



Bau-, Verkehrs-, und Energiedirektion des Kantons
Bern
Amt für öffentlichen Verkehr und
Verkehrskoordination
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Bern, 26. Juni 2018

Mitwirkung ZMB Wyler - Länggasse

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung ZMB Wyler – Länggasse teilnehmen zu können. Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und gehen davon aus, dass unsere Anliegen in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

**Sozialdemokratische Partei
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61
Postfach 2947 · 3001 Bern

Telefon 031 370 07 90
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch
www.spbern.ch

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Daniel Rauch
Co-Präsident

Michael Sutter
Parteisekretär

Kopie an:

Fachstelle öffentlicher Verkehr Stadt Bern



1 Grundsatz

Die SP Stadt Bern begrüsst den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Bern. Dieser darf aber nicht zu Lasten des Fuss- und Veloverkehrs erfolgen. Die ZMB Länggasse – Wyler beschränkt sich in Analyse und Beurteilung auf die zwei Korridore Länggasse und Wyler, obwohl das Hauptresultat – die Umstellung eines einzigen Astes auf Trambetrieb – Auswirkungen auf das Tram- und Busnetz der ganzen Stadt hätte. Aus Sicht der SP liefert die vorliegende ZMB somit wegen der fehlenden Gesamtbetrachtung noch keine Antwort, wie die beste Variante zum Ausbau der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs in der Länggasse und Wyler aussieht. Dazu muss zuerst eine Analyse des gesamten Netzes durchgeführt werden und erst anschliessend können die Varianten beurteilt werden. Insbesondere die offenen Fragen im Perimeter Mattenhof-Weissenbühl nach der Ablehnung des Trams Region Bern durch die Gemeinde Köniz müssen bei der Beurteilung berücksichtigt werden. Gerade weil starke ÖV-Verflechtungen zwischen den Räumen Köniz, Mattenhof-Weissenbühl und Bümpliz-Bethlehem mit der Länggasse bestehen, erachten wir die isolierte Betrachtung als ungenügend.

Zu den einzelnen Kapiteln nehmen wir wie folgt Stellung:

2 Analyse

Die Analyse der Passagierströme zeigt eine starke Verflechtung der Passagierströme zwischen den Stadtteilen Bümpliz-Bethlehem und Mattenhof-Weissenbühl sowie aus der Nachbargemeinde Köniz und der Länggasse. Obwohl die Analyse gelungen ist, wird dies in den anschliessenden Kapiteln für den Ast Länggasse ungenügend berücksichtigt. Auf die Entwicklungsgebiete entlang beider Achsen wird eingegangen. Aus dem Bericht kann hingegen nicht nachvollzogen werden, ob wichtige Entwicklungen wie die Planung Wifag oder der Umzug der Fachhochschule aus der Länggasse 2026 berücksichtigt wurden. Hinweise dazu liegen nicht vor. Die Planung Wifag wird aufgrund ihrer Grösse die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr auf dem Ast Wyler beeinflussen und muss daher zwingend berücksichtigt werden. Für die Nachfrage auf dem Ast Länggasse ist die Nachnutzung der Fachhochschule ein wesentlicher Faktor. Sollten die Gebäude an die Universität übergehen, halten sich das Wachstum der Universität und der Wegzug der Fachhochschule die Waage. Sollten hingegen Wohnungen und Büros folgen, muss gegebenenfalls sogar von einer geringeren Nachfrage ausgegangen werden, da Schulen, aufgrund der intensiven Nutzung, grosse Auswirkungen auf den ÖV haben. Dies belegt auf dem anderen Ast der Einfluss der GIBB. Hier stellt sich wiederum die Frage, ob das prognostizierte Wachstum überhaupt in den Räumlichkeiten in der Lorraine stattfinden kann. Allenfalls wäre eine Lösung günstiger, in der das Wachstum der GIBB an einen anderen gut erschlossenen Standort (Bsp. Wankdorf) verlagert wird. Die SP erwartet eine Antwort, wie diese Entwicklungen in der Detailanalyse berücksichtigt wurden und wie die drei Schulen (Uni, FH und GIBB) bei der ZMB einbezogen wurden.



3 Variantenfächer und Grobbeurteilung

Die SP Stadt Bern sowie die einzelnen SP Sektionen Köniz, Bern Länggasse-Felsenau und Bern Süd sowie der Gemeinderat der Stadt Bern haben 2016 zum Angebotskonzept ÖV 2018 – 2021 Stellung bezogen. Unter anderem wurde die Prüfung einer Tangentiallinie von Köniz über den Eigerplatz, Inselspital, in die Tiefenau gefordert. Die Vorteile der Linie liegen in der Entlastung des Knotens Hirschengraben, schnellen Direktverbindungen zwischen wichtigen Entwicklungsgebieten Arbeiten und Wohnen (Liebefeld, Ziegler, Insel, Viererfeld und Tiefenau) und einer Verknüpfung mit 26 anderen ÖV-Linien. Leider wurde diese Linie bisher nicht geprüft und in der vorliegenden ZMB nicht einmal im Variantenfächer aufgenommen (S. 53). Die Begründung, dass die «innere Tangente» zu nah am Zentrum verläuft, kann nicht nachvollzogen werden. Wieso eine Variante mit grossem Potenzial nicht geprüft wird und umgekehrt von vornherein unrealistische Lösungen wie ein Rollband in die Lorraine betrachtet wurden, wirft Fragen auf. Hier erwartet die SP eine ausführliche Begründung, wie der Variantenfächer bestimmt wurde. Auf dem Ast Wyler lehnt die SP einen Shuttlebetrieb zur GIBB ab. Linien des öffentlichen Verkehrs müssen auch zur Entwicklung der Wohnstadt Bern einen Beitrag leisten. Eine isolierte Linie für die Gewerbeschule bringt keinen besseren Takt für die Wohngebiete in der hinteren Lorraine. Zusätzlich wird das Wohngebiet in der vorderen Lorraine mit einer Wendeschleife massiv belastet. Diese Wendeschleife durch das Wohnquartier für einen Shuttlebus, der dem Quartier nicht zu Gute kommt, lehnt die SP ab. Wir bevorzugen eine Variante, in der von den Verstärkungskursen auch die hintere Lorraine und das Wylerquartier profitieren. Auch im Hinblick der Arealentwicklung Wifag ist eine Verlängerung zu prüfen. Verstärkungskurse müssten deshalb auch zukünftig zumindest bis zur bestehenden Wendeschleife Wyleregg geführt werden und dort wenden.

Die Kriterien zur Grobbeurteilung sind nachvollziehbar ausgewählt. Hingegen wurden leider wichtige Rahmenbedingungen wie der Bau des Trams nach Ostermündigen nicht berücksichtigt, obwohl dies beispielsweise für die Netzlogik entscheidend ist. Durchmesserlinien sind attraktiver als Verbindungen, die am Bahnhof wenden. Eine ausgeglichene Anzahl Tramäste auf beiden Seiten der Altstadt ist folglich in der Planung weiterer Linien zu berücksichtigen und in der Beurteilung zu beachten. Aus den negativen Erfahrungen mit der Zerschlagung der Tramlinie 3 muss hinzugelernt werden. Die Abwertung der Linie 3 hat zusätzlich zur Überlastung der Linie 10 geführt. Dieser Fehler darf nicht wiederholt werden und muss dementsprechend bereits bei der Grobbeurteilung berücksichtigt werden. Für die Bildung eines Variantenfächers und für die Grobbeurteilung darf das Zusammenspiel zwischen den Linien im Gesamtnetz nicht negiert werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtnetz an Qualität verliert, obwohl einzelne Varianten in der Grobbeurteilung gut abschneiden. Die SP fordert, dass bei der Beurteilung eine Gesamtsicht wahrgenommen wird, um die Qualität des ÖV in der Stadt Bern insgesamt weiter zu verbessern. Im Vordergrund muss immer der Nutzen für das Gesamtnetz stehen.

Bereits bei der Grobbewertung auf den Seiten 47 und 54 wird ersichtlich, dass der Variantenfächer ungenügend ist. Im gewählten Variantenfächer schliesst kein Vorschlag eindeutig positiv ab. Die SP erwartet von einem Grossprojekt mit einem Investitionsvolumen von über 100 Millionen Franken, dass die positiven Effekte insgesamt deutlich überwiegen.



Der Variantenfächer in der Grobbeurteilung umfasst auf dem Ast Länggasse auch für eine Tramlinie verschiedene mögliche Endhaltestellen: vonRoll, Neufeld und «Tierspital». Obwohl sie in der Gesamtbewertung ungefähr gleich abschneiden, werden zwei Varianten ohne nähere Prüfung einzig aufgrund der Investitionskosten ausgeschlossen. Anders als im Bericht behauptet, hätte die Variante vonRoll allerdings ein beträchtliches Nachfragepotenzial.

Die Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr, die unverständlicherweise nicht einmal einzeln ausgewiesen werden, sind bei allen Varianten negativ bis sehr negativ. Dies wird so in Kauf genommen, ohne in der weiteren Betrachtung auf Möglichkeiten einzugehen, wie diese Nachteile zumindest entschärft werden könnten. Vor dem Hintergrund der akzentuierten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern stellt dies einen gravierenden verkehrspolitischen Zielkonflikt dar, der nicht einfach so hingenommen werden kann.

4 Variantenvertiefung

In der Variantenvertiefung wird ersichtlich, dass der Hirschengraben und der Bahnhofplatz für den Ausbau des Tramnetzes und des öffentlichen Verkehrs das Nadelöhr darstellen und die Anbindung eines einzelnen Tramastes beim Bubenbergplatz sowohl technisch wie städtebaulich schwierig ist. Auf Seite 77 wird die Anbindung des Astes Wyler ans Tram Weissenbühl als nicht machbar ausgewiesen, während auf Seite 79 umgekehrt die Anbindung des Trams Länggasse an derselben Stelle möglich sein soll. Diese Argumentation können wir aus dem Synthesebericht ungenügend nachzuvollziehen und wir bitten um Erläuterung. Aus Sicht der SP ist die Umstellung von nur einem Tramast aus städtebaulichen Überlegungen beim Bahnhof und Bubenbergplatz nicht sinnvoll möglich, da es zu einer Überlastung des Knotens führt. Eine zweite Tramachse muss im Zusammenhang mit den Korridoren Wyler – Länggasse untersucht werden oder es werden konsequenterweise beide Korridore auf ein Tram umgestellt. Die vorgeschlagene Bestvariante überzeugt hingegen nicht.

5 Detailbewertung

In der Detailbewertung wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass sich ein Tram in der Länggasse sehr negativ auf den Langsamverkehr auswirkt. Aus Sicht der SP müssten die Parkplätze in der Länggassstrasse aufgehoben werden, damit überhaupt genügend Platz für den Veloverkehr zur Verfügung steht. Auch bei einer Erschliessung der Länggasse mit Doppelgelenkbussen müssen die Parkplätze in der Länggassstrasse zwingend aufgehoben werden, um Platz für den Veloverkehr zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Schliesslich soll das zusätzliche Wachstum der Studierenden in der Länggasse, aber auch der SchülerInnen der Gewerbeschule gezielt auch mit dem Verkehrsmittel Velo aufgefangen werden. Aufgrund der geringen Distanzen und des neuen Bahnhofzugangs Länggasse hat auch der Fussverkehr hier ein beträchtliches Potenzial. Diesbezügliche Massnahmen müssen nicht zuletzt aus Kostenüberlegungen ernsthaft geprüft werden.

In der Detailbewertung ist nicht nachvollziehbar, weswegen die Variante mit einem Trambetrieb auf beiden Ästen für den «Stadtraum Bhf-/Bubenbergpl.» negativer



ausfällt als jeweils die Variante mit einem Tramast. Wie auf der S. 77 und 79 erläutert, ist die Machbarkeit eines Anschlusses ans Tramnetz beim Bubenbergplatz nicht nachgewiesen bzw. wird stark in Frage gestellt. Dies stellt das Resultat der Detailbewertung insgesamt in Frage, da bei der Weiterverfolgung einer Variante zumindest die Machbarkeit gegeben sein müsste. Sonst besteht die Gefahr, dass die weitere Planung zu einem Flickwerk verkommt und nur geringe Chancen hat, die weiteren Hürden zu meistern.

Bevor auf der Linie 20 Doppelgelenkbusse eingesetzt werden können, muss die Sicherheit für Velofahrende auf der Lorrainebrücke verbessert werden. Die Veloführung stadteinwärts zwischen MIV und Bussen ist sehr gefährlich und beim Einsatz von längeren Bussen würde die Gefährdung von Velofahrenden noch zunehmen.

6 Weitere Bemerkungen und Anregungen zur ZMB Wyler – Länggasse

Insgesamt ist das Resultat der ZMB Wyler – Länggasse aus Sicht der SP ungenügend und basiert auf einer zu kurzen Betrachtungsperiode. Die zwei Korridore können zwar methodisch isoliert untersucht, aber nicht isoliert vom Gesamtnetz bewertet werden. Die Erschliessung des Lindenhofspitals und des Gymnasiums Neufeld, aber auch eine bessere Erschliessung des von Roll-Areals wird in der ZMB bewusst und ohne weitere Begründung ausgeklammert, obwohl diese in unmittelbarer Nähe zum Korridor Länggasse liegen. Die vorliegende Bestvariante führt beispielsweise auch zum Abbau des Trams 3 ins Weissenbühl, obwohl dieses mit dem Bau des Trams Ostermundigen wieder attraktiv an die Innenstadt angeschlossen werden kann und mit der Anbindung an die Innenstadt zur dringend benötigten Entlastung der Linie 10 nach Köniz mit einer Takterhöhung einen Beitrag leisten könnte. Des Weiteren führt die ungleiche Anzahl Tramäste auf beiden Seiten der Altstadt dazu, dass die Linie 7 am Bahnhof wenden müsste. Solche unsinnigen Gedankenspiele sind bei den weiteren Überlegungen konsequent zu streichen. Entlang der Linie 7 und der Achse Murtenstrasse werden im Gegensatz zur Linie 12 in den nächsten Jahren zahlreiche Areale entwickelt: Meinen, Mutachstrasse, KVA-Warmbächli, Bahnstrasse, Weyermannshaus, Gangloff, Bernstrasse, Mädergut, Winterhalde und Stadterweiterung West. Eine Aufwertung der Linie 12 für die Studierenden auf Kosten der Wohngebiete entlang der Linie 7 lehnt die SP ab. Dieses Beispiel zeigt auf, dass ohne fehlende Gesamtbetrachtung eine Bewertung von Varianten unsinnig ist.

Generell müssen Tramprojekte immer auch Stadtentwicklungsprojekte sein. Grosse Investitionen müssen zur Entwicklung des gesamten Netzes und zur jetzigen oder zukünftigen Entwicklung von Stadtquartieren einen Beitrag leisten, damit sie von der Bevölkerung begrüsst werden. 100 Millionen in fünf Tramhaltestellen zu investieren, um fünf andere Haltestellen abzubauen und eine neue ganze Tramlinie abzuwerten, lehnt die SP Stadt Bern ab.

Damit die benötigten Kapazitäten auf den beiden Korridoren geschaffen werden können, fordert die SP folgendes Vorgehen:

- Betrachtung des gesamten Netzes bei der Beurteilung, inkl. zwingende Verknüpfung der Tramendhaltestellen mit der S-Bahn



- Nur Lösungsvorschläge mit einer ausgeglichenen Anzahl Tramäste auf beiden Seiten (beispielsweise die Umstellung der Länggasse- und Wyler-Achse auf Tram)
- Berücksichtigung einer zweiten Tramachse bei der Lösungsfindung
- Prüfung Tangentiallinie Köniz – Tiefenau
- Prüfung der Weiterführung eines Länggasse-Trams via von Roll nach Bethlehem-Brünnen
- Keine Abwertung der Tramlinien 3 und 7
- Bessere Abstimmung zwischen Entwicklungsgebieten und Verkehrsentwicklung
- Stärkere Koordination des Ausbaus der Schulen mit dem Verkehr unter Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses
- Prüfung von Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs für die Schulen (GIBB, FH, Uni)
- Nur Lösungsvorschläge berücksichtigen, die keine gravierenden Nachteile für den Fuss- und Veloverkehr mit sich bringen, insbesondere kein Mischverkehr Tram/Velo, der zu gegenseitigen Behinderungen führt und sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt.