

Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Mitwirkung: 9. September bis 2. November 2020

Den Fragebogen in elektronischer Form und sämtliche Beilagen finden Sie auf unserer Website:
www.bernmittelland.ch

Grundlage:

- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, Synthesebericht, Stand 20. August 2020

Absender: Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr

Verantwortliche Personen: Ganze Arbeitsgruppe, je nach Thema auf Anfrage

Telefon für Rückfragen: tram@die-optimisten.net

E-Mail-Adresse: tram@die-optimisten.net

Besten Dank für die Fristerstreckung.

So gewichtige Ansagen benötigen für ehrenamtlich arbeitende Bürger Zeit und Aufwand.

Vorbemerkungen (zu denen leider keine Fragen gestellt werden):

- Wir lehnen eine zweite Tramachse **über den Bahnhofplatz** ab. Sie würde höchstens betrieblich (aus Sicht Dienstanbieter) zu einer Entlastung führen, nicht aber bezüglich der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums, und wäre städtebaulich ein grosser Verlust.
In der unseriös rasch erstellen ZMB 2012 obsiegte die Achse Bollwerk-Nägeligasse nur knapp, und zwar vor Kochergasse-Bundesgasse; die verkehrlichen und Nutzungskonflikte wurden zuwenig gewichtet, der Dienstanbieter bestimmte das Resultat zu stark.
- Das Sternmodell mit Fokussierung aller Linien auf den Hauptbahnhof hat ausgedient. Nicht alle ÖV-Linien sollen zum Bahnhof führen. Umsteigen ist nicht per se eine Zumutung oder ein Qualitätsverlust; in andern Städten kommt man kaum ohne Umsteigevorgänge ans Ziel.
- In der Netzstrategie vermisst man jeglichen Bezug zu andern Verkehrsarten und deren Priorisierung.
 - Es muss benannt werden, dass Fussverkehr oberste Priorität hat und nicht behindert werden darf.
 - Danach folgen motorlose Fahrzeuge (für die Fahrbahn, nicht die Trottoirs)
 - Danach die ökologisch rel. harmlosen Individualverkehrsmittel mit Elektroantrieb
 - Dann der Gewerbeverkehr, der nicht unnötig eingeengt werden darf.
 - Und erst vor dem „normalen“ MIV kommt der ÖV.
- Die Konzepte „Velostadt Bern“ und „Tramstadt Bern“ (wie teils politisch als Ziele dargestellt) halten wir (und auch die Velolobby) für unvereinbar. Da solle man endlich mal ehrlich sein.
„Tramstadt“ ist ohnehin nur ein politisches Schlagwort. Oder was sollte eine „Tramstadt“ sein? Man kann ja nicht einen flächendeckenden „Verkehrsgarten“ aus Tramgleisen für alle Eventualitäten errichten.
- Auch der Ausbau des ÖVs muss stadtklima-verträglich sein. Stadtklima und Grünräume sind systemrelevant. Wir halten es für inakzeptabel, wenn immer noch hunderte von Metern Strassen-Alleen, teils sogar an geschützten historischen Verkehrswegen, zur Disposition stehen, obwohl technisch andere (wenn auch teurere) Lösungen möglich wären.
Das Projekt Tram Ostermundigen auf Basis von ca. 20 Jahre alten Planungsgrundlagen (Linienführung, Opferung von 1km Alleen) muss heute als anachronistisch und so nicht umsetzbar taxiert werden. Man muss den Mut haben, hier über die Bücher zu gehen. Dadurch droht niemandem Gesichtsverlust, im Gegenteil! Leider hat man seit der Ablehnung von TRB schon 6 Jahre tatenlos verstreichen lassen.

- Im Papier wird eine spätere Durchbindung der Aeste Kleinwabern und Ostermundigen nahegelegt. Wann, wenn nicht jetzt, soll denn endlich (!) auf die Strategie der **Zweirichtungs-Trams** umgestellt werden? Immerhin hat Bernmobil nun solche Fahrzeuge bestellt. Neue Betriebswendeschlaufen und Dienstgleise müssen jetzt als Netzelemente definitiv und entschlossen verbannt werden. Sogar End-Wendeschlaufen sollen nur noch in Ausnahmefällen gebaut werden dürfen. Die Projekte Ostermundigen und Kleinwabern sind entsprechend anzupassen. Die Zweirichtungsstrategie hat gewichtige Vorteile, während Bernmobild beharrlich mit teils an den Haaren herbeigezogenen Argumenten die Nachteile hochspielt. Oder glaubt man wirklich, dass z.B. Rom, Florenz, Athen, Budapest, Besançon, Nizza, Marseille, Düsseldorf, Nürnberg, Barcelona, Edinburgh und auch Genf alle falsch liegen?

Nun zu Ihren Fragen:

1. Sinn und Zweck einer Netzstrategie (Kapitel 1)

Sind Sinn und Zweck der Netzstrategie für Sie nachvollziehbar? Teilen Sie die Ansicht, dass eine Netzstrategie öffentlicher Verkehr mit einem langfristigen übergeordneten Zielbild angesichts der kommunal geplanten Siedlungsentwicklung und des prognostizierten Wachstums der ÖV-Nachfrage sinnvoll und notwendig ist?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Nein. Jedenfalls so nicht.

Das Papier nennt sich „ÖV-Strategie“. Es ist aber eher eine Weiterführung des bisherigen Tramkonzepts: sehr tramlastig, und nicht eine wirkliche Strategie, welche fähig wäre, auch auf kurzfristige neue Randbedingungen zu reagieren.

Uns scheint es fahrlässig und auch ineffizient, eine Strategie für das Planen eines Strassenbahn-Schienennetzes vorzulegen, ohne die zahlreichen damit verbundenen städtebaulichen, verkehrlichen, gestalterischen und Nutzungskonflikte anzusprechen.

So kann es den Anspruch eines „ÖV“-Konzepts nicht erfüllen, schon gar nicht jenen einer Strategie. Dies wird ehrlicherweise sogar mit den Einschränkungen gemäss Kap. 1.4 relativiert.

2040 ist ein rel. langer Horizont. Klar, Tramnetze erfordern lange Planungs- und Realisierungszeiten, aber gerade das verunmöglicht dann flexibles Reagieren, wenn die Bedingungen ändern bzw. Planungsgrundlagen schlagartig wegbrechen. So wird das Denken blockiert, wie leider auch gerade die Beispiele Ostermundigen und Kleinwabern seit 2014 (!) belegen (Wegzug Swisscom Waldegg oder Post Schönburg, oder Aufgabe Bundesprojekt in Kleinwabern, umgekehrt Ansiedlung tausender Arbeitsplätze im Raum Guisanplatz).

2. Entwicklung der Nachfrage (Kapitel 2)

Ist es für Sie nachvollziehbar und plausibel, dass die ÖV-Kapazität ausgebaut werden muss, weil das Siedlungswachstum und die ändernde Verkehrsnachfrage zu einer grösseren ÖV-Nachfrage führen?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Nein.

Die einseitige Konzentration auf die primär ökonomisch getriebene **betriebliche** Optimierung des ÖV-Netzes führt zur Fokussierung auf die Gefässgrösse und weniger Fahrzeuge und damit fast automatisch zur Tramlastigkeit der „Strategie“.

Mit **Buslinien** kann aber um Dimensionen flexibler reagiert werden, sei es bei Linienführung, Infrastruktur, Gefässgrösse, Takt, oder Eil- und Direktkursen.
Zudem entfallen die gigantischen Infrastrukturkosten für Tramanlagen.

Mit „Corona“ (HomeOffice versus Massengedränge in den „Gefässen“) wollen wir gar nicht argumentieren, vielleicht „normalisiert“ sich das ja irgendwann wieder.

Aber allein die Elektrifizierung der **Individualmobilität** vom Trottinett oder andern fahrzeugähnlichen Geräten übers Ebike bis zum Auto nimmt dem Individualverkehr die negativen Attribute wie „stinkend“, „lärmend“, oder „platzraubend“.

Dies und die immensen Investitionskosten wird es bald als abwegig erscheinen lassen, noch viel mehr **unflexible, starre** Infrastruktur in den Stadt- und Strassenraum hineinzuplanen, und dann darauf mit 50 Tonnen schweren, zu 80% der Einsatzzeit stark unterbelegten „Gefässen“ zu verkehren.

Mit (verschieden grossen) Bussen kann man sich dem Tages- und Wochen-Bedarf anpassen – Trams sind (trotz Bezeichnungen wie „Combino“) nicht kürzbar.

Dem Spitzenbedarf muss anders begegnet werden als mit solch überdimensionierter Infrastruktur.

3. Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung (Kapitel 3)

In Kapitel 2 wird die Bevölkerungsentwicklung (und damit Nachfrageentwicklung) dargestellt, in Kapitel 3.1 werden aus den übergeordneten Planungen die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung hergeleitet. Sind die daraus abgeleiteten Zielvorgaben (Kapitel 3.2) und Grundsätze (Kapitel 3.3) aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Eher nein.

Zum Schlagwort „antizipieren der Entwicklung“:
Falsches Antizipieren kann zu grosser Ineffizienz und Planungsfehlern führen.
Es muss eine parallele Entwicklung stattfinden, und das geht besser mit kurzfristiger plan- und relaisierbarer Infrastruktur. Tramlinien sind da schlechter geeignet, insb. wenn damit „Kosmetik“ betrieben werden soll wie „Verdoppelung“ von bestehenden Linien.

Zum Schlagwort „attraktives ÖV-Angebot“:
Der Anspruch nach einem „häufig verkehrenden Angebot“ kontrastiert mit dem häufig betrieblich begründeten und angestrebten Einsatz grösserer, aber seltener verkehrender Gefässe (Tramlastigkeit der Strategie).

4. Handlungsbedarf und Lösungsansätze (Kapitel 4)

4.1. Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Köniz (Kapitel 4.1.1) werden zwei mögliche

Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

- Variante «mit Tram Köniz» Variante «mit RBS-Verlängerung»
 Keine der Varianten Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten

Falls Sie eine oder keine der beiden Varianten bevorzugen, bitte ausführen:

In Verbindung mit Frage 4.4.:
RBS-Verlängerung und Verbindung ab Loryplatz schneidet besser ab als das abgelehnte Tram Köniz via Schwarzenburgstrasse.
Die unterirische Variante bis Loryplatz ist zwar viel teurer, aber eindeutig dauerhafter, von besserer Verbindungsqualität und konfliktärmer.

4.2. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wabern (Kapitel 4.1.2) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Ein gewisser Mehrbedarf ist nicht von der Hand zu weisen.
Da aber die grossen Wachstumsaussichten im Raum Kleinwabern / Balsigermatte vorläufig nicht in Reichweite sind, ist das Projekt überdimensioniert und damit sowohl Investition wie Betrieb ineffizient.

Neue Linien wie diese sind konsequent auf den Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen auszurichten. Auf die Betriebswendeschleife Sandrain ist zu verzichten. Die Wünsche von Bernmobil dürfen nicht länger entscheidend sein.

Würde der RBS diese Linien betreiben, würde er (wie für Muri-Worb gemäss eigenen Angaben) bei den Zweirichtungsfahrzeugen bleiben umstellen auf Zweirichtungsbetrieb.

Gerade auch im Hinblick auf eine Wendemöglichkeit im Raum Morillon sind Zweirichtungstrams prädestiniert. So können viel platzsparendere und geradlinige End-Haltestellen gebaut werden

4.3. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bern West/ Fischermätteli (Kapitel 4.1.3) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Bern West: zu früh, um hier Festlegungen vorzunehmen.
Fischermätteli: Den Erhalt der Tramlinie Fischermätteli nur mit der Durchbindbarkeit zu begründen, scheint reichlich abenteuerlich.
Wurde nicht erst gerade noch von der Umstellung auf Busbetrieb gesprochen?

4.4. Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Insel (Kapitel 4.1.4) werden zwei mögliche

Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

- Variante «mit Tram Köniz» Variante «mit RBS-Verlängerung»
 Keine der Varianten Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten

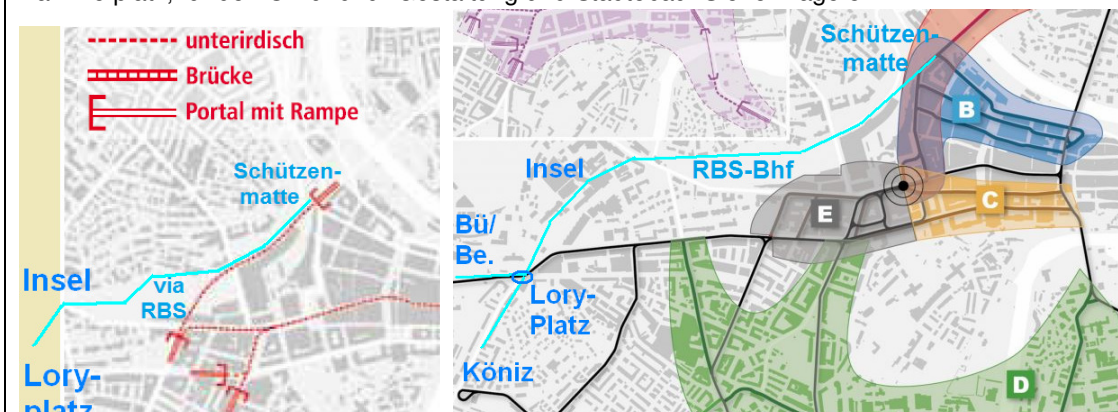
Falls Sie eine oder keine der beiden Varianten bevorzugen, bitte ausführen:

Zu 4.4: Variante mit RBS-Verlängerung

Die unterirdische Erschliessung der Insel liegt auf der Hand.

Sie öffnet auch den Horizont, eine zweite bzw. eher **dritte** Tramachse, wenn dann unbedingt nördlich des Bahnhofplatzes noch nötig, unterirdisch zu verlegen. Nämlich zwischen Schützenmatte und Loryplatz via den neuen RBS-Tiefbahnhof. Die **zweite** Tramachse muss aber **im Süden** liegen (Kochergasse/Bundesgasse), hier würden bereits heute **drei** Linien profitieren.

Vor ein paar Jahren hat man noch ernsthaft und hemmungslos über einen **Schanzentunnel** für die **Autos** gesprochen. Es darf auch einer fürs Tram sein. Das wäre eine Win-win-win-Situation: Für den Bahnhofplatz, für den ÖV und für Gestaltung und Städtebau. Siehe Frage 5.



4.5. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bremgarten/Neufeld/Länggasse (Kapitel 4.1.5) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Neufeld + Bremgarten nachvollziehbar.
Aber ein Tram Länggasse ist sachlich unnötig und auch unerwünscht.

4.6. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Ostring/Muri (Kapitel 4.1.6) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Nein.
Das ist keine Strategie, sondern aus der Not eine Tugend gemacht.

Drei Tramlinien parallel zwischen Bahnhof und Burgernziel bringen diesen Korridor an bzw. über seine Grenzen.
Entlastung können nur zwei Perspektiven bringen:

- Zweite Tramachse via Kocher- und Bundesgasse (dritte Tramachse falls zwingend im Norden des Bahnhofplatzes, dann unterirdisch, siehe Frage 4.4. und 4.7.)
- Neue Tramachse via Monbijoubücke

4.7. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wankdorf/Ostermundigen (Kapitel 4.1.7) einverstanden?

Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

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

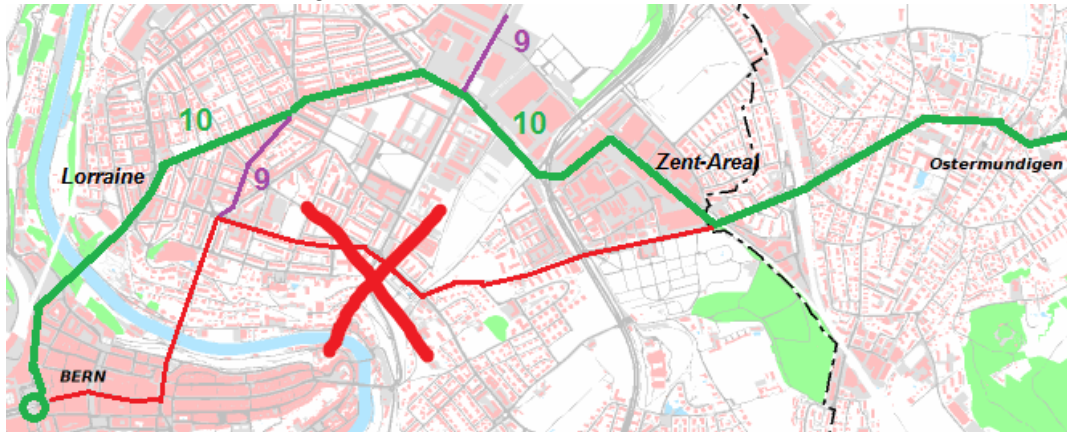
Nein.

Dieser Ansatz (insb. Tram Papiermühlestrasse) wirkt schon fast verzweifelt. Diese Verdoppelung bewirkt ja entweder eine Überlastung der gemeinsamen Strecken um den Wankdorfplatz und die Kornhausbrücke/Innenstadt, oder eine inakzeptable Ausdünnung des Angebots im Breitenrain.

Denn eine Tramachse über den Viktoriarain halten wir für nicht machbar. Oder bestenfalls **eingleisig** (in einer oder beiden Richtungen), was Bernmobil ja sicher nicht möchte.

Viel mehr Synergien liessen sich gewinnen mit unserem schon alten Vorschlag:

- Falls Tram über Lorrainebrücke, dann via Breitenrainstr. Oder Tellstr. und Guisanplatz, von dort via Zentareal nach Ostermundigen. Das schont die Alleen und erschliesst wertvolle Gebiete.



4.8. Sind Sie mit der Beurteilung des Potenzials von Tangentiallinien und den Lösungsansätzen für die Stärkung der Tangentiallinien (Kapitel 4.2) einverstanden?

Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

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

Die Abkehr von einer stark zentralisierten Linienführung ist grundsätzlich zu begrüßen und aktiv zu fördern. Aber auch hier zeigt sich, dass der Fokus einseitig auf Tram liegt: „Tramwürdiges Nachfragepotential“ erhebt das Schienenlegen zum Selbstzweck.

4.9. Ist der Lösungsansatz der Umstellung weiterer Buslinien auf Tram zur Reduktion der Fahrzeugbewegungen in den am stärksten belasteten Abschnitten (Kapitel 4.3) aus Ihrer Sicht richtig?

Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

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

Nein. Sicher nicht mit dieser Begründung.

Bisher dachten wir, dass Umstellungen von Bus auf Tram mit der **Transportkapazität** begründet werden.

Mangels klarer zeitlicher und quantitativer Perspektiven wird hier nun ein neues Argument erfunden, um möglichst viele Traminien zu bauen: „Reduktion der Fahrzeugbewegungen“. Damit wird ja das Fahrzeug seltener fahren, was von ÖV-Kunden sehr rasch als Mangel und Leistungsabbau wahrgenommen wird.

5. Zielbild Netzstrategie ÖV (Kapitel 5)

5.1. Sind für Sie die richtigen Themen als gemeinsame Elemente der beiden Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» festgelegt worden? (Kapitel 5.2)

Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

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

Nein.

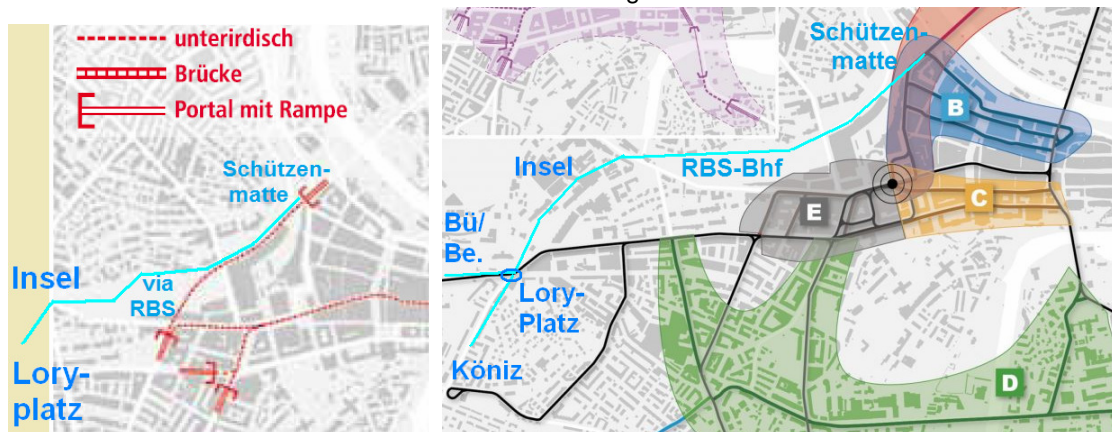
Denn die ganze Strategie in diesem Papier scheint auf Gedeih und Verderb auf die höchst problematische Tramachse Bollwerk-Bubenbergplatz angewiesen zu sein.

Es sei wiederholt:

- Die ZMB 2012 zur zweiten Tramachse ist unter grossem Zeitdruck entstanden (Abstimmung über TRB, zur Beruhigung eines Teils der Kritiker)
- Für die Bewertung wurden die Kriterien des Dienstbieters bezüglich Netzredundanz viel zu hoch gewichtet gegenüber den Nutzungskonflikten und Realisierungsrisiken anderer Varianten
- So siegte nur knapp die Achse Nägeligasse-Bollwerk vor der Bundesgasse-Kochergasse
- Diese willkürlich einseitige Gewichtung muss als unseriös und das Resultat der damalige ZMB als unbrauchbar bewertet werden.

Wenn hier (Kap 5.3.) schon eine Durchbindung eines Inseltrams mit eines Wylertams angesprochen wird, muss auch eine **unterirdische** zweite bzw. eben **dritte** Tramachse in Betracht gezogen werden.

- Inseltram unterirdisch, Schmalspur, entweder mit Zügen oder Trams oder beiden oder einem neuen Hybrid befahrbar
- Zusätzliche (dritte) Tramachse, wenn nördlich des Bahnhofplatzes überhaupt nötig, zwischen Schützenmatte und Loryplatz via den neuen RBS-Tiefbahnhof.
Die **zweite** Tramachse muss aber **im Süden** liegen (Kochergasse/Bundesgasse), hier würden bereits heute **drei** Linien profitieren.
- Vor ein paar Jahren hat man noch ernsthaft über einen Schanzentunnel **für die Autos** gesprochen. Nun macht man ihn eben für das Tram. Das wäre eine Win-win-win-Situation: Für den Raum Bahnhofplatz, für den ÖV und für Gestaltung und Städtebau.
- So entsteht eine unterirdische zweite Tramachse (west-nord) auf dem Wunschkorridor. Ab Loryplatz bzw. Viktoriaplatz/Lorrainebrücke können 1, 2 oder im Störfungsfall sogar 3 Tramlinien auf diese zweite oder dritte Tramachse West-Nord geleitet werden.



- 5.2. Ist es für Sie nachvollziehbar, dass die Netzstrategie sowohl eine Variante «mit Tram Köniz», wie auch eine Variante «mit RBS-Verlängerung» beinhaltet? Kapitel 5.1, 4.1.1. und 4.1.4)
- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Siehe 4.1. und 4.4.
RBS-Verlängerung und Verbindung ab Loryplatz schneidet besser ab als das abgelehnte Tram Köniz via Schwarzenburgstrasse.
Die unterirische Variante bis Loryplatz ist zwar viel teurer, aber eindeutig nachhaltiger, von besserer Verbindungsqualität und konfliktärmer.

- 5.3. Sind die variantenspezifischen Elemente der Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» für Sie nachvollziehbar? (Kapitel 5.3 und 5.4)
- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Nein, aus den Antworten zu 4.1., 4.4 und 5.2 zu schliessen nein.

6. Umsetzung: Etappierung und Meilensteine (Kapitel 6)

Sind Sie mit den eruierten strategischen Netzelementen und der Prioritätensetzung bei der Umsetzung einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Nein.
Absolut falscher Grundsatzentscheid auf Basis einer unseriösen ZMB von 2012 zur **zweiten Tramachse!**

Die ganze Strategie in diesem Papier scheint auf Gedeih und Verderb auf die höchst problematische Tramachse Bollwerk-Bubenbergplatz angewiesen zu sein.

Einzig einverstanden mit der **unterirdischen** Erschliessung Inselareal (Verlängerung RBS), inkl. Anschluss Loryplatz.

7. Gesamteindruck des Syntheseberichts Netzstrategie (Kapitel 1–6)

Ist der Gesamtbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Aus den vorherigen Ausführungen: klar NEIN.

8. Weitere Bemerkungen:

Siehe Vorbemerkungen

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **2. November 2020** (Fristverlängerung gewährt) an: verkehr@bernmittelland.ch

Besten Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!