2018.SR.000231 (19/068)

Postulat Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Zweite Tramachse frühzeitig prüfen im Rahmen des Trams Länggasse

Die Buslinie 12 (Korridor Länggasse) ist heute in den Hauptverkehrszeiten überlastet. Weitere Nachfragezunahmen werden die Überlastungsproblematik weiter verschärfen. Im werktäglichen Belastungsprofil der Linie 12 ist der am stärksten belastete Abschnitt die Schanzenstrasse-Mittelstrasse.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) öV Wyler-Länggasse (Synthesebericht für die öffentliche Mitwirkung) vom 15. März 2018 hat für die Anbindung der Länggasse als Bestvariante zur Bereitstellung ausreichender Kapazitäten eine Lösung mit Trambetrieb in der Länggasse ausgemacht. Die Tramlösung Länggasse ist in der anstehenden Netzstrategie zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sind auch die zweckmässigsten Durchbindungen der Tramlinie Länggasse vertieft zu prüfen und festzulegen.

Das Tramnetz stösst schon heute an seine Kapazitätsgrenzen. Die Situation würde noch verschärft, wenn das Tram Länggasse realisiert würde. Aus diesem Grund soll frühzeitig die Realisierung einer zweiten Tramachse[1] in Betracht gezogen werden. Auch die ZMB öV Wyler-Länggasse erachtet eine zweite Tramachse als eine zu prüfende Option.

In einer ZMB «Zweite Tramachse» aus dem Jahr 2012 ging aus einem breiten Variantenfächer als beste Variante die Variante «Altstadt Nord» hervor: Sie führt über die Belp- und Laupenstrasse, den Bahnhofplatz, das Bollwerk und durch die Speicher- und Nägeligasse. Sie kann die Hauptgassen erheblich vom ÖV entlasten und die Redundanz des Tramnetzes bei Unterbrechungen verbessern. Sie liefert zudem einen Impuls für die Weiterentwicklung der nördlichen Altstadt.

Am meisten Fussverkehr hat es in der Stadt Bern in der Markt- und Spitalgasse und im Raum Heiliggeistkirche-Hirschengraben. Nirgendwo sonst werden in Bern so viele Tram- und Buslinien auf engem Raum geführt. Hinzu kommen Velo- und Autoverkehr, Anlieferung, Strassenreinigung, Kaffees, Verkaufsstände und Strassenmusikanten. Der Verkehr im Zentrum der Region stösst an Grenzen, Trams und flanierende Fussgänger behindern sich gegenseitig.

Die zweite Tramachse soll im Wesentlichen dazu beitragen, Markt- und Spitalgasse sowie den Hirschengraben vom öffentlichen Verkehr zu entlasten: Seit der Inbetriebnahme der Tramlinien nach Bümpliz und Brünnen im Herbst 2010 fahren pro Stunde bis zu 104 Trams und Busse durch die Spital- und Marktgasse. Seitdem wird der Tramverkehr in den Hauptgassen und im Gebiet Hirschengraben zunehmend als störend empfunden, die gegenseitigen Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs haben zugenommen. Die Situation würde sich mit dem «Tram Länggasse» noch akzentuieren.

Eine zweite Achse würde im Übrigen Spielräume schaffen, um bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten den Trambetrieb mindestens teilweise aufrechterhalten zu können. Die Einreichenden sind der Auffassung, dass eine zweite Tramachse mit der Realisierung des «Trams Länggasse»

[1] Zweite Tramachse: Redundante Tramachse zu stark ausgelasteten Tramachsen Hirschengraben-Bahnhof-Zytglogge. Aus einer Zweckmässigkeitsbeurteilung resultierte eine Bestlösung über Belpstrasse-Laubenstrasse-Bahnhofplatz-Speichergasse-Nägeligasse.

unumgänglich ist und fordern den Gemeinderat auf, diesen Punkt schon frühzeitig in die Planung (auch in die Kostenplanung) einzubeziehen.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf, im Rahmen der Planung des «Trams Länggasse» eine zweite Tramachse durch die Innenstadt zu prüfen.

Bern, 18. Oktober 2018

Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff, Philip Kohli
Mitunterzeichnende: Lionel Gaudy, Milena Daphinoff

Antrag des Gemeinderats

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.

Bern, 13. März 2019

Der Gemeinderat