

Postulat Fraktion FDP (Bernhard Eicher, JF): Generationenprojekt 2050: Berner Metro

Die Mobilitätsbedürfnisse sind während der letzten Jahre sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr stark angestiegen. Dies führt in der ganzen Schweiz einerseits zu Kapazitätsengpässen und andererseits zu Platzproblemen. In Bern wird uns dies mit der Innenstadt exemplarisch vor Augen geführt. Hier stellen sich vielfältige, zum Teil widersprüchliche Nutzungsansprüche. Erstens soll der öffentliche Verkehr ausgebaut werden (z.B. Tram Region Bern), zweitens beansprucht der Individualverkehr immer mehr Platz (z.B. Fussgänger, Velos, Autos), drittens sollte die Innenstadt nach wie vor zum Verweilen einladen (z.B. Aussenbestuhlung Cafés, Marktstände) und viertens benötigen die Innenstadtgeschäfte genügend Platz zur Anlieferung ihrer Ware. Diese vielseitigen Ansprüche werden in den nächsten Jahrzehnten noch zunehmen, der daraus entstehende Nutzungskonflikt ebenfalls.

Um diesen Nutzungskonflikt nachhaltig zu entschärfen, braucht es visionäre Ideen. Eine davon ist, den öffentlichen Verkehr unterirdisch durch die Innenstadt zu führen. Die so genannte Berner Metro würde nicht nur helfen, die eingangs erwähnten Platzprobleme zu entschärfen, sondern brächte auch eine weitere Aufwertung der Innenstadt. Der neu gewonnene Platz könnte vielfältig genutzt werden (z.B. mehr Marktstände, mehr Strassencafés, mehr Platz zum Flanieren).

Den Postulanten ist bewusst, dass diese visionäre Idee weder ein Ersatz für die aktuell diskutierte zweite Tramachse ist, noch in den nächsten Jahren realisiert werden kann. Trotzdem lohnt es sich, die Vision einer Berner Metro genauer zu prüfen. Erfreulicherweise teilt die Organisation „Entente Bernoise“ diese Ansicht und hat sich der Berner Metro bereits angenommen. Zurzeit werden erste Studien dazu erstellt. Wichtig bei der weiteren Prüfung wird unter anderem die Unterstützung durch die städtischen Behörden sein.

Der Gemeinderat wird deshalb gebeten, folgende Punkte zu prüfen:

1. Die Vision einer Berner Metro durch die Innenstadt ist vertieft zu analysieren. Ob die Stadt dabei auf eine Kooperation mit anderen Institutionen setzt oder eigene Studien durchführt, ist ihr freigestellt.
2. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse sollen bei künftigen städtischen Bauvorhaben in der Innenstadt berücksichtigt werden.

30. August 2012

Postulat Fraktion FDP (Bernhard Eicher, JF): Dannie Jost, Mario Imhof, Dolores Dana, Peter Erni, Alexander Feuz, Pascal Rub, Jacqueline Gafner Wasem

Antwort des Gemeinderats

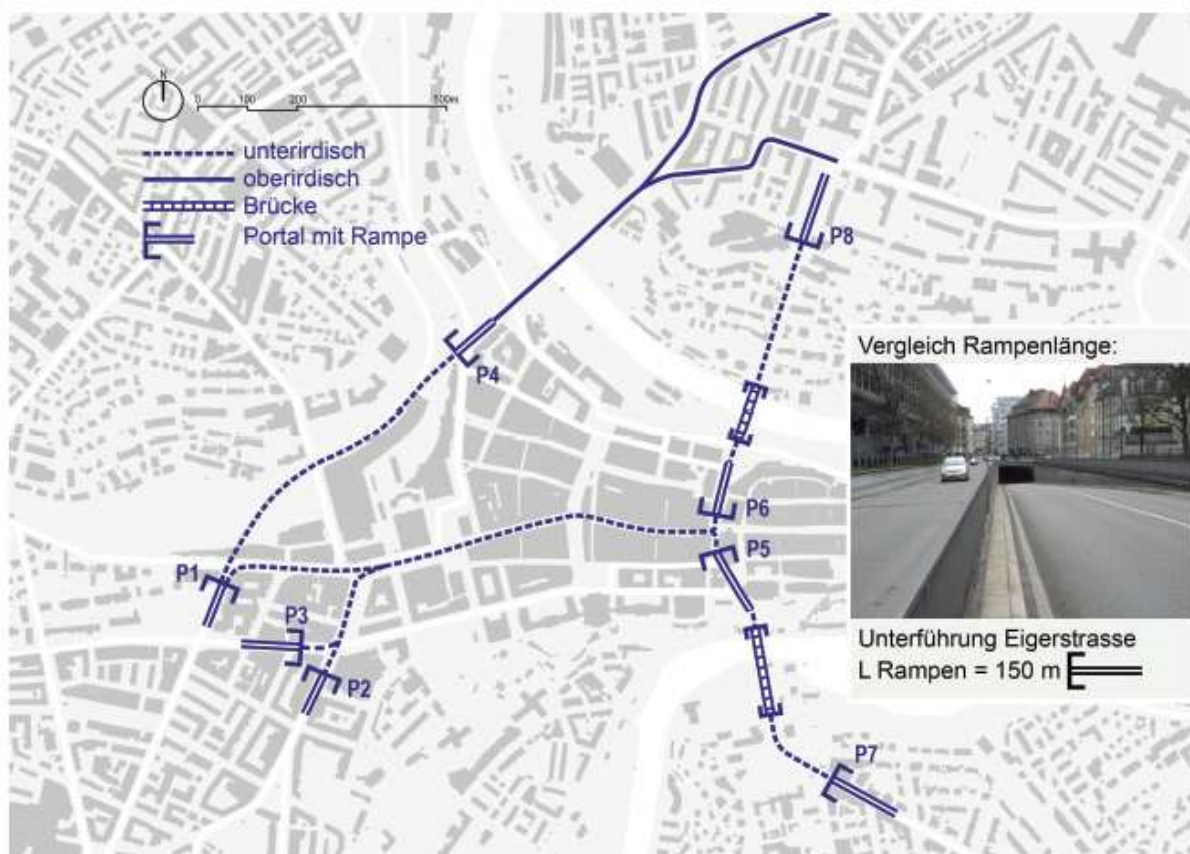
Der Gemeinderat teilt die im Postulat zum Ausdruck gebrachte Auffassung, dass immer mehr Ansprüche an den öffentlichen Raum gestellt werden und dass dadurch zahlreiche Konflikte (z.B. bei der Anlieferung) und Einschränkungen (z.B. bei der Aufenthaltsqualität) hervorgeru-

fen werden. Der Nutzungsdruck ist vor allem in der Innenstadt sehr deutlich spürbar. Aus diesem Grunde hat der Gemeinderat in seiner Strategie aus dem Jahr 2009 u.a. festgehalten, dass die Innenstadt bis 2020 vom öffentlichen Verkehr entlastet werden soll.

Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat in Übereinstimmung mit der Stadtratsmehrheit den weiteren Ausbau des Tramnetzes (Tram Region Bern) an die Bedingung geknüpft, dass die Hauptgassen zwischen Hirschengraben und Zytglogge durch eine zweite Tramachse entlastet werden müssen. 2011 hat die Stadt deshalb im Auftrag des Kantons eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für eine zweite Tramachse in der Innenstadt erarbeitet. Die Studie wurde im Frühling 2012 abgeschlossen und am 1. Mai 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Das Vorgehen und die detaillierten Ergebnisse der ZMB Zweite Tramachse sind in einem Synthesebericht ausführlich dokumentiert (vgl. dazu auch www.tramregionbern.ch; Teilprojekte Tram/Innenstadt). Die Bestvariante einer zweiten Tramachse führt gemäss ZMB vom Kornhausplatz über die Nägeli- und die Speichergasse, das Bollwerk, den Bahnhof- und den Bubenbergrplatz sowie die Laupen- und Belpstrasse bis zum Kocherpark.

Im Rahmen der ZMB Zweite Tramachse wurden auch verschiedene unterirdische Varianten untersucht:



Die unterirdischen Varianten wurden jedoch nach einer ersten Grobbewertung im Rahmen der ZMB nicht mehr weiterverfolgt. Einerseits wegen der hohen Investitionskosten - so würde beispielsweise eine Variante, welche die Hauptgassen um bis zu drei Linien entlasten würde, rund 700 Mio. Franken kosten. Zum anderen wären die Eingriffe in den Stadtraum und in die Bausubstanz enorm und mit dem Status der Berner Altstadt als UNESCO-Weltkulturerbe kaum vereinbar. So müsste beispielsweise eine Trambrücke unten an die Kirchenfeldbrücke

angehängt und an der Thunstrasse eine 150 Meter lange Tramrampe gebaut werden, welche vergleichbar mit der Unterführung an der Eigerstrasse wäre. Die unterirdischen Metro-Haltestellen (inkl. Rolltreppen und Lifte) müssten zudem aus Platzgründen aller Voraussicht nach in bestehende Gebäude integriert werden, was langwierige Verhandlungen oder Enteignungsverfahren mit entsprechenden Kostenfolgen zur Folge hätte. Bei einer unterirdischen Führung aller Tramlinien wäre der Aufwand entsprechend grösser (vier statt zwei Rampen, Ersatz/Umbau der Kirchenfeld und Kornhausbrücke u.a.m.)

Die ZMB Zweite Tramachse wurde von Herrn Professor Doktor Ulrich Weidmann von der ETH Zürich fachlich begutachtet. In seiner Stellungnahme vom 25. April 2012 schreibt er zu unterirdischen Linienführungen: *„Aus Sicht der Netztopologie sind gewisse unterirdische Achsen denkbar, doch erweisen sich diese in der Umsetzung aufgrund der komplexen Höhenverhältnisse, aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten sowie der historischen Bausubstanz als schwer bis gar nicht umsetzbar. Die untersuchte Lage möglicher Portale zeigt dies in aller Deutlichkeit. Sowohl bezüglich der Kosten wie der Realisierungszeiten liegen alle sinnvollen unterirdischen Varianten klar ausserhalb des definierten Planungshorizonts. Würde sich die weitere Entwicklung auf solche Lösungen abstützen, so würde dies die faktische Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Bern für Jahrzehnte blockieren.“*

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Forderung des vorliegenden Postulats mit der 2012 abgeschlossenen ZBM Zweite Tramachse bereits erfüllt ist. Eine erneute Analyse so kurz nach Abschluss der ZMB würde zu keinen neuen Erkenntnissen führen. Der Gemeinderat will die beschränkten personellen und finanziellen Ressourcen deshalb prioritär für die Umsetzung der zweiten Tramachse einsetzen.

Im Übrigen hat der Gemeinderat Kenntnis von den Visionen der „Entente Bernoise“. Während der Erarbeitung der ZMB Zweite Tramachse hat ein reger Austausch zwischen der Projektleitung der ZMB und der „Entente Bernoise“ stattgefunden. Sollten die Pläne einer Berner Metro konkreter werden, kann sich der Gemeinderat auch künftig vorstellen, sich mit der „Entente Bernoise“ auszutauschen.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 16. Januar 2013

Der Gemeinderat