



Medienkonferenz «ZMB Wyler-Länggasse» vom 3. April 2018

REFERAT VON GEMEINDERÄTIN URSULA WYSS, DIREKTORIN FÜR TIEFBAU,
VERKEHR UND STADTGRÜN

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren

Bern ist – und bleibt – eine Tramstadt. Gerne präsentiere ich Ihnen deshalb die wichtigsten Erkenntnisse dieser Zweckmässigkeitsbeurteilung aus Stadtsicht. Zuvor möchte ich Barbara Egger-Jenzer und der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion danken, dass sie in dieser für die Stadt sehr wichtigen Planungsfrage die Initiative ergriffen und die Federführung über diese Zweckmässigkeitsbeurteilung übernommen haben. Nur dank dieser engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit kann es gelingen, tragfähige Lösungen zu entwickeln, welche sich dann im komplexen Projektierungs- und Entscheidungsprozess bewähren können.

Sie sind von Barbara Egger zum Vorgehen und den Ergebnissen Variantenprüfung informiert worden. Ich werde nun näher darauf eingehen, welche Bedeutung die Bestvarianten in den beiden Korridoren Wyler und Länggasse für die Stadt haben.

«Back To the Future» So könnten wir die Bestvariante in der Länggasse betiteln. Das Tram hatten wir nämlich bereits einmal auf der Länggassstrasse, nämlich zwischen 1894 und Mitte der 1960er Jahre. Für den Zeithorizont ab 2035 schlägt die ZMB nun vor, dass die Linie 12 wieder als Tram betrieben werden soll. Die Tramlinie wird ein neues wichtiges Entwicklungselement für die Länggasse werden, welches die stark frequentierten Hochschulstandorte (Uni-Hauptgebäude, UniS/altes Frauenspital, Uni H6/ehemalige SBB-Generaldirektion, Unitobler, Campus Von Roll) ergänzen und verbinden wird. Von der Tramlinie erhoffen wir uns insbesondere eine Aufwertung der Länggassstrasse – denken wir nur an die Tram-Haltestellen, welche erfahrungsgemäss die Identität eines Quartiers stärken, wie wir das beispielsweise in Bümpliz beobachten können.

Haltestellen als neue städtebauliche Elemente werden sicher am Falkenplatz, bei der Mittelstrasse und beim Tierspital erwünschte Impulse bringen können. Gerade beim

Tier-spital könnte sich eine Win-Win-Situation ergeben, indem die Haltestelle dort einen neuen, attraktiven Zugangsbereich kreiert, der bei der Weiterentwicklung dieses Areals berücksichtigt werden kann. Die Integration der Tramlinie in den öffentlichen Raum wird betrieblich und gestalterisch hohe Anforderungen stellen. Gerade bei der zukünftigen Endhaltestelle Länggasse werden wir deshalb die Situation in der weiteren Planung noch detailliert untersuchen und verschiedene Varianten prüfen.

Generell ist zu bemerken, dass im Rahmen dieser Studie erst die Machbarkeit der Tramlinie Länggasse untersucht und nachgewiesen wurde. Es ist selbstverständlich noch keine Projektierung erfolgt. Detailvarianten sind teilweise skizziert, aber noch nicht untersucht worden. Weiter hat die ZMB auch die Frage noch offengelassen, wie das Tram Länggasse zukünftig ins bestehende Netz eingebunden wird. Zu dieser Frage wird eine weitere Planungsstudie durchzuführen sein, in der auch die zweite Trachachse zu berücksichtigen ist.

Demgegenüber ist das Tram Länggasse bereits mit dem Projekt Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern abgeglichen. Das Vorhaben ist somit kompatibel zur zukünftigen Verkehrsführung auf der Schanzenstrasse und auf dem Bubenbergplatz, und das Tram wird bei der Projektierung für die neue Passage Hirschengraben berücksichtigt (der Stadtrat muss diesen Projektierungskredit noch genehmigen).

Wegen der langen Projektierungs- und Finanzierungsprozesse ist ein Baubeginn für das Tram Länggasse erst im Zeitraum ab 2030 möglich. Für die Übergangsphase ist geplant, auf dem 12er in die Länggasse ebenso wie auf der Linie 20 Doppelgelenktrolleybusse einzusetzen. Die beiden Linien werden in dieser Phase sinnvollerweise verbunden werden, da es nach heutigem Planungsstand die einzigen beiden Linien sind, die mit Doppelgelenktrolleybussen betrieben werden und damit der Bahnhofplatz von unnötigen Wendemanövern entlastet werden kann. Für den Doppelgelenktrolleybus werden an der Infrastruktur Anpassungen, namentlich eine neue Lösung für die Endhaltestelle notwendig sein.

Die ZMB schlägt auch die Entlastung der Länggassstrasse durch die Verlegung der Frienisberg-Postautolinien von der Länggass- in die Neubrückestrasse. Diesen Vorschlag begrüßen wir sehr. Es braucht dafür allerdings Elemente aus den Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern. Diese sollten bis 2025 umgesetzt sein. Danach könnten die Postautos verlegt werden. Die ZMB schlägt auch die Entlastung der Länggassstrasse durch die Verlegung der Frienisberg-Postautolinien von der Länggass- in

die Neubrücke. Diesen Vorschlag begrüßen wir sehr. Es braucht dafür allerdings Elemente aus den Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern. Diese sollten bis 2025 umgesetzt sein. Danach könnten die Postautos verlegt werden.

Im Zusammenhang mit dem Tram Länggasse ist auch die Sanierung der Länggasse neu zu prüfen. Sie erinnern sich: Das ursprüngliche Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt musste 2012 aufgegeben werden, weil das Verwaltungsgericht entschieden hatte, dass das vorliegende Projekt namentlich den Anforderungen an die Velosicherheit nicht genüge. Nach dem Start der ZMB 2015 sistierten wir die Überarbeitung des Projekts, da wir merkten, dass wir das Ergebnis der ZMB kennen müssen, um die langfristig richtige Sanierung der Länggasse bestimmen zu können. Wir werden nun rasch ein neues, mit dem Tram abgestimmtes Sanierungsprojekt für die Länggasse starten. Vor allem werden wir darauf schauen, dass die Sanierungen der Infrastrukturen unter dem Boden auf das zukünftige Tram abgestimmt sind. Dabei werden wir auch prüfen, welche Verbesserungen für den Langsamverkehr und die Aufenthaltsqualität wir bereits kurzfristig mit provisorischen Massnahmen erreichen können. Dies gilt insbesondere für die Einführung von Tempo 30 auf der Länggasse, welches immer noch ein Auftrag aus der Vorlage «Neufeldtunnel» ist. Im Rahmen der Sanierung der Länggasse werden auch die Haltestellen in der Länggasse hindernisfrei gestaltet (Projekt UHR).

Nun noch zum Wyler-Ast: Hier ist die langfristige Bestvariante der (Weiter-)Betrieb der Linie 20 als Doppelgelenktrolleybus, welcher kombiniert wird mit einem neuen Shuttlebus um spezifisch die GIBB (Gewerblich-Industrielle Berufsschule Bern) zu bedienen. Wir begrüßen diese massgeschneiderte Lösung, welche im Lorraine-/Wylerquartier mit relativ bescheidenen Änderungen der Infrastruktur umgesetzt werden kann.

Am Bahnhof wird der Shuttlebus eine eigene Haltestelle besitzen (heutige Haltestelle Linie 20). Die Linie 20 wird ja dann mit dem Ast Länggasse der Linie 12 verknüpft und deren Haltestelle vor das Burgerspital verlegt werden, wo heute bereits die Linie 11 anhält. Somit werden die Schülerinnen und Schüler der GIBB am Bahnhof räumlich getrennt von den Fahrgästen der Linie 20 einsteigen können. (Wie die Linie 20 nach Inbetriebnahme des Trams Länggasse verknüpft wird, bleibt noch zu untersuchen). Offen ist noch die Wendeschleife des Shuttlebusses im Lorrainequartier – hier werden drei Varianten zur Diskussion gestellt. Für uns als Stadt wird bei der Beurteilung der Variante sicher die Haltung des Quartiers von Bedeutung sein.

Die ZMB Wyler-Länggasse ist sehr differenziert und abgestimmt auf die Verhältnisse in den beiden Korridoren erarbeitet worden. Lösungen wurden nicht nach vorgefassten

Ideen entwickelt, sondern die Situation genau analysiert. Damit konnten wir massgeschneiderte Lösungen finden, welche die mittel- und langfristig erwartete Entwicklung der Nachfrage berücksichtigen und nicht Infrastruktur «auf Vorrat» erfordern. Klar ist nach der Abstimmung vom 4. März und nun auch dieser ZMB: Bern ist – und bleibt – Tramstadt.