sind, da sie einen Zug oder ein Tam erreichen wollen. K19</p> <p>Auch beim Zytglogge werden die Wege zum Umsteigen nicht kürzer, sondern länger, da die verschiedenen Haltestellen über ein noch grösseres Gebiet verteilt werden. W14</p>	
<p>8, HIV Sektion Bern</p>	<p><i>Bedeutung des vorliegenden Geschäfts</i></p> <p>Von zentraler und übergeordneter Bedeutung ist der Ersatz der bisherigen Buslinie Ostermundigen– Köniz (Nr. 10) durch eine effizientere und leistungsfähigere Tramlinie (Tram Region Bern). Die Sektion Bern des HIV Kt. Bern unterstützt dieses Projekt grundsätzlich und anerkennt seine Wichtigkeit und Bedeutung. Gemeinhin wird argumentiert, das Tram Region Bern sei nur dann – jedenfalls politisch – realisierbar, wenn in der Innenstadt eine zweite Tramachse verlegt werde. K20</p> <p><i>Grundsätzliches Hinterfragen der Notwendigkeit einer neuen Tramachse</i></p> <p>Bis vor kurzem waren die Verantwortlichen des Projekts Tram Region Bern und namentlich auch von BernMobil der Ansicht, eine zweite Tramachse in der Innenstadt sei nicht nötig. An den Grundlagen für die damalige Beurteilung hat sich seither nichts geändert – zugenommen hat einzig der Druck der Stadt Bern und einer – zwischenzeitlich gescheiterten – Volksinitiative. K21</p> <p>Die HIV Sektion Bern ist auch heute noch nicht überzeugt, ob es eine 2. Tramachse effektiv braucht. Nach den Modellvorstellungen werden mit der Realisierung des Trams Region Bern und der gleichzeitigen Verlegung des 12er-Buses die Frequenzen in den Hauptgassen nicht zunehmen, sondern stabil bleiben. Auch aus Sicht der Innenstadtgeschäfte besteht kein Wunsch, die heutigen Frequenzen auf den Hauptachsen zu reduzieren; das jedenfalls ergab eine Umfrage von BernCity. K22</p> <p><i>Erhebliche Nachteile mit der vorgesehenen Bestvariante „Altstadt Nord“</i></p> <p>Wiewohl gewisse betriebliche Vorteile der Variante „Altstadt Nord“ durchaus anerkannt werden (Entlastung Hirschengraben; Ersatzroute bei Belegung Hauptgassen etc.), überwiegen nach unserer Ansicht die Nachteile der Variante ganz erheblich.</p>	

Absender	Eingabe mit <i>CODE</i>	Bemerkung
	<ul style="list-style-type: none"> - Die ganze Strecke der neuen Linie führt über wichtige Verbindungs- und Erschliessungsstrassen in der Innenstadt. Diese Strassen müssen im Umfang der heutigen Frequenz auch künftig frei gehalten werden. Die Stimmbevölkerung hat sich bei der Ablehnung der Bahnhofplatz-Initiative für eine Verkehrsverbindung über den Bahnhofplatz ausgesprochen. W15 - Es ist nicht dargetan, wie das Tram ohne Behinderung des heutigen Verkehrs möglich sein soll. Es ist auch nicht erkennbar, wie dies möglich sei soll. Vielmehr wird der Verkehrsfluss über die wichtige Verbindungsstrecke massiv behindert und beschränkt werden. Darunter leiden das Gewerbe (Anlieferverkehr; Handwerker etc.) und die Anwohner über Gebühr. W16 - In diesem Zusammenhang ist auf die Beurteilung der gleichen Variante anlässlich des Teilprojekts Innenstadt des Projekts Tram Region Bern aus dem Jahr 2010 zu verweisen. Dort wurde die nun als Bestvariante bezeichnete Linienführung unter allen Titeln als negativ beurteilt. B03 <p>Die HIV Sektion Bern lehnt die vorgeschlagene Bestvariante deshalb ab.</p>	<p>W15 In der Stellungnahme wird mit Recht auf Schwierigkeiten einer zweiten Tramachse hingewiesen. In der ZMB wurden die Probleme als Lösbar bzw. die Nachteile als vertretbar eingestuft. Konkrete Lösungen sind in den geplanten Folgearbeiten zu entwickeln.</p> <p>B03 Die durchgeführte ZMB unterscheidet sich von den erwähnten Studien insbesondere bezüglich Bearbeitungsperimeter und Bearbeitungstiefe. Zur Variante Altstadt Nord liegen heute detaillierte Kenntnisse, die die Machbarkeit bestätigen. Auftraggeber und Bearbeiter der früheren Studien stimmen den Ergebnissen der ZMB zu.</p>
<p>9, Pro Velo Bern</p>	<p><i>1. Gesamteindruck</i></p> <p>Pro Velo Bern vertritt nahezu 4500 Mitglieder aus Stadt und Region Bern. Viele von ihnen sind jetzt und in Zukunft mit Tram-Infrastruktur konfrontiert. Wie auch am Anhörungsworkshop seitens Verkehrsplanung der Stadt Bern gesagt wurde, kann man keine Tramanlagen zum Vorteil des Veloverkehrs bauen. Schienen im Boden sind durchwegs ein Problem, dazu kommen die Schwierigkeiten und Gefahren bei Kaphaltestellen. K23</p> <p>Die Rückmeldungen von Benutzenden solcher Anlagen im Betrieb (Tram Bern West) sind durchwegs negativ, bspw. werden direkte Veloverbindungen gemieden oder auf Grund schwierig fahrender Stellen wird aufs Velo verzichtet. Beim Tram Region Bern sehen wir erneut grosse Schwierigkeiten, die es noch zu lösen gibt. Nun kommt das Projekt der zweiten Tramachse, bei der wir in der bevorzugten Version grösste Probleme prognostizieren. Es ergeben sich neue Netzwidestände und zusätzliche Gefahren, die das Velofahren insgesamt unattraktiver machen. W17</p>	<p>W17 Erfahrungen aus bisherigen Projekten werden auch in die weiteren Arbeiten zu einer zweiten Tramachse einfließen. Gewisse Zielkonflikte zwischen Tramanlagen und Veloverkehr sind nicht vermeidbar und bestehen unabhängig von Variantenentscheiden. Massgebend ist die Qualität einer</p>

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>Beurteilung zum Vorgehen: Die Dringlichkeit des Vorgehens wirft Fragen auf. Ist dieser Vorentscheid unter Zeitdruck wirklich schon nötig, sollten nicht zuerst die Erfahrungen mit dem dereinst realisierten Projekt Tram Region Bern abgewartet und ausgewertet werden? N08</p> <p>2. Vollständigkeit der Varianten-Auslegeordnung Sie erscheint umfassend. Immerhin werden mehrere Varianten als machbar beurteilt. Für den Veloverkehr ergeben sich aber mit allen Varianten verschieden viele negative Auswirkungen. K24</p> <p>3. Beurteilung der Variantenauswahl Obwohl im Bericht von der Beurteilung gemäss Kriterien wie z.B. „Beschrieb der Auswirkungen auf den Verkehr“ (inkl. Veloverkehr) gesprochen wird, ist in Kapitel 4 leider bei keiner Variante ein Beschrieb der entsprechenden Auswirkungen bezüglich Veloverkehr oder die Art der Anwendung dieser Kriterien dargelegt. Das kann Pro Velo Bern nicht nachvollziehen, sind doch die verkehrlichen Auswirkungen gross und Velofahrende von Traminfrastruktur besonders stark negativ betroffen. W18</p> <p>4. Beurteilung der Bestvariante: Stimmt das Ergebnis, Vor-/Nachteile/Auswirkungen genügend dargelegt?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für uns ist nicht nachvollziehbar, dass die umfassenden verkehrlichen Auswirkungen nur in den Kriterien G1 und G2 erscheinen (unter den gesamthaft 9 gesellschaftlichen, 15 wirtschaftlichen und 5 umweltrelevanten Aspekten). Unter G1 (Verkehrssicherheit) erscheint der Veloverkehr gar nicht, obwohl sehr stark betroffen. Als schwer mangelbehaftet erachten wir die Methode, die vier völlig unterschiedlichen verkehrlichen Konflikte (MIV, Anlieferung, Fussverkehr und Veloverkehr) nur als Subkriterien unter G2 (Nutzungskonflikte Verkehr) zu definieren, zusammenzufassen und zu vermischen. Das ist unverständlich und führt zu einer verzerrten und untauglichen Beurteilung. Die Beeinträchtigung des Veloverkehrs erscheint damit praktisch irrelevant. Das Beurteilungsergebnis stimmt unter der Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Veloverkehr somit unserer Ansicht nach nicht. W19 - Die Linienführung ist aus betrieblicher Sicht zwar nachvollziehbar, aus Velosicht hat aber die Variante Bundesgasse direkt (C2d) wesentlich weniger Konflikte und wird bevorzugt. N09 - So wie die Variante B2 nun vorliegt, kann ihr Pro Velo Bern nicht zustimmen. Es darf nicht sein, dass die Ausbauschritte im Tramnetz die in den letzten Jahren erreichten Förderungsmassnahmen im Ve- 	<p>Lösung für den Gesamtverkehrs.</p> <p>N08 Der Zeitdruck ergibt sich aufgrund der politischen Aufträge (u.a. einer im Berner Stadtrat überwiesenen Motion) und der Absicht, das Vorhaben im Rahmen des Agglomerationsprogramms dem Bund zur Mitfinanzierung einzureichen.</p> <p>W18 Eine summarische Bewertung der „Auswirkungen auf den Verkehr“ ist stufengerecht für eine ZMB Hinter der summarischen Bewertung stecken jedoch teilweise bereits detaillierte Betrachtungen. Eine weitere Differenzierung wird in den weiteren geplanten Arbeiten folgen.</p> <p>W19 In der Stellungnahme wird mit Recht auf Schwierigkeiten einer zweiten Tramachse hingewiesen. In der ZMB wurden die Probleme als Lösbar bzw. die Nachteile als vertretbar eingestuft. Konkrete Lösungen sind in den geplanten Folgearbeiten zu entwickeln.</p> <p>N09 Für einen allfälligen späteren Trambetrieb auf den Linienästen Länggasse und Wyler müsste zusätzlich zu C2d Gleise im Bubenberglplatz Nord, Bahnhofplatz und</p>

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>loverkehr wieder zunichtemachen und eine Abnahme der Velobenutzung stimulieren. Es darf auch nicht sein, dass einseitig die Bedürfnisse der Betreiber (Bernmobil) optimiert werden. Und es darf drittens nicht sein, dass mit der tramlastigen Förderung des öV (mit finanziellen Beiträgen in dreistelliger Millionenhöhe) die Ziele in der Förderung des Veloverkehrs zur Makulatur werden und diesen schlussendlich unattraktiv machen. ÖV und Veloverkehr müssen weiterhin zusammen funktionieren. Selbstverständlich unterstützt Pro Velo den Öffentlichen Verkehr. Aus heutiger Sicht lehnen wir diese Variante für eine zweite Tramachse aber ab. K25</p> <ul style="list-style-type: none"> - Falls die Variante B2 trotzdem im Verfahren bleibt, sind umfassende Kompensationsmassnahmen nötig, die bspw. die betroffenen oder unterbrochenen Veloverbindungen ersetzen oder anderweitig optimal lösen. W20 <p><i>5. Hinweise aus der speziellen Optik der vertretenen Organisation</i></p> <p>Die gewählte „Bestvariante“ erzeugt grosse zusätzliche Probleme auf wichtigen Veloverbindungen. Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf der Kreuzung Effinger-/Belpstrasse wird keine einzige Fahrbeziehung schienenfrei sein; W21 - Die Velohauptachse zwischen Schanzenstrasse und Hirschengraben wird durch zusätzliche Unterbrüche beeinträchtigt; W22 - Das gleiche gilt für den heute komfortablen und schienenfreien Bahnhofplatz, wo sogar noch zusätzliche spitzwinklig zu querende Kreuzverbindungen zwischen beiden Achsen zu befürchten sind; W23 - Die Achse Bollwerk, die Einmündung Speichergasse und die Velo-Erschliessungs- und Transitachse Richtung Bundesplatz und Kornhausplatz wird aus beiden Richtungen des Bollwerks stark beeinträchtigt; W24 - Ab Kornhausbrücke fährt man nach der Abzweigung in die Nägeligasse direkt in eine Haltestelle hinein – ohne dass es eine machbare Linksabbiegemöglichkeit zur Zeughausgasse gibt. W25 <p>Wir fordern die Projektpartner auf, in einem nächsten Schritt aufzuzeigen, wie diese zahlreichen Konflikte angegangen werden sollen. Wir sind zur Zeit sehr skeptisch, dass diese überhaupt gelöst werden können. W26</p>	<p>Bollwerk realisiert werden, also quasi eine „dritte Tramachse“. Bei der Varianten B2 kann davon ausgegangen werden, dass die Achsen Bundesgasse-Kochergasse und Amthausgasse-Schauplatzgasse auch sehr langfristig tram- bzw. schienenfrei bleiben (gilt auch für A1).</p>
<p>10, Pro Bahn Schweiz</p>	<p>Wir waren schon immer ein bisschen skeptisch, ob es klug sei, alle Tramlinien über eine Achse zu quetschen. Deshalb begrüßen wir den jetzigen Ansatz. Wir hatten bis jetzt eher mit der Lorraine-Variante sympathisiert, aber wir betrachten die jetzige Analyse als sauber und überzeugend. Deshalb unterstützen wir das Vorhaben</p>	

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>und die Bestvariante. K26</p> <p>Eine kleine Überlegung: Alle Linien von Norden sollen über die neue Tramachse geführt werden; man könnte sich überlegen, ob 1 Linie aus Norden über die alte, 1 Linie aus Norden über die neue Strecke geführt werden könnte. Der Gesamtnutzen wäre so vielleicht grösser. Sonst sind wir sehr zufrieden. W27</p>	
<p>11, TCS</p>	<p>Der TCS befürwortet eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr. Deshalb unterstützen wir eine Erweiterung des Tramnetzes in der Agglomeration Bern und haben uns seinerzeit für die Realisation des Trams Bern West engagiert. K27</p> <p>In der Mitwirkung zum Vorprojekt für das Tram Region Bern haben wir uns deutlich für eine zweite Tramachse in der Innenstadt ausgesprochen und finden es wichtig, vor allem aus betrieblichen Gründen dafür eine Lösung zu suchen. Diese zweite Tramachse ist eng mit dem Tram Region Bern verknüpft und gestaffelt, aber zeitnah zu realisieren. In diesem Sinne sind wir bereit, die vorgeschlagene Variante "Altstadt Nord" näher zu prüfen. K28</p> <p>Im Variantenvergleich fällt auf, dass kein Kriterium "Kompatibilität im Gesamtverkehrssystem" bewertet wurde. Dieser Punkt ist aber zentral, denn es geht nicht nur darum, das "Gesamtsystem Öffentlicher Verkehr" zu optimieren, sondern das "Gesamtsystem Verkehr" inklusive dem Individualverkehr muss funktionieren können. Die Stadt Bern hat ein Basisnetz für den MIV designiert, das bezweckt, den Verkehr auf diesem Netz zu kanalisieren und aus den Quartieren fernzuhalten. Ganz in diesem Sinne hat die Stadtbevölkerung eine Sperrung der Durchfahrt beim Bahnhofplatz im Jahr 2009 deutlich abgelehnt. Die Leistungsfähigkeit des Basisnetzes darf deshalb durch das Tramprojekt keinesfalls beeinträchtigt werden. Dies wird auf der Achse Laupenstrasse-Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk zur entscheidenden Knacknuss. Es sind auf dieser Achse weitgehend getrennte Fahrspuren vorzusehen, und im Bereich der Haltestellen Laupenstrasse und Bahnhofplatz muss das Tram überholt werden können. Die Abzweigungen in die Belpstrasse und in die Speichergasse müssen den Verkehrsfluss weiterhin im heutigen Umfang gewährleisten. W28</p> <p>Auf der Achse Speichergasse-Nägelgasse müssen gute Lösungen für den Anlieferverkehr gefunden werden. Für den Zugang zur nördlichen Altstadt, insbesondere zu den Parkings Metro und Rathaus, muss das angekündigte Verkehrskonzept valable Alternativen vorsehen. Prüfwert ist sicherlich der Gegenverkehr auf der Achse Hodlerstrasse-Waisenhausplatz-Schüttestrasse. W29</p> <p>Bereits wurden Forderungen laut, das Tram müsse so geplant werden, dass damit der MIV eingeschränkt oder</p>	<p>W28 In der Stellungnahme wird mit Recht auf Schwierigkeiten einer zweiten Tramachse hingewiesen. In der ZMB wurden die Probleme als lösbar bzw. die Nachteile als vertretbar eingestuft. Konkrete Lösungen sind in den geplanten Folgearbeiten zu entwickeln.</p> <p>W30 In der Abstimmungsbotschaft zum</p>

Absender	Eingabe mit CODE	Bemerkung
	<p>im Bereich des Bahnhofplatzes vollständig unterbunden wird. Die Projektleitung hat bisher gegenüber diesen Forderungen keine klare Absage erteilt. Dies ist gefährlich, denn damit wird nicht nur die Realisierung dieser zweiten Tramachse gefährdet, sondern auch das Tram Region Bern. Damit es nicht so weit kommt, fordern wir Sie auf, die weitere Planung auf eine gleichberechtigte Koexistenz zwischen ÖV und MIV auszurichten und dies glaubwürdig zu kommunizieren. W30</p>	<p>autofreien Bahnhofplatz wurde darauf hingewiesen, dass allenfalls auch bei einer Ablehnung der Initiative wegen den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und eines besseren Zugangs zur Bahn der Verkehr auf der Achse Bollwerk/Bahnhofplatz/Bubenbergrplatz reduziert werden muss. Eine Sperrung steht aber nicht zur Diskussion.</p>
<p>12, BRB</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Linienwahl erschliesst einen Teil der Innenstadt zusätzlich mit Trams. Grundsätzlich ist dies aus unserer Sicht sehr begrüßenswert, sind doch die neuen Tramhaltestellen durchwegs niveaugleich und erfüllen somit den Anspruch an den gleichberechtigten Zugang zur Innenstadt. K29 2. Ob die von Ihnen vorgenommene Varianten-Auslegeordnung vollständig ist, können wir nicht beurteilen. Aus der Sicht von Menschen mit Behinderungen wäre es sinnvoll, Gebiete mit einer grösseren Anzahl von Einwohnern mit Einschränkungen gut zu erschliessen. Im Projektperimeter liegen unseres Wissens jedoch keine Heime oder Werkstätten für diese Bevölkerungsgruppe. Die Frequentierung durch Menschen mit Behinderungen ist in der ganzen Innenstadt jedoch sehr hoch. K30 3. Die von Ihnen gewählte Bestvariante kann aus obigen Überlegungen unterstützt werden. K31 4. Zum Punkt 4 können wir keine Stellung nehmen. K32 5. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten wird es verschiedentlich zu schwierig lösbaren Konflikten zwischen den Ansprüchen von Menschen mit Behinderungen (klare und sichere Flächen sowie sichere Überquerungen) und Ansprüchen anderer Verkehrsteilnehmer kommen. Wir sind jedoch zuversichtlich, dass diese Probleme durch einen frühen Einbezug der Behindertenkonferenz in die Planung gelöst werden können. Dabei spielt die Variantenwahl eine untergeordnete Rolle, da diese Konflikte in jedem Fall entstehen. Wir gehen davon aus, dass alle neuen Haltestellen niveaugleich - gemäss den Anforderungen des BAV - gebaut werden und die einschlägigen Normen für Menschen mit Behinderungen allesamt eingehalten werden können. W31 	<p>W31 Die vorgeschlagene Zusammenarbeit findet bereits im Projekt Tram Region Bern statt und sollte weitergeführt werden.</p>

<p>13, Grünes Bündnis</p>	<p>Wir vom Grünen Bündnis waren der Meinung, dass es eine Entlastung der Markt- und der Spitalgasse braucht. Aus politischer Sicht: Eine Volksabstimmung über TRB müsste zusammenfallen mit einer deutlichen Absichtserklärung des Kantons, ob er sich an der Finanzierung der Zweiten Tramachse beteiligt. K33</p> <p>Mit den vorliegenden Varianten wurde wirklich geprüft, was man diesbezüglich machen kann. Die Varianten sind nachvollziehbar beschrieben und auch gut bewertet. Wir sehen keine weiteren Varianten, die man hätte untersuchen können. Für uns sind die Variantenauswahl und die Analyse nachvollziehbar. K34</p> <p>Die Bestvariante Altstadt Nord über die Speicher- und die Nägeligasse bringt eine Reduktion von 40% in den Hauptgassen, das ist recht viel. Das wird für die Aufenthaltsqualität in der Markt- und der Spitalgasse sicher eine Rolle spielen. Es ist auch eine städtebauliche Chance, gerade im Bereich des Bollwerks: Falls die SBB ihre unteren Räumlichkeiten dort etwas kundenoffener machen will, kann man diese Absicht mit einem neuen Tram und mit einer neuen Strassengestaltung sicher unterstützen. K35</p> <p>Wenn man die Netzredundanz sichern will, muss man aber auch klar sehen, dass auch auf dem Waisenhausplatz Anlässe stattfinden. Wir sind der Meinung, dass man im Bereich Waisenhausplatz ebenfalls eine Umgestaltung in Betracht ziehen sollte, falls die neue Tramachse tatsächlich dort durchführen würde. W32</p> <p>Positiv ist auch die Entlastung des Hirschengrabens, die sehr nötig ist. K36</p> <p>Die Zweite Tramachse ist eine sinnvolle Investition für die Zukunft; nicht zuletzt, wenn man bedenkt, dass es dereinst zu einer Umstellung des Wyler-Busses auf Tram geben könnte.</p> <p>Eine Reduktion des MIV auf dem Bahnhofplatz ist aus unserer Sicht unabdingbar. Es geht technisch schlicht nicht anders. Aber es ist auch klar, dass man mit den neuen SBB-Zugängen im Bereich West-Bahnhof auch dort eine Reduktion des MIV vornehmen muss. Das geht alles Hand in Hand. W33</p> <p>Den Kornhausplatz vom öV zu erleichtern, finden wir eine gute Lösung; aber sicher soll danach nicht der MIV dort besser durchfahren können. Das müsste man anschauen. W34</p> <p>Was wir als negativ einstufen, sind der Verkehr und die Anlieferung in der nördlichen Altstadt; insbesondere die Anlieferung zu oberen Altstadt, dem grössten Einkaufszentrum der Schweiz, ist problematisch. Da muss man die City-Logistik nicht nur als Begriff nehmen, sondern auch versuchen, klare Umsetzungen zu machen. Der Konflikt mit dem Veloverkehr ist ein grosses Problem, da schliessen wir uns der GFL an, da müssen Gegenmassnahmen gefunden werden, beispielsweise mit Gegenverkehr Hodlerstrasse. W35</p> <p>Das Thema Oberleitungen und Stadtbild: Dieses Thema gilt nicht nur vor dem Bundeshaus, die Oberleitungen würden auch das Stadtbild in der Speicher- und der Nägeligasse verändern. Um das Stadtbild weniger zu beeinträchtigen, sind wir immer noch der Meinung, dass eine Batterielösung oder eine unterirdische Stromfas-</p>	<p>W32 Auf dieses Anliegen kann schon im Rahmen der Neugestaltung des Waisenhausplatzes eingegangen werden (Nutzungskonzept).</p> <p>W33 In der Abstimmungsbotschaft zum autofreien Bahnhofplatz wurde darauf hingewiesen, dass allenfalls auch bei einer Ablehnung der Initiative wegen den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und eines besseren Zugangs zur Bahn der Verkehr auf der Achse Bollwerk/Bahnhofplatz/Bubenbergrplatz reduziert werden muss. Eine Sperrung steht aber nicht zur Diskussion.</p> <p>N10 Die Beurteilung der ZMB basiert auf den heute verfügbaren Technologien und den heutigen Preisen.</p>
----------------------------------	---	---

	<p>sung in Betracht gezogen werden sollten. Vielleicht sind ja die Batterielösungen in zehn Jahren weiterentwickelt. N10</p>	
<p>14, GFL Stadt Bern</p>	<p>Die jetzige Anhörung soll nicht ausschliessen, dass man zu einem späteren Zeitpunkt eine Mitwirkung durchführt, bei der man dann vertieft Stellung nehmen kann. N11</p> <p>Auslöser für die ZMB war die Verknüpfung mit dem TRB TRB ist zentral für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern. Deshalb begrüssen wir auch die Zweite Tramachse. K37</p> <p>Die Variante, welche in der ZMB als Bestvariante ausgewählt wurde, hat diverse positive Punkte. So besteht die Möglichkeit der Aufwertung in der nördlichen Altstadt im Gebiet Progr / Kunstmuseum. Die bereits mehrfach erwähnte Netzredundanz ist in dieser Variante am grössten. K38</p> <p>Verknüpfung mit dem neuen Westzugang zum Bahnhof Bern scheint uns ganz ein wichtiger Punkt. Ob die Haltestelle Hirschengraben momentan an der richtigen Stelle geplant ist und wie die Verknüpfung mit den Ausgängen der neuen Westpassage ist – das ist etwas, das aus unserer Sicht in der weiteren Projektierung sehr genau angeschaut werden muss. Es ist klar, dass man das bei der jetzigen Flughöhe der ZMB noch nicht machen konnte. W36</p> <p>Ein weiterer zentraler Punkt ist aus unserer Sicht die Verkehrsführung im Bereich Altstadt Nord: für den Anlieferverkehr, für den MIV und insbesondere für den Veloverkehr. Es wurde bereits erwähnt, dass die Achse Speichergasse-Nägeligasse eigentlich die Veloschnellstrasse schlechthin ist, wenn man von der Länggasse/vom Bollwerk her kommt und in die untere Altstadt fahren will. Es ist die einzige Achse, auf der man heute noch zügig vorankommt. Da muss man sich sehr genau überlegen, kann man Alternativen anbieten; zum Beispiel mit Velogegegenverkehr in der Hodlerstrasse. W37</p>	<p>N11 Weitere Möglichkeiten zur Mitwirkung bestehen im Zusammenhang mit den vorgesehenen Folgeplanungen. Zur ZMB wird es keine weitere Mitwirkung mehr geben.</p>
<p>15, SP Stadt Bern</p>	<p><i>1 Grundsatz</i></p> <p>Die SP Stadt Bern erachtet die vorgelegten Studien zur Zweckmässigkeitsbeurteilung einer zweiten Tramachse als gute Diskussionsgrundlagen für die Weiterentwicklung und Ergänzung des Projekts Tram Region Bern mit dem Ziel der Entlastung der Innenstadt. K39</p> <p>Etwas zum Zeitplan: Wir erwarten, dass nun so schnell wie möglich die nächsten Planungsschritte eingeleitet werden, damit die Zeitspanne zwischen Inbetriebnahme des Trams Region Bern und jener der zweiten Tramachse so kurz wie möglich ausfällt. K40</p> <p>In einem breiten Verfahren wurden die verschiedenen Möglichkeiten einer zweiten Hauptachse detailliert evaluiert. Wir können den Entscheid für die Bestvariante Altstadt Nord B2 nachvollziehen, auch wenn für uns bei</p>	

	<p>der unterlegenen Variante A1 das grössere städtebauliche Potenzial eine wichtige Rolle spielte. Die Gründe für die Wahl von B2 sind schlüssig, insbesondere kann so die Netzstabilität entscheidend erhöht werden. Wir begrüssen auch explizit die Ablehnung der Variantenfamilien C (südliche Altstadt), D (Monbijoubücke) und U (unterirdische Linienführung). Dass die vorgeschlagene Lösung auch den Bereich Hirschengraben mitberücksichtigt, ist ein weiterer Positivpunkt der ZMB. K41</p> <p><i>2 Anforderungen im Rahmen der weiteren Projektentwicklung</i></p> <p>Wir anerkennen, dass im Rahmen der ZMB Zweite Tramachse keine Details geklärt werden konnten. Für die weitere Projektentwicklung sind für uns deshalb die folgenden Punkte zentral:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung: Wir erwarten, dass die in Aussicht gestellten Finanzbeiträge von Kanton und Bund rechtzeitig so verbindlich gesichert werden, dass die Volksabstimmung in den betroffenen Gemeinden zum Tram Region Bern in Kenntnis dieser Entscheide durchgeführt werden kann. Auch für die Finanzierung der zweiten Tramachse soll die Region einen angemessenen Beitrag leisten. Wir gehen ausserdem davon aus, dass die Investitionen in die zusätzliche Infrastruktur nicht mit Verschlechterungen anderer öV-Angebote «erkauft» wird. K42 - Veloverkehr: Die neuen Gleisanlagen führen zum Teil zu gefährlichen Situationen für Velofahrende und kappen wichtige Verbindungsachsen des Veloverkehrs in der Innenstadt. In enger Zusammenarbeit mit den Fachorganisationen sind hier zwingend tragfähige Lösungen zu suchen. W38 - Haltestellen: Lage, Anordnung und Erreichbarkeit der Haltestellen an der neuen Linienführung sind – vor allem hinsichtlich der Umsteigebeziehungen zu weiteren öV-Linien – im Rahmen des Vorprojekts zu überprüfen. Dies gilt insbesondere für die Schwerpunkte am Bahnhof Bern, Hirschengraben (Abstimmung mit ZBB, Ausgang West) und am Zytglogge. W39 - Massnahmen Markt- und Spitalgasse: Damit die Entlastung der Hauptgassen ihre Wirkung zugunsten der FussgängerInnen entfalten kann, sind zwingend flankierende Massnahmen vorzusehen, die zusätzlichen Anlieferverkehr, illegale Parkierung etc. verhindern. O01 <p>- MIV im Raum Bahnhof/Altstadt: Wir sind erfreut, dass mit der zweiten Tramachse der MIV auf der</p>	<p>O01 Für den Anlieferverkehr gelten heute schon klare Bestimmungen, die, ebenso wie die Parkierungsvorschriften, von der Polizei durchgesetzt werden müssen. Dies unabhängig davon, ob eine/welche zweite Tramachse realisiert wird.</p> <p>N12 Eine Verkehrsreduktion auf dem Bahnhofplatz ist für die Realisierung einer</p>
--	---	--

	Achse Bahnhofplatz um 30 Prozent reduziert werden soll. Wir erwarten, dass auch im Übrigen betroffenen Perimeter der MIV eingeschränkt wird, um Platz für den Langsamverkehr zu schaffen. N12	zweiten Tramachse eine Voraussetzung und nicht eine primäre Absicht.
16, Dialog Nordquartier	Der DIALOG Nordquartier hat an seiner Sitzung vom 8. Mai 2012 die Wahl der Variante Altstadt Nord begrüsst. Von dieser neuen Linienführung verspricht er sich eine Verbesserung der ganzen Tramsituation in der Innenstadt. Auch die Versorgung des Nordquartiers bleibt so sichergestellt. Wir bedanken uns, dass wir in der Begleitgruppe Zweite Tramachse haben mitwirken können. K43	
17, QM3	<p>Den Entscheidprozess begrüssen wir, den Variantenentscheid können wir nachvollziehen. Wir waren von Beginn weg im Bild. In der gefundenen Lösung sehen wir das Optimum, was man machen kann. Wir erkennen die Entlastungswirkung und die grosse Redundanz bei Störungen im Netz. Die Mehrheit der QM3-Delegierten findet die vorgeschlagene Linienführung gut; als Einzelmeinungen wurde geäussert, dass die peripheren Linien bevorzugt werden. K44</p> <p>Die Delegiertenversammlung QM3 ist der Bestvariante gegenüber insgesamt positiv gestimmt. Wir erhoffen uns im Detail eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich Kocherpark/Zieglerstrasse; das ist angedeutet im Faltblatt. K45</p> <p>Es wurden Zweifel geäussert, ob die Situation am Hirschengraben / Bahnhofplatz mit zusätzlichen Gleisachsen zu bewältigen ist – sowohl für den Fussgängerverkehr, der sich aus der „Welle“ Richtung Hirschengraben ergiesst, als auch für den übrigen Verkehr. W40</p> <p>Thema Veloverkehr: Es wurde erwähnt, dass man die Innenstadt auch für Velofahrer zugänglich halten müsste, weil es jetzt dann fast nur noch Strassen mit Schienen gibt, welche in die Innenstadt führen. Als Option könnte man die Amthausgasse/Schauplatzgasse sehen, wo momentan ja noch der Bus fährt. Wir wollen nicht, dass durch die Verbesserung des Trams die Velofahrer benachteiligt werden. K46</p> <p>Noch zur Zufahrt Metro-Parking: Da muss man genau anschauen, wie das funktionieren soll. W41</p>	
18, Läubigi Stadt	Gute Wohn- und Arbeitsbedingungen werden zu einem immer wichtigeren Standortvorteil. Der Wettbewerb der Städte hat hierzu längst begonnen. Gemäss dem vom Bundesamt für Statistik und dem Bundesamt für Raumentwicklung jüngst veröffentlichten „Mikrozensus Mobilität und Verkehr“ ist Autofahren bei der jungen Generation nicht mehr so angesagt wie früher. Dieser Befund ist erfreulich. Diese Entwicklung lässt sich mindestens teilweise mit der Verstädterung und dem öV-Ausbau erklären. Die Mobilitätsstudie zeigt weiter auf, dass Schweizer Haushalte auch weniger Autos besitzen. Insgesamt nimmt jedoch die Mobilität zu, was die Umwelt zusätzlich belastet. Der öV und insbesondere das Tram ermöglicht eine Verdichtung der Agglomeration. Dies	

	führt zu kürzeren Wegen. Deshalb setzt sich „Läbige Stadt“ ganz besonders für die Weiterentwicklung der Tramstadt Bern ein. Das Tram Region Bern sowie eine zweite Tramachse leisten dazu einen entscheidenden Beitrag. K47	
19, BBL	<p><i>1. Gesamteindruck</i></p> <p>Aus unserer Sicht war die Herangehensweise für die Zweckmässigkeitsbeurteilung pragmatisch. Die Bearbeitung erfolgte sorgfältig und wurde mittels Synthesebericht transparent dokumentiert. Die Resultate sind verständlich dargestellt und die Beurteilungen sind für uns nachvollziehbar. Der Einbezug von unmittelbar Betroffenen im Rahmen einer Technischen Kerngruppe war zweckmässig. Die Hinweise seitens der involvierten Bundesvertreter (Parlamentsdienste, Bundeskanzlei, Bundessicherheitsdienst und Bundesamt für Bauten und Logistik) sind mitberücksichtigt worden. Insbesondere die Indikatoren Risiko sowie die zu erwartenden Sicherheitsauflagen sind aus unserer Sicht korrekt bewertet. K48</p> <p><i>2. Vollständigkeit der Varianten-Auslegeordnung</i></p> <p>Die Varianten-Auslegeordnung war unseres Erachtens vollständig, und die Betrachtung aller möglichen Lösungen zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt scheint uns umsichtig und zweckmässig. K49</p> <p><i>3. Beurteilung der Varianten-Auswahl für die vertiefte Untersuchung</i></p> <p>Die Beurteilung der Varianten-Auswahl ist nachvollziehbar und korrekt. Die von den Zielsetzungen abgeleiteten Bewertungskriterien sind sinnvoll angewendet und wurden aus unserer Sicht nachvollziehbar beurteilt. K50</p> <p><i>4. Beurteilung der Bestvariante „Altstadt Nord“</i></p> <p>- <i>Stimmt das Ergebnis?</i> Das Ergebnis für die Bestvariante ist korrekt. Das geringe Potenzial „Stadtentwicklung“ in der Spider-Grafik scheint unseres Erachtens jedoch eher vorsichtig bewertet. Aufgrund des Berichts und der Texte könnte höheres Potential bestehen. K51</p> <p>- <i>Sind Vor- und Nachteile sowie Auswirkungen genügend untersucht?</i> Aus unserer Sicht sind die Untersuchungen von Vor- und Nachteilen mit der erforderlichen Sorgfalt erfolgt. K51</p> <p><i>5. Hinweise aus der speziellen Optik der vertretenden Organisation</i></p> <p>Unser Amt ist verantwortlich für die Unterbringung von rund 22'500 Büroarbeitsplätzen der Bundesverwaltung im Raum Bern. Eine optimale Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Bereitstellung von optimalen Arbeitsplätzen. Die gewählte Bestvariante deckt sich auch mit den Bedürfnissen unserer Nutzer. K52</p>	

<p>20, Ostermundigen, Begleitgruppe</p>	<p>Ostermundigen steht vollumfänglich hinter der heute vorgeschlagenen Lösung. K53</p> <p>Wurde vollständig aufgearbeitet, Bestvariante ist die beste Lösung. K54</p> <p>Wir wollen von Ostermundigen an den Zytglogge. Über den ESP Bahnhof haben wir die Verbindung zum Bahnhof Bern, aber wir wollen in die untere und obere Altstadt fahren können, da ist für den der Zytglogge der Ausstiegspunkt, den wir erreichen wollen. K55</p> <p>Habe etwas Mühe mit den Velofahrern: öV ist ein übergeordnetes Ding, da muss man Lösungen finden, die für alle irgendwie gangbar sind. Nur so bringen wir etwas Gescheites hin. K56</p>	
<p>21, EVP</p>	<p>Die EVP unterstützt die Variante einer Zweiten Tramachse Altstadt Nord. K57</p> <p>Ausschlaggebend sind für uns die Umfahrungsmöglichkeit (Netzredundanz), die Entlastung des Knotens Hirschengraben und die Aufwertung der Altstadt Nord. K58</p> <p>Hingegen steht die Entlastung der Hauptgasse für die EVP nicht im Vordergrund. Die obere Altstadt ist aus Sicht der EVP das Geschäftszentrum von Bern und eignet sich deshalb nicht als Flanierzone. Dafür bietet sich die untere Altstadt an. Ein Tram-Netz in dieser Grössenordnung benötigt aber so oder so eine zweite Achse. K</p> <p>Folgender Hinweis ist aber für die EVP wichtig: Mit der zweiten Tramachse ist langsam aber sicher die Grenze des Wachstums des ÖVs in der Altstadt erreicht. Im UNESCO-Welterbe Altstadt von Bern kann nicht immer mehr hineingepfercht werden. Für die EVP kommen in diesem Perimeter auch keine unterirdischen Lösungen oder gar doppelstöckigen Brücken über die Aare in Frage. K59</p> <p>Bern muss an der Peripherie nachhaltig wachsen (Wankdorf, Ausserholligen, Brünnen). Ein Ausbau einer schnellen S-Bahn und des Hauptbahnhofs sind voranzutreiben. K60</p> <p>Der Knoten Bubenbergrplatz ist bei der Zweiten Tramachse Altstadt Nord ein Schwachpunkt: Weshalb wird keine unterirdische Lösung gemäss Variante U1 geprüft (Schanzentunnel)? Mit der vorgeschlagenen Linienführung Kornhaus-Schützenmatte würde sich dies mit einem Portal Schützenmatte perfekt anbieten. Die Variante U1 wurde im Synthesebericht gar nicht bewertet, die schwierigen Punkte (Ersatz Hochbrücken, UNESCO-Status) sind in dieser Variante nicht von Bedeutung. N13</p>	<p>N13 Die Varianten mit unterirdischen Linienführungen wurden in der Phase 1 der ZMB untersucht. Aufgrund der vergleichsweise schlechten Ergebnisse in der Grobbewertung wurden sie nicht weiterbearbeitet. Hauptgründe: lange Planungs- und Realisierungszeit, hohe Kosten, Konflikte UNESCO-Status. Eine Variante „Schanzentunnel“ würde zudem die Innenstadt nur um eine Linie entlasten und wenig zur Verbesserung der Netzredundanz beitragen (ana-</p>

		log A1).
22, BernCity	<p><i>Bedeutung des vorliegenden Geschäfts</i></p> <p>Von zentraler und übergeordneter Bedeutung ist der Ersatz der bisherigen Buslinie Ostermundigen – Köniz (Nr.10) durch eine effizientere und leistungsfähigere Tramlinie (Tram Region Bern). Bern City unterstützt diese Projekt grundsätzlich und anerkennt seine Wichtigkeit und Bedeutung. Gemeinhin wird argumentiert, das Tram Region Bern sei nur dann – jedenfalls politisch – realisierbar, wenn in der Innenstadt eine Zweite Tramachse verlegt werde. K61</p> <p><i>Grundsätzliches Hinterfragen der Notwendigkeit einer neuen Tramachse</i></p> <p>Bis vor kurzem waren die Verantwortlichen des Projekts Tram Region Bern und namentlich auch von Bern Mobil der Ansicht, eine zweite Tramachse in der Innenstadt sei nicht nötig. An den Grundlagen für die damalige Beurteilung hat sich seither nichts geändert – zugenommen hat einzig der Druck der Stadt Bern und einer – zwischenzeitlich gescheiterten – Volksinitiative. Bern City ist auch heute noch nicht überzeugt, ob es eine zweite Tramachse effektiv braucht. Nach den Modellvorstellungen werden mit der Realisierung des Trams Region Bern und der gleichzeitigen Verlegung des 12er-Busses die Frequenzen in den Hauptgassen nicht zunehmen, sondern stabil bleiben. Aus Sicht der Innenstadtgeschäfte besteht kein Wunsch, die heutigen Frequenzen auf den Hauptachsen zu reduzieren – das jedenfalls ergab eine Umfrage bei unseren Mitgliedern von Bern City. K62</p> <p><i>Erhebliche Nachteile mit der vorgesehenen Bestvariante „Altstadt Nord“</i></p> <p>Wiewohl gewisse betriebliche Vorteile der Variante „Altstadt Nord“ durchaus anerkannt werden (Entlastung Hirschengraben; Ersatzroute bei Belegung Hauptgassen etc.), überwiegen nach unserer Ansicht die Nachteile der Variante ganz erheblich.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die ganze Strecke der neuen Linie führt über wichtige Verbindungs- und Erschliessungsstrassen in der Innenstadt. Diese Strassen müssen im Umfang der heutigen Frequenz auch künftig frei gehalten werden. Die Stimmbevölkerung hat sich bei der Ablehnung der Bahnhofplatz-Initiative für eine Verkehrsverbindung über den Bahnhofplatz ausgesprochen. W42 - Es ist nicht dargetan, wie das Tram ohne Behinderung des heutigen Verkehrs möglich sein soll. Vielmehr wird der Verkehrsfluss über die wichtige Verbindungsstrecke massiv behindert und beschränkt werden. Darunter leiden das Gewerbe (Anlieferverkehr; Handwerker etc.) und die Anwohner über Gebühr. W43 - In diesem Zusammenhang ist auf die Beurteilung der gleichen Variante anlässlich des Teilprojekts 	<p>W42 In der Stellungnahme wird mit Recht auf Schwierigkeiten einer zweiten Tramachse hingewiesen. In der ZMB wurden die Probleme als Lösbar bzw. die Nachteile als vertretbar eingestuft. Konkrete Lösungen sind in den geplanten Folgearbeiten zu entwickeln.</p> <p>B04 Die durchgeführte ZMB unterscheidet</p>

	<p>Innenstadt des Projekts Tram Region Bern aus dem Jahr 2010 zu verweisen. Dort wurde die nun als Bestvariante bezeichnete Linienführung unter allen Titeln als negativ beurteilt. B04</p> <p>Bern City lehnt die vorgeschlagene Bestvariante ab. K63</p>	<p>sich von den erwähnten Studien insbesondere bezüglich Bearbeitungsperimeter und Bearbeitungstiefe. Zur Variante Altstadt Nord liegen heute detaillierte Kenntnisse, die die Machbarkeit bestätigen. Auftraggeber und Bearbeiter der früheren Studien stimmen den Ergebnissen der ZMB zu.</p>
<p>23, VCS</p>	<p><i>Gesamteindruck</i></p> <p>Aus unserer Sicht handelt es sich um eine umfassende ZMB, welche die Varianten weitgehend nachvollziehbar beschreibt und bewertet. Detailfragen siehe unten. K64</p> <p><i>Vollständigkeit der Varianten-Auslegeordnung</i></p> <p>Wir sehen keine weiteren relevanten Varianten. Die erfolgte Auswahl für die vertiefte Analyse ist für uns nachvollziehbar. K65</p> <p><i>Beurteilung der Bestvariante "Altstadt Nord"</i></p> <p>Der VCS hat sich insbesondere der Frage gewidmet, ob die unterschiedliche Bewertung der Variante B2 "Altstadt Nord" gegenüber der Variante C2d "Bundesgasse direkt" nachvollziehbar ist.</p> <p><u>Entlastungswirkung</u></p> <p>Im Gesamtfazit (S.73) findet sich die Aussage, dass mit den drei Varianten "Altstadt Süd" "die Zielsetzungen am wenigsten erreicht werden". Diese Aussage erstaunt, wird doch Var. C2d als einzige bezüglich des Hauptziels "Entlastung Hirschengraben, Spital- und Marktgasse" mit der maximalen Punktzahl bewertet. Nur bei dieser Variante ist es möglich, bis 3 Tramlinien aus der Hauptachse zu verlegen. Wir teilen daher die Beurteilung nicht, dass die (Haupt-)Zielsetzung durch alle Varianten Altstadt Süd ungenügend erreicht werden. Dieses Ergebnis wird in der Bewertung (Ergebnisse, S. 69) korrekt wiedergegeben. B05</p> <p><u>Nebenziele</u></p> <p>Bei den "Nebenzielen" "Unterstützung der Stadtentwicklung: Weiterentwicklung der Innenstadt und Weiterentwicklung des Tramnetzes, insb. Tram Länggasse - Wyler" und "Verbesserung der Netzredundanz" schneidet Variante C2d leicht schlechter ab als Variante B2. B06</p> <p>Es ist nachvollziehbar, dass die Nord-Variante einen leicht höheren "Impuls für die Innenstadt" ergibt als die Süd-Variante, wobei der Erschliessungsnutzen für Progr und NMS nicht überschätzt werden sollte, ist doch für diese Institutionen aus unserer Sicht die neue Tramerschliessung kaum von bedeutendem Nutzen. K66</p>	<p>B05 Im Kriterium „Entlastung Hirschengraben, Spital und Marktgasse“, das 10% der Gesamtgewichtung ausmacht, schneidet nur die Variante Bundesgasse direkt (C2d) besser ab als die Variante Altstadt Nord (B2). C2d fällt in der Gesamtbewertung wegen der vergleichsweise schlechten Wirtschaftlichkeit, den stadträumlichen Konflikten und den fehlenden Impulsen für die Entwicklung der Innenstadt dennoch deutlich hinter B2.</p>

	<p>Dass die Nord-Variante für das zukünftige Tram Längasse - Wyler als Vorinvestition einen höheren Nutzen bringt als die Süd-Variante, ist nachvollziehbar. K67</p> <p><u>Netzredundanz</u></p> <p>Bezüglich der Netzredundanz schneidet die Nord-Variante besser ab als die Süd-Variante. Begründet wird dies mit der Einschränkung der Nutzung der Bundesgass-Gleise auf Fahrzeuge mit Batterie und damit, dass "bei Veranstaltungen entlang der Spital- und Marktgassee häufig auch der Bundesplatz betroffen" sei. Diese Argumentation überzeugt nicht. Bei Veranstaltungen ist z.B. auch "häufig" der Bereich Casinoplatz / Kornhausplatz betroffen, was auch bei der Nord-Variante die Redundanz beeinträchtigt. B07</p> <p><u>Erreichbarkeit Einwohner, Arbeitsplätze und Detailhandel</u></p> <p>Besonders schlecht ist die Bewertung der Süd-Variante beim Indikator W8 "Erreichbarkeit Einwohner, Arbeitsplätze und Detailhandel (3 Pt. für Var B2, -1 Pt. für Var C2d). Es wird offenbar als sehr relevant betrachtet, dass mit der Variante Nord wesentlich mehr Gewerbefläche erschlossen werden kann als mit Variante Süd. Dieser Indikator hat ein sehr hohes Gewicht von 10%, gleich hoch wie das Hauptziel der Entlastung der Hauptachse. Gemäss mündlicher Auskunft am Workshop soll damit das „öffentliche Interesse“ gewichtet werden. Diese Gewichtung ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. Wurde bei der Bewertung berücksichtigt, dass durch die Umstellung der 10er-Linie von Bus auf Tram die Erschliessung der Bundesgasse reduziert wird? B08</p> <p><u>Eignung als Tramachse</u></p>	<p>B07 Die Tramachse Speichergasse – Nägelgasse kann mit Fahrleitungen ausgerüstet werden, so dass sie von allen Fahrzeugen der Tramflotte genutzt werden kann. Heute ist die Achse Speichergasse – Nägelgasse in aller Regel auch bei Veranstaltung für den Verkehr offen. Die Variante B2 bringt auch Vorteile bei Veranstaltungen auf dem Kornhausplatz.</p> <p>B08 Der Indikator W8 bewertet vor allem Neuerschliessungen (Haltestellen, wo es vorher keine hatte) aus der Sicht der Fahrgäste. In dieser Hinsicht hat B2 den grössten Mehrwert. Im Umfeld neuer Haltestellen können positive Veränderungen erwartet werden, an denen ein grosses öffentliches Interesse besteht (Aufwertung von Geschäftslagen, Belebung der Parallelgassen). Bei den auch langfristig wenig veränderbaren Nutzungen entlang der Kocher- und Bundesgasse entfällt dieser Effekt weitgehend.</p> <p>B09 / N14 Die Aussage zur Eignung be-</p>
--	--	--

	<p>In der Bewertung nicht berücksichtigt wird "die Eignung der Bundesgasse als Tramachse" (S. 67) bei der Süd-Variante. Ungenügend berücksichtigt wird der beträchtliche Konflikt zwischen FussgängerInnen, Velo und Tram bei der Nord-Variante. In diesen im Vergleich mit der Bundesgasse engen Strassenräumen besteht ein viel höheres Konfliktpotential, eine grössere Konkurrenz um die knappe Fläche. Beide Varianten erhalten beim Indikator G2 "Nutzungskonflikt Verkehr" dieselbe Note, was aus unserer Sicht nicht korrekt ist. B09 / N14</p> <p><u>Projektrisiken</u></p> <p>In der Variantenbeschreibung (S. 67) wird auf "erhebliche Risiken" hingewiesen. Bei Variante C2 wird auf "sich verändernde Sicherheitsauflagen seitens des Bundes im Zusammenhang mit dem Parlamentsgebäude" hingewiesen. Aus dieser Formulierung kann geschlossen werden, dass heute seitens des Bundes keine Sicherheitsbedenken bestehen. Gemäss mündlicher Auskunft am Workshop hätten die Bundesbehörden „signalisiert“, dass insbesondere die Tramhaltestelle in unmittelbarer Nähe zum Bundeshaus als Sicherheitsrisiko empfunden werden. Mit einer Verschiebung um wenige Meter gegenüber der heutigen Haltestelle könnte der Haltepunkt des Trams in jenen Bereich verschoben werden, in dem die Bundeshausfassade vom Strassenrand zurückversetzt ist. B10</p>	<p>zieht sich primär auf geometrische Aspekte (Breite der Strasse, Länge der Strecke, grosse Kurvenradien). Der Schlüsselpunkt bei den Nutzungskonflikten Verkehr besteht bei C2d bei der Kreuzung Bundesgasse/ Efingerstrasse/Monbijoustrasse/Hirschengraben (vor allem öV-öV-Behinderungen bei einer Kreuzung mit Tramachsen in vier Richtungen, auf denen alle Tramlinien verkehren). Diese Konflikte sind nur schwer lösbar.</p> <p>Für einen allfälligen späteren Trambetrieb auf den Linienästen Länggasse und Wyler müssten zu C2d als „dritte Tramachse“ A1 realisiert werden. Bei der Varianten B2 kann davon ausgegangen werden, dass die Achsen Bundesgasse-Kochergasse und Amthausgasse-Schauplatzgasse auch sehr langfristig tram- bzw. schienenfrei bleiben.</p> <p>B10 Bei einer Verschiebung der Haltestellen Richtung Westen entsteht ein ungenügender Abstand zur Haltestelle beim Hirschengraben. Zudem bestehen Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit der Linienführung an sich und dem Fahrgastaufkommen im Haltestellenumfeld (siehe auch Eingabe 19/BBL).</p>
--	--	---

In der Bewertung (Ergebnisse, S. 69) erhalten sowohl die Nord- wie auch die Süd-Variante -1 Punkt bei Indikator W4. Gemäss S. 86 bestehen die Risiken bei Variante Nord insb. aus "Widerstand bzgl. Bahnhofplatz" und "Anlieferung Speicher-/Nägelgasse", bei Variante Süd ist das Hauptrisiko die "Befahrbarkeit Bundesplatz". Insgesamt schneiden somit beide Varianten bezüglich der Risiken gleich gut oder schlecht ab. Der Text vermittelt hier aber ein wesentlich anderes Bild. **K68**

Bewertung

Die Bewertung ("Ergebnisse", S. 69) weist für Variante B2 insgesamt 0.64 Punkte aus, für Variante C2d 0.05 Punkte. Bereits relativ geringe Veränderungen in der Bewertung von Variante Bundesgasse direkt (gelbe Felder) führen dazu, dass diese Variante eine höhere Punktezahl erhält als "Altstadt Nord". **B11**

	Gewicht	B2			C2d			C2dNEU
w4	0.1	-1	-0.1		-1	-0.1		-1 -0.1
w6.1	0.05	-1	-0.05		-1	-0.05	1	0.05
w7	0.05	2	0.1		2	0.1	2	0.1
w8	0.1	3	0.3		-1	-0.1	1	0.1
w9	0.05	2	0.1		0	0	0	0
w10	0.05	2	0.1		3	0.15	3	0.15
w11	0.1	3	0.3		1	0.1	2	0.2
w14	0.05	1	0.05		0	0	0	0
w	0.55		0.8			0.1		0.5
u2	0.04	-2	-0.08		-1	-0.04	-1	-0.04
u3	0.04	-3	-0.12		-1	-0.04	-1	-0.04
u4	0.02	-1	-0.02		2	0.04	2	0.04
u	0.1		-0.22			-0.04		-0.04
g1	0.03	-1	-0.03		-1	-0.03	1	0.03
g2	0.07	-2	-0.14		-2	-0.14	0	0
g3	0.1	2	0.2		3	0.3	3	0.3
g4	0.03	2	0.06		0	0	0	0
g5	0.03	0	0		-1	-0.03	-1	-0.03
g6	0.02	0	0		-2	-0.04	-2	-0.04
g7	0.03	1	0.03		-1	-0.03	-1	-0.03

B11 Zu den vorliegenden Bewertungsergebnissen wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt (Kapitel 5.3.4). Sie basiert auf plausiblen alternativen Gewichtungen. Die in der Stellungnahme vorgeschlagen alternative Bewertung (C2dNEU) der Indikatoren W6.1, W8, W11 und G2 (siehe oben) hält einer genaueren Überprüfung nicht stand und eine Andersbewertung des Indikators G1 (Verkehrssicherheit) allein stösst das vorgelegte Bewertungsergebnis nicht um.

g8	0.01	-3	-0.03		-1	-0.01		-1	-0.01
g6?	0.03	-1	-0.03		-1	-0.03		-1	-0.03
g	0.35		0.06			-0.01			0.19
alle	1		0.64			0.05			0.65

Kosten-Nutzen-Analyse

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse fällt im Vergleich der beiden Varianten insbesondere folgendes auf:

Die Kosten für Infrastruktur und Rollmaterial werden für beide Varianten gleich hoch geschätzt. Diese Kosten bestehen bei der Süd-Variante zu rund 50% aus Umrüstungskosten von Trams auf "Supercap" sowie den Ersatz dieser Supercaps. Diese Kosten sind aus dem Bericht nicht nachvollziehbar. Gemäss mündlichen Informationen anlässlich des Workshops basieren die Kostenschätzungen auf den heutigen Produkten und Preisen. Dies ist sicher eine eher vorsichtige (pessimistische) Annahme. Immerhin dauert es bis zum Einsatz dieser Batterien noch rund 10 Jahre. Es ist doch zumindest plausibel, dass hier die technologische Entwicklung günstigere Lösungen bringen wird. **B12**

Sehr ins Gewicht fällt bei der Kosten-Nutzen-Analyse die "Reisezeitveränderung". Hier "verliert" Variante Süd gegenüber Variante Nord rund 3 Mio Fr. Nutzen pro Jahr. Dieser Unterschied ist nicht nachvollziehbar. Gemäss S. 64 führt die Nord-Variante "zu einer leichten Fahrzeitverlängerung zwischen Bahnhof und Zytglogge." Gemäss S. 86 beträgt dieser Reisezeitverlust 32'900h pro Jahr. Für Variante C2d wird hingegen ein Reisezeitverlust von 187'500h ausgewiesen (S. 89). Bei der Variantenbeschreibung (S. 67) wird darauf hingewiesen, dass sich der Zugangsweg zum Bahnhof verlängere, weil die Haltestellen in der Bundesgasse liegen. Ist dieser zusätzliche Weg wirklich 6-mal "grösser" als die "leichte Fahrzeitverlängerung" von Variante Nord? **B13**

Fazit:

Der VCS unterstützt eine zweite Tramachse zwischen Zytglogge und Hirschengraben. Bei der Variantenbeurteilung können wir uns der ZMB nur beschränkt anschliessen. Aus unserer Sicht wird Variante C2d "Bundesgasse direkt" im Vergleich zu Variante B2 "Altstadt Nord" zu negativ dargestellt. Nur Variante C2d erreicht bezüglich dem Hauptziel der Entlastung von Hirschengraben, Spital- und Marktgasse die maximale Punktzahl. Grundsätzlich erachten wir die Bundesgasse als wesentlich geeigneter für eine Tramachse als Speichergasse / Nägeligasse. Bei dieser Route muss mit bedeuten mehr Konflikten mit den FussgängerInnen und dem Veloverkehr gerechnet werden.

B12 Zur Kosten-Nutzen-Analyse ist grundsätzlich folgendes zu sagen: die Methode ist vor allem geeignet, um Varianten von Netzausbauten mit unterschiedlichen Erschliessungsqualitäten und Reisezeiten zu beurteilen. Diese Effekte können vergleichsweise einfach in Frankenbeträgen ausgedrückt werden. Demgegenüber ist es kaum möglich, die Entlastung der Innenstadtgassen oder den Nutzen der zusätzlichen Netzredundanzen zu monetarisieren. Deshalb ist die Aussagekraft der Ergebnisse für die vorliegende Fragestellung zu relativieren. Auch sind die Ergebnisse durch Reisezeiteffekte geprägt, obschon die Verkürzung der Reisezeit kein Ziel einer zweiten Tramachse ist. Die in der Stellungnahme zu Ausdruck gebrachte kritische Haltung zur Kosten-Nutzen-Analyse ist daher teilweise nachvollziehbar.

	<p>Wir können uns aber sowohl eine Süd-Variante wie auch eine Nord-Variante vorstellen. Sollte die Nord-Variante weiterbearbeitet werden, muss diese insbesondere hinsichtlich der Konflikte mit dem Velo-Verkehr sehr sorgfältig weiterentwickelt werden. Wir erwarten, dass die Erreichbarkeit sowie die Durchlässigkeit der oberen Altstadt für Velofahrende erhöht wird. Nur wenn auch diese berechtigten Anliegen berücksichtigt werden, kann ein von allen Bevölkerungskreisen getragenes Projekt erreicht werden.</p> <p>Die Tramführung über den Bahnhofplatz bietet gegenüber der Süd-Variante durch die Bundesgasse wesentliche Vorteile wie die Nähe zu den anderen Haltestellen, bringt aber auch eine zusätzliche Belastung und damit eine Erhöhung des Konfliktpotentials mit den FussgängerInnen. Um die Verkehrsbelastung zu beschränken, muss daher der motorisierte Individualverkehr über den Bahnhofplatz auf ein Minimum reduziert werden.</p>	
<p>24, Quav4</p>	<p>Grundsätzlich begrüsst die Quav4 die mit einer zweiten Tramachse verbundene Verbesserung des ÖV-Flusses in der Innenstadt. Die gewählte Variante Altstadt-Nord tangiert unseren Stadtteil kaum. Allfällige negative Auswirkungen z.B. auf die Fahrplanstabilität oder die Benutzerfrequenzen von anderen Linien wie z.B. den Schosshaldenbus, sind kaum anzunehmen. Die Delegierten der Quav4 haben deshalb (auf dem Mail-Korrespondenzweg) Ihre grundsätzliche Zustimmung zur Weiterverfolgung des gewählten Ansatzes signalisiert. Die Quav4 wird mit Interesse die weitere Detailplanung verfolgen und dankt für die bisher gute Information und die Möglichkeit zur Stellungnahme. K69</p>	