

Quartierkommission Stadtteil V  
DIALOG Nordquartier  
Postfach 595  
3000 Bern 22  
<http://dialognord.ch>  
<http://dialognordquartier.ch>  
[info@dialognord.ch](mailto:info@dialognord.ch)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)  
Holzkofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

Per Mail: [info@bernmittelland.ch](mailto:info@bernmittelland.ch);  
[Ueli.Mueller@BERN.CH](mailto:Ueli.Mueller@BERN.CH)

Bern, 19. September 2023/meh

## **DIALOG Nordquartier | Mitwirkung - Zweite Tramachse**

Folgend unser Schreiben zur Mitwirkung in der obengenannten zweiten Tramachse:

### **Analyse**

Auf der Achse Hirschengraben- Bubenbergplatz- Spital- Marktgasse zirkuliert der öffentliche Verkehr heute in grosser Dichte. Eine zweite Tramachse zur Entlastung der heutigen Stammstrecken erachten wir spätestens mit der Inbetriebnahme des Trams nach Ostermundigen (TBO) als sinnvoll und angezeigt. Neben der Entlastung der Stammstrecken im Normalbetrieb muss die zweite Tramachse zudem bei Störungen und Unterbrüchen auf der heutigen Stammstrecke Trams umzuleiten vermögen und damit dem Tramnetz in der Innenstadt eine möglichst weitgehende Redundanz garantieren.

Die topografischen und historisch gewachsenen räumlichen Verhältnisse der Stadt Bern schränken den Variantenfächer in der Innenstadt ein. Sollte das Tramnetz in absehbarer Zukunft über das Tram nach Ostermundigen hinaus um weitere Linien erweitert werden, müssen künftig tangentiale Linienführungen intensiv geprüft werden. Für West- Ostverbindungen eignet sich u.E. eine Streckenführung über die Monbijoubücke. Einen tangentialen Charakter würde auch die im Zusammenhang mit dem Leitbild Bern-Ost/ Bypass Ost angedachte Verlängerung der Tramlinie ab Freudenbergerplatz Richtung Guisanplatz und ESP Wankdorf haben.

### **Ziele**

Wir unterstützen grundsätzlich die Mobilität mit geeigneten Massnahmen klimaverträglicher zu organisieren. Insbesondere unterstützen wir den Ausbau der Infrastrukturen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, wie auch des Langsamverkehrs (Velo). Im Grundsatz ist es für uns nachvollziehbar, dass Tramlinien im urbanen Raum stark frequentierte Strecken effizienter bedienen können als Buslinien. Der Bau von Tramlinien greift jedoch in die gewachsenen räumlichen Strukturen der Stadt und ihrer Quartiere ein. Und diese Eingriffe bedeuten nicht immer für alle Menschen, die in diesen Quartieren leben und arbeiten, eine Aufwertung der Quartierstrukturen. Deshalb unterstützen wir bei der Planung neuer ÖV- Linien eine sorgfältige

Abwägung bei der Wahl der geeigneten Betriebsart. Insbesondere sollen stark frequentierte Linien, ob Tram oder Bus, grundsätzlich auf Hauptverkehrsachsen zirkulieren. Quartierstrassen sind für Einbau einer Tramlinie nicht geeignet. Die Aufenthaltsqualität im Aussenraum wird durch das «starre Verkehrsmittel» deutlich eingeschränkt; Z.b. sind multifunktionale Nutzungen kaum möglich.

Mitberücksichtigt und genauer analysiert werden muss dabei der Umstand, dass die Zahl der beförderten Passagiere auf dem Netz von Bernmobil seit 2011 stagniert (2011: 101.451 Mio. Passagiere/ 2019: 103.210 Mio. Passagiere) <sup>2</sup> (Quelle: Stat. Jahrbuch der Stadt Bern 2021)

### **Variantenfächer und Grobbewertung**

Wir nehmen den zur Mitwirkung vorgelegten Variantenfächer zur Kenntnis und werden uns in unserer Stellungnahme darauf beschränken.

Aus unserer Sicht ist trotz planungsrechtlicher Hindernisse die Variante 3 (Bundesgasse- Kochergasse) den beiden anderen Varianten deutlich vorzuziehen. Variante 2 (Bollwerk- Lorrainebrücke- Viktoriarain) lehnen wir entschieden ab.

Variante 1 (Bollwerk- Speichergasse- Nägelgasse) kann als Alternative zu Variante 3 weiterverfolgt werden.

### **Begründungen**

#### **Variante 3 (Gebietsvariante E3): Bundesgasse- Kochergasse**

Diese Variante überzeugt wegen der klaren Entflechtung ab dem Hirschengraben. Mit dieser Streckführung können im Normalbetrieb maximal 3 Tramlinien von der alten Stammstrecke abgetrennt und bis zum Casinoplatz durchgezogen werden. Die Achse Hirschengraben- Bubenbergplatz- Bahnhof- Spitalgasse- Markgasse wird entlastet. Auf der neuen Achse würden trotz neuer Tramlinie nach Ostermundigen nur noch 2 statt 5 Tramlinien verkehren. Die obere Innenstadt – immerhin eine touristische Attraktion und ein UNESCO- Weltkulturgut - wird etwas beruhigt und damit für den Fussverkehr aufgewertet.

Optional könnte weiterhin noch eine der bestehenden West- /Ostlinien über die alte Stammstrecke (E0) geführt werden, z.B. falls der Bümplizer-Ast (Tramline 7) mit dem neuen TBO verknüpft würde.

Diese Streckenführung führt durch wenig bewohntes, jedoch mit hohem Arbeitsplatzanteil belegtes Innenstadtgebiet.

Verkehrsmässig etwas entlastet wird zudem der Raum vom Hirschengraben- Bubenbergplatz bis zum Bahnhof. Auf der anderen Seite erfahren die Bundes- und die Kochergasse ein gewisses Entwicklungs- und Aufwertungspotential.

Für diese Variante spricht zudem die relativ kurze Neubaustrecke von nur 550 m, was sie wahrscheinlich auch zur billigsten Variante macht. Auf die Entflechtung westlich des Hirschengrabens und die Gleisführung über die Belpstrasse in die Laupenstrasse gemäss den Gebietsvarianten W1- bis W3 kann vollständig verzichtet werden.

Damit Variante 3 (E3) auch als Umleitungslinie einen maximalen Redundanznutzen aufweisen kann, müssen neben den Trambeziehungen von der Effinger-, bzw. Monbijoustrasse in die Bundesgasse auch beim Casinoplatz die Beziehungen von der Kochergasse in beide Richtungen, also sowohl in/ aus Richtung Kirchenfeldbrücke als auch in/ aus Richtung Zytglogge/ Kornhausbrücke erstellt werden.

Als gewichtiger Nachteil dieser Variante wird die Nichtmehrbedienung der Tramhaltestellen am Bahnhof Bern und in der Innenstadt (Haltestelle Bärenplatz) ins Feld geführt. Es liegt in der Natur der Sache, dass

alternative Streckenführungen bisherige Haltestellen kappen. Die Variante 3 wird jedoch gemäss Variantenfelder mit den neuen Haltestellen an der Bundesgasse, in unmittelbarer Nähe zur heutigen Haltestelle Hirschengraben den westlichen Zugang zum Bahnhof aufwerten und zusätzlich mithelfen, die Passagierströme im Bahnhof weiter zu entflechten.

### **Variante 2 (Gebietsvariante E3): Bollwerk- Lorrainebrücke- Viktoriarain**

Diese Variante entlastet zwar den Raum zwischen dem Bahnhof und dem Zytglogge ebenfalls, jedoch nur um 1 Tramlinie (allenfalls 2 Tramlinien, falls beide Linien Richtung Norden über diese Achse geführt würden, was jedoch nicht vorgesehen ist), (3- ) 4 Tramlinien verbleiben auf dieser Achse. Zudem bleibt die Achse zwischen Hirschengraben, bzw. Laupenstrasse und dem Bahnhof Bern weiterhin durch alle Tramlinien belastet. Wir erkennen in dieser Variante deshalb nur geringes Entlastungspotential im gesamten kritischen Raum zwischen Hirschengraben und Zytglogge.

Zudem wäre der Redundanznutzen bei Störungen und Unterbrüchen bei dieser Streckenführung deutlich geringer als bei den beiden anderen Varianten.

Ausserdem verlängert sich auf dieser Achse die Fahrzeit von und nach der Innenstadt und dem Bahnhof, was die Attraktivität des ÖV bei dieser Linienführung mindert.

Die Mehrbelastung und Verschlechterung der Wohnqualität auf der Teilachse Viktoriarain- Greyerzstrasse-Viktoriastrasse bis zum Viktoriaplatz wäre bei dieser Variante jedoch hoch. Ein «vereinzeltes Entwicklungspotential» auf dieser Teilachse (s. dazu Bericht «ZMB 2. Tramachse durch die Berner Innenstadt» vom 7. Juni 2023, S. 44) können wir bei dieser Variante in keiner Weise erkennen. Diese Strecke führt mitten durch ein dicht besiedeltes Wohngebiet. Die Neigung und die kurvenreiche Streckenführung erhöht die Risiken hin zu deutlich erhöhter Lärmbelastung (höhere Motorenleistung bergwärts, Quietschen in den engen Kurven), was die Wohnqualität deutlich vermindert.

Der Strassenraum dieser Achse eignet sich nicht für eine Tramführung. Da Trams einen deutlich längeren Bremsweg aufweisen, befürchten wir erhöhte Unfallrisiken in den engen und unübersichtlichen Kurven. Insbesondere sorgen wir uns auch um die abnehmende Schulwegsicherheit Richtung Spitalacker- und Breitenrainschulhaus.

Bei Realisierung dieser Variante werden die bestehenden, klimarelevanten Baumreihen entlang des Viktoriarains und der Greyerzstrasse dem Gleis- und Strassenbau geopfert. Dieser Verlust würde den Charakter der Wohnstrasse und die Wohn- und Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigen und hätte negative Auswirkungen auf das Stadtklima. Zudem würde diese Achse als Hauptverkehrsachse erneut gefestigt und damit die bisherigen MIV-Verkehrsberuhigungsmassnahmen in diesem Raum wieder relativieren und vermindern. Die bisherigen Anstrengungen zur Aufwertung des Strassenraums würden entlang dieser Achse wieder zunichte gemacht.

Das heutige Verkehrsregime auf der Lorrainebrücke würde durch eine zusätzliche Tramlinie zu Ungunsten des Langsamverkehrs verschlechtert.

Gleich wie bei Variante 1 (Speichergasse- Nägeligasse) droht eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes, da dort die bestehenden Kurvenradien für die langen Trams höchstwahrscheinlich zu eng sind. Die Kurvenradien müssten höchstwahrscheinlich geglättet werden. Es droht der Abbruch des 2008 erstellten Baldachins. Es ist äusserst fragwürdig, ob angesichts der Stadtfinanzen ein attraktiver Ersatz erstellt könnte.

Mit 1'500 Meter neuer Tramtrasse wäre dies die teuerste Variante.

**Variante 1 (Gebietsvariante E 1): Bollwerk- Speichergasse- Nägelgasse**

Gleich wie Variante 2 entlastet diese Streckenführung auf der Stammstrecke den Raum zwischen dem Bahnhof und dem Zytglogge. Es werden jedoch weiterhin alle Tramlinien ab Hirschengraben/ Laupenstrasse über den Bubenbergplatz zum Bahnhof geführt. Wie bereits erwähnt, droht ein Umbau des Bahnhofplatzes mit Abbau des Baldachins.

Jedoch erhält das Bollwerk mit dieser Variante, wie auch mit Variante 2 ein Entwicklungs- und Aufwertungspotential.

Die Stammachse vom Bahnhof bis zum Zytglogge wird mit dieser Streckenführung im Normalbetrieb um 2 Linien entlastet. Damit diese Achse einen maximale Redundanznutzen bei Störungen und Unterbrüchen im Netz gewährleisten kann, müssten bei der Mündung Nägelgasse- Kornhausplatz die Beziehungen von und nach der Kornhausbrücke und auch von und nach Zytglogge und Casinoplatz gebaut werden.

Im Wissen um Ihre Kenntnisnahme

Freundliche Grüsse



Verena Näf  
Präsidentin DIALOG Nordquartier



Urs Jost  
Vizepräsident DIALOG Nordquartier  
Leiter AG Verkehr