09.000178 (09/377)
Reg. 86/-00

Motion Luzius Theiler (GPB-DA): 5 Tramlinien durch Spital- und Marktgasse? Für eine Alternativplanung für den öffentlichen Verkehr in der Innenstadt

Dieser Tage wurde das neue Tramkonzept mit den fünf Durchmesserlinien Worb-Fischermätteli (Weiterführung der heutigen Linie G durch die Innenstadt), Ostring-Bümpliz, Saali-Brünnen, Wabern-Guisanplatz und ab 2014 Ostermundigen-Köniz/Schliern vorgestellt. Dazu kommt der Trolleybus Länggasse-Kleezentrum. Die Tramlinien sollen zum grossen Teil mit den gegenüber heute von 30 Meter auf 42 Meter verlängerten überlangen XL Combino-Trams bedient werden. Bei einem 5-Minuten-Intervall in verkehrsstarken Zeiten bedeutet das – ohne Bus – ein Tram pro Minute und Richtung.
Abgesehen von der ungenügenden Tragfähigkeit des Pflaster-Belages der Marktgasse, der Sicherheitsprobleme und der prekären Platzverhältnisse an den Haltestellen unter dem Baldachin würde sich mit der Realisierung des Konzeptes eine Belastung der Innerstadtachsen ergeben, die mit einer sorgsamen Pflege des Weltkulturerbes, zu der sich die Stadt verpflichtet hat, nicht mehr vereinbar wäre. In vielen anderen Städten präsentieren sich die Hauptgassen als verkehrsfreie Fussgänger- und Flanierzonen und sind damit auch attraktiv für den Handel. Eine Degradierung von Markt- und Spitalgasse zu reinen Verkehrsachse würde geradezu dazu auffordern, das nächste Tram nach Westside zu besteigen.
Als 1991 die Einführung des Muritrams zum Bahnhof geplant war, erwuchs der Vorlage im Stadtrat eine heftige Opposition sowohl von grüner, wie auch von bürgerlicher Seite. Die Linie wurde darauf richtigerweise nur bis zum Casinoplatz verlängert.
2003 erschien eine aufwändige, im Auftrag der Regionalen Verkehrskonferenz erarbeitete Studie zu einer Realisierbarkeit einer 2. Tramachse Innenstadt. Die Studie wird begründet mit der Feststellung, es sei offensichtlich, dass die zusätzlichen Tramlinienäste Bümpliz, Brünnen und Ostermundigen „nicht einfach dem bestehenden Tram-/Busnetz überlagert werden können“ (S.36). Die Studie kommt u.a. zum Schluss, eine 2. Tramachse via Amthausgasse/Schauplatzgasse Richtung Westen und via Bundesgasse/Kochergasse Richtung Osten sei machbar aber nicht zu empfehlen. Die bestehende Hauptachse sei „voll als Tramachse“ zu benutzen, Länggass- und Wylerbus sowie Köniz- und Schosshaldebus seien zu verknüpfen, was nach der heutigen Planung überholt ist.

Als Alternativen zur „Tramachse Markt- und Spitalgasse“ ergeben sich mehrere mögliche und zu kombinierende Ansätze, wobei die Liste nicht abschliessend gedacht ist:

- Einführung des Trams von Ostermundigen über Nordring und Lorrainebrücke zum Bahnhof. Damit wären ein grosser Teil des Nordquartiers und die Gewerbeschulen besser mit dem ÖV erschlossen. Diese Variante ist auch in der erwähnten Studie als mittel- bis längerfristige Option skizziert (S. 34),
- Tangentiallinie Guisanplatz-Kornhausplatz-Burgernziel/Saali (hat während des Umbaus des Bahnhofplatzes nicht schlecht funktioniert),
- Belassung der Endstation des Muritrams auf dem Casinoplatz,
- Shuttlebus zwischen Bahnhof und Kornhausplatz mit Feinerschliessung der oberen Altstadt.

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Kreditvorlage zur Ausarbeitung von Alternativvarianten zur Führung des öffentlichen Verkehrs im Bereich des Stadtzentrums zu unterbreiten. Der Zeitplan ist so zu gestalten, dass die Ergebnisse der Alternativplanung vor der Beschlussfassung über das endgültige Tramprojekt Ostermundigen vorliegen.

Bern, 30. April 2009

Motion Luzius Theiler (GPB-DA): Regula Fischer, Rolf Zbinden, Erik Mozsa, Martin Trachsel, Conradin Conzetti, Tanja Sollberger, Jacqueline Gafner Wasem

Antwort des Gemeinderats

Die Prüfung einer alternativen Linienführung des öffentlichen Verkehrs durch die Innenstadt ist auch das Anliegen der Motion Fraktion FDP (Mario Imhof, FDP): Tram- und Buslinien nicht mehr durch die Markt- und Spitalgasse, Planung jetzt an die Hand nehmen! vom 2. Juli 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 Aareschlaufe 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 Amthausgasse 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 entworfen. 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.

	Spital-/Marktgasse			Amthaus-/Schauplatzgasse Bundes-/Kochergasse			Beide Achsen
Zustand	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