



Regionalkonferenz
Bern-Mittelland RKBM
Bereich Verkehr
Holzikofenweg 22
Postfach 8623
3001 Bern

Bern, 19. September 2013

Mitwirkung Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung «Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept» teilzunehmen.

Wir bitten Sie um eine zielorientierte Würdigung unserer Stellungnahme und gehen davon aus, dass unsere Rückmeldungen in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Stefan Jordi
Co-Präsident

Michael Sutter
Parteisekretär

**Sozialdemokratische Partei
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61
Postfach 1096 · 3000 Bern 23

Telefon 031 370 07 90
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch
www.spbern.ch



1 Grundsatz

Die SP der Stadt Bern erachtet die vorgelegten Studien als taugliche Diskussionsgrundlagen für die Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzeptes. Die gesteckten Ziele wurden zum grössten Teil erreicht; auf Lücken werden wir noch detaillierter eingehen. Die SP hat sich stets für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt und wird dies auch weiterhin tun. Bei der Beurteilung der verschiedenen Varianten zum jetzigen Zeitpunkt stehen für uns primär die Sichtweise der öV-BenutzerInnen, städtebauliche Aspekte, die optimale Verknüpfung der Linien sowie die Bereitstellung der nötigen Kapazitäten im Vordergrund.

Wir sind über den Zeitpunkt der Mitwirkung eher erstaunt, stehen doch wichtige Entscheide zum Tram Region Bern – also der Umstellung der Linie 10 von Bus auf Trambetrieb – noch aus. So sind die Finanzierungsbeschlüsse der Gemeinden noch nicht gefasst, wodurch auch nicht klar ist, ob und wann die Inbetriebnahme des TRB – oder einzelner Teilstrecken – erfolgt. Ohne Kenntnis dieser und weiterer Beschlüsse – etwa zur Zweiten Tramachse in der Innenstadt – ist eine Gesamtbeurteilung schwierig. Wir gehen deshalb davon aus, dass Entscheide zur Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzeptes erst nach den genannten Beschlüssen erfolgen.

2 Analyse – Ziele und Grundsätze: Knoten stärken

Ziele und Grundsätze sind für uns nachvollziehbar. Bei den Netzeigenschaften ist zu ergänzen, dass nicht nur an den Schnittpunkten der Tram- und Buslinien mit der S-Bahn optimale Umsteigeknoten bestehen, sondern auch die innerstädtischen Subzentren diese Anforderung erfüllen. Haltepunkte wie Monbijou, Eigerplatz, Loryplatz, Breitenrain, Brunnadernstrasse usw. sind entscheidend für die Benutzung und ermöglichen wichtige Umsteigebeziehungen, was durch kurze Umsteigewege betont werden soll. Endpunkte von Tramlinien sind in der Regel mit S-Bahn-Stationen verknüpft. Grundsätzlich sollten alle öV-Linien immer an einem Umsteigepunkt enden.

Beim Betrieb (2.3) soll festgehalten werden, dass nicht nur Tram-, sondern auch Buslinien primär als Durchmesserlinien betrieben werden sollen (vgl. auch 4.2 des Berichts). Wir unterstützen die Absicht, die Takte parallel geführter Linien aufeinander abzustimmen, was gegenüber dem heutigen Zustand doch einige Verbesserungen bringen würde.

3 Netzvarianten – Entwicklung Liniennetz – Stossrichtungen und Gesamtnetzvarianten

Die vorgeschlagene Entwicklung des Liniennetzes ist grundsätzlich nachvollziehbar; sie bleibt aber gedanklich im heutigen Zustand stecken. Wir vermischen eine über die heutige Situation hinauszielende Sichtweise, die auch neue Varianten und Linienführungen erwägt. Dies gilt insbesondere für Tangentialverbindungen.



Der Zeitplan bzw. der Zeithorizont 2030 erscheint uns zwar sinnvoll; es muss aber klar zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen unterschieden werden. Für einige Abschnitte müssen rasch tragfähige Zwischenlösungen gefunden werden. Diese sind jetzt zu initiieren.

Zu einzelnen Aspekten nehmen wir wie folgt Stellung:

- Eine ZMB zur Umstellung der Buslinien 20 und der Achse Länggasse der Linie 12 ist zu begrüssen. Die Kapazitäten auf diesen Abschnitten sind allerdings heute erschöpft und nicht erst 2030. Daher erwarten wir, dass mindestens parallel zu den Arbeiten an der ZMB der Betrieb mittels Doppelgelenkbussen geplant und dann rasch umgesetzt wird. Dies ist ohne grosse Anpassungen möglich.
- Ebenfalls begrüssen wir eine ZMB zum Betrieb einer Tramlinie Richtung Inselspital/Güterbahnhof und Bethlehem/Brünnen. In diese Arbeiten miteinbezogen soll auch eine mögliche Verlängerung der Linie Länggasse bis zum Güterbahnhof (Campus von Roll) bzw. eine Tangentiallinie Länggasse–Güterbahnhof (Campus von Roll)–Bethlehem–Brünnen.
- Kurzfristig kann die Achse Inselspital/Güterbahnhof z.B. an die Achse Zentrum Paul Klee angeschlossen werden und die untaugliche Postauto-Lösung ersetzen.
- Im Osten ist die städtebauliche Entwicklung völlig offen. Wir wenden uns daher gegen die vorgezogene oder auch vorübergehende Umstellung der Linie 7 auf Bus.
- Welche Äste letztlich verbunden werden, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht schlüssig beurteilen. Das bedeutet auch, dass noch nicht über den Ersatz von Tramlinien durch Buslinien entschieden werden kann.
- Ein Ersatz der Tramlinie 3 durch Bus ist nur im Zusammenspiel mit einer städtebaulichen Aufwertung und dem Anschluss an die S-Bahn-Station Weissenbühl möglich.
- Beim Ast Fischermätteli ist für uns – gerade auf mittlere und lange Sicht – die Umstellung auf Bus nicht akzeptabel. Die Linie erschliesst grosse Wohngebiete und verdient im Gegenteil eine Aufwertung. Eine Verlängerung der Linie bis Ausserholligen–Bümpliz oder Waldeck/Köniz könnte neue Umsteigebeziehungen bringen und auch den Hauptbahnhof entlasten.
- Aus städtebaulichen Gründen ist dringend die öV-Erschliessung des Gaswerkareals aufzuzeigen.

4 Schlussbemerkungen

Wir unterstützen die Empfehlungen zu den anstehenden Entscheiden.