

# Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept

## Fragebogen Mitwirkung

---

Gemeinde / Institution: Grünes Bündnis Bern

Kontaktperson: Sandra Julius

Strasse: Neubrückstrasse 17

PLZ, Ort: 3012 Bern

Telefon: 031 301 82 09

E-Mail: sekretariat@gbbern.ch

---

### 1. Gesamteindruck (Kapitel 1)

Wurden Ihre Erwartungen gemäss der Projektskizze bzw. wurden die Ziele der Studie erreicht?

Die Gesamtschau betr. Weiterentwicklung des Tramliniennetzes und ergänzenden Busliniennetzes in der engeren Agglomeration Bern (Durchmesserlinien und Radiallinien) stellt eine wertvolle Diskussions- und Entscheidungsgrundlage dar.

### 2. Ziele und Grundsätze (Kapitel 2)

Wie beurteilen Sie die formulierten Ziele und Grundsätze für die Weiterentwicklung des Tram- und des ergänzenden Busnetzes?

Grundsätzlich befürworten wir die Ziele.

1

Insbesondere unterstützen wir die Minimierung des Wachstums des miV – auch wenn dies noch expliziter ausfallen sollte: angesichts des Klimawandels müsste nicht nur das Wachstum minimiert sondern die absoluten Zahlen verkleinert werden.

Bei der Verkehrsmittelwahl müssen zudem auch weitere Aspekte wie Ökobilanzen, fossiler (nicht erneuerbarer) Treibstoffverbrauch, Lärm und Platzkapazitäten eine Rolle spielen.

Der ÖV sollte den Veloverkehr nicht behindern – und der Veloverkehr den ÖV auch nicht.

Die Netzredundanz ist im Verhältnis zu den Kosten und sonstigen Nachteilen zu sehen (Sicherheitsaspekte für Fussgänger und Velofahrende, Flächenbeanspruchung/Nutzungskonflikte).

### **3. Analyse – Linienast- und Korridorbetrachtung (Kapitel 3)**

Wie beurteilen Sie die Analyse und die daraus gezogenen Fazits?

Im Synthesebericht sollte unbedingt eine Plangrafik bez. aktueller Netzbelastung erscheinen; denn die nachfragestärksten Abschnitte pro Linie (Abb. 2) sind eine entscheidende, aber nicht die einzige relevante Datengrundlage. Die Ausdünnung der Linienauslastung vom Stadtzentrum her bis zu den Linienendpunkten muss sichtbar gemacht werden, um eine seriöse Diskussion über Netzgestaltung und Angebotsdichte führen zu können.

Nebst der Frage allfälliger Betriebsumstellungen (Bus->Tram resp. Tram->Bus) sollten auch neue Buslinien geprüft werden, um das angestrebte Gleichgewicht zwischen Ost- und Westästen resp. möglichst nur noch Durchmesserlinien zu erhalten, wobei auch die aktuelle Postautolinie Bern - Hinterkappelen einzubeziehen ist. Zu prüfen gilt es insbesondere die Verlängerung einer bisherigen Radiallinie West über den Bahnhof hinaus nach Lorraine - Breitenrainplatz - Bhf Ostermündigen, u.a. auch zwecks Entlastung der sehr stark belasteten zentrumsnahen Abschnitte der Linien 9, 10 und 20.

Eine Umstellung der Tramlinien Fischermätteli (kurzfristiger) und Weissenbühl (zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Könizer Trams) leuchtet aus fachlicher Sicht ein. Allerdings müssten die Kosten/Nutzen noch detaillierter analysiert werden (Lebenszykluskosten, Rückbaukosten, Energie- und Lärmbilanzen).

Bei der Korridorbetrachtung des Linienasts Ostring (Linie 7) sind städtebauliche Entwicklungen (Wohnbauplanungen) mit zu gewichten. Unsicher ist nach wie vor die Siedlungsentwicklung im Ostring. Die Aufwertung des Gebietes durch das Verlegen der Autobahn in einen Tunnel ist derzeit noch offen. Eine Verbindung mit der Linie 3 (Saali) ist dabei zu prüfen.

Wir begrüßen eine ZMB für den Korridor Inselspital (Linienast 11 Bahnhof – Güterbahnhof) bis Bethlehem. Der drittgrösste Arbeitgeber im Kanton – über 7'000 Arbeitsplätze sind hier konzentriert – will sein Areal weiter zu einen Spital- und Universitätscampus anwachsen lassen. Der Masterplan zeigt auf, dass auf dem Inselareal ein gewaltiges Potential für zusätzliche Nutzflächen besteht und somit die Zahl der Arbeitsplätze weiter ansteigen wird. Mit dieser Zunahme der Arbeitsplätze muss die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr Schritt halten. Deshalb sind in der ZMB auch eine direkte Bahnerschliessung (RBS-Verlängerung) sowie die S-Bahnhaltestelle bei der Bushaltestelle „Bremgartenfriedhof“ als Varianten zum Tram einzubeziehen.

Nachvollziehbar ist das Postulat für eine längerfristig umzusetzende zusätzliche Tramlinie Länggasse - Bahnhof - Wiler/Wankdorf und die anderweitige Durchbindung des Trolley-Linienastes ZPK.

#### 4. Stossrichtungen und Gesamtnetzvarianten (Kapitel 4)

Erachten Sie die aufgezeigten Stossrichtungen als plausibel? Sind die dargestellten Netzvarianten nachvollziehbar?

So wichtig die zweite Tramachse in der Berner Innenstadt erscheint: Sie soll, anders als in der Fussnote 3 zum Kap. 2.1 und im Kap. 4.2.1 formuliert, primär die neue Tramlinie Ostermundigen - Köniz aufnehmen und darüber hinaus v.a. der Netzredundanz dienen. Der Wunsch nach möglichst starker Entlastung der Mittelachse (Markt-/Spitalgasse) kann zu neuen grossen Verkehrsproblemen auf der Nordachse (Nägeli-/Speichergasse und Fortsetzung Bollwerk - Bubenbergplatz Nord bis Knoten Laupen-/Belpstrasse) führen. Zurzeit befahren in der HVZ bis zu 50 Buskurspaare pro Stunde das Bollwerk. Mit 12 zusätzlichen KP/h infolge des Ostermundigen-Trams werden es ab ca. 2024 bereits total 62 KP/h sein, also deutlich mehr als auf der Mittelachse. Die Achse Bollwerk müsste demnach massiv vom MIV entlastet werden können, dass sie in der HVZ nochmals 12 Tram-Kurspaare mehr, also insgesamt 74 Tram- und Bus-KP pro Stunde verkraften kann.

Insofern erscheint die Machbarkeit der "Lösungsvariante i (innenstadtoptimiert)" alles andere als gesichert, wie es auch im Bericht aus der Gegenüberstellung bez. der "Stossrichtungen" durchschimmert. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der "Lösungsvariante n (nachfrageoptimiert)" erscheint auch aus anderen Gründen insgesamt deutlich günstiger. Hierzu muss aber erst sichergestellt sein, dass die Linie 10 komplett auf Trambetrieb umgestellt wird (und nicht nur 1 Ast) und dass die zweite Tramachse in der Innenstadt gebaut wird.

Bezüglich der zwei mittelfristig realisierbaren Stossrichtungen erscheinen sowohl der Ansatz "B" (Umstellung Ostring auf Busbetrieb) als auch der Ansatz "S" (Splitten Tramast Wabern) nicht zweckmässig. Bei den zwei längerfristig realisierbaren Stossrichtungen gibt der Ansatz "V" (Verbindung Ostring - Saali) grossen Sinn, während dem der Ansatz "T" (Umstellung Güterbahnhof/Insel auf Trambetrieb) erst in einer ZMB (inkl. RBS-Verlängerung und S-Bahn Haltestelle) vertieft zu prüfen ist.

- Zu den Stossrichtungen B und V: Das Ziel, die drei Tramlinien im Abschnitt Bhf Bern - Burgernziel (aktuell 26 KP/h in der HVZ) auf zwei Tramlinien zu reduzieren, ist angesichts des augenfälligen Überangebots in diesem Abschnitt nachvollziehbar. Daher erscheint die langfristige Stossrichtung V sehr vernünftig, mit dem Vorbehalt, dass im Abschnitt Worb - Gümligen ein 12'-Takt resp. im Abschnitt Gümligen - Bhf Bern (-Bümpliz) ein 6'-Takt angestrebt werden sollte (statt 15'- resp. 7.5'-Takt).
- Wenn aber längerfristig die Stossrichtung V anvisiert wird, erscheint es nicht angebracht, die Bedienung des Ostring-Quartiers in einer Übergangsperiode auf Busbetrieb umzustellen. Denkbar wäre hingegen, vorübergehend die Abschnitte Burgernziel - Ostring und Burgernziel - Saali als zwei Verzweigungen eines Linienastes Bhf Bern - Ostring/Saali zu konzipieren, in den HVZ verstärkt durch Bus-Shuttle-Kurse in den Endabschnitten mit Sofortanschluss aufs Tram im Burgernziel resp. an der Brunnandernstrasse. Eine solche Angebotsstraffung im Abschnitt Bahnhof - Burgernziel wird erst auf die Inbetriebnahme des Könizer Trams und die Aufhebung des Weissenbühl-Trams hin dringlich.
- Zur "Stossrichtung S" (Splitten des Tramastes Wabern in zwei Äste Kleinwabern - Worb und Wabern - Ostring mit je 10-Min-Takt): Ein komplettes Kappen der Direktverbindung Wabern / östlicher Mattenhof <-> Nordquartier erscheint unakzeptabel, da der Anteil durchreisender Fahrgäste (bezüglich Kordon Zytglogge - Hirschengraben) beim "Nünitram" überdurchschnittlich gross ist. Zumindest jeder zweite Tramkurs aus Wabern muss daher auch in Zukunft weiterhin nach Guisanplatz/Wankdorf verkehren.

- Der Ansatz S ist auch deshalb nicht zweckmässig, weil im Abschnitt Wabern - Zytglogge nach wie vor ein strikter Takt gelten muss (heute 6'-Takt, später 5'-Takt). Wenn nur jeder zweite Tramkurs über Wabern hinaus bis Kleinwabern geführt werden soll (was vom Nachfragepotenzial gerechtfertigt wäre), führt dies bei den in Wabern wendenden Kursen wegen der Vorgabe des strikten Taktes zu ineffizienten Endaufenthaltszeiten von über 8 Minuten.

Unabhängig vom Projekt TRB erscheinen somit folgende kurzfristige Konzeptoptimierungen sinnvoll:

- Verknüpfung des Linienastes Länggasse mit der Linie Wiler/Wankdorf (Trolleybus: 5'-Takt, in HVZ Verdichtung zu 2.5'-Takt im Abschnitt Länggasse - Wiler)
- Verknüpfung des Linienastes ZPK mit dem ähnlich nachfragestarken Linienast Güterbahnhof (6'-Takt)
- Umstellung des Linienastes Fischermätteli auf Trolleybusbetrieb und Verknüpfung mit dem bez. Nachfrage ähnlichen Linienast Neufeld (6'-Takt in HVZ)
- Provisorische Durchbindung der aktuellen Tram-Radiallinie Weissenbühl mit dem Linienast Worb (10'-Takt, in HVZ Verdichtung zum 5'-Takt im Linienast Weissenbühl mittels Bus)
- ferner Verlängerung Tangentiallinie 28 bis Bahnhof Weissenbühl (Anbindung an S-Bahn für Beziehungen Gürbetal / Belp / Kehrsatz - Eigerplatz / Sulgenau / Kirchenfeld)

## 5. Umsetzungsphasen (Kapitel 5)

Erachten Sie die aufgezeigten Umsetzungsphasen als plausibel?

1. Etappe: Das Grüne Bündnis unterstützt die integrale Umsetzung des TRB (Schliern – Rüti)
2. Etappe: Das Grüne Bündnis unterstützt ebenfalls die zweite Tramachse
3. Etappe: sollte allenfalls vorgezogen werden (Überlastung in Teilästen scheint uns eine schnellere Gangart notwendig zu machen)

## 6. Einbindung ins S-Bahn-Netz (Kapitel 6)

Wurden der Stellenwert des Gesamtnetzes und die Einbindung ins S-Bahn-Netz richtig erkannt?

Grösstenteils Ja.

## 7. Entscheidungsbedarf (Kapitel 7)

Erachten Sie den definierten Entscheidungsbedarf als richtig?

Grundsätzlich Ja. Umstellung Linienast Fischermätteli könnte vor 2020 erfolgen, wenn dadurch Kosten Sanierungskosten entfallen würden.

## 8. Spezielle Optik der Gemeinden / Quartierorganisationen / Verbände, weitere Bemerkungen

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus der Optik der einzelnen Gemeinden / Quartierorganisationen / Verbände speziell berücksichtigt werden?

Keine Bemerkungen.

Bitte zurücksenden bis **20. September 2013** an:

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Bereich Verkehr

Holzkofenweg 22

Postfach 8623

3001 Bern