

Postulat Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP) vom 11. November 2020: Zweite Tramachse frühzeitig prüfen im Rahmen des Trams Länggasse (2018.SR.000231)

Der Stadtrat hat am 14. November 2019 mit SRB 2019-564 das folgende Postulat erheblich erklärt:

Die Buslinie 12 (Korridor Länggasse) ist heute in den Hauptverkehrszeiten überlastet. Weitere Nachfragezunahmen werden die Überlastungsproblematik weiter verschärfen. Im werktäglichen Belastungsprofil der Linie 12 ist der am stärksten belastete Abschnitt die Schanzenstrasse-Mittelstrasse.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) öV Wyler-Länggasse (Synthesebericht für die öffentliche Mitwirkung) vom 15. März 2018 hat für die Anbindung der Länggasse als Bestvariante zur Bereitstellung ausreichender Kapazitäten eine Lösung mit Trambetrieb in der Länggasse ausgemacht. Die Tramlösung Länggasse ist in der anstehenden Netzstrategie zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sind auch die zweckmässigsten Durchbindungen der Tramlinie Länggasse vertieft zu prüfen und festzulegen.

Das Tramnetz stösst schon heute an seine Kapazitätsgrenzen. Die Situation würde noch verschärft, wenn das Tram Länggasse realisiert würde. Aus diesem Grund soll frühzeitig die Realisierung einer zweiten Tramachse¹ in Betracht gezogen werden. Auch die ZMB öV Wyler-Länggasse erachtet eine zweite Tramachse als eine zu prüfende Option.

In einer ZMB «Zweite Tramachse» aus dem Jahr 2012 ging aus einem breiten Variantenfächer als beste Variante die Variante «Altstadt Nord» hervor: Sie führt über die Belp- und Laupenstrasse, den Bahnhofplatz, das Bollwerk und durch die Speicher- und Nägelgasse. Sie kann die Hauptgassen erheblich vom ÖV entlasten und die Redundanz des Tramnetzes bei Unterbrechungen verbessern. Sie liefert zudem einen Impuls für die Weiterentwicklung der nördlichen Altstadt.

Am meisten Fussverkehr hat es in der Stadt Bern in der Markt- und Spitalgasse und im Raum Heiliggeistkirche-Hirschengraben. Nirgendwo sonst werden in Bern so viele Tram- und Buslinien auf engem Raum geführt. Hinzu kommen Velo- und Autoverkehr, Anlieferung, Strassenreinigung, Kaffees, Verkaufsstände und Strassenmusikanten. Der Verkehr im Zentrum der Region stösst an Grenzen, Trams und flanierende Fussgänger behindern sich gegenseitig.

Die zweite Tramachse soll im Wesentlichen dazu beitragen, Markt- und Spitalgasse sowie den Hirschengraben vom öffentlichen Verkehr zu entlasten: Seit der Inbetriebnahme der Tramlinien nach Bümpliz und Brünnen im Herbst 2010 fahren pro Stunde bis zu 104 Trams und Busse durch die Spital- und Marktgasse. Seitdem wird der Tramverkehr in den Hauptgassen und im Gebiet Hirschengraben zunehmend als störend empfunden, die gegenseitigen Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs haben zugenommen. Die Situation würde sich mit dem «Tram Länggasse» noch akzentuieren.

¹ Zweite Tramachse: Redundante Tramachse zu stark ausgelasteten Tramachsen Hirschengraben-Bahnhof-Zytglogge. Aus einer Zweckmässigkeitsbeurteilung resultierte eine Bestlösung über Belpstrasse-Laupenstrasse-Bahnhofplatz-Speichergasse-Nägelgasse.

Eine zweite Achse würde im Übrigen Spielräume schaffen, um bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten den Trambetrieb mindestens teilweise aufrechterhalten zu können. Die Einreichenden sind der Auffassung, dass eine zweite Tramachse mit der Realisierung des «Trams Länggasse» unumgänglich ist und fordern den Gemeinderat auf, diesen Punkt schon frühzeitig in die Planung (auch in die Kostenplanung) einzubeziehen.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf, im Rahmen der Planung des «Trams Länggasse» eine zweite Tramachse durch die Innenstadt zu prüfen.

Bern, 18. Oktober 2018

Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff, Philip Kohli

Mitunterzeichnende: Lionel Gaudy, Milena Daphinoff

Bericht des Gemeinderats

Im Postulat wird der Gemeinderat aufgefordert, im Rahmen der Planung des «Trams Länggasse» eine zweite Tramachse durch die Innenstadt zu prüfen. Weil das Tramnetz schon heute an seine Kapazitätsgrenzen stösse und sich die Situation noch verschärfe, wenn das Tram Länggasse realisiert würde, solle frühzeitig die Realisierung einer zweiten Tramachse in Betracht gezogen werden.

Die im Postulat erwähnten Anliegen betreffen Fragen, die nicht in der alleinigen Kompetenz des Gemeinderats der Stadt Bern liegen: Die Federführung bei der Planung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern – also auch bei der Planung des Trams Länggasse und der Planung einer zweiten Tramachse durch die Innenstadt – liegt bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKMB) und beim Kanton Bern. Die Forderung, im Rahmen der Planung des «Trams Länggasse» eine zweite Tramachse durch die Innenstadt zu prüfen, kann vom Gemeinderat somit nicht in eigener Kompetenz umgesetzt werden.

Bereits bisher erfolgte eine Abstimmung zwischen dem Projekt Tram Länggasse und dem Projekt zweite Tramachse. So erwähnt der Synthesebericht zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ÖV Wyler-Länggasse², dass noch wesentliche offene Fragen zur Einbindung eines Trams Länggasse ins Gesamttramnetz zu klären seien. Eine geeignete Option sei beispielsweise die Verknüpfung mit dem Tram Bern Ostermundigen. Elemente der zweiten Tramachse, welche zur Entlastung des Hirschengrabens geplant sind, bilden denn auch die Voraussetzung für eine zusätzliche Tramlinie über den Bubenbergrplatz. Ein wichtiger, in einer nächsten Planungsphase zu vertiefende Punkt sei insbesondere die Verknüpfung der ÖV-Linien im Gesamtnetz.

Die Frage, ob und wie die Planung und Realisierung des Trams Länggasse und einer zweiten Tramachse voneinander abhängig sind und daher gemeinsam geplant und umgesetzt werden sollen, wurde von der RKMB im Rahmen des Projekts «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» untersucht. Die Arbeiten am Zielbild 2040 für das ÖV-Angebot in der Stadt und den Nachbargemeinden sind weit fortgeschritten. Die öffentliche Mitwirkung³ fand vom 9. September bis am 23. Oktober 2020 statt und die Verabschiedung der Netzstrategie ist Ende 2020/Anfang 2021 vorgesehen.

² Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern, ZMB ÖV Wyler – Länggasse, Synthesebericht vom 12. Dezember 2018; <https://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/ueber-die-direktion/medien.assetref/dam/documents/portal/Medienmitteilungen/de/2018/12/2018-12-18-synthesebericht.pdf>

³ <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/netzstrategie-oev-kernagglomeration-bern.php>

Im Synthesebericht zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern⁴ wird folgendes festgehalten: «Voraussetzung für die strategischen Tramprojekte in den Korridoren ist eine zweite Tramachse beim Bahnhof Bern. Die bestehende Tramachse Hirschengraben-Bahnhof-Zytglogge wird mit der Einführung des Trams Ostermundigen ihre Kapazitätsgrenze erreichen. Neue Tramlinien lassen sich entsprechend nur mit einer zweiten Tramachse realisieren. Die Umsetzung der zweiten Tramachse ist deshalb mit höchster Priorität zu verfolgen».

Aus Sicht der Region muss also die zweite Tramachse vor bzw. parallel mit dem Tram Länggasse realisiert werden. Zur Diskussion gestellt wird u.a. eine Linienführung via Lorrainebrücke. Die definitive Linienführung der zweiten Tramachse soll in einer separaten ZMB noch einmal geprüft werden.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern hat sich der Gemeinderat der Stadt Bern zu diesem Punkt wie folgt geäußert:

«Der Gemeinderat teilt die Auffassung, dass die bestehende Traminfrastruktur in der Innenstadt mit der Eröffnung von Tram Bern-Ostermundigen ihre Kapazitätsgrenze erreichen wird. Die Netzstrategie bestätigt hier die Befunde früherer Abklärungen, wonach eine zweite Tramachse die unabdingbare Voraussetzung für zukünftige Erweiterungen des Tramnetzes ist. Weiter weist der Gemeinderat darauf hin, dass auch wegen der zunehmenden Personenfrequenzen an der Tramhaltestelle Hirschengraben nach der Eröffnung von Zukunft Bahnhof Bern dringender Bedarf für die zweite Tramachse besteht. Entsprechende Untersuchungen von BERNMOBIL haben ergeben, dass die Tramhaltestelle Hirschengraben im Zeitraum 2035 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen wird, weshalb die Anzahl der Trambewegungen an dieser Haltestelle reduziert werden muss. Mit der zweiten Tramachse West bzw. einer neuen Haltestelle in der Laupenstrasse könnte diese Entlastung erreicht werden. Der Gemeinderat begrüsst deshalb die Empfehlung der vorliegenden Netzstrategie, die Linienführung der Zweiten Tramachse sei im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB), die an die Erkenntnisse der ZMB 2012 anknüpft, nochmals zu überprüfen. Diese Untersuchung ist angesichts des langen Entscheidungs- und Realisierungshorizonts von Infrastrukturprojekten im städtischen Raum mit hoher Dringlichkeit, unter Einbezug aller Planungspartner und mit einer breit abgestützten Partizipation durchzuführen. Dabei ist insbesondere auch zu prüfen, ob die Zweite Tramachse integral oder etappiert (Zweite Tramachse West/Zweite Tramachse Ost) zu erstellen ist».

Ergebnisse aus der ÖV-Netzstrategie sollen laufend in die nächste Generation des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland 2021/Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 4. Generation (RGSK2021/AP4) einfließen, welches im Frühjahr 2020 im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung als Entwurf publiziert worden ist.⁵ Das Projekt Tram Länggasse und das Projekt Zweite Tramachse werden im RGSK2021/AP4 als separate Massnahmen geführt, so dass die Umsetzung grundsätzlich auch unabhängig voneinander erfolgen könnte:

- ÖV-Tram.3 Stadt Bern, Kapazitätsausbau Tram Hirschengraben (z.T. Bestandteil 2. Tramachse), Umsetzung ab 2032
- ÖV-Tram.4 Stadt Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse), Umsetzung ab 2032
- ÖV-Tram.5 Stadt Bern, Tram Länggasse, Umsetzung ab 2032

⁴ RKBM, Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern - Synthesebericht vom 20. August 2020
https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/netzstrategie_oev/200909_Synthesebericht_Netzstrategie_OeV.pdf

⁵ <https://www.bernmittelland.ch/de/rgsk/projekte/RGSK-2021.php>

Eine Abstimmung zwischen diesen Massnahmen erfolgt somit bezüglich dem Umsetzungshorizont (ab 2032, «C-Horizont»), aber auch durch Querverweise zwischen den Massnahmen in den entsprechenden Massnahmenblättern.

Fazit

Die Federführung bei der Planung des öffentlichen Verkehrs liegt bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKMB) und beim Kanton, nicht aber bei der Stadt Bern. Die Forderung, im Rahmen der Planung des Trams Länggasse eine zweite Tramachse durch die Innenstadt zu prüfen, kann vom Gemeinderat nicht in eigener Kompetenz umgesetzt werden. Hingegen erfolgt diese Prüfung, welche vom Gemeinderat unterstützt wird, im Rahmen der «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKMB). Diese kommt zum Schluss, dass die bestehende Tramachse Hirschengraben-Bahnhof-Zytglogge mit der Einführung des Trams Bern-Ostermundigen ihre Kapazitätsgrenze erreichen wird. Neue Tramlinien liessen sich entsprechend nur mit einer zweiten Tramachse realisieren. Die Umsetzung der zweiten Tramachse sei deshalb mit höchster Priorität zu verfolgen. Der Gemeinderat unterstützt diese Einschätzung.

Somit ist der Prüfauftrag an den Gemeinderat erledigt, soweit dieser nicht im Verantwortungsbereich der Regionalkonferenz Bern-Mittelland oder des Kantons liegt.

Bern, 11. November 2020

Der Gemeinderat