

Motion Fraktion FDP (Mario Imhof, FDP): Tram- und Buslinien nicht mehr durch die Markt- und Spitalgasse, Planung jetzt an die Hand nehmen!

Die Spital- und Marktgasse sind überlastet mit öffentlichem Verkehr. Die zusätzlichen neuen Linien Worbbahnli und die neue Linie 10 werden die beiden Gassen noch wesentlich mehr belasten. Für Fussgänger ist das öffentliche Verkehrsaufkommen nicht mehr tragbar. Unfälle sind vorprogrammiert. Es braucht dringend eine neue Verkehrsführung der Tramlinien sowie der durch die beiden Gassen fahrenden Buslinien. Neue Verkehrsführungen könnten die unten aufgeführten sein. Zudem ergibt sich durch die Gleisführung im Bollwerk die Möglichkeit, den Wylerbus durch eine Tramlinie zu ersetzen. Am Bahnhof teilen sich die Haltestellen neu auf. Die bestehenden Tramgeleise bleiben bestehen und können im Notfall oder bei Veranstaltungen z.B. auf dem Bundesplatz verwendet werden.

Durch die neuen Verkehrsführungen können neue Fussgängerzonen und Stadtplätze gebildet werden. Der komplette Bereich Spital- und Marktgasse sowie die ganze Achse Bären/Waisenhausplatz und der Kornhausplatz werden Fussgängerzonen.

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Kreditvorlage zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie, wenn nötig verbunden mit einer Optimierung der vorgeschlagenen Verkehrsführungen Osten und Norden, und einer entsprechenden Grobplanung als Basis für die Detailplanung zu unterbreiten. Damit verbunden ist dem Stadtrat aufzuzeigen, inwieweit die vorgeschlagenen neuen Verkehrsführungen Massnahmen baulicher Art bedingen.

1. Verkehrsführung in Richtung Osten (Wankdorf, Ostermundigen)

- Trams vom Bahnhof in Richtung Osten und retour via Amthausgasse / Schauplatzgasse / Kirchenfeldbrücke.
- Busse vom Bahnhof in Richtung Osten und retour via Bundesgasse / Kochergasse / Kirchenfeldbrücke.
- Busse vom Osten in Richtung Bahnhof via Amthausgasse / Schauplatzgasse Die Haltestellen müssen neu platziert werden.
- Der Individualverkehr, ankommend von der Kirchenfeldbrücke in Richtung Bundesgasse muss aus der Amthausgasse weggenommen werden und in die Kochergasse verlegt werden. Die Zufahrt Hotelgasse, Herrengasse und Münstergasse ist weiterhin wie bisher zu belassen. Die Zufahrt zum Casinoparking ist wie bisher zu belassen.
- Die Anlieferungsmöglichkeiten zu den Geschäften in den Zonen mit öffentlichem Verkehr müssen neu geregelt werden.

2. Verkehrsführung in Richtung Norden (Worb, Saali, Freudenbergplatz) Trams vom Bahnhof in Richtung Norden und retour via Kornhausbrücke/Nägeligasse/Speichergasse/Bollwerk.

Busse vom Bahnhof in Richtung Osten und retour via Bundesgasse/Kochergasse/Altstadt. Die Haltestellen müssen neu platziert werden.

Der Individualverkehr, ankommend von der Kornhausbrücke in Richtung Bahnhof muss via Grabenpromenade/Schütttestrasse/Hodlerstrasse umgeleitet werden.

Der Individualverkehr, ankommend von der Lorrainebrücke/Neubrückstrasse in Richtung Altstadt muss via der Hodlerstrasse/Schütttestrasse geführt werden.

Die Anlieferungsmöglichkeiten zu den betroffenen Geschäften in den Zonen mit öffentlichem Verkehr müssen neu geregelt werden.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Planungen zum autofreien Bahnhofplatz, Tramlinie 10, Vorprojekt zur Umgestaltung des Bollwerks und dem Tiefbahnhof Bern laufen auf Hochtouren und stehen in direkter Abhängigkeit zu dem neuen öV Konzept. Das öV Konzept muss bei den Planungen mitberücksichtigt werden, damit nicht wieder ein Flickwerk resultiert.

Plan-Beilage kann im Ratssekretariat angefordert werden.

Bern, 2. Juli 2009

Motion Fraktion FDP (Mario Imhof, FDP): Philippe Müller, Bernhard Eicher, Dolores Dana, Dannie Jost, Jacqueline Gafner Wasem, Henri-Charles Beuchat, Jimmy Hofer

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Antwort des Gemeinderats

Die Prüfung einer alternativen Linienführung des öffentlichen Verkehrs durch die Innenstadt ist auch das Anliegen der Motion Luzius Theiler (GPB-DA): 5 Tramlinien durch Spital- und Marktgasse? Für eine Alternativplanung für den öffentlichen Verkehr in der Innenstadt, vom 30. April 2009. Der Gemeinderat nimmt inhaltlich zu beiden Motionen den gleichen Standpunkt ein.

Grundsätzlich ist zum Anliegen dieser Motion zu bemerken, dass gemäss kantonalem Gesetz über den öffentlichen Verkehr der Kanton Besteller des öffentlichen Verkehrs und damit auch seiner Infrastrukturen ist. Die Gemeinden können ihre Bedürfnisse via die Regionale Verkehrskonferenz (ab 2010: Regionalkonferenz, bzw. deren Kommission für Verkehr) einbringen. Entsprechend kann die Stadt für den öffentlichen Verkehr keine eigenständigen Planungsvorhaben durchführen. Sollte die Motion entgegen dem Antrag des Gemeinderats überwiesen werden, käme ihr deshalb der Charakter einer Richtlinienmotion zu.

Der öffentliche Nahverkehr (Tram und Bus) ist in der Stadt Bern durch eine starke Bündelung der Linien in der Innenstadt zwischen Hirschengraben und Zytglogge gekennzeichnet. Dieses Merkmal ist auf die topographische Lage der Innenstadt mit der Aareschleife zurückzuführen. Das stark auf das Stadtzentrum ausgerichtete Netz ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren des öffentlichen Nahverkehrs in Bern, welcher im schweizerischen und internationalen Vergleich eine Spitzenposition hinsichtlich Anteil des Modalsplits und Fahrten pro Einwohnerin und Einwohner einnimmt.

Dem Gemeinderat ist bewusst, dass die Bündelung von Tram- und Buslinien auch eine hohe Belastung der betroffenen Hauptgassen in der Innenstadt darstellt. Er hat deshalb anlässlich der Beantwortung der Interpellation Penher/Trede: Ist ein Tram ohne Fahrleitung in der Amtshausgasse oder Bundesgasse möglich? vom 1. Juli 2009 ausgeführt, dass die Auswirkungen auf die Innenstadt zu den zentralen Beurteilungsaspekten neuer Tramlinien gehören. Entsprechend hat das „Regionale Tramkonzept“ der RVK4 aus dem Jahr 2004 im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Bern West u.a. die Innenstadtbelastung im Detail betrachtet und auch die heute realisierten Wendemöglichkeiten für den Trambetrieb im Raum Bahnhof ent-

worfen. Die Arbeiten entstanden in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Bern. Gestützt darauf ist 2004 das Linienkonzept festgelegt worden, das ab Inbetriebnahme von Tram Bern West in Kraft treten soll. Somit werden ab 2010 vier statt bisher drei Tramlinien und weiterhin eine Buslinie (12) auf den Hauptgassen die Innenstadt durchqueren.

Grundsätzlich entstehen mit dem Traktionswechsel von Bus zu Tram nicht neue Linien, sondern es wird die Art des Verkehrsmittels geändert. Wo Tramlinien sich überlagern, werden sie auf einer Achse zusammengefasst, um so die Infrastrukturen möglichst gut zu nutzen. Allerdings muss in der Innenstadt darauf geachtet werden, dass es nicht zu einer Überbelastung kommt. Eine solche wäre mit fünf Tramlinien und der Trolley-Buslinie 12 in der Spital- und Marktgasse gegeben. Die Kapazitätsbegrenzung ist dabei nicht technischer Natur, sondern ergibt sich aus dem Konflikt zwischen zunehmenden öV-Frequenzen und Fussgängerströmen in den engen Innenstadtgassen. Bereits im Regionalen Tramkonzept 2004 ist deshalb der Lösungsvorschlag erarbeitet worden, die Linie 12 aus der Hauptgasse herauszunehmen und sie zwischen Bahnhof und Zytglogge auf der Strecke der heutigen Linie 10 verkehren zu lassen, sobald die Buslinie 10 nach Ostermundigen auf Tram umgestellt wird.

Während heute die Linie 12 in der Spitzenstunde im 4,5-Minuten-Takt verkehrt, wird zukünftig die neue Tramlinie Köniz-Bern-Ostermundigen im 6-Minuten-Takt unterwegs sein. Wie nachfolgende Tabelle zeigt, kann deshalb mit einer leichten Abnahme der Belastung der Innenstadt gegenüber dem Zustand mit Tram Bern West gerechnet werden. Mit Tram Bern West werden in der Spitzenstunde in der Spital- und Marktgasse 52 Kurse verkehren; mit dem Tram Region Bern nur noch 46.

Zustand	Spital-/Marktgasse			Amthaus-/Schauplatzgasse Bundes-/Kochergasse			Beide Achsen
	Tram	Bus	Total	Tram	Bus	Total	Total
Fahrplan 08	30	16	46	0	26	26	72
TBW*	36	16	52	0	26	26	78
Tram 10*	46	0	46	0	22	22	68

* 6-Minutentakt (ausser Linie G/5: 10 Minutentakt)

Der Stadtrat hat anlässlich der Beratung des Projektierungskredits für das Projekt Tram Region Bern den Gemeinderat beauftragt, im Rahmen des Vorprojekts „Varianten für Linienführungen für die bestehenden und geplanten Tram- und Buslinien, welche die Innenstadtachse (Markt- und Spitalgasse) vom ÖV entlasten, zu erarbeiten“ (SRB 448 vom 13. August 2009, Ziff. 1). Der Lenkungsausschuss Tram Region Bern hat einem entsprechenden Antrag der Stadt Bern stattgegeben, zusätzlich zu den bereits laufenden Abklärungen zur Belastung der Innenstadt auch Abklärungen für alternative Linienführungen in diesem Perimeter durchzuführen. Das Anliegen der vorliegenden Motion ist damit bereits ins Projekt aufgenommen worden. Zu den Ergebnissen der nun ausgelösten Variantenprüfung für die Innenstadt wird eine ordentliche Mitwirkung bei den interessierten Kreisen durchgeführt werden.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass das Anliegen der Motion im Projekt Tram Region Bern bereits eingebracht und aufgenommen ist. Es wäre wenig sinnvoll, zum jetzigen Zeitpunkt mit einem verbindlichen Planungsauftrag einer bereits in Auftrag gegebenen Variantenabklärung und einer geplanten Mitwirkung vorzugreifen. Vor diesem Hintergrund beantragt

deshalb der Gemeinderat dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Bern, 28. Oktober 2009

Der Gemeinderat