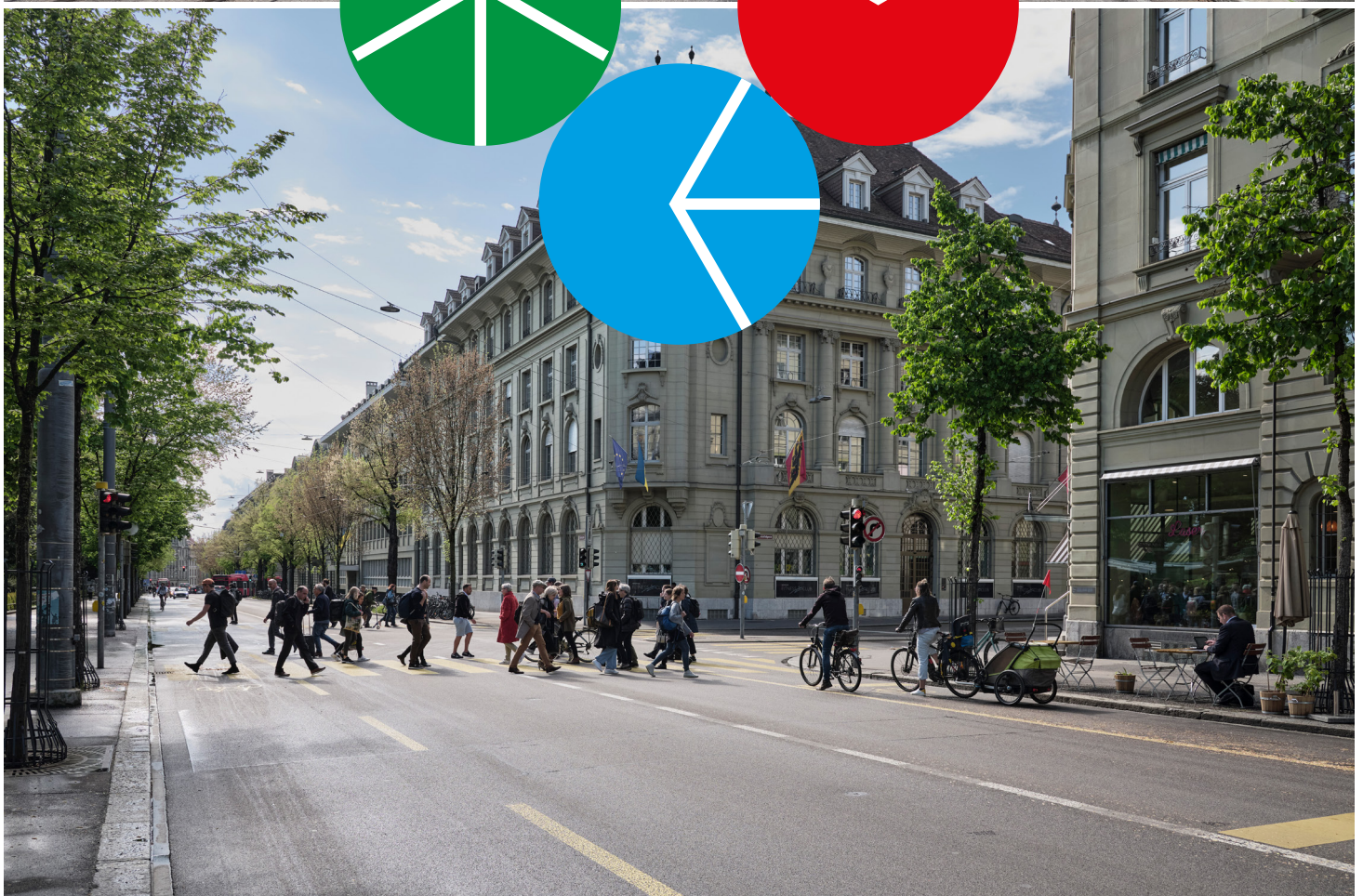


Zur 2. Tramachse Bundes-/Kochergasse gibt es keine Alternative

Zur Mitwirkung für die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zweite Tramachse, Phase 1



Die Varianten für eine zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt liegen vor. Das Forum Öffentlicher Raum FÖR hat die Ergebnisse der Phase 1 der ZMB zweite Tramachse evaluiert und spricht sich klar für die dritte der erarbeiteten Varianten aus. Es fordert, dass der Entscheid bis Mitte 2024 fallen muss und die Umsetzung gleichzeitig mit dem Tram Ostermundigen erfolgt.

AUSGANGSLAGE

Der ÖV im Zentrum von Bern platzt aus allen Nähten. Die Hauptschlagader zwischen Zytglogge und Hirschengraben ist stark überlastet. Allein im Abschnitt Spitalgasse/Bubergplatz Hirschengraben stauen sich regelmässig bis zu fünf Tramzüge; die Warterei auf dem Bubenbergrplatz verlängert die Fahrzeit und verstellt die Querverbindung auch für Busse, Velos und Fussgänger. Der ganze Stadtraum Bahnhof – das Herz von Bern – wird durch den überlasteten ÖV-Knoten stark beeinträchtigt und die Aufenthaltsqualität geschmälert. Die Haltestelle Hirschengraben stadtauswärts ist zu Stosszeiten gefährlich überfüllt mit Wartenden, Passanten und austiegenden Reisenden. Das alles ist nicht neu und allgemein anerkannt – gerade auch Bernmobil leidet unter den Zuständen.

1. ZIELE UND BEWERTUNGEN SIND ÜBERHOLT, SIE MÜSSEN PRÄZISIERT WERDEN

Es braucht einen angemessenen Ankunftsort

Zu den übergeordneten Zielen gehört – neben der Attraktivität des ÖV – gleichgewichtig auch die Aufwertung des öffentlichen Raumes. Es genügt nicht, «die städtebauliche Qualität zu sichern» – heute fehlt sie im fraglichen Bereich und muss neu wiederhergestellt werden. Mit der zweiten Tramachse soll auch der Spielraum für einen qualitätvollen, der Bedeutung angemessenen Ankunftsort geschaffen werden.

Die Ziele betreffend ÖV-Betrieb sind ungenügend formuliert: Nicht nur die Spital- und Marktgasse müssen entlastet werden, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben; Redundanz zu schaffen ist nicht ein «subsidiäres Ziel», sondern mit die zentrale Aufgabe der zweiten Tramachse.

Tramlinien sind obsolet

Auch betreffend Netzentwicklung sind die Ziele zu vage formuliert; das hängt wohl damit zusammen, dass die noch junge Netzstrategie 2040 der RKMB bereits mehrfach überholt ist – aufgrund von aktuellen Zweckmässigkeitsbeurteilungen sind die folgenden in der Nest 2040 diskutierten Tramlinien bereits obsolet: Tram Wyler, Tram Insel und Tram Köniz; auch der Tramast Länggasse ist aufgrund der negativen Mitwirkungsstellungen zurückgestellt.

Die Erhebungen zeigen, dass sich ein ansehnlicher Teil des Verkehrs vom ÖV aufs Velo verlagert hat; die Passagierzahlen von Bernmobil liegen 2023 10% tiefer als 2011 – auch wegen Corona. Dadurch sind die bisherigen Prognosen der ÖV-Frequenzen überholt.

Aus der Sicht des FÖR ist die Definition der Zielsetzungen grundlegend. Übergeordnet sind folgende Ziele zu erfüllen:

- Attraktivität ÖV verbessern
- Innenstadt vom Zytglogge bis zum Hirschengraben entlasten
- Netzredundanz gewährleisten
- Stadtraum Bahnhof aufwerten

Grobbewertungen falsch gewichtet

Auf der Liste der Indikatoren verfügt der Städtebau über 4×3 von 38 Punkten! Drei davon, die «Aufenthaltsqualität (Stadtachsen Plätze)» werden zudem erst in der Phase 2 bewertet. Die Kriterien sind z.T. diffus und die Bewertungen nicht nachvollziehbar. Das FÖR kommt zum Schluss, dass die Grobbewertungen falsch gewichtet sind.

2. VARIANTENFÄCHER IST ZU ERGÄNZEN

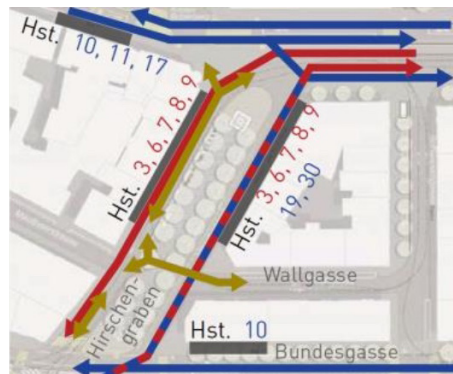
Der Mitwirkungsbericht ist bei der Entwicklung des Variantenfächers ungenau. Die Bundesgasse-Variante wird als verworfenes Element eingestuft. Die ZMB 2012 kam jedoch zum Schluss:

«Die Variante Bundesgasse ist aus verkehrsplannerischer, technischer und städtebaulicher Sicht machbar und soll im Rahmen der Feinbewertung bewertet werden. Dies allerdings nur unter Berücksichtigung eines fahrleitungslosen Betriebs im Abschnitt über den Bundesplatz.»

und

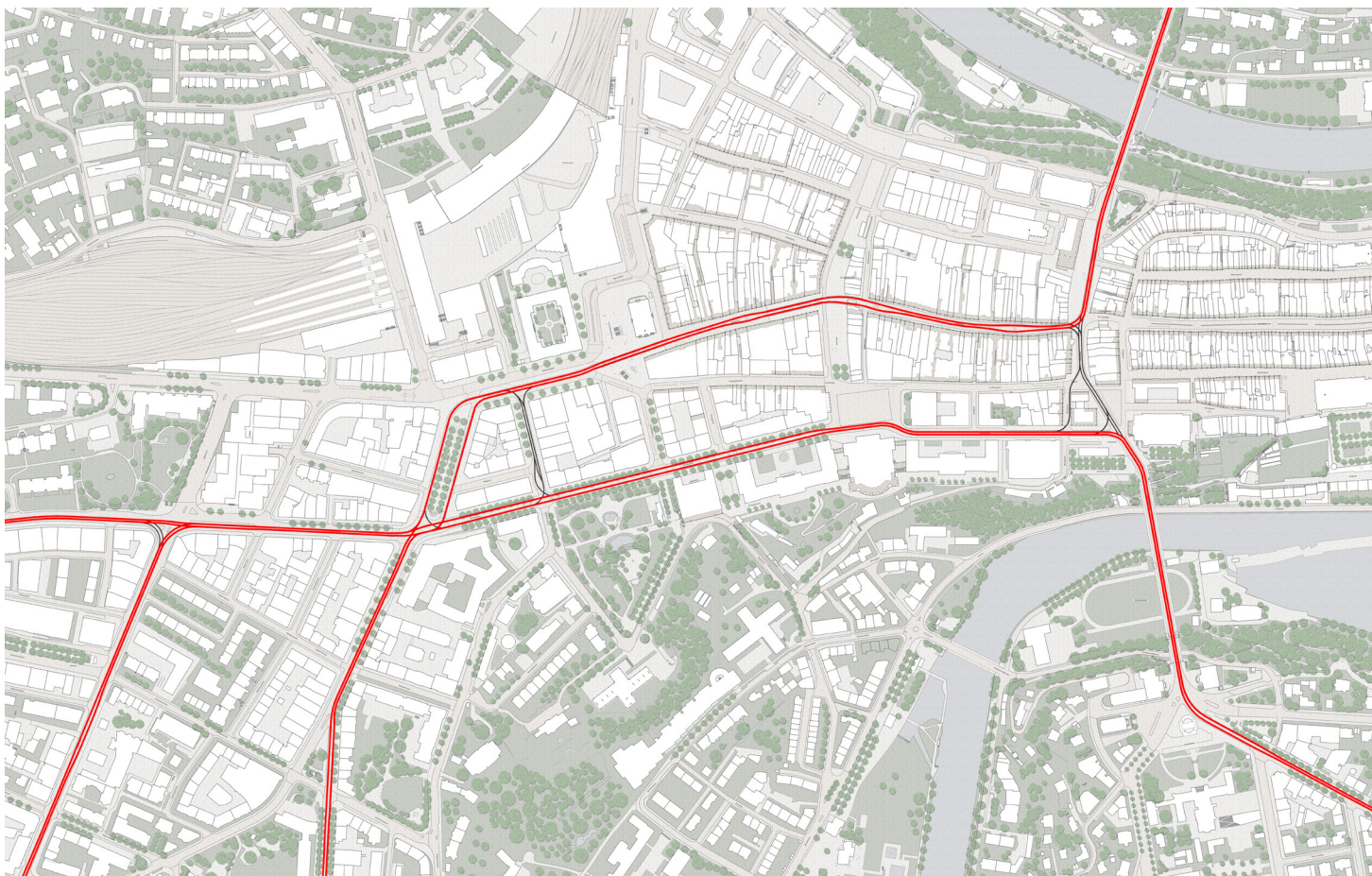
«Die Variante Bundesgasse direkt bringt eine kurze Liniensführung in grosszügig angelegtem Strassenraum.»

Eine Teilvariante fehlt im Fächer. Der Bericht Entflechtung Hirschengraben enthält eine Variante S5 mit Verlegung der Tramachse stadteinwärts in den Osten des Hirschengraben. Die Einschränkung – erst mit der zweiten Tramachse realisierbar – wird weggelassen, die vielversprechende Teilvariante soll mit geprüft werden.



Schema Teilvariante S5

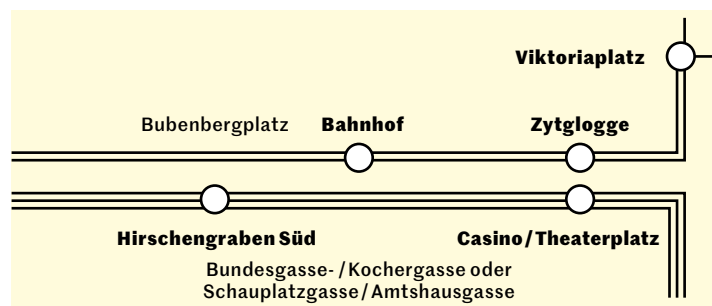
3. OPTIMALE LÖSUNG: VARIANTE 3 BUNDESGASSE/KOCHERGASSE



Die Variante 3 erfüllt die übergeordneten Ziele als einzige optimal. Sie entlastet Hauptgassen, Haltestelle Bahnhof, Bubenbergplatz und Hirschengraben um 3 Linien. Sie verkürzt die Fahrzeiten und eliminiert Stauverluste. Sie gewährleistet eine gute Netzredundanz. Im Bollwerk, am Bahnhof, auf dem Bubenbergplatz und beim Hirschengraben schafft sie Spielraum für die dringend nötige Aufwertung des städtischen Raumes im Interesse aller, ob zu Fuss, per Velo oder ÖV unterwegs. Nur so profitiert die Stadt richtig von der bereits beschlossenen Reduktion des MIV in diesem Bereich.

Niedrige Kosten, kurze und unproblematische Bauzeit
Weitere Stärken der Variante 3 sind niedrige Kosten, kurze und unproblematische Bauzeit in der verkehrsarmen Südachse, Flexibilität in der Liniendurchbindung und geringere Betriebskosten infolge Fahrzeitverkürzungen. Die Reduktion der Fahrzeit überwiegt klar die etwas weitere Distanz der neuen Haltestellen vom Bahnhof (im aktuellen Planstand der beiden anderen Varianten liegt die Haltestelle Bahnhof im Bollwerk weiter entfernt vom Loebegge als die in der Bundesgasse vorgeschlagene). Die Entlastung der Haltestelle Hirschengraben erfolgt elegant, ohne dass in der Laupenstrasse ein neuer schwieriger Knoten entsteht.

Ausschnitt Linienführung Variante 3



Ein fahrleitungsloser Betrieb auf kurzen Strecken ist heute technisch problemlos möglich. Schlecht bewertet wird hingegen die Verfügbarkeit infolge geplanter und ungeplanter Betriebsstörungen. Störungen durch (ungeplante) Demonstrationen betreffen den Raum Schützenmatte mittlerweile vergleichbar oft. Die Sicherheit grösserer Menschenmengen auf dem Bundesplatz kann mit Pollern in den Zufahrten kurzfristig flexibel gewährleistet werden. Bei Demonstrationen kann der bereits heute versetzbare Schutzzaun von Kantonal- zu Nationalbank das Bundeshaus und damit auch die davorliegende Strassenfläche (mit den Tramgleisen) schützen.

Im Quervergleich steht die Variante 3 dermassen gut da, dass eine vertiefte Prüfung der Varianten 1 und 2 hinfällig wird.

4. VARIANTE 1 UND 2 SIND NICHT WEITER ZU VERFOLGEN

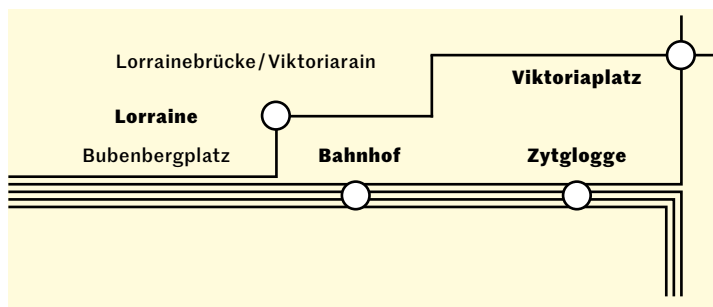
2 Viktoriarain/Bollwerk/Bahnhofplatz/Bubenbergplatz/Laupenstrasse

2 wurde erneut aufgenommen vor dem Hintergrund der Netzstrategie 2040, die bis zu drei Linien über die Lorrainebrücke vorsah – dies ist nun hinfällig und 2 ist aus vier Gründen nicht weiter zu verfolgen:

- Die Netzredundanz wird nicht verbessert
- Die Strecke ist dreimal so lang wie die Variante Kocher/Bundesgasse
- Die Hauptgassen werden nicht entlastet
- Es gibt keine stadtverträgliche Lösung für die Linienführung vom Bollwerk bis Hirschengraben

Hinzu kommen die stadträumlichen und -klimatischen Fragen beim Viktoriarain und die Probleme beim Knoten Hirschengraben Nord in Verbindung mit der geplanten Haltestelle Laupenstrasse.

Für die ZMB 2022 wäre es kein Verlust, wenn die Variante 2 nicht weiter geprüft würde.



Auschnitt Linienführung Variante 2



Gleischaos rund um den Bahnhof (Varianten 1 und 2)

1 Nägeligasse/Spychergasse/Bollwerk/Bahnhofplatz/Bubenbergplatz/Laupenstrasse

Von den vier NoGo's der Variante 2 gelten zwei auch für die Variante 1 und ein neues kommt dazu:

- Die beanspruchten Gassen bilden das unersetzliche Rückgrat der Anlieferung der oberen Altstadt und sind eine wichtige Verbindung im Velonetz.
- Die Strecke ist zweimal so lang wie die Variante Kocher/Bundesgasse
- Es gibt keine stadtverträgliche Lösung für die Linienführung vom Bollwerk bis Hirschengraben.
- Zudem ist die Beeinträchtigung durch die enge Kurve im Raum Stadttheater aus akustischen Gründen nicht tragbar.

Betreffend Redundanz und Flexibilität sind die Varianten 3 und 1 vergleichbar. Die Schlaufe Laupenstrasse könnte auch mit 3 kombiniert werden und sollte bei der weiteren Bearbeitung ebenfalls betrachtet werden.

5. AUSBLICK

In der kommenden Phase 2 der ZMB muss man bei der vertieften Prüfung von Variante 3 vorrangig den Bedenken des Bundes Rechnung tragen, indem Lösungen für die Sicherheit erarbeitet werden. Eine temporäre Abgrenzung des Bundesplatzes von Fahrbahn und Bundeshaus ist zu prüfen, aber auch die Frequenz (von nicht politischen) Veranstaltungen auf dem Platz. Dem Bund soll erklärt werden, welche fundamentale Bedeutung die zweite Tramachse Kocher/Bundesgasse für das Leben in der Stadt Bern hat, auch für den Arbeitsort und den Tourismus.

Ebenfalls vorab sollte die Bewertungsmatrix mit externen Fachleuten überprüft werden, damit eine richtige Gewichtung der verschiedenen Teilaspekte gewährleistet ist. Die Anliegen der Stadtraumplanung sind im Entscheidungsgremium wie auch im Projektteam angemessen zu vertreten.

FAZIT

Das FÖR fordert die Verantwortlichen der ZMB auf, die Chance auf die dringend notwendige Aufwertung des Stadtraums rund um den Bahnhof Bern zu nutzen und die Weichen richtig zu stellen: die zweite Tramachse gehört in die Bundesgasse/Kochergasse!