

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

(die Ziffern in Klammer entstanden im Export-Dokument, in welchem die Fragen fehlten, bei der Generierung aus dem (untauglichen) Online-Formular.

## (1) - Öffentliche Mitwirkung zur Phase 1

### (2) - 1. Grundangaben Absender

<b>Option</b>
Verein/Verband Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität Bern psm-bern.ch
Diverse Mitglieder der Arbeitsgruppe
info@psm-bern.ch

### (5) - 2. Fragen zum vorliegenden Bericht

#### (6) - Analyse

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

<b>Option</b>
Eher Nein

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

Grundsätzlich sehen wir einen Bedarf für die Zweite Tramachse (das hätte noch zu einem „eher ja“ führen können).

Aber die **Herleitung** und die **Randbedingungen** erachten wir als falsch gesetzt. Die Tramachse darf nicht das bestimmende Element für Stadträume werden.

#### **Zu 3.4 Städtebaulicher Rahmen:**

Dieser Abschnitt ist kein Rahmen und kein Konzept, sondern führt lediglich zu Allgemeinplätzen ohne handlungsanweisenden Charakter:

*"Am Bahnhof treffen verschiedenste Funktionen und Ansprüche auf engem Raum zusammen. Diese integrale Planungsaufgabe ist eine grosse Herausforderung."*

Weiter heisst es:

*"Die Stossrichtung für den Stadtraum Bahnhof wird in einem **Testplanungsverfahren** festgelegt und als Zielbild 2035 ausformuliert."*

Leider wurde uns (allen teilnehmenden Verbänden/Vertretern) an den sogenannten „Echoraum“-Veranstaltungen zur soeben abgeschlossenen „**Testplanung Stadtraum Bahnhof**“ vor Augen geführt, dass die Problematik und Verantwortung von der RKBM an die Stadt abgeschoben wurde. Diese hat (als Stadtplanungsamt) aber diese Aufgabe in keiner Weise wahrgenommen oder erfüllt.

Die Resultate des städtischen "Testplanungsverfahrens" sind **unbrauchbar**.

So wurden 3 Teams ohne den massgeblichen Player SBB und dessen Planungshorizont (z.B. Aufnahmegebäude, bzw. noch früher Ersatz der Bollwerk-Gebäude) „spielen“ gelassen, ohne brauchbaren Bezug zur Zukunft und ohne jede Verbindlichkeit.

Es fehlen Aussagen zum Hirschengraben und Bubenbergplatz (ausser einer allfälligen Mittelzone mit Denkmal), zerstückeln fast beliebig den Bahnhofplatz, was für den Verkehr alles zu NoGos führt.

Sie erkennen die Chance und das Potential einer zweiten innerstädtischen Tramachse via Bundesgasse nicht und untersuchen sie auch nicht (nicht einmal im Hinblick auf die Entlastung des unmittelbaren Stadtraums Bahnhof).

### **"Referenzzustand" (ohne Ziffer, unter 3.4):**

Die relevanten stadträumlichen Problemzonen und Punkte werden erst im letzten Abschnitt "Referenzzustand" in drei Absätzen kurz angesprochen, ohne Analyse und Problemdefinition (Referenzzustand Städtebau: 1.Hirschengrabenpassage, 2.Bubenbergdenkmal in die Mitte, 3.Bollwerk Westseite). Auch wenn für Nr. 1 konkrete Pläne vor der Umsetzung stehen, ist keiner der drei Punkte auf gutem Weg zu einer stadträumlich angepassten Lösung:

- Die Umdefinition des Hirschengrabens in eine Pendlerplattform tangiert den Schutz des UNESCO-Kulturerbes Bern und den Boulevardcharakter des Hirschengrabens
- Das Bubenbergdenkmal in der Mitte des Bubenbergplatzes ist keine städtebaulich nachvollziehbare Forderung, schon gar keine denkmalpflegerisch begründete.
- Aus fachlicher Sicht ist der heutige Standort des Denkmals noch richtig, der neue Bahnhofausgang muss nicht auf diesen Raum zielen
- Im Bollwerk droht der Stadt die Kontrolle über das Geschehen zu verlieren; SBB und BERNMOBIL bestimmen, die SBB mit ihrer Division Immobilien arbeitet oft gegen die Interessen ihrer Fahrgastkunden, sie kommen mit dem Architekturwettbewerb fürs Bollwerk allfälligen Tramplänen zuvor.

### Forderung der AG PSM:

Methodik und Auftrag bezüglich Städtebau müssen von der RKBM vor Start der Phase 2 als Herausforderung anerkannt, in die ZMB aufgenommen und als integrierende städtebauliche Planungsaufgabe wahrgenommen werden.

Die kontinuierliche Transformation des bestehenden Tramlinienetzes soll folgende Prämissen einhalten:

1. Aufhebung schwach frequentierter Tramlinienäste (Umstellung auf Busbetrieb)
2. Entlastung der überlasteten Tramachse Hirschengraben-Baldachin-Zytglogge
3. Erhöhung der Netzredundanz im Zentrumsbereich (Abschnitt Hirschengraben bis Zytglogge)
4. Angepasste Mittelwahl unter Beachtung der neuen technischen Entwicklungen:

konsequente Anstreben der Umstellung von Netz und Trampark auf Zweirichtungsfahrzeuge, Buslösungen haben je länger desto weniger Nachteile und teils sogar mehr Vorteile gegenüber Tram.

Aufgrund der drei kürzlich durchgeführten ZMB Wyler/Länggasse, Insel und Köniz und der entsprechenden Mitwirkungsverfahren steht fest, dass die erst drei Jahre alte "Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern" der RKBM bereits hochgradig überholt ist: Zumindest bis 2040/45 werden ausser dem Ostermundigen-Tram keine neuen Linienäste gebaut werden, was in der jetzigen Planung "2.Tramachse Innenstadt" zwingend zu berücksichtigen ist. Es erscheint daher völlig unangebracht und somit inakzeptabel, mit dem Argument „mittelfristig 7 Tram-Durchmesserlinien plus HVZ-Tramlinienast Schöneegg“ den Bedarf für eine zweite Tramachse auf Bubenberg-/ Bahnhofplatz herzuleiten.

## (7) – Ziele

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

Option
Eher nein

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

Projektziele des ÖV haben sich konsequent dem Primat der Ziele des Städtebaus unterzuordnen. Das Leben in der Stadt besteht nicht nur aus ÖV. Der Städtebau ordnet den Raum und vertritt das Interesse der Menschen ganzheitlich. Die Organisation des ÖV ist nur ein Teilaspekt, allerdings ein wichtiger und positiver, falls gut in das Gesamtinteresse eingebettet.

Die Projektziele 4.1 sollte man für die weitere Phase präzisieren oder umformulieren:

#### Übergeordnete Ziele

- Attraktivität des ÖV verbessern (Netzstabilität/Redundanz, Netzstraffung)
- ÖV-Anteil am Gesamtverkehr halten
- ÖV-Raumnutzung im Stadtraum auf ein Mass reduzieren, welches die anderen Nutzungen nicht verdrängt/verunmöglicht (z.B. durch Verlagerung, mit Zweirichtungstrams, etc.)

#### Stadtraum

- mit der Linienführung und gestrafftem Tramnetz Voraussetzungen für städtebauliche Qualität schaffen (Das Leiterliprinzip der Quersprossen aus Strassenzügen zwischen den zwei parallelen Tramachsen)
- städtebauliche Ziele/Prämisse einhalten:
  - richtungsgetrennte Hirschengraben-Boulevardanlage mit Ruheinsel in der Mitte und breiten Trottoirs entlang der Häuser
  - Entlastung Bubenbergplatz durch zweite Tramachse Bundesgasse-Kochergasse
  - noch keine Vorgaben bezüglich Denkmal Bubenberg

Uns scheint die Variante Bundesgasse im Bericht bewusst oder unbewusst zum Vornherein unterbewertet zu werden.

Es ist aber augenfällig, dass die Variante Bundesgasse städtebaulich die beste und einzig richtige ist. Auch die Netzredundanz ist damit perfekt erreichbar.

Die aus Fahrgastsicht leicht längeren Umsteigewege zum Bahnhof sind der einzige nennenswerte Nachteil; aber erstens wird er durch kürzere Fahrzeiten (für die Südlinien) wettgemacht, und zweitens kann das Umsteigen mittels Aufwertung der um gewisse Linien entlasteten Stadträume zum Erlebnis mit Mehrwert werden.

Auch die Varianten 1 und 2 zögen längere Umsteigewege nach sich.

Die angeblichen Risiken (Bundesbehörden, Unterbrüche Bundesplatz) sind gegen andere Risiken (Demos Bollwerk/Schützenmatte, Umsetzungsprobleme Bollwerk/Speichergasse sowie Nägelgasse) gleichwertig und unvoreingenommen abzuwägen.

## **(8) – Variantenfächer**

### ***2.3 Fehlen Ihnen Ansätze in der Auslegeordnung / im Variantenfächer?***

Option
Eher Ja

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

Es fehlt die Prüfung eines konsequent ausformulierten richtungsgetretenen Mobilitätssystems im Abschnitt Hirschengraben. Das Boulevard-System ist die erwiesenermassen beste Struktur für eine maximale und praxistaugliche Durchlässigkeit des Stadtraums. Das Boulevard-System ist eine genuine Eigenschaft des UNESCO-Perimeters Hirschengraben und ist als verbindliche Voraussetzung in jeder Planung festzuschreiben.

Wie unter Frage 2.1 bereits festgehalten, darf die Auslegeordnung nicht von der utopischen resp. in starkem Masse überholten "Netzstrategie ÖV 2040" ausgehen, sondern muss von realistischen Netzentwicklungs-Szenarien ausgehen. Hierzu gehört auch die sich eindeutig aufdrängende Umstellung des Tramlinienastes Fischermätteli auf Busbetrieb.

Es fehlt zudem die Vorgabe, dass die Paradelinie 9 resp. die sehr stark frequentierte Direktverbindung Wabern/Monbijou-Breitenrain/Guisanplatz auch in Zukunft anzubieten ist. In den beiden Varianten mit einer 2. Tramachse via Laupenstrasse- Bollwerk ist die Beibehaltung dieser Direktverbindung nicht möglich, was allein schon gegen diese Varianten spricht.

## **(9) – Grobbewertung**

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

Option
Eher Nein

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

Auch hier fehlt die übergordnete Betrachtung. Man findet primär technokratisch definierte „Teilgebiete“. Aber es braucht die städtebaulichen Frage nach der einfachst möglichen zweckmässigen Lösung (Zweckmässigkeit im städtisch umfassenden Sinn, Zweckmässigkeitsbeurteilung) mit Ziel Entlastung der Tramachse Hirschengraben-Bubenberplatz-Spitalgasse-Marktgasse und für eine Schaffung bzw. deutliche Erhöhung der Netzredundanz.

## **(10) – Titel fehlt**

### **2.5 Ist die Auswahl und Festlegung der in Phase 2 zu vertiefenden Varianten nachvollziehbar?**

Option
Eher Nein

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

Aus der präzisen Frageformulierung (siehe 9, Antwort zu Frage 2.4, einfachst mögliche zweckmässige Lösung) folgt ohne weiteres die Überlegenheit der Variante Bundes-/Kochergasse.

Die Überprüfung der Wahl im grösseren Masstab bestätigt die Kongruenz mit dem historischen Stadtgrundriss und den benötigten Tramästen SW-SE-NW-NE.

## **(11) - Ausblick**

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

Antworten
Ja:

Zweckmässigkeit und Machbarkeit sind im Bericht teils vermischt oder uneinheitlich verwendet (in Abschnitt 2.1. noch gleichwertig und eigenständig genannt). Das Instrument heisst Zweckmässigkeitsbeurteilung. Später ist dann immer nur von Machbarkeit die Rede. Sie sind natürlich nicht identisch, aber beide wichtig. So kann eine Variante zwar in Bezug auf die Ziele zweckmässig sein, aber mit technischen Schwierigkeiten, betrieblichen Restriktionen oder hohen Kosten verbunden sein. Umgekehrt kann eine gut machbare Variante die gesteckten Ziele verfehlen und deshalb unzweckmässig sein. Zweckmässigkeit wird ja eher durch die Ziele definiert, die Machbarkeit durch den Weg

dorthin, also die Umsetzung.

Deshalb sind für Phase 2 die Begriffe klarer zu definieren und zu unterscheiden.

Es gibt auch Kriterien, die zu beiden gezählt werden können, z.B. Konflikte;

Konflikte können sowohl die Ziele wie auch die Machbarkeit gefährden.

Für die Phase 2 ist deshalb ein hinreichend feines Raster von Kriterien (Indikatoren) zu schaffen, und deren allfällige differenzierte Gewichtung ist zu begründen (z.B. falls ein städtebaulicher Konflikt gegen ein Komfortkriterium für Fahrgäste ausgespielt werden müsste).

Die Bearbeitungsteams sind durch ein Städtebau-Board zu ergänzen, welches die gesamtheitlichen Ziele im ganzen Prozess überwacht und deren Einhaltung garantiert. Dieses legt die Prämissen der städtebaulich-stadträumlichen Zielsetzungen fest, unter denen die technische Machbarkeitsstudie und Zweckmässigkeitsbeurteilung erfolgen soll. Die in keiner Weise nachvollziehbare Variantenbewertung im Rahmen der Vorläufer-ZMB von 2012 darf sich in der aktuellen ZMB nicht wiederholen – ein absolut transparentes Bewertungsverfahren ist zwingend.

Würde diese methodische Struktur nicht eingeführt, fehlt den Teams die wichtigste Leitplanke für ihre Facharbeit im Stadtraum, was zwangsläufig zu städtebaulich unbefriedigenden und daher angreifbaren Lösungsvorschlägen und zu schwerwiegendem Zeitverlust führt.

Auch die im Abschnitt 2.1 geforderten „begleitende Partizipationsaktivitäten während der gesamten Phase 2“ möchten wir ernstgenommen wissen.

**(12)** – leer, keine Bezeichnung, keine Fortsetzung, ENDE Formular