



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Bundesgasse 38
3001 Bern

Telefon 031 321 65 33
tvs@bern.ch
www.bern.ch

An die städtischen Organisationen und
Parteien, die sich an der Mitwirkung zur
ZMB Wyler-Länggasse beteiligt haben

Bern, 20. August 2018- FöV

Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse, öffentliche Mitwirkung; Stellungnahme des Gemeinderats

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne bringe ich Ihnen in der Beilage die Stellungnahme des Gemeinderats zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler-Länggasse zur Kenntnis, welche er an seiner letzten Sitzung verabschiedet hat.

Mir ist wichtig, Ihnen zu einigen wichtigen Aspekten die Überlegungen aufzuzeigen, welche den Gemeinderat zu seiner Haltung bewogen haben - ohne damit allerdings der Auswertung der Mitwirkung durch das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AöV) vorzugreifen, welche voraussichtlich Ende Jahr vorliegen und letztlich – angesichts der Federführung des Kantons für die ZMB - entscheidend sein wird.

Im Rahmen der Mitwirkung haben insgesamt 16 städtische Organisationen und Parteien Stellung zur ZMB genommen. Dabei ist eine Reihe von Anregungen, Vorbehalten und Kritikpunkten geäußert worden, welche der Gemeinderat in seiner Stellungnahme wie folgt berücksichtigt hat:

Generelle und methodische Bemerkungen

In verschiedenen Stellungnahmen wurde vorgebracht, die Beurteilungskriterien der ZMB widersprechen wichtigen Zielsetzungen der städtischen Verkehrspolitik. Diese Kritik teilt der Gemeinderat nicht. Die Beurteilungskriterien entsprechen denjenigen städtischer Planungsstudien wie auch dem Zielsystem des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts oder demjenigen des Prüfprozesses für die Agglomerationsprogramme des Bundes. Damit ist die Tragfähigkeit der ZMB-Ergebnisse im weiteren Planungs- und Finanzierungsprozess sichergestellt.

Weiter werden die Verkehrsprognosen verschiedentlich in Frage gestellt. Die Prognosen basieren auf detaillierten Verkehrszählungen in den beiden untersuchten Korridoren.

Damit wurde das Gesamtverkehrsmodell (GVM), welches letztlich die Prognosen lieferte, «kalibriert» - also den realen Verhältnisse angepasst. Verkehrsstudien im städtischen Raum werden standardmässig nach diesem Vorgehen erarbeitet.

Kritisiert wurde auch, dass die starke Verflechtung der Verkehrsströme (Ziel/Quellverkehr) zwischen den westlichen Gebieten der Stadt und der Länggasse bei der Variantenbildung ungenügend berücksichtigt werde. Die Variantenbildung fand unter Berücksichtigung der erwähnten Verflechtung statt. Da jedoch alle übrigen wichtigen Verkehrsbeziehungen über den Umsteigeknoten Bahnhof verlaufen, ist es unabdingbar, dass dieser Ausgangspunkt der Variantenbildung ist. Auch die mehrfach erwähnten Tangentiallinien zur Entlastung der Linie 12 wurden geprüft. Sie vermögen die Linie 12 jedoch nicht nennenswert zu entlasten.

Mehrere Stellungnahmen lehnen die in der ZMB enthaltenen Aussagen zu Linienverknüpfungen und Wendeorten ab (insbesondere die Verknüpfung der Linie 20 mit der auf Busbetrieb umgestellten Linie 3 sowie das Wenden der Linie 7 am Bahnhof). Bei diesen Aussagen der ZMB handelt es sich lediglich um Arbeitsannahmen zur Abschätzung der Veränderung der Betriebskosten, nicht aber um Untersuchungsergebnisse im Sinne von Bestlösungen. Die Linienverknüpfungen des gesamten Tram- und Busnetzes der Kernagglomeration werden nun durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland untersucht. Zu dieser Studie wird ebenfalls eine Mitwirkung durchgeführt werden, in deren Rahmen sich der Gemeinderat detailliert zu dieser Frage äussern wird.

Schliesslich wird die Frage aufgeworfen, ob mit der Velo-Offensive allenfalls eine Dämpfung der öV-Nachfrage erreicht wird, welche das Tram Länggasse überflüssig macht. Tatsächlich hat sich die Stadt mit der Velo-Offensive und dem STEK 2016 ambitionöse Wachstumsziele für den Fuss- und Veloverkehr gesetzt. Die im Rahmen des STEK gemachten Gesamtverkehrsprognosen machen aber deutlich, dass auch bei Erreichen dieser Ziele auf einer Reihe von wichtigen Verkehrskorridoren die öV-Nachfrage stark zunehmen wird. Der Gemeinderat ist deshalb der Auffassung, dass die Planung des Kapazitätsausbaus – trotz der Erfolge der Velo-Offensive - weiter zu treiben ist.

Aussagen zum Korridor Wyler

Dem Betrieb der Linie 20 mit Doppelgelenktrolleybussen wird in den verschiedenen Stellungnahmen weitgehend zugestimmt, sofern Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Momentan ist der Ausführungskredit für diese Massnahmen in Ausarbeitung. Er soll im 4. Quartal 2018 vom Gemeinderat zuhanden des Stadtrats verabschiedet werden. Vorgesehen ist stadtauswärts eine Fahrspur abzubauen. Damit kann die Velospur stadtauswärts verbreitert werden und die Fahrspur Richtung Bollwerk stadteinwärts so umgestaltet werden, dass der Bus ab Kreuzung Nordring/Lorrainestrasse darauf verkehren kann. Die Lichtsignalanlage auf der Kreuzung Nordring/Lorrainestrasse wird ersetzt; durch Anpassung von Verkehrsinseln kann eine neue durchgehende Velospur von der Lorrainebrücke in den Viktoriarain eingerichtet werden. Weiter ist die Einführung von Tempo 30 geplant, sofern das dafür nötige Gutachten zu einem positiven Ergebnis kommt. Die angeführten Massnahmen sollen bis Ende 2019 umgesetzt werden. Weitere Verbesserungen für den Veloverkehr werden in diesem Bereich mit der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern im Zeithorizont 2025 folgen.

Verschiedene Vorbehalte wurden gegenüber der Shuttlelinie für die Bedienung der Gewerblich-Industriellen Berufsschule Bern (GIBB) geäussert. Es wird die Frage nach Alternativen gestellt und eine positive Wirkung auf die Stadtentwicklung vermisst. Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass in der ZMB der gesamte denkbare Variantenfächer untersucht worden ist und dabei keine andere adäquate Lösung gefunden werden konnte. Obschon die Stadtentwicklung zweifellos ein wichtiges Beurteilungskriterium darstellt und eine Tramlösung dazu einen grösseren Beitrag leisten könnte, darf die Stadtentwicklung letztlich aber keine *zwingende* Anforderung an die Lösung sein, wie die ÖV-Erschliessung in Zukunft sichergestellt werden kann. In der Gesamtschau überwiegen für den Gemeinderat die Vorteile des Busbetriebs der Linie 20 zusammen mit dem GIBB-Shuttle eindeutig.

Die Prüfung der zusätzlich eingebrachten Variante «Känzeli» für die Wendeschleife des GIBB-Shuttle wird vom Gemeinderat hingegen unterstützt. Sie soll in einer Variantenbeurteilung der Wendeschleife «Wyleregg» gegenübergestellt werden.

Aussagen zum Korridor Länggasse

Viele Organisationen und Parteien äussern sich zurückhaltend oder gar nicht zur Bestlösung Tram Länggasse. Die Bestlösung wird jedoch auch kritisiert. Der Gemeinderat kann diese kritischen Haltungen nachvollziehen, da zurzeit noch kein planerisches Gesamtergebnis vorliegt. Er ist aber der Auffassung, dass nur eine Tramlösung geeignet ist, die für den Zeithorizont nach 2035 ausgewiesene Kapazitätslücke zu füllen. Deshalb soll die Planung fortgesetzt werden. Die Tramvariante soll jedoch optimiert werden, um die befürchteten Nachteile zu eliminieren oder zumindest deutlich zu reduzieren. Sollte sich dies als unmöglich erweisen, so könnte darauf später immer noch rechtzeitig reagiert werden. Verzichtete man hingegen heute auf eine weitere Planung der Tramvariante, so könnte später – falls sich der Bedarf und die Tram-Bestlösung erhärten – nicht mehr rechtzeitig reagiert werden. Anders gesagt: Eine vorausschauende Planung gebietet es nach Überzeugung des Gemeinderats, die Tramlösung nun weiter zu verfolgen.

Das Anliegen einer raschen und sanften Sanierung der Länggassstrasse mit Blick auf die Übergangslösung (Betrieb der Linie 12/Länggasse mit Doppelgelenktrolleybussen und Verbindung mit der Linie 20) wird vom Gemeinderat ebenfalls unterstützt. Dieses soll im Rahmen des anlaufenden Sanierungs- und Umgestaltungsprojekts umgesetzt werden.

Für Ihre aktive Teilnahme an der Debatte zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Bern danke ich Ihnen auch im Namen des Gemeinderats bestens.

Freundliche Grüsse



Ursula Wyss
Direktorin

Beilage

Stellungnahme des Gemeinderats vom 15. August 2018

Kopie z.K. an

- Fachstelle öffentlicher Verkehr
- Verkehrsplanung
- Tiefbauamt