



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
Fax 031 321 60 10
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Amt für öffentlichen Verkehr und Ver-
kehrskoordination des Kantons Bern
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Bern, 15. August 2018

Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse: Öffentliche Mitwirkung; Stellungnahme des Gemeinderats der Stadt Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination hat die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler-Länggasse am 4. April 2018 in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Gerne nimmt der Gemeinderat die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr. Gleichzeitig bedankt er sich für die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den involvierten städtischen Stellen sowie für die wertvollen Vorarbeiten, welche für die Weiterentwicklung des öV-Systems in der Stadt Bern und für die Entwicklung der beiden betroffenen Stadtteile von zentraler Bedeutung sind.

1. Allgemeine Bemerkungen

In den beiden Korridoren Wyler und Länggasse bestehen erhebliche Kapazitätsengpässe bei der öV-Erschliessung. Der Gemeinderat begrüsst daher sehr, dass der Kanton die Initiative für die ZMB Wyler-Länggasse ergriffen hat. Die städtischen Fachstellen waren in die Erarbeitung der Studie eng einbezogen. Diese ist methodisch einwandfrei durchgeführt worden, es wurde ein umfassender Variantenfächer untersucht und der Gemeinderat teilt – unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bemerkungen – die fachlichen Schlussfolgerungen. Er nimmt die Ergebnisse der ZMB insgesamt zustimmend zur Kenntnis und beantragt dem Kanton, gestützt darauf die entsprechenden Planungen fortzusetzen.

In den Stellungnahmen der städtischen Organisationen und Parteien zeigt sich insbesondere gegenüber der vorgeschlagenen Bestvariante für den Korridor Länggasse erhebliche Skepsis und Zurückhaltung. Diesem Umstand ist in der weiteren Planung vorab

mit einer geeigneten Partizipation, aber auch mit konkreten Lösungen, welche die befürchteten Nachteile minimieren, Rechnung zu tragen. Die städtischen Stellen sind weiterhin gerne bereit, dazu ihren Beitrag zu leisten bzw. ihre Unterstützung anzubieten.

2. Korridor Wyler

Die vorgeschlagene Bestlösung – Betrieb der Linie 20 mit Doppelgelenktrolleybussen und Betrieb einer Shuttlelinie für das GIBB-Zentrum – vermag die Kapazitätsprobleme im Korridor Wyler auf absehbare Zeit bei geringen Investitions- und Betriebskosten zu beheben. Eine Tramlinie könnte zwar einen Beitrag an die Stadtentwicklung in diesem Stadtteil leisten, wäre jedoch überdimensioniert und mit einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis behaftet. Soweit eine Aufwertung dieses Stadtteils erforderlich ist, ist sie mit anderen Massnahmen zielgerichteter zu erreichen. Der Gemeinderat unterstützt deshalb grundsätzlich die von der ZMB vorgeschlagene Lösung.

Hinsichtlich der Wendeschleife für den GIBB-Shuttle ist jedoch eine Lösung zu suchen, welche das Quartier so wenig als möglich beeinträchtigt. Der Gemeinderat lehnt vor diesem Hintergrund die beiden in der ZMB skizzierten Lösungsansätze «Wendeschleife vor GIBB» und «Wendeschleife via Lorrainestrasse-Schulweg» ab und beantragt, den Vorschlag des Dialogs Nordquartier für eine Wendeschleife «Känzeli» (beim nördlichen Brückenkopf Lorrainebrücke) zu prüfen und in einem Variantenvergleich der Wendeschleife «Wyleregg» gegenüberzustellen.

3. Korridor Länggasse

Trotz den in der Mitwirkung geäusserten Einwänden ist der Gemeinderat überzeugt, dass der weiteren Planung ein Trambetrieb auf der Linie 12/Länggasse zugrunde zu legen ist. Die für die Länggasse ausgewiesenen Entwicklungspotentiale, besonders bei den Hochschulstandorten, und die darauf basierenden Nachfrageprognosen erfordern eine deutliche Kapazitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr bis 2035. Einzig die Umstellung der Linie 12 auf Trambetrieb kann hier eine langfristige Lösung bieten, weshalb der Gemeinderat diese Variante befürwortet.

Alternative Korridore für die öV-Erschliessung, auch tangentiale Verbindungen, sind in der ZMB geprüft worden, das Ergebnis war mit Blick auf die im vorliegenden Zusammenhang zu bewältigenden Kapazitätsengpässe jedoch negativ. Die generelle Thematik tangentialer öV-Verbindungen soll jedoch in einer eigenen Studie weiter untersucht werden. Einen entsprechenden Antrag wird die Stadt bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland stellen.

Entschieden befürwortet der Gemeinderat die Verlagerung der Postautolinien aus der Länggassstrasse in die Neubrückstrasse. Diese Massnahme, welche nicht abhängig von einer Tramlinie Länggasse ist, soll so rasch als möglich umgesetzt werden. Damit kann eine spürbare Entlastung der Länggassstrasse erreicht werden.

Hinsichtlich der Wendeschleife für das Tram Länggasse befürwortet der Gemeinderat den Standort vor dem Tierspital, sofern es in der weiteren Planung gelingt, einen öffentlich nutzbaren Raum von hoher Qualität zu schaffen. Ist dies nicht möglich, so ist zu prüfen, wie die Wendeschleife mit einem gestalterisch möglichst zurückhaltenden Eingriff in den Kreisel Bremgartenstrasse integriert werden kann. Weiter sollen ebenfalls der Betrieb des Trams Länggasse mit Zweirichtungstrams und ein dadurch allenfalls möglicher Verzicht auf eine Wendeschleife vertieft geprüft werden. Die entsprechenden Abklärungen sind im Rahmen des allfälligen Vorprojekts für das Tram Länggasse durchzuführen.

4. Übergangslösung

Die betriebliche Verknüpfung der Linien 12/Länggasse und 20/Wyler für den Betrieb mit Doppelgelenkbussen erachtet der Gemeinderat als sinnvolle Lösung für eine Übergangsphase. Sie findet auch in der Mitwirkung mehrheitlich Zustimmung. Im Rahmen der laufenden Trolleybus-Ersatzbeschaffung hatte BERNMOBIL eine Option für die Beschaffung von zusätzlichen Doppelgelenktrolleybussen. Diese Option hat BERNMOBIL – in Rücksprache mit ihrer Amtsstelle – wahrgenommen, womit diese Lösung voraussichtlich bereits Ende 2019 umgesetzt werden kann. Der Gemeinderat begrüsst dieses rasche Vorgehen.

5. Weiteres Vorgehen

Für den Korridor Wyler konnte die Umsetzung der ZMB-Ergebnisse bereits in Angriff genommen werden, was der Gemeinderat begrüsst. Als nächstes sind hier die Variantenabklärungen zur Wendeschleife für den GIBB-Shuttle zu vertiefen und ein koordinierter Variantenentscheid zu fällen.

Für den Korridor Länggasse stellen die Ergebnisse der ZMB ein wichtiges Teilresultat dar, welches in weiteren Planungsschritten konsolidiert werden muss. Namentlich drei Schritte sind hier von Bedeutung:

- (1) Integration des Trams Länggasse in das übergeordnete Liniennetz und Verknüpfung der verschiedenen Linienäste. Diese Frage ist in den Mitwirkungsstellungen mehrfach und zu Recht vorgebracht worden. Die dazu nötigen Abklärungen und Netzvariantenprüfungen werden im Rahmen der angelaufenen Studie «Netzentwicklung öV Kernagglomeration» (Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland) durchgeführt.
- (2) Anbindung des Trams Länggasse an die bestehende Traminfrastruktur. Im Zusammenhang mit der übergeordneten Netzverknüpfung ist zu klären, wo im Bereich Bahnhof die Tramlinie Länggasse ans bestehende Tramnetz angebunden werden kann und soll. Dabei steht die Prüfung der Machbarkeit der verschiedenen Varianten im Zentrum. Als Rahmenbedingungen sind insbesondere die Verkehrsmassnahmen «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) sowie die langfristige stadträumliche Entwicklung im Raum Bahnhof (Schwerpunktmassnahme STEK 2016) zu berücksichtigen.

- (3) Im Zusammenhang mit den beiden ersten Planungsschritten ist auch die zweite Tramachse wieder in den Fokus zu nehmen. In der Netzentwicklungsstudie ist zu klären, inwieweit die zweite Tramachse ein notwendiger Bestandteil der Entwicklung des Liniennetzes ist. In den Abklärungen zur Anbindung ist zu prüfen, ob und wie zwischen einer Tramlinie Länggasse und der zweiten Tramachse Synergien für den Betrieb des ganzen Netzes gewonnen werden können. In diesem Zusammenhang sind auch die Ergebnisse der ZMB Zweite Tramachse Innenstadt aus dem Jahr 2012 zu überprüfen und zu aktualisieren.

Die Arbeiten zu Schritt (1) sind unter Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland bereits angelaufen. Der Gemeinderat schlägt vor, die unter (2) und (3) erwähnten Planungsstudien zeitnah in Angriff zu nehmen. Die Frage der Federführung ist im Rahmen einer Planungsvereinbarung zu klären. Die Studien sind im Übrigen mit dem Planungsprozess «Stadtraum Bahnhof» abzustimmen, welcher 2019/2020 unter Federführung des Stadtplanungsamts durchgeführt wird.

Da es sich vorliegend um zentrale Fragen der Weiterentwicklung des städtischen Raums handelt, ist im weiteren Planungsprozess der Partizipation ein wichtiger Stellenwert einzuräumen. In diesem Rahmen ist auch den in der Mitwirkung geäußerten Befürchtungen und kritischen Bemerkungen Rechnung zu tragen und es ist nach konkreten Lösungen zu suchen, welche die befürchteten Nachteile möglichst minimieren. Dazu leisten die städtischen Stellen selbstverständlich gerne Unterstützung.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen sowie für die stets sehr angenehme und zielgerichtete Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Monika Binz
Vizestadtschreiberin

Kopie zK. an:

- BERNMOBIL
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- Städtische Organisationen und Parteien, die sich an der Mitwirkung beteiligt haben.