

## Tram Bern-West, Regionales Tramkonzept 1. Stufe, 2. Tramachse Innenstadt **Stellungnahme der Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace Mittelland**

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Zustellung des Schlussberichts und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir äussern uns sehr gerne zu diesem aus Sicht der Benützerinnen und Benützer des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Region Bern sehr wichtigen Thema.

Der vorliegende Bericht findet - im Grundsätzlichen wie auch in den meisten Details - unsere volle Zustimmung und Unterstützung. Das vorgeschlagene Linienkonzept integriert das projektierte und hoffentlich auch in der bevorstehenden Volksabstimmung gutgeheissene Tram Bern-West ins bestehende Liniennetz von Bern Mobil, RBS, Postauto und S-Bahn. Es ergänzt das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs zu einem sinnvollen Ganzen und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Frequenzsteigerung, zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, zu einer Verschiebung des Modal-Splits in die richtige Richtung sowie für eine umwelt- und siedlungsverträgliche Bewältigung des Verkehrsaufkommens.

Positiv würdigen an Ihrem Bericht möchten wir namentlich folgende Aspekte:

- + Das Prinzip, mit der Traktionsumstellung in Bümpliz, Bethlehem und Gäbelbach auch das übrige Stadt- und teilweise sogar das regionale Liniennetz zu überdenken und zu optimieren, ohne das eine mit dem anderen untrennbar zu verkoppeln;
- + Die Bestrebungen, möglichst viele Radial- zu Durchmesserlinien zu verknüpfen, sodass ein Teil der Umsteigevorgänge entfallen kann und dadurch wesentlich mehr Fahrgäste als bisher Innenstadt, Hauptbahnhof sowie Zytglogge als stärkste Nachfrage-Punkte in Direktfahrt erreichen können;
- + Die grossenteils überzeugende Verknüpfung von jeweils zwei Radiallinien mit möglichst ähnlicher Nachfrage und ähnlichen betrieblichen Voraussetzungen (Paradebeispiel Fischermätteli-Worb);
- + Die konsequente Entkoppelung zwischen dem Problem der Linienführung in der Innenstadt und der Vorlage Tram Bern-West mit dem Nachweis, dass letzteres nötigenfalls ohne Leistungserweiterung zwischen Hauptbahnhof und Zytglogge sinnvoll in Betrieb genommen werden kann (Eine Verknüpfung der beiden Probleme würde die Realisierungschancen für die Trammerschliessung von Bümpliz und Bethlehem drastisch verringern!);
- + Die Idee, eine Entlastung der Markt- und der Spitalgasse vom öffentlichen Verkehr in erster Linie durch den Einsatz langer Tramkompositionen, in zweiter Linie durch Verlegung der Trolleybus-Verbindung Hauptbahnhof-Zytglogge-Bärengraben-Schosshalde(-Klee-Zentrum) in eine Seitengasse und erst in dritter Linie mittels Verlegung von Tramlinien zu versuchen, weil letzteres am meisten Fahrgäste betrifft und einen grösseren baulichen Aufwand erfordert;
- + Der Miteinbezug des tramähnlichen Betriebs auf der RBS-Strecke Egghölzli-Muri-Gümligen-Worb in die Netz-Überlegungen und die vorgeschlagene vollständige Integration ins Berner Tramnetz;
- + Die Beibehaltung der Strassenbahn auf den Verbindungen KV-Brunnmatt-Fischermätteli sowie Eigerplatz-Weissenbühl;
- + Die vorgesehene Eliminierung der Kehrschleife um die Heiligkeist-Kirche, welche im Ist-Zustand sowohl bezüglich Verkehr (Konflikt mit grossen Fussgängerströmen) als auch bezüglich Aesthetik schwerwiegende Nachteile aufweist.

Verbesserungsbedarf orten wir höchsten bei den folgenden Details:

1. Zu kurze Tramlinie Weissenbühl-Hauptbahnhof. Mit einem Splitting der Tramlinie 9 (jeder 2. Kurs der Linie 9 befährt den kleinen Umweg Schönegg-Weissenbühl-Eigerplatz-Kocherpark-Hirschengraben) liesse sich dieses Problem lösen. Auf der dann nur noch von jedem 2. Tram befahrenen Teilstrecke über Wander, Sulgenau und Monbijou steht als ergänzendes Angebot die Buslinie 19 zur Verfügung.

2. Prüfung der Frage, ob bei der diskutierten Trolleybus-Verlegung im Bereich Hauptbahnhof-Zytglogge eine Linienführung über Speicher- und/oder Hodlergasse sowie die Nägeligasse in Frage käme, dies wegen der Vorteile, die Durchmesserlinie Schosshalde–Länggasse belassen und die beiden Museen (Klee-Zentrum und Innenstadt) direkt miteinander verbinden zu können.
3. Konkrete Trasseeführung für den Fall, dass der Bau einer zweiten Tramachse durch die Innenstadt aus betrieblichen oder politischen Gründen unvermeidlich wird. Wichtigster Vorteil dieser doch recht teuren Neuanlage wäre aus unserer Sicht die grössere Flexibilität bei Betriebsstörungen bzw. Streckensperrungen. Die konkret gezeigten Gleispläne (Berichtseite 37, Beilage 8 ) überzeugen vor allem im Bereich Hirschengraben, Schwanengasse (drei parallele Strassenzüge mit Tramgleisen!) und Zytglogge (komplizierte, verwirrende und vermutlich unfallträchtige Gleisdreiecke) noch nicht.
4. Rollmaterial auf der neuen Durchmesserlinie Worb–Fischermätteli. Unseres Erachtens wäre auf dieser mehr als 10 Kilometer langen Linie der Einsatz von Zweirichtungs-Fahrzeugen die wesentlich bessere und günstigere Lösung - trotz der nachteiligen Zweiteilung des Wagenparks. Einerseits wirkt sich der Umstand, keine Kehrschleifen in Gümligen und Worb zu benötigen, betrieblich, finanziell und städtebaulich sehr vorteilhaft aus. Andererseits verkürzen und vereinfachen sich mit Zweirichtungs-Fahrzeugen die Busersatz-Lösungen bei Sperrungen und Störungen (Im Extremfall, bei einem Unterbruch im Bereich Egghölzli, wären andernfalls 70% der Strecke blockiert!). Und als dritter Vorteil ist die problemlose Benützung der bestehenden Depots und Werkstätten in Worb zu nennen, welche sonst umgebaut oder aufgegeben werden müssten.

Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme sowie eine allfällige Anpassung des Schlussberichts im oben erwähnten Sinn und wünschen Ihnen bei der Umsetzung dieses Tramkonzepts viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüssen

PRO BAHN SCHWEIZ  
Sektion Espace Mittelland