Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Varianten für eine zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt

Absender: Pro Velo Bern

Analyse (6) Kap. 3

2.1 Teilen Sie die Einschätzung, dass Handlungsbedarf für eine zweite Tramachse besteht?

Option	
Ja	
Eher Ja	**X**
Eher Nein	
Nein	
Keine Antwort	

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

- **<u>Grundsätzliches zum Mitwirkungsverfahren und zu den gestellten Fragen:</u>**
  Die Fragen sind häufig nur auf einen **einzigen** Aspekt aus dem betreffenden Kapitel des Berichts bezogen. So kann man zuwenig fundiert Stellung nehmen bzw. muss das unnötig enge Korsett der Frage(n) verlassen.
  Bei Frage 2.5 wird gar nicht klar, auf welches Kapitel sich die Frage bezieht; auch in den exportierten Antworten trägt der Abschnitt (10) keinen Titel.
  So wird hier nur nach dem Anerkennen eines Handlungsbedarfs gefragt, nicht aber zu dessen Qualität, nicht zur Methodik, nicht zu Grundannahmen oder gesetzten Vorgaben, die man aus guten Gründen hinterfragen kann usw. Es ist klar, dass vergangene Entscheide nicht mehr im Nachhinein korrigiert werden können.

- Es fehlen Fragen zum Bewertungssystem Wenn nun eine seriöse Phase 2 folgen soll, müssen weitere Kritierien/Indikatoren für Phase 2 sehr sorgfältig definiert werden. Dabei besteht leider die Gefahr, dass schon eine versteckte Gewichtung mit eingebaut wird. Hier ist höchste Sorgfalt und auch Kontrolle („begleitende Partizipationsaktivitäten“ Kap 2.1) angezeigt.

Zur Frage selbst:

- In den Betrachtungen der Analyse fehlt das Anerkennen des grundsätzlichen Konflikts zwischen Tramgleisen und Veloverkehr.

Dies müsste im «Referenzzustand Strassenraum» Niederschlag finden, was aber nicht der Fall ist.
Somit bedeutet das „Eher-ja“ auch ein „Ja-aber“: aber darf den Veloverkehr nicht behindern, was hohe Anforderungen bedeutet.

- Hinsichtlich Entlastung Markt-Spitalgasse scheint eine zweite Tramachse ost-west nötig, allerdings sind diese Gassen keine Veloachsen. Jede neue Achse beeinträchtig aber eine Veloachse. Und eine weitere Achse über den Bubenbergplatz ist für uns vor allem deshalb nicht vorstellbar und realistisch, weil sie auch durchs zu schmale und zu stark belastete Bollwerk führen müsste, dort Haltestellen erfordern würde, und so diese Hauptachsen des Veloverkehrs fast unbrauchbar machen würde.
- Somit ist auch eine zweite Tramachse nord-süd (Bollwerk) nicht anzustreben. Dies erst recht, weil ein Tram Länggasse für die nächsten Jahrzehnte völlig illusorisch ist. Ein Bedarf ist auch auf weite Sicht nicht gegeben, und die damalige Mitwirkung zeigte Ablehnung. Das ZMB-Resultat, das ein Länggasstram sieht, anerkennen wir nicht.
- Bei den aufgeführten Drittprojekten kann das Tram Länggasse als Leitplanke oder Randbedingung weggelassen werden. Demgegenüber fehlen das BGK Effingerstrasse (welches seit 2016 zurückgestellt ist), sowie im Perimeter des Stadtraums Bahnhof die Neubaupläne der SBB für ihre Gebäude entlang dem Bollwerk. Wie schon im «Echoraum» zur Testplanung Stadtraum Bahhof festgestellt, haben die SBB-Absichten massiven Einfluss auf Chancen und Risiken einer allfälligen Tramlinie und vor allem von Tramhaltestellen im Bollwerk! Die Arbeiten der eben abgeschlossenen Testplanung Stadtraum Bahnhof sind leider wertlos, weil sie ohne jeglichen Nachweis eine Machbarkeit von Tramachsen (mit Haltestellen) durchs Bollwerk behaupten.
- Für den Referenzzustand ist zuerst eine Tramlinie ohne verkehrliche und wirtschaftliche Daseinsberechtigung wie Fischermätteli aus dem System zu entfernen. Der Referenzzustand **mit** Tramlinie Fischermätteli ist nicht zukunftsfähig. Nur um in Osten und Westen gleichviele Tramäste zu haben, ist noch keine Rechtfertigung zur Aufrechterhaltung einer bei weitem nicht ausgelasteten, unrentablen Linie. Jedes Gleis weniger nützt dem Veloverkehr; der Linienast ab Brunnmatt Richtung Fischermätteli ist unnötig und konfliktbehaftet.
- Etliche Grundannahmen aus der Phase 1 hätten wir uns flexibler erhofft. Sie hätten zwar kaum den jetzigen Variantenfächer beeinflusst, könnten aber die Bewertung und Gewichtung in der Vertiefung beeinflussen:
- Wie es diverse Gruppen und auch die Mobilitätskonferenz der Stadt Bern schon lange gefordert haben, muss mittelfrisitg an ein Netz mit Zweirichtungs-Trams gedacht werden. Die Vorteile von Zweirichtungs-Trams sind eklatant, die Flexibilität im Betrieb und die Redundanz des Netzes kann erhöht, die Konflikte

insb. mit Veloverkehr durch Wegfalls von Dienstgleisen und Wendeschlaufen vermindert werden. Bernmobil schafft auch bereits eine erste Serie Zweirichter an. Auch die ZMB Bern süd / Köniz geht von Zweirichtungstrams aus.
→ Die Kriterien zur Beurteilung von Varianten sollen auch alle Optionen mit einem auf Zweirichtungs-Tram ausgerichteten Netz berücksichtigen (z.B. Gleiswechsel statt Wendeschlaufen).

- Auch die Stern-Topologie des Tramnetzes mit der allseitigen Ausrichtung auf den Zentrumsbahnhof kann relativiert werden, wenn andere Bahnhöfe gleichartig ins Netz eingebunden werden. Denn eine weitere Konzentration von Gleisen am Bahnhof senkt die Qualität und u.U. Sicherheit der Veloachsen.
- Es ist selten möglich, Fahrzeiten und Umsteigedistanzen gleichzeitig zu minimieren. In andern Städten mit weniger sternförmigen Netzen hat man oft viele Optionen. Entweder wenige bzw. kurze Umsteigewege, dafür eine längere Fahrzeit, oder eine kurze Fahrzeit, dafür vielleicht mehr Umsteigevorgänge.

Ziele (7) Kap. 4 Ziel- und Bewertungssystem

2.2 Unterstützen Sie die festgelegten Projektziele (Kapitel 4.1 des Berichts)?

Option	
Ja	
Eher Ja	
Eher Nein	**X**
Nein	
Keine Antwort	

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Es ist nicht ganz klar, weshalb die Redundanz nur als subsidiär bezeichnet ist, galt sie doch bisher als absolut zentral.
Gemäss Zielen und Konzept wird ja eine sog. „heisse Redundanz“ angestrebt, wo im Normalbetrieb beide Systeme parallel und praktisch gleichwertig arbeiten, und im Störungsfall das eine System allein alle Aufgaben zu tragen vermag. Dies beides bedeutet schon mal a priori, dass die beiden Achsen im Netz topologisch möglichst „ähnlich“ liegen müssen.
Unter einem solchen (zugegebenermassen harten) Kriterium fällt eigentlich die Variante 2 Viktoriarain zum Vornherein weg, weil sie diese zentrale Aufgabe nicht annähernd leisten kann. Sie kann auch aus Fahrgastsicht die geforderte volle Redundanz nicht sicherstellen, weil der Umweg der Südlinien zu gross wäre.
Wegen des schmalen Strassenquerschnitts und damit den Konflikten mit dem Veloverkehr auf dieser wichtigen Route sehen wir diese Variante als ganz unrealistisch an; von den weiteren technischen Schwierigkeiten bei Realisierung und

Betrieb ganz zu schweigen.

Zwar teilen wir natürlich das Teilziel «Kompatibilität zu Velonetzplanungen sicherstellen», aber die Indikatoren 3a und 3b sind zu unscharf und viel zu grob. Warum wird beispielsweise bei “Velo längs” nur das Tram (als **Fahrzeug**) erwähnt, bei “Velo quer” hingegen nur die “neuen Tram**gleise** an Knoten”. Auch auf Strecken und erst recht bei Haltestellen oder Abzweigungen haben Velos auch mit Gleisen längs bisweilen grosse Konflikte. Bei einer Tramlinienvariante durchs Bollwerk wären zudem überall Haltestellen, was diese Veloachse fast wertlos macht.
Man sollte nicht die gleichen Fehler begehen wie in der ZMB 2012, als die Konflikte Velo in gänzlich unzulänglicher Weise in andern Kategorien versteckt waren und nicht wirklich analysiert wurden; hier ist unklar, wie genau die Indikatoren, Kriterien und Bewertungen hinsichtlich Veloverkehr aussehen sollen. Diese müssten verfeinert und konkretisiert werden.

Variantenfächer (8) Kap 5 Variantenfächer

2.3 Fehlen Ihnen Ansätze in der Auslegeordnung / im Variantenfächer?

Option	
Ja	**X**
Eher Ja	
Eher Nein	
Nein	
Keine Antwort	

Falls «Ja», «Eher Ja» oder «Eher Nein», bitte ausführen:
Die Begriffe Zweckmässigkeit und Machbarkeit scheinen uns uneinheitlich verwendet und teils vermischt zu werden. Im Bericht ist je weiter desto mehr von Machbarkeit die Rede, aber Zweckmässigkeit ist ja umfassender. Es ist doch eine **Zweckmässigkeit**sbeurteilung und nicht „nur“ eine **Machbarkeit**sstudie.

Die Zweirichtungstram-Strategie fehlt als Option gänzlich. Diese muss noch berücksichtigt werden, weil sie viele Möglichkeiten zur Schaffung von Flexibilität und Redundanz erweitern und vereinfachen würde, auch wenn die heutigen Einrichtungstrams noch bis 2040 oder gar länger im Einsatz sind. Wie erwähnt muss die Planung **jetzt** mit diesen neuen Eckwerten gedacht werden.

Es wäre bedauerlich, wenn Ansätze mit Tram-«Einbahn»betrieb (wie E4 in Kombiantion zu E3) zum vornherein von einer Vertiefung ausgeschlossen würden. Denn solche Lösungen könnten allenfalls viele grosse Konflikte vermeiden. Hiergegen nur mögliche Orientierungsschwierigkeiten von Fahrgästen anzuführen,

wirkt reichlich gesucht und hypothetisch, funktioniert das doch seit Jahrzehnten für die Buslinien Amthausgasse bzw. Kochergasse problemlos.
Gerade mit Zweirichtungstrams mit beidseitigen Türen ergäben sich teils ganz neue Perspektiven (z.B. Haltekanten links mit konfliktfreier rechtsseitiger Veloumfahrung).

Von den Varianten über die Lorrainebrücke fänden wir die leider schon verworfene Breitenrainstrasse noch die beste, da einzig veloverträgliche, wirkungsvolle und machbare. Die angeführten Ablehnungsgründe sind schwach; zwar macht eine Verbindung zur Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke für vollständigen Redundanzbetrieb keinen Sinn, aber die Anbindung an Wankdorf und insbesondere TBO wäre denkbar einfach via Guisanplatz bzw. Depotbrücke-Pulverweg realisierbar (erst recht wenn TBO doch noch durchs Zent-Areal geführt wird statt dem Friedhof entlang).

Grobbewertung (9) Kap 6 Grobbewertung der Gebietsvarianten

2.4 Sind die Argumente bei den Teilgebieten Ost und West nachvollziehbar?

Option	
Ja	
Eher Ja	
Eher Nein	
Nein	**X**
Keine Antwort	

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen. (Welche Argumente teilen Sie nicht?)

Die für Velos kritischen Kriterien fehlen in den Indikatoren gänzlich, v.a. Haltestelle(n) längs.
Auch muss unterschieden werden, ob Tramkonflikte die Gleise betreffen oder das Fahrzeug oder beides.
Umgekehrt müssen allein fehlende Radstreifen allein noch nicht zur negativsten Bewertung führen, wenn z.B. kein MIV anwesend ist.

West:
Auf der Kreuzung Effinger-/Belpstrasse wäre keine einzige Fahrbeziehung der Velos schienenfrei.
Die Velohauptachse zwischen Schanzenstrasse und Hirschengraben würde bei 4 Gleisen über den Bubenbergplatz durch zusätzliche Unterbrüche noch stärker beeinträchtigt.
Wenn die Haltestelle Kocherpark bei W1 in die Belpstrasse kommt, so gibt es sicher

nicht «keine» Konflikte mit «Velo längs» bei der Haltestelle, auch wenn es eine Umfahrung hätte (Fussgängerkonflikte).

Ost:
E1 Nägeligasse, die damalige „Bestvariante“ von 2012 erzeugt grosse zusätzliche Probleme auf wichtigen Veloverbindungen. Beispiele:
Der heute komfortable und schienenfreie Bereich Bollwerk/Bahnhofplatz bekäme Haltestellen und zahlreiche spitzwinklig zu querende Gleisteile und auch Kreuzverbindungen zwischen beiden Achsen. Für Velos wäre das kaum mehr fahrbar.
Die Achse Bollwerk, die Einmündung Speichergasse und die Velo-Erschliessungs- und Transitachse Richtung Bundesplatz und Kornhausplatz würde aus beiden Richtungen des Bollwerks stark beeinträchtigt;
E1 ab Kornhausbrücke führt die Velos direkt in eine Haltestelle hinein, aufgrund der engen Gasse ohne Umfahrung, und zudem ohne machbare Linksabbiegemöglichkeit zur Zeughausgasse. Ein absolutes NoGo aus Velosicht.

E2 Viktoriarain halten wir für nicht realisierbar.

E3 Bundesgasse ist fürs Velo die mit Abstand beste Lösung, da genug Platz und wenige Konflikte. Im Bericht bekommt sie u.E. ungerechtfertigterweise eine grosse Realisierungrisikobewertung. Im Bericht und auch an der Infoveranstaltung am 16.6.23 war zu spüren, dass die Planenden grosse Furcht vor den offenbar geäusserten Vorbehalten gewisser Bundesbehörden haben. Auch intensives Nachfragen förderte ausser «Anlieferung» und «Erschütterungen» keine greifbaren Gründe zu Tage. Das kann es ja nicht sein, da muss mehr vorhanden sein.
Hier sind diese Ängste detailliert zu ergründen, die Ablehnungsgründe herauszufordern und zu entkräften. Es darf nicht sein, dass irgendwelche schwammigen Vorbehalte die Variante E3 gefährden.

(kein Titel) **(10)** ev. **Kap 7 Fazit?**
2.5 Ist die Auswahl und Festlegung der in Phase 2 zu vertiefenden Varianten nachvollziehbar?

Option	
Ja	
Eher Ja	
Eher Nein	
Nein	**X**
Keine Antwort	

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die aufgeführten angeblich ungewichteten Vor- und Nachteile empfinden wir aufgrund gewisser Formulierungen teils schon als wertend und zu absolut («Bewilligungsfähigkeit E3 nicht gegeben» ist viel zu hart). Das darf nicht sein.

E2 Viktoriarain sollte fallen gelassen werden, es macht keinen Sinn, hier noch mehr zu investieren.

E4 Amthausgasse: Wir finden es ganz **falsch**, E4 (Amthausgasse) als **Einbahn**-Trambetrieb (wie es seit zig Jahrzehnten für den Mundiger- oder Elfenau-Bus akzeptiert ist und keine Fahrgäste desorientiert) zum vornherein fallen zu lassen.
→ E4 als Einbahn Richtung Bahnhof und dann via Christoffelgasse soll in Kombination mit einem Einbahnbetrieb E3 Richtung Casino untersucht werden, auch in Hinblick auf die angeblichen Vorbehalte des Bundes und wie erwähnt mit Optionen von Zweirichtungstrams mit Türen links.

Ausblick (11)

2.6 Haben Sie wichtige Anliegen, die bei den vertieften Machbarkeitsabklärungen und der Detailbewertung in Phase 2 zu berücksichtigen sind?

JA:
Antworten
Generell:

- Nocheinmal: Geht es um Zweckmässigkeit im umfassenden Sinn, oder nur um Machbarkeit im technischen Sinn? Im Bericht wird das nicht klar, es ist viel häufiger von Machbarkeit die Rede. So ist zum Beispiel nicht klar, ob die vielen Konflikte (Gleis, Fahrzeug, Haltestellen, Unterbruch durch Verkehrsregelung, mit Radstreifen oder geteiltem Trassee usw.) gegenüber dem Veloverkehr nun die Machbarkeit oder die Zwekmässigkeit oder beides beeinflussen bzw. beeinträchtigen.

- Es ist noch ganz unklar, wie die Kriterien oder Indikatoren aussehen und wie sie gewichtet werden sollen. Die Kriterien aus der Grobbewertung genügen bei weiterm nicht.
  Aus der ZMB 2012 mussten wir erfahren, wie ein absolut untaugliches System herangezogen wurde, das im Effekt den Veloverkehr als quasi irrelevant erscheinen liess. Das darf nicht mehr passieren!