

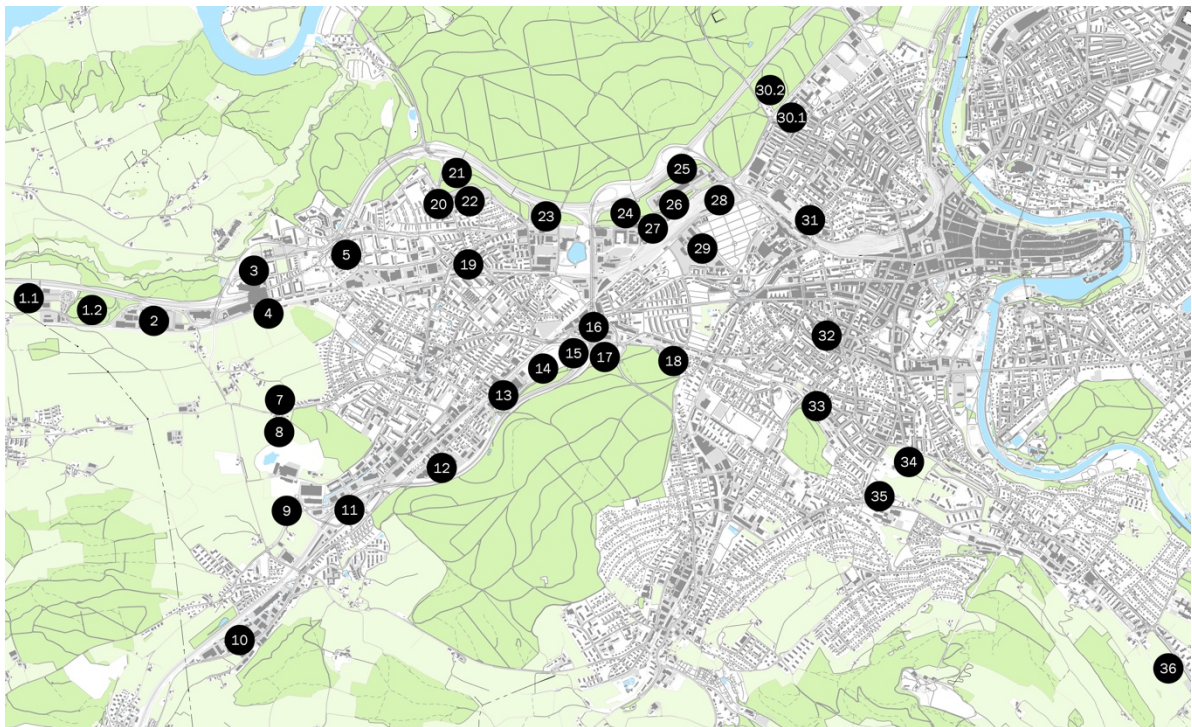


Stadt Bern

BERNMOBIL
ZUSAMMEN UNTERWEGS

Standortevaluation Tramdepot BERNMOBIL Bern West

Zusammenfassung Schlussbericht



Bern, 11.11.2019

Impressum

Auftraggeberin

Stadtplanungsamt Bern
BERNMOBIL

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG	ANS Architekten und Planer SIA AG	E'xact Kostenplanung AG	Kontextplan AG
Fliederweg 10	Hauptstrasse 14	Hauptstrasse 14	Käfiggässchen 10
Postfach 575	3076 Worb	3076 Worb	3011 Bern
3000 Bern 14			

Projektteam

Jeanette Beck, Stadtplanungsamt Bern
Mirjam Strahm, Stadtplanungsamt Bern
Sergio Rizzoli, BERNMOBIL
Martin Stucki, BERNMOBIL
Hannes Meuli, Verkehrsplanung Stadt Bern
Bernhard Kirsch (bis 09/2019), Bettina Heiniger (ab 09/2019), Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Kanton Bern

Projektausschuss

Blaise Kropf, Generalsekretär Präsidialdirektion
Stefan Schwarz, Generalsekretär TVS
René Schmied, Direktor BERNMOBIL

Support Kommunikation

Peter Tschanz, Für Angelegenheiten Gmbh
Kathrin Kiener, logos kommunikation

Bearbeitungsteam

Georg Tobler, BHP Raumplan (Projektleitung)
Beda Baumgartner, BHP Raumplan AG
Andrina Stadler, BHP Raumplan AG
Reto Mohni, BHP Raumplan AG
Yvonne Urwyler, BHP Raumplan AG
René Feller, ANS Architekten und Planer SIA AG
Agnete Skytte, E'xact Kostenplanung AG
Markus Hofstetter, Kontextplan AG
Roland Uhler, Kontextplan AG

Zusammenfassung

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Wachsende Tramflotte

Die Zunahme der Bevölkerung und Arbeitsplätze führen zu steigenden Mobilitätsbedürfnissen. Diese sollen weitgehend über den Öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden. Wegen dem damit verbundenen Ausbau von Tramnetz und Tramangebot wächst die Flotte von BERNMOBIL mittelfristig auf 75 Trams und langfristig auf voraussichtlich 90 Trams.

Abstellbedürfnisse für 45 Trams im Westen von Bern

Die Depots Eigerplatz und Bolligenstrasse können die langfristig erforderlichen Kapazitäten nicht zur Verfügung stellen. BERNMOBIL braucht im Westen von Bern ein neues Tramdepot mit einer Kapazität für 45 Abstellplätze. Es soll entweder direkt im Vollausbau oder etappiert realisiert werden können. Im Falle einer Etappierung werden zuerst 25 Abstellplätze und in einer zweiten Etappe 20 zusätzliche Abstellplätze vorgesehen.

Frühzeitige Evaluation

Das Stadtplanungsamt Bern und BERNMOBIL haben beschlossen, frühzeitig die möglichen Standorte zu evaluieren, um ohne Zeitdruck einen sorgfältig und breit abgestützten Standortentscheid fällen zu können.

Evaluation von 37 Standorten

Interdisziplinäre Prüfung

Ein interdisziplinäres Planerteam untersuchte insgesamt 37 Standorte auf ihre betriebliche Eignung, auf ihre Kompatibilität mit der Stadtentwicklung und mit der Umwelt, hinsichtlich ihres gesellschaftlichen Konfliktpotenzials sowie der Höhe der Investitionen. Gestützt auf die Beurteilungsergebnisse wurden die Standorte drei Prioritäten zugeordnet:

Priorisierung der Areale

- 1. Priorität: 3 Standorte sind betrieblich gut bis sehr gut geeignet und weisen wenig Konfliktpotenziale auf.
- 2. Priorität: 8 Standorte sind betrieblich gut geeignet, weisen jedoch grössere Konfliktpotenziale auf.
- 3. Priorität: 26 Standorte weisen erhebliche Konfliktpotenziale auf und / oder sind betrieblich schlecht oder nicht geeignet.

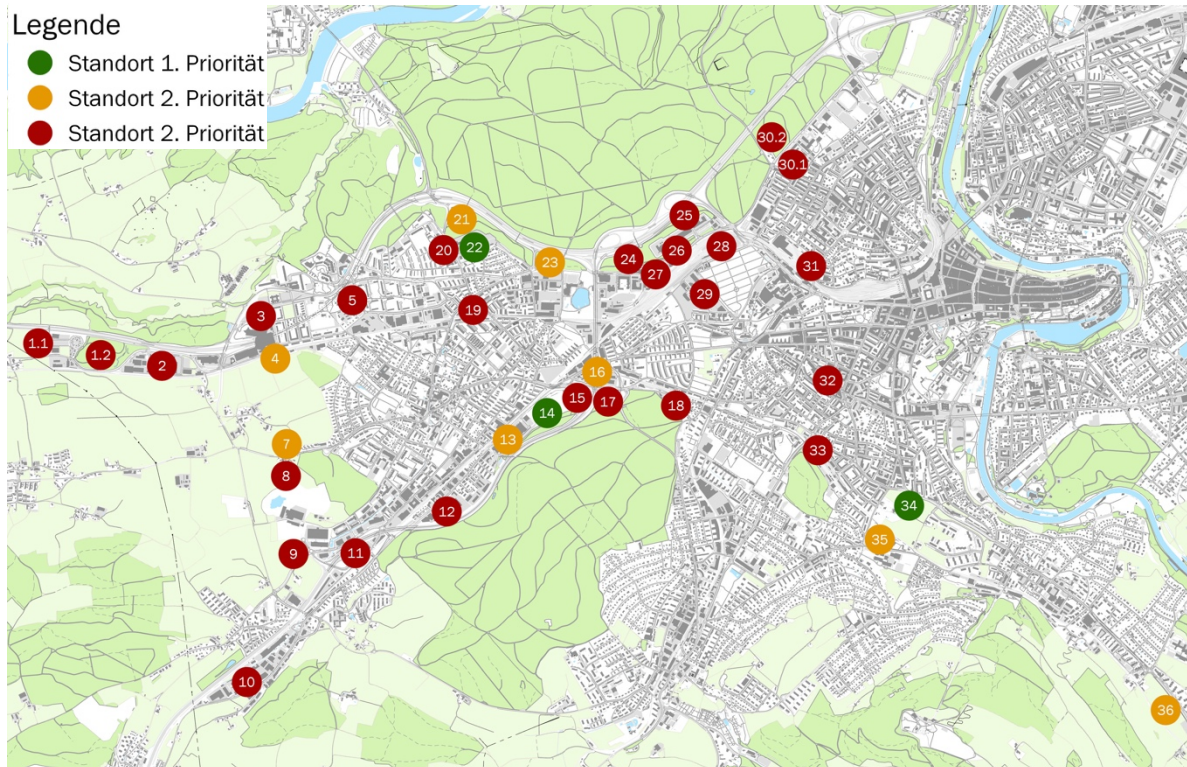


Abb. 1: Geprüfte Standorte und Priorisierung

Vertiefungsstudien für fünf Areale

Fünf Areale wurden hinsichtlich ihrer betrieblichen und baulichen Eignung vertieft untersucht: die Areale der ersten Priorität (Bodenweid, Messerligrube I, Morillonmatte) sowie die zwei bestgeeigneten Areale der 2. Priorität (Untermatt Nord, Ausserholligen V).

Die Vertiefungsstudien ergaben folgende Erkenntnisse:

- Die Standorte Bodenweid, Messerligrube I und Morillonmatte sind grundsätzlich geeignet.
- Der Standort Untermatt Nord ist ebenfalls geeignet. Als Waldareal kommt er jedoch nur als Rückfallebene in Frage.
- Der Standort Ausserholligen hat sich wegen der Geometrie des Areals und der Situation mit der Autobahnbrücke als nicht machbar erwiesen.

Keine weitere Bearbeitung der Areale Stadterweiterung West

Bei den Arealen im Gebiet der Stadterweiterung West (Vorderer Rehhag, Ergänzung Brünnen) wurde auf eine Vertiefung verzichtet, obwohl sie als Areale der 2. Priorität eingestuft wurden. Ihre weitere Bearbeitung ist von einer städtebaulichen Masterplanung für die Stadterweiterung West abhängig. Sie sollen vorerst als Rückfallebene offengehalten werden.

Zusatzabklärungen

Bei den drei Arealen Bodenweid, Messerligrube I und Morillonmatte blieben aus den Vertiefungsstudien wichtige Fragen offen. Ohne deren Klärung konnte keine Empfehlung für eine Bestvariante gemacht werden. Die entsprechenden Zusatzabklärungen haben Folgendes ergeben:

- Für die Morillonmatte sehen die Grundeigentümerschaft und die Gemeinde Köniz mittelfristig eine städtebauliche Entwicklung mit Schwerpunkt Wohnen vor. Ein Tramdepot lässt sich zeitlich und städtebaulich nur sehr schwierig mit diesen Entwicklungsabsichten kombinieren. Es kann nur gegen den Widerstand der Grundeigentümerschaft und der Gemeinde Köniz realisiert werden.

- Ein Tramdepot auf dem Areal Messerligrube I ist nur machbar, wenn entweder Wald beansprucht wird oder die Interessen der Grundeigentümerschaft tangiert werden.
- Eine Kombination von Tramdepot und Sportanlagen auf dem Areal Bodenweid ist machbar, ebenso der erforderliche Gleisanschluss.
- Im Vergleich schneidet der Standort Bodenweid gegenüber der Messerligrube I aus fachlicher Sicht besser ab.

Aus der Evaluation der 37 Standorte sowie aus den Vertiefungsstudien und Zusatzabklärungen lassen sich die nachfolgenden Empfehlungen ableiten:

Bodenweid als Bestvariante weiterverfolgen

Grosses Verdichtungspotenzial

Der Standort Bodenweid wird als Bestvariante zur Weiterbearbeitung empfohlen. Er ist betrieblich und baulich gut geeignet. Die Grösse des Areals erlaubt Zusatznutzungen oder die Berücksichtigung weiterer räumlicher Bedürfnisse von BERNMOBIL. Ein Ersatz für die bestehenden Sportplätze kann auf den Dachflächen des Tramdepots und der Zusatznutzungen vorgesehen werden. Der Standort bietet somit grosse Chancen für ein nachhaltiges Leuchtturmprojekt zur Verdichtung im städtischen Raum.

Rückfallebenen offenhalten

Bei der weiteren Bearbeitung können Hindernisse auftauchen, die eine Realisierung des Tramdepots am Standort Bodenweid verunmöglichen oder unverhältnismässig erschweren.

Messerligrube I, zwei Waldareale und Stadterweiterung West

Vor diesem Hintergrund soll der Standort Messerligrube I als erste Rückfallebene offengehalten werden. Als weitere Rückfallebenen sollen zwei Waldareale (Untermatt Nord und Messerligrube II) sowie das Stadterweiterungsgebiet West in Reserve behalten werden, bis die Machbarkeit der Bestvariante eindeutig erwiesen ist.

Ausschluss der übrigen Areale

Die übrigen Areale können als Standorte für ein Tramdepot ausgeschlossen werden.

Weiteres Vorgehen

Nächste Planungsschritte Bodenweid

Für den Standort Bodenweid empfehlen sich folgende weiteren Planungsschritte:

- Festlegung der geeigneten Zusatznutzungen, insbesondere Bestimmung der weiteren Bedürfnisse von BERNMOBIL an diesem Standort.
- Vertiefung von Erschliessungsfragen, in Abhängigkeit vom Nutzungskonzept.
- Durchführung einer detaillierteren Machbarkeitsstudie.

Rasche Auslösung der weiteren Vertiefungsarbeiten

Obwohl die Realisierung des Tramdepots erst im langfristigen Horizont geplant ist, sind diese Arbeiten rasch an die Hand zu nehmen. Dies empfiehlt sich, weil die Rückfallebene auf dem Areal Messerligrube I nicht lange offengehalten werden kann. Zudem ist es von Vorteil, zeitliche Reserven für den Fall einzuplanen, dass das Tramdepot am Standort Bodenweid wider Erwarten nicht machbar ist.

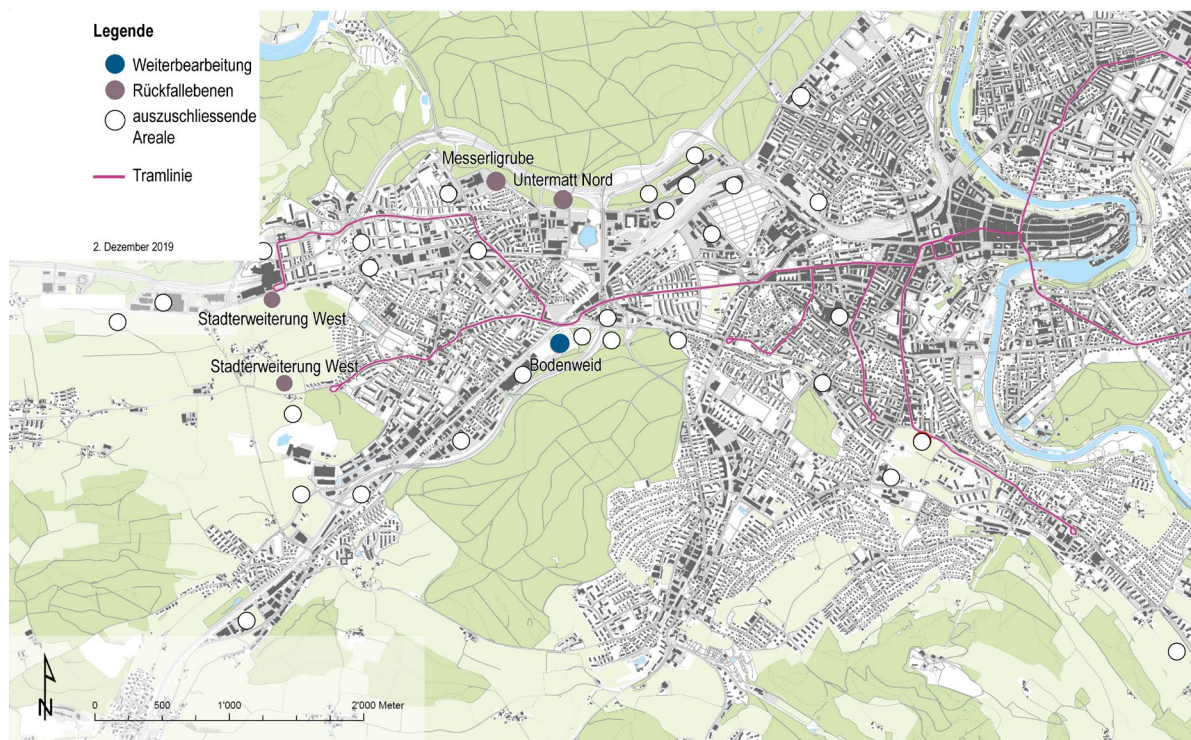


Abb. 2: Empfehlungen