



Stadt Bern
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 00
Fax 031 321 60 10
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RKBM
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Bern, 18. Oktober 2023

Zweckmässigkeitsbeurteilung Zweite Tramachse: Öffentliche Mitwirkung zum Bericht zur ersten Phase; Stellungnahme Stadt Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM hat den Bericht zur ersten Phase der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse vorgelegt. Der Gemeinderat dankt der RKBM für die sorgfältige Aufarbeitung der komplexen Thematik und für die Möglichkeit, sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung äussern zu können.

Ausgangslage

Der Gemeinderat beurteilt den Bericht der RKBM sowohl aus einer stadträumlichen als auch aus einer gesamtverkehrlichen Optik. Dabei berücksichtigt er auch die Rückmeldungen der städtischen Quartierorganisationen sowie Erkenntnisse aus anderen laufenden Projekten und Abklärungen.

Für den Gemeinderat ist unbestritten, dass die wachsende Verkehrsnachfrage eine Erhöhung der Gesamtkapazitäten des Verkehrssystems erfordert und sich die künftigen Verkehrsströme nur so bewältigen lassen. Ebenso steht für ihn fest, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) das Rückgrat der städtischen Mobilitätspolitik ist und bleibt und eine hohe Qualität des ÖV-Angebots zentral ist. Der Bedarf nach einer zweiten Tramachse ist vor diesem Hintergrund offenkundig und nicht in Frage gestellt.

Gleichzeitig stellt der Gemeinderat fest, dass der Stadtraum Bahnhof als zentrale Drehscheibe des städtischen Lebens steigenden und sich wandelnden Anforderungen unterworfen ist. Vereinfacht gesagt «platzt» der Raum bereits heute «aus allen Nähten» und kann die vielfältigen und intensiven Nutzungsbedürfnisse kaum noch bzw. nur noch ungenügend befriedigen. Die Infrastruktur für den ÖV und den MIV dominieren den Raum. Den zu Fuss Gehenden und dem Veloverkehr stehen vergleichsweise geringfügige Flächen zur Verfügung, zudem bestehen für diese Verkehrsteilnehmenden hohe Hürden. So können beispielsweise Fussgängerinnen und Fussgänger die Achse Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk nur punktuell – via ampelgesteuerte Zebrastreifen – über-

queren, obwohl die Querungsbedürfnisse ausgesprochen hoch sind. Ebenso wenig genügen die Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr heutigen Anforderungen. Weiter sind die Aufenthaltsflächen in diesem Raum knapp bemessen und fehlt auch der Platz für Klimaanpassungsmassnahmen, wie sie in Hotspots wie dem Stadtraum Bahnhof zunehmend benötigt werden. Vereinfacht gesagt schränkt die Dominanz des Verkehrs die Gestaltungsmöglichkeiten im Stadtraum Bahnhof stark ein und verhindert insbesondere auch eine städtebauliche Entwicklung.

Um neue Qualitäten und Spielräume für die Weiterentwicklung des Stadtraums Bahnhof zu gewinnen, ist einerseits erforderlich, das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erheblich zu reduzieren. In einem ersten Schritt erfolgt dies durch die Umsetzung der städtischen Verkehrsmassnahmen im Rahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern. In einem zweiten Schritt strebt die Stadt Bern einen autoarmen Bahnhofplatz an; dazu laufen zurzeit im Rahmen der Definition des regionalen MIV-Basisnetzes Abklärungen der RKBM.

Nach Auffassung des Gemeinderats wird eine MIV-Reduktion alleine jedoch nicht ausreichen, um dem Stadtraum Bahnhof die notwendige Qualität zukommen zu lassen. Wichtig sind zwangsläufig auch Überlegungen zur ÖV-Infrastruktur. Vor diesem Hintergrund ist für den Gemeinderat offenkundig, dass eine zusätzliche Tramachse den Stadtraum Bahnhof nicht entlasten, sondern zusätzlich belasten würde. Sie würde es damit erheblich erschweren, im Stadtraum Bahnhof den heutigen und künftigen Anforderungen aus städtebaulicher, stadträumlicher, sozialer, ökologischer und stadtklimatischer Sicht gerecht zu werden.

Diese Einschätzungen des Gemeinderats werden durch die vorläufigen Ergebnisse des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof bestätigt. Dieser hat die Aufgabe, eine langfristige Vision für das Umfeld des Bahnhofs zu entwerfen. Die Ergebnisse dieses Planungsprozesses sollen in einem kommunalen Richtplan behördenverbindlich verankert sowie die künftigen Projekte rund um den Bahnhof Bern auf dieses langfristige Zielbild ausgerichtet und abgestimmt werden. In diesen Prozess sind laufend auch die Zwischenergebnisse der ZMB Zweite Tramachse eingeflossen.

Beurteilung der ZMB-Ergebnisse

Gestützt auf seine grundsätzliche Einschätzung kommt der Gemeinderat zu folgenden Schlüssen:

- (1) Eine Linienführung für die zweite Tramachse via Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk (Varianten 1 und 2) schliesst der Gemeinderat nach heutigem Kenntnisstand aus, da damit die Verkehrsbelastung des Stadtraums Bahnhof weiter erhöht würde. Insbesondere im schmalen und geometrisch anspruchsvollen Abschnitt Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz erachtet er vier Trampuren als unverträglich für den Fussverkehr, das Stadtbild und die Aufenthaltsqualität. Die beiden angesprochenen Varianten weisen zudem weitere gravierende Schwierigkeiten auf, so etwa den Umgang mit der Baumallereihe am Viktoriarain, den engen Strassenquerschnitt in der Speicher- und Nägeligasse und die dortigen Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs oder die Kurvengeometrie bei der Einmündung in die Stammlinie beim Stadttheater. Eine weitere Vertiefung dieser beiden Varianten erachtet der Gemeinderat daher insgesamt als nicht zielführend.

- (2) Einzig die Variante 3 via Bundesgasse-Kochergasse erachtet der Gemeinderat nach heutigem Kenntnisstand als vertretbar, wenn auch mit erheblichen Vorbehalten. Positiv ist hervorzuheben, dass diese Variante den Bubenberg- und den Bahnhofplatz nicht zusätzlich belastet. Positiv bewertet der Gemeinderat zudem, dass der Strassenquerschnitt der Bundes- und der Kochergasse für zwei Tramspuren verträglich ist. Negativ zu bewerten ist hingegen die hohe Anzahl von Unterbrüchen im Zusammenhang mit Veranstaltungen oder Demonstrationen. Insbesondere aus Kund*innensicht sind damit – ohne signifikante Reduktion der Veranstaltungsintensität – die Betriebsstabilität und die Angebotsqualität als ungenügend zu beurteilen. Die hohe Zahl von Unterbrüchen würde zudem die Redundanz der Tramachse zur Stammachse durch die Markt- und Spitalgasse erheblich schmälern. Dieser Aspekt sollte deshalb in der nächsten Phase noch detaillierter hinsichtlich Dauer und Qualität der Unterbrüche sowie allfälliger Ersatz- und Umleitungslösungen untersucht werden. Aus technischer Sicht sehr kritisch zu beurteilen ist das Linksabbiegen des Trams von der Kochergasse über den Casinoplatz. Aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gründen wäre schliesslich zu beachten, dass im Umfeld des Bundeshauses ein fahrleitungsloser Tramabschnitt anzustreben und in der Bundesgasse die konzeptionelle Idee der Baumallee möglichst zu erhalten wären. Zudem müssten die Wegbeziehung und der entsprechende Raum zwischen einer Haltestelle in der Bundesgasse und dem Bahnhofplatz (heute Baldachin) aufgewertet werden.
- (3) Sollte trotzdem an der Vertiefung der Varianten 1 und 2 festgehalten werden, bittet der Gemeinderat darum, im Westen auch die Option einer Linienführung über die Seilerstrasse statt über die Belpstrasse vertieft zu prüfen. Dies vor dem Hintergrund der bereits sehr hohen Belastung der Belpstrasse und einer künftig allenfalls anzustrebenden Verbindung vom City-West-Areal zum Kocherpark.

Fazit und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Der Gemeinderat kommt in seiner Beurteilung der Ergebnisse der Phase 1 der ZMB aus den genannten Gründen zum Schluss, dass nur die Variante 3 kompatibel zur erforderlichen Weiterentwicklung des Stadtraums Bahnhof ist. Trotz der erwähnten Vorbehalte hat einzig diese Variante das Potenzial, sowohl den verkehrlichen wie auch den stadträumlichen Erfordernissen gerecht werden zu können. Auf eine Vertiefung der Varianten 1 und 2 ist deshalb zu verzichten. Soweit dem Gemeinderat bekannt, deckt sich dieses Erkenntnis mit den Überlegungen breiter weiterer Kreise.

Weiteres kommt hinzu: Angesichts der sehr anspruchsvollen, von vielen einschränkenden Rahmenbedingungen geprägten Ausgangslage ist nach Ansicht des Gemeinderats aus heutiger Optik nicht (mehr) gewährleistet, dass sich auf den bisherigen Grundlagen eine breit akzeptierte Lösung finden lässt. Dazu kommt, dass die technische Machbarkeit noch für keine der drei Varianten nachgewiesen ist. Deshalb plädiert der Gemeinderat dafür, in der Phase 2 der ZMB – parallel oder integriert zur Vertiefung der Variante 3 – den Fächer nochmals zu öffnen und die ÖV-Erschliessung des Stadtzentrums breiter zu prüfen. Dass in der Phase 2, wie bisher geplant, einzig die Konsequenzen aufgezeigt werden, falls sich keine Variante als machbar erweist, erachtet der Gemeinderat hingegen als nicht zielführend.

Bei dieser Prüfung sind folgende Punkte zu beachten:

- Zentral ist eine engmaschige Abstimmung der ÖV-Erschliessung mit den Anforderungen an den öffentlichen städtischen Raum. Eine Lösung ist nur dann erfolgversprechend, wenn sie den Bedürfnissen von Verkehr und Stadtraum gerecht wird.
- Am Ziel, den ÖV im städtischen Verkehr deutlich attraktiver als den MIV zu gestalten, ist festzuhalten.
- Die wachsende Verkehrsnachfrage erfordert, dass das ÖV-System zukünftig noch mehr Fahrgäste befördern kann. Dies kann durch eine Kombination der Faktoren Netzausbau, Einsatz kapazitätsstärkerer Fahrzeuge und Optimierung des Fahrplans erreicht werden.
- Es sollen auch Linienführungen ohne direkte Anknüpfung an die Umsteigepunkte am Bahnhof vertieft geprüft werden.
- Die Umsteigedistanzen im öffentlichen Verkehr sind ein wichtiger Faktor für seine Attraktivität. Daran ist grundsätzlich festzuhalten.
- Das ÖV-Netz muss auch für Menschen mit Gehbehinderungen attraktiv sein und bleiben. Die Zugänglichkeit für solche Passagiere muss wo möglich verbessert werden, wofür soweit machbar auch innovative neue Beförderungsmittel wie Shuttles, Rollbänder oder Verleihsysteme ins Auge zu fassen sind. Solche Angebote müssen barrierefrei und erschwinglich sein.

Für den Gemeinderat ist – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – beispielsweise denkbar, im Rahmen dieser Überlegungen folgende möglichen Lösungsansätze zu prüfen:

- Verknüpfung der innerstädtischen ÖV-Umsteigeknoten Hirschengraben und Zytglogge durch eine Shuttlelinie, welche die heutigen Tramlinien durch die Altstadt (ganz oder teilweise) ersetzt.
- Ersatz der heutigen Tramachse durch die Spitalgasse/Marktgasse durch zwei Tramachsen: Die erste via Bundesgasse – Kochergasse und die zweite via Speichergasse – Nägelgasse. Dadurch könnten der Bahnhofplatz-Süd, die Spitalgasse sowie die Marktgasse vollständig vom ÖV befreit werden.
- Weiterentwicklung des bestehenden ÖV-Netzes ohne Netzergänzungen (Optimierung über Glättung der Verkehrsspitzen und Modalsplit zu Gunsten Veloverkehr).

Schlussbemerkungen

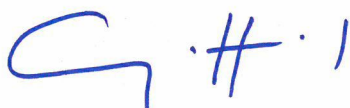
Dem Gemeinderat ist bewusst, dass seine dargelegten Anliegen teilweise von den bisher gemeinsam getragenen Vorgehenszielen abweichen. Er erachtet diese Neuorientierung jedoch als notwendig: Einerseits sind die Anforderungen an den öffentlichen Raum – geprägt von den gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Veränderungen der letzten Jahrzehnte – in ihrer Vielfalt und Komplexität in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Eine zusätzliche Tramachse im Stadtraum Bahnhof, welche das bestehende Netz ergänzt, ist mit diesen Anforderungen kaum vereinbar. Hinzu kommt die politische Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens. Ein Kredit für eine zweite Tramachse wird in der Stadt Bern nur mehrheitsfähig sein, wenn er eine ausgewogene Gesamtvorlage mitsamt Aufwertung des Stadtraums mit substanziellen Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Klimaanpassung des öffentlichen Raums enthält. Die Debatten rund um die Gleissanierung Brunnmatt-Fischermätteli und den Verkehrsmassnahmen ZBB zeigen, dass die diesbezüglichen Erwartungen von Politik und Bevölkerung sehr hoch sind.

Der Gemeinderat ist deshalb überzeugt, dass die von ihm ins Spiel gebrachten Überlegungen erforderlich sind, um tragfähige Lösungen für die Stadt und die Agglomeration zu finden. Am Ziel, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und deutlich attraktiver zu machen als den motorisierten Individualverkehr, ist dabei festzuhalten.

Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün wird der RKBM als Ergänzung zur vorliegenden Stellungnahme auch noch den gestützt auf dieses Schreiben ausgefüllten Fragebogen zustellen.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. von Graffenried'.

Alec von Graffenried
Stadtpräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dr. Claudia Mannhart'.

Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin