



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern  
Anhörung Tram Region Bern  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern

Bern, 31. Januar 2012

### **Anhörung zum Vorprojekt Tram Region Bern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Vorprojekt Tram Region Bern Stellung zu nehmen. Die Fragen im folgenden Text entsprechen denen im Rückmeldungsformular auf Ihrer Homepage.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und hoffen sehr, dass unsere Rückmeldungen und Anträge in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Göttin  
Co-Präsident

Michael Sutter  
Parteisekretär

### **Sozialdemokratische Partei Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61  
Postfach 1076 · 3000 Bern 23

Telefon 031 370 07 90  
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch  
www.spbern.ch

# 1. Gesamteindruck Vorprojekt Tram Region Bern

## Wie ist Ihr Gesamteindruck des Vorprojekts?

Grundsätzlich steht die SP Stadt Bern dem Projekt Tram Region Bern positiv gegenüber. Mit dem Tram wird ein grosser stadtplanerischer und städtebaulicher Impuls ausgelöst. Diese Chancen gilt es zu nutzen.

Wir befürworten ausdrücklich die Erschliessung der Agglomerationsgemeinden Köniz und Ostermündigen mit einer neuen Tramlinie. Die Umstellung der bisherigen Buslinien mit extrem hohen Passagier- und Frequenzzahlen auf Trambetrieb bedeutet vor allem eine massive Qualitätsverbesserung des öV für die NutzerInnen und stärkt damit die Zukunft des öV im Rahmen der gesamten Verkehrsentwicklung. Nicht zuletzt führt das Projekt je nach Ausgestaltung und Linienführung der neuen Tramachsen auch zu einer Entlastung des Bahnhofs Bern und innerstädtischer Bereiche.

Die neue Tramlinie macht die Realisierung einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Berner Innenstadt und zur Gewährleistung der Betriebssicherheit des gesamten öV-Netzes notwendig. Wir erwarten, dass sich Bund, Kanton und Region an den dadurch entstehenden hohen Kosten massgeblich beteiligen. Dass dieses Vorhaben nicht zeitgleich mit dem Tram Region Bern realisiert werden kann, ist klar. Trotzdem müssen Lösungen aufgezeigt werden und die Finanzierung geklärt sein. Wir befürchten sonst eine Ablehnung des Projekts Tram Region Bern durch die Stimmberechtigten in der Stadt.

Ausserdem befürwortet die SP Stadt Bern die Umsetzung des Agglomerationsprogramms, welches unter anderem den Ausbau des öV zwischen der Kernstadt und den Agglomerationsgemeinden bei gleichzeitiger Aufwertung des öffentlichen Raumes und einer Siedlungsverdichtung beinhaltet. Das Projekt Tram Region Bern muss deshalb vollständig umgesetzt werden, also inklusive der beiden Endhaltestellen in Ostermündigen (Rüti) und Köniz-Schliern.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass noch nicht alle Teilprojekte im Stadium eines Vorprojektes sind. Die unterschiedlichen Projektstände sind leider nicht so ohne weiteres erkennbar. Die SP der Stadt Bern kann mit einer sog. «Rollenden Planung» leben. Sie geht aber davon aus, dass auf Grund dieses Planungsstandes jeweils auch verschiedene Anträge zu Projektänderungen eingebracht werden können, wie z.B. die Änderung der Linienführung oder die Aufteilung der Strassenräume. Da zum Beispiel der wichtige Bereich «Erschliessung und Umsteigen Bahnhof Bern» resp. «Zweite Tramachse» fehlt, kann das Projekt nur ansatzweise beurteilt werden. Wir behalten uns deshalb ausdrücklich vor, bei Vorlage von aktualisierten Unterlagen noch einmal Stellung zu nehmen. Wir sind uns bewusst, dass es sich hierbei um einen sehr komplizierten Prozess handelt!

Die Planunterlagen sind zwar sehr umfangreich, die erforderlichen Pläne aber gut und einfach verfügbar.

## Wurden aus Ihrer Sicht die Ziele des Vorprojekts (vgl. Kapitel I./3. des Anhörungsberichts) erfüllt?

Die SP Stadt Bern unterstützt eine klare Zielformulierung und versteht darunter folgendes:

1. Das Tram Region Bern verbindet Ostermündigen – Bern – Köniz zu einem Stadtgefüge und entlastet damit auch den Bahnhof Bern.
2. Das Tram Region Bern ist ein Stadtentwicklungsprojekt. Der Planungssperimeter sollte deshalb auf ca. 300 m links und rechts der Tramgleise ausgeweitet werden, um den unterschiedlichen städtebaulichen Situationen gerecht zu werden.
3. Das Tram Region Bern ist auch ein Projekt zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, der damit auch Aufenthaltsraum wird.
4. Das Tram Region Bern fördert die Sicherheit im öffentlichen Raum mit Langsamverkehr, Mischverkehr, höchstens Tempo 30 auf allen Strassen und möglichst tiefen Lärmwerten, damit entlang der Tramlinie Wohnen möglich bleibt oder wird.
5. Das Tram Region Bern ermöglicht zur Steigerung der Effizienz einfache und kurze Umsteigebeziehungen an den S-Bahnlinien und weiteren Umsteigepunkten. Umsteigeknoten sind wichtige Räume, die entsprechend genutzt und gestaltet werden.

Die SP der Stadt Bern begrüsst die im Techn. Bericht Vorprojekt vom 29.10.2010 enthaltenen «Allgemeinen Gestaltungsgrundsätze» (Ziff. 2.1.3). Hingegen beurteilt sie die Umsetzung an einigen Stellen als missglückt resp. fraglich. In den Planungsvorlagen wird dem öV, dem Fuss-, Veloverkehr noch zu wenig Priorität eingeräumt, die Umsteigeknoten zur S-Bahn, zu anderen Trams und Bussen/Postauto zuwenig konsequent aufgezeigt und geplant. Der diesbezügliche öffentliche Raum ist zudem zu wenig konsequent für den LV geplant. Die SP erachtet dies als eine Schwäche des Projektes. Die oben genannten Gestaltungsgrundsätze sind also konsequenter durchsetzen, d.h. die Verkehrsräume sind grundsätzlich eher zu verkleinern statt zu vergrössern. Speziell im Raum Viktoriaplatz und Schönburg sollten in der kommenden Phase gestalterische Überarbeitungen stattfinden (FussgängerInnen-gerechte Lösungen, Massnahmen zur Stadtreparatur usw.).

Die Themen «Mischverkehr» und Tempo 30 auf allen Strassen müssen stärker in die Planung einfließen. Die SP der Stadt Bern wünscht, dass der Grundsatz «Tram vor MIV» in diesem Projekt umgesetzt wird. Das Überholen des Trams durch Autos ist in der Regel nicht zu gewähren. Jedenfalls kann es nicht angehen, Bäume zu fällen nur um neben dem Tram zusätzlichen Platz für den MIV zu sichern.

Der Konflikt «Velo auf dem Trottoir» muss vertiefter bearbeitet werden. Grundsätzlich müssen Velos auf der Strasse oder separaten Fahrstreifen fahren wie auch Autos ausschliesslich auf der Strasse parkieren sollen und nicht auf den Trottoirs. Dazu ist der Strassenraum entsprechend aufzuteilen und zu gestalten. Es ist zudem darauf zu achten, dass bei sog. Kap-Haltestellen die öV-NutzerInnen und FussgängerInnen nicht durch Ausweichlinienführungen insbesondere für die Velofahrenden belästigt und gefährdet werden. Bei Nicht-Kap-Haltestellen gibt es in der Regel auch keine zusätzlichen Überholmöglichkeiten für den MIV oder die Velofahrenden. Jede Haltestelle muss individuell betrachtet werden: Je nach Situation (Lage, Platzverhältnisse etc.) ist eine entsprechende Lösung zu wählen. Wir können uns auch kombinierte Varianten vorstellen: Kaphaltestellen für den MIV, Inselhaltestellen für Velos.

#### **Lärmschutz:**

Die SP Stadt Bern verlangt, dass in diesem Projekt die Lärmwerte auf ein Minimum reduziert werden, so dass auf zusätzliche Lärmschutzmassnahmen verzichtet werden kann. Die Sicherheit im öffentlichen Raum und die Erhaltung und Schaffung von Wohnraum entlang der Tramlinien erfordern dies. Mittel dazu ist hauptsächlich eine Temporeduktion für den MIV.

#### **Nutzung des öffentlichen Raumes, Stadtentwicklung und öV-Netz:**

Der SP der Stadt Bern fehlt die Einbettung des Trams in die stadtplanerische Entwicklung, in den städtebaulichen Kontext und in das gesamte, über das Liniennetz von «bernmobil» hinausgehende öV-Netz. Die SP der Stadt Bern bedauert, dass die Planenden sich auf einen Planungssperimeter «von Fassade zu Fassade» beschränken und damit zu «Negativaussagen» wie «Bäume fällen» und «Lärmschutzwand verschieben» gezwungen werden.

#### **Sind die Ergebnisse aus Ihrer Sicht nachvollziehbar (vgl. Kapitel II./1.)?**

Grundsätzlich ja.

## 2. Rückmeldungen zu einzelnen Aspekten

Bitte geben Sie bei Rückmeldungen zur technischen Lösung an, ob sich die Anmerkung auf den gesamten Perimeter oder auf einen einzelnen Abschnitt (möglichst genaue Ortsangabe) bezieht.

### 2.1 Rückmeldung 1: Haltestelle Weissensteinstrasse

*Wo:* Teilprojekt 1, Schwarzenburgstrasse

*Was:* Umsteigen auf die S-Bahn, neuer Haltestellenname «Bahnhof Weissenbühl», Erschliessung Weissenbühl

*Rückmeldung:* Der Knoten Weissenbühl muss unbedingt zum Umsteigepunkt ausgebaut werden. Dies wird hier noch einmal erwähnt, da dieser trotz intensiver Diskussion auf allen Ebenen bisher leider zu wenig aufgenommen wurde. Die S-Bahn fährt bereits jetzt im 15-Minuten-Takt, aber Tramhaltestelle und S-Bahnhaltepunkt sind zu weit voneinander entfernt. Zudem müssen Unterführung und Schwarzenburgstrasse möglicherweise ohnehin baulich angepasst werden. Die Strasse ist so schmal, dass Velos auf dem Trottoir fahren (!) und die Steigung der Schwarzenburgstrasse ist zu gross. Das Verschieben der S-Bahnstation soll nun endlich aufgezeigt werden. Der geplante Kreisel verhindert zusätzlich eine Haltestelle an der Bahnlinie; auf den Kreisel ist deshalb zu verzichten. Im Übrigen sei hier nochmals darauf hingewiesen, dass Kreisel in der Regel zu längeren und unübersichtlicheren Fusswegen führen!

Die SP der Stadt Bern weist daraufhin, dass mit dem Projekt Tram Region Bern auch die Erschliessung des Weissenbühlquartiers zu klären ist. Dies könnte unter Umständen beträchtliche Netzveränderungen zur Folge haben. Wir erwarten deshalb, dass die Resultate der vom Berner Gemeinderat im Dezember 2011 in Auftrag gegebenen Studien zu diesen Fragen in die Planung einfließen. Das öV-Angebot im Weissenbühlquartier darf dabei jedoch auf keinen Fall verschlechtert werden.

### 2.2 Rückmeldung 2: Eigerplatz

*Wo:* Teilprojekt 2, Eigerplatz

*Was:* Unzureichende Fuss- und Veloverbindungen, Umsteigen, zuwenig Raum für FussgängerInnen, Tempo 50 auf der Zieglerstrasse

*Rückmeldung:* Trotz heftiger Kritik aus dem Quartier soll die Situation am Eigerplatz in Zukunft nicht wirklich verbessert werden. Für die SP der Stadt Bern ist sogar die heutige, an sich alles andere als optimale Situation (Tramlinie in der Mitte und links und rechts eine einspurige Strasse) für Fussgängerinnen und Velofahrer besser als die vorgelegten Varianten. Tempo 50 im Haltestellenbereich ist jedenfalls viel zu hoch. Hier ist unbedingt Tempo 30 umzusetzen.

Auch führt der Kreisel zu längeren Wegen für FussgängerInnen. Ein einziger Fussgängerstreifen auf der Zieglerstrasse und für die Haltestelle reicht absolut nicht aus. Haltestellen erfordern zwei Fussgängerstreifen oder eine gesicherte Querungsmöglichkeit über die ganze Haltestellenlänge. Noch völlig ungelöst und auch nicht dargestellt ist die neu hinzugekommene Bushaltestelle.

### 2.3 Rückmeldung 3: Hirschengraben

*Wo:* Teilprojekt 3, Hirschengraben

*Was:* Engpass, Umsteigen

*Rückmeldung:* Der Hirschengraben ist der eigentliche Engpass, der zu entlasten ist. Die Umsteigeverhältnisse zum Hauptbahnhof sind unbefriedigend. Da das Projekt «Zweite Tramachse» noch nicht vorliegt, sich also noch sehr viel ändern kann, können wir hier nicht abschliessend Stellung nehmen. Eine zweite Linienführung im Bereich Bahnhof Bern ist für die SP der Stadt Bern denkbar. Zum Hirschengraben wird sich die SP im Rahmen des Verfahrens «Zweite Tramachse» äussern.

### 2.4 Rückmeldung 4: Viktoriaplatz

*Wo:* Teilprojekt 3/4, Viktoriaplatz

*Was:* Linienführung

*Rückmeldung:* Die gewählte Lösung der Platzgestaltung darf die möglicherweise zu ändernde Linienführung («Zweite Tramachse») nicht verunmöglichen.

## **2.5 Rückmeldung 5: Viktoriaplatz**

*Wo:* Teilprojekt 3/4, Viktoriaplatz

*Was:* Kreisel, Platzgestaltung, FussgängerInnen- und Umsteigebeziehungen, Behindertengängigkeit

*Rückmeldung:* Wir erachten die Kreiselösung als unzweckmässig und präjudizierend (s. Rückmeldung 4). Mit dem Kreisel liegen die Haltestellen der beiden Linien viel zu weit auseinander. Gemäss Bericht TRB vom 29.10.2010 werden möglichst direkte Fussgängerverbindungen angestrebt – einerseits entlang dem Kreisel, andererseits über das neue Kreiselzentrum hinweg. Letztere sind jedoch aus verschiedenen Gründen nicht opportun. Das Problem könnte mittels «Fussgängerstreifenloser Zone» inkl. Tempo 30 und minimalen Randabschlüssen für den gesamten Viktoriaplatz gelöst werden, analog dem Zentrum von Köniz.

## **2.6 Rückmeldung 6: Viktoriaplatz**

*Wo:* Teilprojekt 3/4, Viktoriaplatz

*Was:* Dienstgleis(e) Viktoriastrasse – Moserstrasse

*Rückmeldung:* Zwei der gemäss technischem Bericht heiklen Gleisquerungen für Velofahrende stehen im Zusammenhang mit dem Dienstgleis. Es ist nicht verständlich, dass einzig aus betrieblichen Gründen die zweigleisige Variante weiterverfolgt werden soll, obschon die eingleisige Variante relevante Vorteile aufweist. Sogar im Bericht TRB wird die Lösung mit einer Spur aus gestalterischen Gründen bevorzugt. Wir verlangen, dass die Lösung mit nur einem Dienstgleis realisiert wird.

## **2.7 Rückmeldung 7: Viktoriaplatz**

*Wo:* Teilprojekt 3/4, Viktoriaplatz

*Was:* Tempo 30 Viktoriarain und Moserstrasse

*Rückmeldung:* In den Schlüsselprojekten Nr. 3 (Moserstrasse) und Nr. 6 (Viktoriarain) des Teilverkehrsplans (TVP) MIV Stadtteil V der Stadt Bern wird Tempo 30 vorgesehen. Dies muss in der Planung des Bauprojekts TRB unbedingt integriert werden.

## **2.8 Rückmeldung 8: Viktoriastrasse – Ostermundigenstrasse**

*Wo:* Teilprojekt 4, Viktoriastrasse – Ostermundigenstrasse

*Was:* Baumalleen

*Rückmeldung:* Die Baumalleen besitzen einen starken emotionalen Wert und sind für die Wohn- und Lebensqualität auch von TrambefürworterInnen eminent wichtig. Die Eliminierung sämtlicher bestehender Alleebäume zwischen Viktoriaplatz und Schosshaldenfriedhof stellt einen Eingriff von grosser Radikalität dar, welcher auf Opposition stösst. Uns ist klar, dass für die Bauarbeiten – und insbesondere für den Ersatz der Werkleitungen – Bäume ersetzt werden müssen und halten dies grundsätzlich für vertretbar. Wir fordern allerdings, dass die bestehenden Bäume grundsätzlich nicht «auf Vorrat» gefällt werden. Insbesondere sollen jene vorerst erhalten bleiben, welche erst später am selben Standort ersetzt werden. Nur jene Bäume sollen unmittelbar ersetzt werden, welche die Bauarbeiten, die selbstverständlich bezüglich des Baumschutzes noch optimiert werden müssen, nicht überleben würden.

Der markante Baum mit grösserem Stammumfang und ca. doppelter Höhe im Vergleich zu seinen Nachbarn beim Fussballplatz (in der Nähe von Viktoriastrasse 58) sollte als «Spezialfall» unbedingt erhalten bleiben.

## **2.9 Rückmeldung 9: Schönburg**

*Wo:* Teilprojekt 4, Schönburg

*Was:* Haltestelle Schönburg, Platzgestaltung

Die Art und Weise, wie die «Allgemeinen Gestaltungsgrundsätze» (Ziff. 2.1.3 des Berichts TRB) bei der Haltestelle Schönburg umgesetzt werden sollen, ist absolut ungenügend: Der Verkehrsraum wird aufgeweitet, eine „Stadtrepatur“ ist nicht ersichtlich. Generell verlangen wir eine attraktivere Gestaltung als heute vorgeschlagen wird, die den Gestaltungsgrundsätzen (s. oben) gerecht wird und den FussgängerInnen nicht weniger, sondern mehr Raum zugesteht als im Ist-Zustand.

## **2.10 Rückmeldung 10: Pulverweg**

*Wo:* Teilprojekt 4, Pulverweg

*Was:* Autobahnüberdeckung, städtebauliche Aufwertung des Gebietes, Verschiebung der Lärmschutzwand, Dienstgleis Depot Bolligenstrasse

*Rückmeldung:* Für diese Fragen muss zwingend ein städtebauliches Konzept vorgelegt werden. Das Dienstgleis zur Verbindung mit dem Depot Bolligenstrasse ist unbedingt zu realisieren.

## **2.11 Rückmeldung 11: Überholbarkeit des Trams**

*Wo:* Gesamtperimeter

*Was:* Überholbarkeit des Trams

*Rückmeldung:* In Bezug auf die Überholbarkeit des Trams ist der Zweiradverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu bevorzugen. Für uns ist die angebliche «Regel», wonach «nicht mehr als zwei Haltestellen nacheinander nicht überholbar ausgestaltet werden sollen» (MIV), nicht nachvollziehbar und entbehrt einer sachlichen Grundlage. Welchen Vorteil bietet z.B. das Überholen des Trams stadtauswärts für die Flexibilität des Betriebs der LSA Rosengarten?

## **3. Einschätzung Partizipationsprozess**

### **Wie beurteilen Sie den Partizipationsprozess (siehe auch Kapitel II./2.)?**

Dieser muss zukünftig auf jeden Fall differenzierter und transparenter angegangen werden. Die Bedürfnisse der Quartiere müssen ernst genommen werden. Es fehlen oft Gruppen mit Fachleuten, so dass einzelne Bevölkerungsgruppen sich zu wenig einbringen können. Gesprächsprotokolle sind wichtige Arbeitsinstrumente in einem Partizipationsprozess; dementsprechend müssen sie auch verfasst werden. Im Hinblick auf die weitere Planung von Tram Region Bern und der «Zweiten Tramachse» ist diesen Aspekten vermehrt Gewicht zu schenken.

## **4. Weitere Bemerkungen und Hinweise**

### **Gibt es weitere Hinweise oder Bemerkungen zum Projekt Tram Region Bern, welche Sie der Planungsgemeinschaft gerne mitteilen möchten?**

#### **Finanzierung Tram Region Bern – Fusion der drei Gemeinden:**

Die SP Stadt Bern möchte darauf nochmals hinweisen, dass auch die zweite Tramachse zur Entlastung der Innenstadt als Folge des Ausbaus von Tramlinien in die Region, ein regionales Projekt ist. Auch die ganze Region profitiert von besseren Umsteigebedingungen am Bahnhof Bern und der Entlastung der Berner Innenstadt. Also muss die Region das Projekt auch entsprechend mitfinanzieren. Eine entsprechende Mitsprache erforderte eigentlich eine Fusion der Gemeinden Köniz, Ostermundigen und Bern.

#### **Ausgestaltung von Haltestellen:**

Die Möblierung des öffentlichen Raumes durch Trammasten, Beleuchtungsmasten, Plakate, Elektrokästen usw. ist unbedingt noch zu klären. Die Möblierung muss unbedingt FussgängerInnen-freundlicher ausgestaltet sein.