

ZMB 2. Tramachse durch die Berner Innenstadt Phase 1 Variantenfächer

Bericht zu den Ergebnissen der Mitwirkung



Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22, Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung

Martin Moser RKBM (bis 31.05.2023), Timo Krebs RKBM (ab 01.06.2023)

Bearbeitungsteam ARGE Achse

B+S: Walter Schaufelberger (Projektleiter) und Urs Dubach
INFRAS: Roman Frick (stv. Projektleiter), Matthias Lebküchner, Lutz Ickert und Raphael Grässli
Van de Wetering: Valérie Weibel und Roman Hanimann
Egger Kommunikation: Mark Egger

Behördendelegation

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr RKBM
Christoph Neuhaus, Vorsteher der BVD, Regierungsrat BE
Alec von Graffenried, Stadtpräsident Bern
Marieke Kruit, Gemeinderätin Stadt Bern
Michael Bürki und Giuseppina Jarrobino, RKBM
René Schmied, Direktor BERNMOBIL
Christian Aebi, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern
Karl Vogel, Verkehrsplanung Stadt Bern

Begleitgruppe

Timo Krebs RKBM
Jurgen Mesman, Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Karl Vogel, Stadt Bern, Verkehrsplanung
Stefan Lauber und Moritz Iseli, Stadt Bern, Stadtplanungsamt
Ueli Müller, Stadt Bern, ÖV
Yves Gaudens, Gemeinde Ostermundigen
Sergio Rizzoli und Christoph Hofer, BERNMOBIL

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Ergebnisse der ZMB-Phase 1 Variantenfächer	4
1.3	Gegenstand der Mitwirkung	5
2	Mitwirkungsverfahren	6
2.1	Vorgehen	6
2.2	Methodik der Auswertung	6
2.3	Mitwirkende	6
3	Zusammenfassung der Eingaben	8
3.1	Stellungnahmen mit Fragenbeantwortung gemäss Online-Mitwirkungstool	8
3.2	Weitere Stellungnahmen ohne 1:1-Beantwortung der Fragen	8
3.3	Stellungnahme Bund	9
3.4	Zusammenfassende Folgerungen	9
4	Auswertung der Umfrage	10
4.1	Resultate der Fragenbeantwortung gemäss Online-Mitwirkungstool	10
4.2	Präferenzen zu den Varianten	12
5	Beschluss der BHD zum weiteren Vorgehen	13
	Anhang 1: Stellungnahme Stadt Bern	14
	Anhang 2: Detaillierte online-Eingaben	21

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für eine 2. Tramachse wurde bereits 2012 durchgeführt. Inzwischen haben sich die politischen Anforderungen und Strategien zum Tramnetzausbau weiterentwickelt (u.a. Zukunft Bahnhof Bern, Tram Ostermundigen, Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration, Zweckmässigkeitsbeurteilungen für die ÖV-Erschliessung des Korridors Wyler-Länggasse und des Inselareals). Eine aktualisierte ZMB soll diese Veränderungen berücksichtigen.

Ziel dieser aktualisierten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ist die Evaluation einer machbaren Bestlösung für eine 2. Tramachse im Stadtzentrum Bern. Diese soll die bestehende Tramachse Hirschengraben-Bahnhofplatz-Zytglogge im Tram-Normalbetrieb entlasten, bei Betriebsunterbrüchen einen durchgehenden Trambetrieb ermöglichen sowie Flexibilität für den weiteren Ausbau des ÖV-Netzes schaffen.

Die ZMB wird in einem zweistufigen Verfahren erarbeitet. In einer ersten Phase wird eine Auslegeordnung möglicher Linienführungen vorgenommen. Mittels einer Grobbewertung werden jene Varianten ermittelt, die in einer zweiten Phase detailliert untersucht werden sollen.

Der vorliegende Bericht fasst die Resultate der Mitwirkung der Phase 1 zusammen.

Eine Situationsanalyse bestätigt den Handlungsbedarf für eine zweite Tramachse. Der Hirschengraben stellt heute das kritischste Element hinsichtlich Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs entlang der Stammstrecke¹ durch die Innenstadt dar. Die Nachfrageverlagerungen vom Bahnhofplatz in den Hirschengraben mit Inbetriebnahme der neuen Hauptpassage im Bahnhof Bern mit neuen Zugängen vom Hirschengraben im Zeithorizont 2030 werden gemäss Prognosen die bereits heute kritische Situation am Hirschengraben weiter verschärfen. Weitere Nachfragezunahmen werden Entlastungsmassnahmen für die Tramhaltestelle Hirschengraben notwendig machen. Die ÖV-Achse durch die Innenstadt ist bereits heute stark frequentiert. Im Bereich Spitalgasse/Marktgasse führt die hohe ÖV-Dichte zu Konflikten mit dem Fussverkehr und beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität entlang dieser publikumsintensiven Altstadtachse.

Die Hauptziele für die 2. Tramachse sind für den Normalbetrieb ein zukünftig funktionierender Trambetrieb am Hirschengraben sowie die Entlastung der bestehenden Achse durch die Innenstadt. In Ausnahmesituationen mit Streckenunterbrüchen, beispielsweise wegen Veranstaltungen, soll der Trambetrieb dank einer 2. Tramachse aufrechterhalten werden können. Eine 2. Tramachse soll auch mehr Flexibilität für den weiteren Ausbau des ÖV-Netzes schaffen. Sie ist eine wichtige Voraussetzung, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Bern weiter zu verbessern.

1.2 Ergebnisse der ZMB-Phase 1 Variantenfächer

Eine breite Auslegeordnung möglicher Varianten wurde anhand eines Kriterienkatalogs grob bewertet. Dieser umfasste nebst ÖV-spezifischen Aspekten (Betrieb, Netzkompatibilität) auch die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr inkl. Fuss- und Veloverkehr sowie städtebauliche, ökologische und wirtschaftliche Indikatoren.

Aus dieser Grobevaluation resultierten drei Varianten, die für die Weiterbearbeitung in Phase 2 empfohlen wurden:

¹ Streckenabschnitt, über den sämtliche Tramlinien verkehren; in Bern betrifft dies den Abschnitt Hirschengraben – Bubenbergplatz – Zytglogge.

Variante 1: via Speichergasse – Nägelgasse



Beurteilung:

- entlastet die bestehende Achse durch Spitalgasse und Marktgasse.
- entlastet den Hirschengraben.
- erschliesst die nördliche und die westliche Innenstadt mit dem Tram.
- schafft eine Ausweichroute bei Betriebsstörungen in den Hauptgassen (Tramnetzredundanz).

Herausforderung:

Im Abschnitt Speicher-/Nägelgasse wie auch im Bollwerk ist der Raum knapp, was zu Konflikten mit heutigen Nutzungen und angrenzenden Baukulturgütern führen kann. Eine besondere Herausforderung ist die Platzierung der Haltestelle in der stark belasteten Laupenstrasse.

Variante 2: via Lorrainebrücke – Viktoriarain



Beurteilung:

- entlastet die bestehende Achse Spital-/Marktgasse, allerdings weniger als Variante 1.
- ermöglicht eine grossräumige Entflechtung.
- schafft neue Netzmöglichkeiten und Neuerschliessungen durch das Tram (Anbindung Schützenmatt/Gewerbeschule Lorraine).
- kann Impulse zur Aufwertung des Stadtraums zwischen Bollwerk und Nordring geben.
- die neu zu bauende Strecke ist verglichen mit den beiden anderen Varianten lang.
- bei Störungen in der Innenstadt sind für die Trams in bzw. aus Richtung Osten (Kirchenfeld) längere Umwegfahrten in Kauf zu nehmen.

Herausforderung:

Wie bei Variante 1 braucht es eine Lösung für die Platzierung der Haltestelle in der Laupenstrasse. Der Platz im Bollwerk ist knapp. Besonderer Knackpunkt: Wie lässt sich eine Tramachse in den Viktoriarain legen, ohne in Konflikt zu geraten mit der bestehenden Baumallee, dem Velo- und Autoverkehr?

Variante 3: via Bundesgasse – Kochergasse



Beurteilung:

- entlastet die bestehende Achse Spital-/Marktgasse.
- entlastet zusätzlich den Bereich Bubenberg-/Bahnhofplatz.
- ermöglicht eine kurze, direkte Tramführung zwischen Bern West und Bern Ost (Kirchenfeld).
- hat längere Umsteigewege zwischen Bahnhof und Tramhaltestelle in der Bundesgasse zur Folge.

Herausforderung:

Die Verfügbarkeit dieser Achse ist aufgrund von häufig stattfindenden, geplanten und ungeplanten Veranstaltungen (Events, Demos etc.) sehr kritisch. Zudem bestehen grosse Konflikte mit Sicherheit und Betrieb der Bundesbauten (Bundeshaus). Herausfordernd ist die Gestaltung des Knotens Hirschengraben Süd.

1.3 Gegenstand der Mitwirkung

Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung waren Inhalt und Resultate der ZMB 2. Tramachse durch die Berner Innenstadt, Phase 1 Variantenfächer (Bericht für die Mitwirkung vom 7. Juni 2023).

2 Mitwirkungsverfahren

2.1 Vorgehen

Kanton, Gemeinden, Verbände, Vereine und Parteien sowie interessierte Privatpersonen und Firmen konnten im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung eine Stellungnahme einreichen. Über die Website der RKBM konnten die folgenden Unterlagen bezogen werden:

- ZMB: 2. Tramachse durch die Berner Innenstadt, Phase 1 Variantenfächer; Bericht für die Mitwirkung vom 7. Juni 2023
- ZMB: Varianten für eine zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt; Faktenblatt mit zusammenfassenden Ergebnissen der Phase 1 Variantenfächer (Grobbewertung), Juni 2023.

Als Vorlage für die Eingaben wurde ein Formular in Form eines Fragebogens bereitgestellt (Online-Mitwirkungstool). Folgende fünf Fragen waren im Fragebogen enthalten:

- Teilen Sie die Einschätzung, dass Handlungsbedarf für eine zweite Tramachse besteht?
- Unterstützen Sie die festgelegten Projektziele (Kapitel 4.1 des Berichts)?
- Fehlen Ihnen Ansätze in der Auslegeordnung / im Variantenfächer?
- Sind die Argumente bei den Teilgebieten Ost und West nachvollziehbar?
- Sind die Auswahl und Festlegung der in Phase 2 zu vertiefenden Varianten nachvollziehbar?

2.2 Methodik der Auswertung

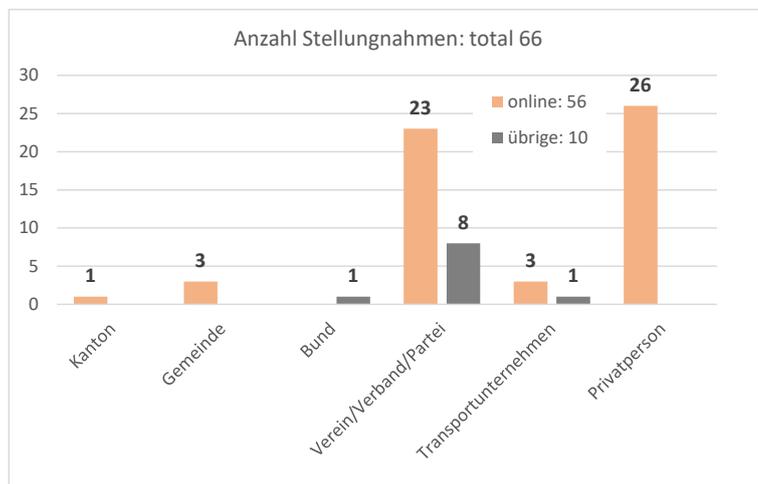
Die eingegangenen Eingaben wurden gesammelt und analysiert. Die wesentlichen Aspekte sind in Kapitel 3 zusammengefasst. In Kapitel 4 sind die Ergebnisse der Mitwirkung in Bezug auf die gestellten Fragen dargestellt. Die Antworten auf einzelne Eingabepunkte finden sich im Anhang.

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Mitwirkung hat die Behördendelegation das weitere Vorgehen festgelegt. Dieses ist in Kapitel 5 festgehalten.

2.3 Mitwirkende

Insgesamt haben 66 Organisationen oder Personen teilgenommen. Davon sind 3 Eingaben von Gemeinden, 31 Eingabe von Verbänden, Vereinen oder Parteien und 4 Eingaben von Transportunternehmen. Zudem hat der Kanton Bern (AÖV) und der Bund (EFD/BBL) je eine Stellungnahme abgegeben. Die restlichen Stellungnahmen (26) kamen von Privatpersonen.

56 Mitwirkende nutzten das Online-Mitwirkungstool bzw. beantworteten die Fragen in Briefform, so dass sie ins Online-Tool integriert werden konnten. Bei 10 Stellungnahmen, die in Briefform eingegangen sind, handelte es sich um allgemein gehaltene Rückmeldungen, welche die gestellten Fragen nicht 1:1 beantworteten, sondern lediglich Präferenzen zu den Varianten äusserten.



Fragen beantwortet gemäss online-Befragung:

Kategorie	Eingebende Stelle
1 Kanton	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern
2 Gemeinde	Gemeinde Köniz
2 Gemeinde	Gemeinde Ostermundigen
2 Gemeinde	Stadt Bern
3 Partei	EVP Stadt Bern
3 Partei	Grüne Freie Liste Stadt Bern
3 Partei	Grünliberale Stadt Bern
3 Partei	SP Stadt Bern
3 Partei	Grünes Bündnis Bern
3 Verein/Verband	BernCity
3 Verein/Verband	Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland
3 Verein/Verband	Bollwerkstadt
3 Verein/Verband	ERT
3 Verein/Verband	Fachverband Schweizer Raumplaner, Sektion Bern Mittelland
3 Verein/Verband	Forum öffentlicher Raum (FöR.Bern)
3 Verein/Verband	Fussverkehr Kanton Bern
3 Verein/Verband	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern GSL
3 Verein/Verband	Gewerbeverband KMU Stadt Bern
3 Verein/Verband	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern
3 Verein/Verband	Hauseigentümergebiet Bern und Umgebung
3 Verein/Verband	IG Verkehr Köniz
3 Verein/Verband	IGöV Bern
3 Verein/Verband	Pro Bahn Espace-Mittelland
3 Verein/Verband	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3
3 Verein/Verband	Quartierverein Kursaal
3 Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Bern
3 Verein/Verband	Pro Velo Bern
4 Transportunternehmen	BERNMOBIL
4 Transportunternehmen	BLS AG
4 Transportunternehmen	PostAuto AG
5 Privatpersonen	Privatpersonen (total 26 Eingaben)

Allgemeine Stellungnahme, Fragen nicht 1:1 beantwortet
(nur Präferenzen zu Varianten geäussert)

3 Partei	FDP. Die Liberalen Stadt Bern
3 Partei	SVP - Untersektion ISK Innere Stadt Schosshalde Kirchenfeld
3 Partei	SVP Stadt Bern
3 Verein/Verband	Vereinigten Altstadtleiste (VAL)
3 Verein/Verband	Burgergemeinde Bern
3 Verein/Verband	Dialog Nordquartier
3 Verein/Verband	Heit Sorg zu Bärn
3 Verein/Verband	TCS Sektion Bern
4 Transportunternehmen	SBB AG (Immobilien Development)
6 Bund	EFD: Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL), Liegenschaften

3 Zusammenfassung der Eingaben

3.1 Stellungnahmen mit Fragenbeantwortung gemäss Online-Mitwirkungstool

Die detaillierten Eingaben und deren Beantwortung sind im Anhang ersichtlich.

Die wesentlichen Resultate aus der Mitwirkung sind (vgl. auch Kap. 4.1):

- Die Einschätzung, dass Handlungsbedarf für eine 2. Tramachse besteht, wird grossmehrheitlich geteilt (91% Ja oder eher Ja).
- Die definierten Projektziele werden mehrheitlich unterstützt (67% Ja oder eher Ja), wobei die Haltung der öffentlichen Hand, der Transportunternehmen sowie der Parteien/Verbände eher kritisch ausfallen (50% Ja oder eher Ja).
- Der untersuchte Variantenfächer wird mit knapper Mehrheit als umfassend beurteilt (total 54%, öffentliche Hand, Transportunternehmen sowie Parteien/Verbände 50%).
- Die Argumente zu den Varianten in den Teilgebieten West und Ost sind für die Mehrheit nachvollziehbar (71% Ja oder eher Ja); die öffentliche Hand, die Transportunternehmen sowie die Parteien/Verbände beurteilen diese Frage kritischer (56% Ja oder eher Ja).
- Die Auswahl und die Festlegung der in der Phase 2 zu vertiefenden Varianten ist für die Mehrheit nachvollziehbar (68% Ja oder eher Ja). Auch hier ist feststellbar, dass die Haltung der öffentlichen Hand, der Transportunternehmen sowie der Parteien/Verbände kritischer, aber immer noch mehrheitlich positiv ausfällt (58% Ja oder eher Ja).

Ergänzend dazu wichtige, teils häufig eingebrachte Anliegen (nicht vollständig, vgl. dazu Anhang):

- Die unterstellten ÖV-Prognosen werden als überholt erachtet und sind entsprechend zu aktualisieren.
- Die Netzstrategie 2040 wird als überholt erachtet bzw. die Tramprojekte Wyler, Insel, Köniz und Länggasse sind aus heutiger Sicht nicht weiter zu verfolgen.
- Die 2. Tramachse soll gleichzeitig mit dem Tram Bern–Ostermundigen (TBO) realisiert werden.
- Konfliktpotenzial zwischen Tramgleisen und Veloverkehr wird zu wenig aufgezeigt.
- «Städtebauliche Qualität zu sichern» genügt nicht, da diese heute im Bereich Stadtraum Bahnhof ungenügend ist.
- Belange des Denkmalschutzes sind zu wenig berücksichtigt.
- Ansatz mit Spital-/Marktgasse ganz tramfrei fehlt in der Auslegeordnung.
- Ersatz- und Umleitungslösungen bei Veranstaltungen auf Bundesplatz sind bei Variante 3 (Bundesgasse/Kochergasse) zu untersuchen.
- Die Varianten 1 (Speicher-/Nägeligasse) und 2 (Lorrainebrücke/Viktoriarain) werden in einigen Stellungnahmen klar abgelehnt.
- Die Variante 3 (Bundes-/Kochergasse) wird vom Bund (BBL) abgelehnt.
- Fächer nochmals öffnen und die ÖV-Erschliessung des Stadtzentrums breiter prüfen.
- Terminplan beschleunigen
- Bewertungsmatrix mit externen Fachleuten überprüfen

3.2 Weitere Stellungnahmen ohne 1:1-Beantwortung der Fragen

10 Stellungnahmen gingen in Briefform ein. Sie führen vor allem die Präferenzen hinsichtlich Varianten aus, beantworten jedoch die gestellten Fragen nicht 1:1. Deshalb lassen sie sich nicht systematisch auswerten. Sie sind jedoch in die Auswertung in Kap. 4.2 (Präferenzen) eingeflossen.

3.3 Stellungnahme Bund

Der Bund (EFD/BBL) hat mit E-Mail vom 19. September 2023 ebenfalls eine Stellungnahme eingereicht. Darin bekräftigt der Bund seine bereits vor zehn Jahren geäußerte ablehnende Haltung gegenüber der Variante Bundesgasse / Kochergasse. Die Option einer Tramachse vor dem Bundeshaus sei ein für alle Mal zu verwerfen. Die RKBM wird aufgefordert, die vorgesehenen vertieften Abklärungen für diese Variante endgültig zu stoppen und somit keine weiteren Ressourcen in eine zum vornherein nicht bewilligungsfähige Variante einzusetzen.

3.4 Zusammenfassende Folgerungen

Aus der Mitwirkung können die folgenden wichtigsten Schlüsse gezogen werden:

- Die Mitwirkung bestätigt den Handlungsbedarf für eine 2. Tramachse.
- Bei allen drei Varianten gibt es sowohl klare Präferenzen wie auch klar ablehnende Haltungen.
- Im Rahmen der Phase 2 sind folgende Aspekte aufzunehmen:
 - Das Ziel- und Indikatorensystem ist zu schärfen (u.a. im Bereich Velo, Umwelt/Klima, städtebauliche Qualität)
 - Im Zusammenhang mit der Bewertung der Aufwärtskompatibilität mit geplanten Tramprojekten ist zu definieren, welche in der Netzstrategie aufgeführten Tramprojekte zu berücksichtigen sind.

4 Auswertung der Umfrage

4.1 Resultate der Fragenbeantwortung gemäss Online-Mitwirkungstool

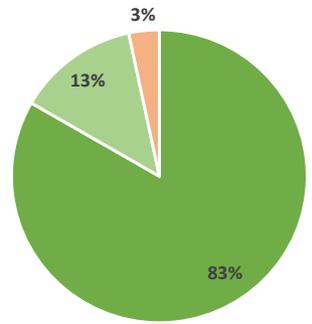
Die folgende Übersicht zeigt das Resultat der Stellungnahmen zu den Ja/Nein-Antworten gemäss Online-Fragebogen. Das Total an Antworten variiert zwischen den fünf gestellten Fragen, weil nicht alle Mitwirkenden jeweils alle Fragen beantwortet haben.

Alle Stellungnahmen																					
<p>(1) Teilen Sie die Einschätzung, dass Handlungsbedarf für eine zweite Tramachse besteht? (57 Antworten)</p> <table border="1"> <tr><th>Antwort</th><th>Anteil</th></tr> <tr><td>Ja</td><td>77%</td></tr> <tr><td>Eher Ja</td><td>14%</td></tr> <tr><td>Eher Nein</td><td>7%</td></tr> <tr><td>Nein</td><td>2%</td></tr> </table>	Antwort	Anteil	Ja	77%	Eher Ja	14%	Eher Nein	7%	Nein	2%	<p>(2) Unterstützen Sie die festgelegten Projektziele (Kapitel 4.1 des Berichts)? (55 Antworten)</p> <table border="1"> <tr><th>Antwort</th><th>Anteil</th></tr> <tr><td>Ja</td><td>54%</td></tr> <tr><td>Eher Ja</td><td>26%</td></tr> <tr><td>Eher Nein</td><td>13%</td></tr> <tr><td>Nein</td><td>7%</td></tr> </table>	Antwort	Anteil	Ja	54%	Eher Ja	26%	Eher Nein	13%	Nein	7%
Antwort	Anteil																				
Ja	77%																				
Eher Ja	14%																				
Eher Nein	7%																				
Nein	2%																				
Antwort	Anteil																				
Ja	54%																				
Eher Ja	26%																				
Eher Nein	13%																				
Nein	7%																				
<p>(3) Fehlen Ihnen Ansätze in der Auslegeordnung / im Variantenfächer? (55 Antworten)</p> <table border="1"> <tr><th>Antwort</th><th>Anteil</th></tr> <tr><td>Ja</td><td>50%</td></tr> <tr><td>Eher Ja</td><td>35%</td></tr> <tr><td>Eher Nein</td><td>11%</td></tr> <tr><td>Nein</td><td>4%</td></tr> </table>	Antwort	Anteil	Ja	50%	Eher Ja	35%	Eher Nein	11%	Nein	4%	<p>(4) Sind die Argumente bei den Teilgebieten Ost und West nachvollziehbar? (53 Antworten)</p> <table border="1"> <tr><th>Antwort</th><th>Anteil</th></tr> <tr><td>Ja</td><td>56%</td></tr> <tr><td>Eher Ja</td><td>17%</td></tr> <tr><td>Eher Nein</td><td>10%</td></tr> <tr><td>Nein</td><td>2%</td></tr> </table>	Antwort	Anteil	Ja	56%	Eher Ja	17%	Eher Nein	10%	Nein	2%
Antwort	Anteil																				
Ja	50%																				
Eher Ja	35%																				
Eher Nein	11%																				
Nein	4%																				
Antwort	Anteil																				
Ja	56%																				
Eher Ja	17%																				
Eher Nein	10%																				
Nein	2%																				
<p>(5) Sind die Auswahl und Festlegung der in Phase 2 zu vertiefenden Varianten nachvollziehbar? (51 Antworten)</p> <table border="1"> <tr><th>Antwort</th><th>Anteil</th></tr> <tr><td>Ja</td><td>48%</td></tr> <tr><td>Eher Ja</td><td>24%</td></tr> <tr><td>Eher Nein</td><td>6%</td></tr> <tr><td>Nein</td><td>2%</td></tr> </table>	Antwort	Anteil	Ja	48%	Eher Ja	24%	Eher Nein	6%	Nein	2%	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ja ■ Eher Ja ■ Eher Nein ■ Nein ■ k.A. 										
Antwort	Anteil																				
Ja	48%																				
Eher Ja	24%																				
Eher Nein	6%																				
Nein	2%																				

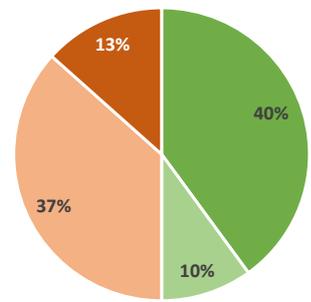
Aufgrund der gerundeten %-Werte ergibt die Summe in den einzelnen Charts nicht immer 100%

Stellungnahmen Kanton, Gemeinden, Transportunternehmen, Parteien, Verbände (ohne Private)

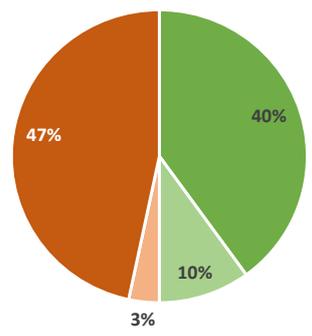
Teilen Sie die Einschätzung, dass Handlungsbedarf für eine zweite Tramachse besteht?
(31 Antworten)



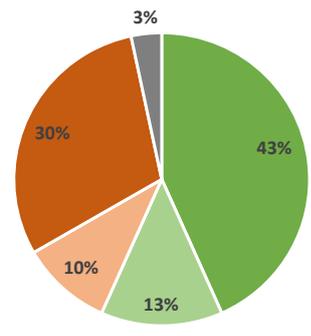
Unterstützen Sie die festgelegten Projektziele (Kapitel 4.1 des Berichts)?
(31 Antworten)



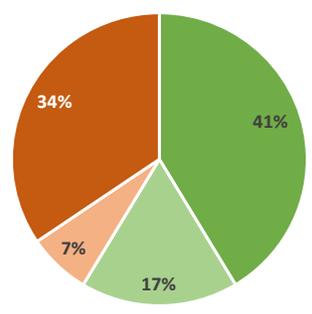
Fehlen Ihnen Ansätze in der Auslegeordnung / im Variantenfächer?
(31 Antworten)



Sind die Argumente bei den Teilgebieten Ost und West nachvollziehbar?
(31 Antworten)



Sind die Auswahl und Festlegung der in Phase 2 zu vertiefenden Varianten nachvollziehbar?
(30 Antworten)

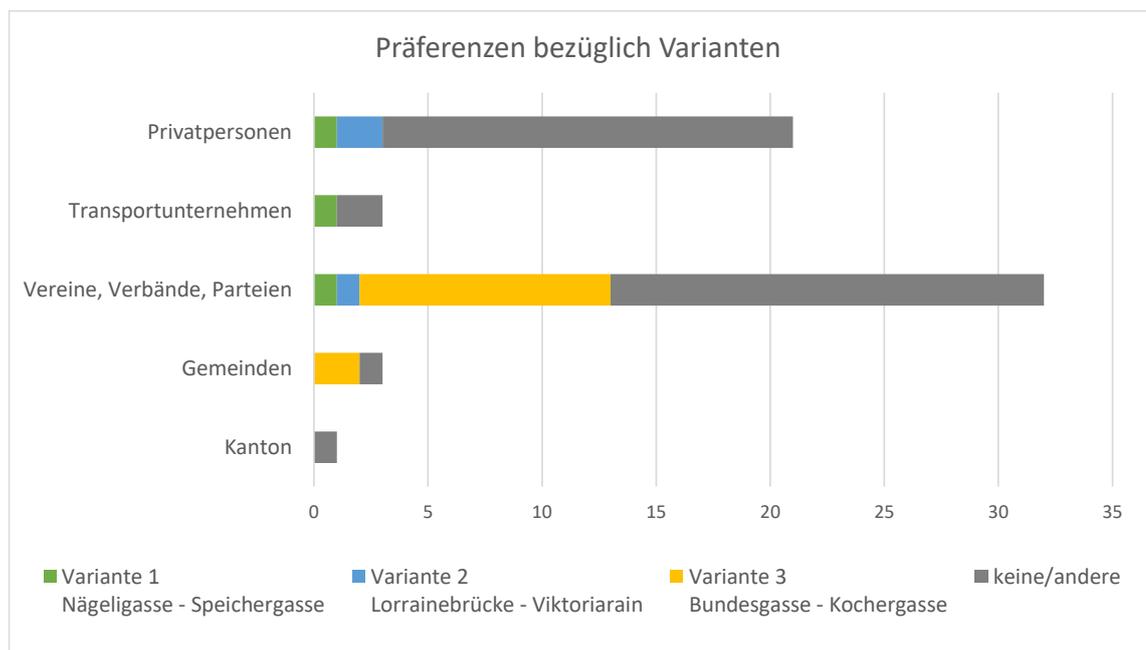


- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- k.A.

Aufgrund der gerundeten %-Werte ergibt die Summe in den einzelnen Charts nicht immer 100%

4.2 Präferenzen zu den Varianten

Im Rahmen der Mitwirkung zur Phase 1 Variantenfächer wurde nicht explizit nach der Präferenz in Bezug auf die drei empfohlenen Varianten gefragt, da es noch nicht um einen Entscheid hinsichtlich Bestvariante geht. Gefragt wurde lediglich, ob die Mitwirkenden die drei zur Vertiefung empfohlenen Varianten mittragen. Aus den Antworten lassen sich jedoch gewisse Hinweise ableiten. Aus der folgenden Grafik geht hervor, dass klare Präferenzen vor allem von Gemeinden und Vereinen/Verbänden/Parteien (Variante 3 Bundesgasse – Kochergasse) sowie von Transportunternehmen und Privaten (Variante 1 Nägeligasse – Speichergasse) geäußert wurden. Die Mehrheit der Mitwirkenden hat (vorläufig) jedoch keine Präferenz bzw. unterstützt, dass die empfohlenen Varianten im Rahmen der 2. Phase der ZMB vertieft untersucht werden.



Bemerkung: Der Bund äusserte keine Präferenz, lehnt jedoch die Variante 3 (Bundes-/Kochergasse klar ab.

5 Beschluss der BHD zum weiteren Vorgehen

Die Behördendelegation hat an ihrer Sitzung vom 18. März 2024 folgendes Vorgehen beschlossen:

- Umgang mit den wichtigsten Eingaben aus der Mitwirkung:
 - Überarbeitung Ziel- und Indikatorensystem (u.a. städtebauliche Aspekte)
 - Festhalten an der Netzstrategie im Zusammenhang mit der Beurteilung der Kompatibilität mit geplanten Tramprojekten
 - Prüfung eines "tramfreien" (nicht schienenfreien) Hirschengrabens im Rahmen einer Kombivariante Belpstrasse mit Bundesgasse-Kochergasse
 - Variante Seilerstrasse fachtechnisch nochmals prüfen
 - Verzicht auf nochmalige Öffnung des Variantenfächers
 - Verzicht auf Bearbeitung von Lösungsansätzen mit tramfreier Spital-/ Marktgasse
 - Keine Untersuchungen zu Doppelgelenkbusachse via Bundesgasse
 - Verzicht auf Wiederaufnahmen bzw. vertiefte Bearbeitung folgender Ansätze: unterirdische Varianten, Variante Hodlerstrasse, Varianten mit Einrichtungsbetrieb, Ring-Tangentiallösungen und Variante Breitenrainstrasse
- In einem Zwischenschritt sind für alle drei Varianten (Bundesgasse – Kochergasse, Nägeligasse – Speichergasse und Lorrainebrücke – Viktoriarain) Netzbetrachtungen und vertiefte Machbarkeitsabklärungen zu allen kritischen Punkten der Varianten durchzuführen. Aufgrund der Ergebnisse entscheidet die Behördendelegation an einer zusätzlichen Sitzung, welche Varianten weiterhin in Frage kommen und vertieft sowie detailliert bewertet werden sollen.

Anhang 1: Stellungnahme Stadt Bern

1.1 *Nehmen Sie an der Mitwirkung als Privatperson oder im Namen einer Organisation teil?

X Gemeinde

Partei

Verein/Verband

Transportunternehmen

Unternehmen

Privatperson

Sonstige

1.2 Ihre Angaben (Gemeinde, Partei, Verein/Verband, Transportunternehmen, Unternehmen, Sonstige)

*Absender

Gemeinderat der Stadt
Bern

*Verantwortliche Person

Ueli Müller, Leiter Fach-
stelle ÖV

*E-Mail

Ueli.mueller@bern.ch

Telefon

031 321 68 15

1.3 Ihre Angaben (Privatperson)

*Name/Vorname (wird nicht veröffent-
licht)

*Wohngemeinde

*E-Mail

Telefon

1. Fragen zum vorliegenden Bericht

Analyse

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

X Ja

Eher Ja

Eher Nein

Nein

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

Ziele

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

Ja

Eher Ja

Eher Nein

Nein

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

Ausgangslage

Der Gemeinderat beurteilt den Bericht der RKBM sowohl aus einer stadträumlichen als auch aus einer gesamtverkehrlichen Optik. Dabei berücksichtigt er auch die Rückmeldungen der städtischen Quartierorganisationen sowie Erkenntnisse aus anderen laufenden Projekten und Abklärungen.

Für den Gemeinderat ist unbestritten, dass die wachsende Verkehrsnachfrage eine Erhöhung der Gesamtkapazitäten des Verkehrssystems erfordert und sich die künftigen Verkehrsströme nur so bewältigen lassen. Ebenso steht für ihn fest, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) das Rückgrat der städtischen Mobilitätspolitik ist und bleibt und eine hohe Qualität des ÖV-Angebots zentral ist. Der Bedarf nach einer zweiten Tramachse ist vor diesem Hintergrund offenkundig und nicht in Frage gestellt.

Gleichzeitig stellt der Gemeinderat fest, dass der Stadtraum Bahnhof als zentrale Drehscheibe des städtischen Lebens steigenden und sich wandelnden Anforderungen unterworfen ist. Vereinfacht gesagt «platzt» der Raum bereits heute «aus allen Nähten» und kann die vielfältigen und intensiven Nutzungsbedürfnisse kaum noch bzw. nur noch ungenügend befriedigen. Die Infrastruktur für den ÖV und den MIV dominieren den Raum. Den zu Fuss Gehenden und dem Veloverkehr stehen vergleichsweise geringfügige Flächen zur Verfügung, zudem bestehen für diese Verkehrsteilnehmenden hohe Hürden. So können beispielsweise Fussgängerinnen und Fussgänger die Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk nur punktuell - via ampelgesteuerte Zebrastreifen - überqueren, obwohl die Querungsbedürfnisse ausgesprochen hoch sind. Ebenso wenig genügen die Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr heutigen Anforderungen. Weiter sind die Aufenthaltsflächen in diesem Raum knapp bemessen und fehlt auch der Platz für Klimaanpassungsmassnahmen, wie sie in Hotspots wie dem Stadtraum Bahnhof zunehmend benötigt werden. Vereinfacht gesagt schränkt die Dominanz des Verkehrs die Gestaltungsmöglichkeiten im Stadtraum Bahnhof stark ein und verhindert insbesondere auch eine städtebauliche Entwicklung.

Um neue Qualitäten und Spielräume für die Weiterentwicklung des Stadtraums Bahnhof zu gewinnen, ist einerseits erforderlich, das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erheblich zu reduzieren. In einem ersten Schritt erfolgt dies durch die Umsetzung der städtischen Verkehrsmassnahmen im Rahmen des Projekts

Zukunft Bahnhof Bern. In einem zweiten Schritt strebt die Stadt Bern einen autoarmen Bahnhofplatz an; dazu laufen zurzeit im Rahmen der Definition des regionalen MIV-Basisnetzes Abklärungen der RKBM.

Nach Auffassung des Gemeinderats wird eine MIV-Reduktion alleine jedoch nicht ausreichen, um dem Stadtraum Bahnhof die notwendige Qualität zukommen zu lassen. Wichtig sind zwangsläufig auch Überlegungen zur ÖV-Infrastruktur. Vor diesem Hintergrund ist für den Gemeinderat offenkundig, dass eine zusätzliche Tramachse den Stadtraum Bahnhof nicht entlasten, sondern zusätzlich belasten würde. Sie würde es damit erheblich erschweren, im Stadtraum Bahnhof den heutigen und künftigen Anforderungen aus städtebaulicher, stadträumlicher, sozialer, ökologischer und stadtklimatischer Sicht gerecht zu werden.

Diese Einschätzungen des Gemeinderats werden durch die vorläufigen Ergebnisse des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof bestätigt. Dieser hat die Aufgabe, eine langfristige Vision für das Umfeld des Bahnhofs zu entwerfen. Die Ergebnisse dieses Planungsprozesses sollen in einem kommunalen Richtplan behördenverbindlich verankert sowie die künftigen Projekte rund um den Bahnhof Bern auf dieses langfristige Zielbild ausgerichtet und abgestimmt werden. In diesen Prozess sind laufend auch die Zwischenergebnisse der ZMB Zweite Tramachse eingeflossen.

Variantenfächer

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

Ja

Eher Ja

Eher Nein

X Nein

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

Grobbewertung

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

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

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

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

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

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

Beurteilung der ZMB-Ergebnisse

Gestützt auf seine grundsätzliche Einschätzung kommt der Gemeinderat hinsichtlich der zu vertiefenden Varianten zu folgenden Schlüssen:

- (1) Eine Linienführung für die zweite Tramachse via Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk (Varianten 1 und 2) schliesst der Gemeinderat nach heutigem Kenntnisstand aus, da damit die Verkehrsbelastung des Stadtraums Bahnhof weiter erhöht würde. Insbesondere im schmalen und geometrisch anspruchsvollen Abschnitt Bubenbergplatz-Bahnhofplatz erachtet er vier Trampuren als unverträglich für den Fussverkehr, das Stadtbild und die Aufenthaltsqualität. Die beiden angesprochenen Varianten weisen zudem weitere gravierende Schwierigkeiten auf, so etwa den Umgang mit der Baumallerei am Viktoriarain, den engen Strassenquerschnitt in der Speicher- und Nägelgasse und die dortigen Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs oder die Kurvengeometrie bei der Einmündung in die Stammelinie beim Stadttheater. Eine weitere Vertiefung dieser beiden Varianten erachtet der Gemeinderat daher insgesamt als nicht zielführend.
- (2) Einzig die Variante 3 via Bundesgasse-Kochergasse erachtet der Gemeinderat nach heutigem Kenntnisstand als vertretbar, wenn auch mit erheblichen Vorbehalten. Positiv ist hervorzuheben, dass diese Variante den Bubenberg- und den Bahnhofplatz nicht zusätzlich belastet. Positiv bewertet der Gemeinderat zudem, dass der Strassenquerschnitt der Bundes- und der Kochergasse für zwei Trampuren verträglich ist. Negativ zu bewerten ist hingegen die hohe Anzahl von Unterbrüchen im Zusammenhang mit Veranstaltungen oder Demonstrationen. Insbesondere aus Kund*innensicht sind damit – ohne signifikante Reduktion der Veranstaltungsintensität – die Betriebsstabilität und die Angebotsqualität als ungenügend zu beurteilen. Die hohe Zahl von Unterbrüchen würde zudem die Redundanz der Tramachse zur Stammachse durch die Markt- und Spitalgasse erheblich schmälern. Dieser Aspekt sollte deshalb in der nächsten Phase noch detaillierter hinsichtlich Dauer und Qualität der Unterbrüche sowie allfälliger

Ersatz- und Umleitungslösungen untersucht werden. Aus technischer Sicht sehr kritisch zu beurteilen ist das Linksabbiegen des Trams von der Kochergasse über den Casinoplatz. Aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gründen wäre schliesslich zu beachten, dass im Umfeld des Bundeshauses ein fahrleitungsloser Tramabschnitt anzustreben und in der Bundesgasse die konzeptionelle Idee der Baumallee möglichst zu erhalten wären. Zudem müssten die Wegbeziehung und der entsprechende Raum zwischen einer Haltestelle in der Bundesgasse und dem Bahnhofplatz (heute Baldachin) aufgewertet werden.

- (3) Sollte trotzdem an der Vertiefung der Varianten 1 und 2 festgehalten werden, bittet der Gemeinderat darum, im Westen auch die Option einer Linienführung über die Seilerstrasse statt über die Belpstrasse vertieft zu prüfen. Dies vor dem Hintergrund der bereits sehr hohen Belastung der Belpstrasse und einer künftig allenfalls anzustrebenden Verbindung vom City-West-Areal zum Kocherpark.

Ausblick

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

Fazit und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Der Gemeinderat kommt in seiner Beurteilung der Ergebnisse der Phase 1 der ZMB aus den genannten Gründen zum Schluss, dass nur die Variante 3 kompatibel zur erforderlichen Weiterentwicklung des Stadtraums Bahnhof ist. Trotz der erwähnten Vorbehalte hat einzig diese Variante das Potenzial, sowohl den verkehrlichen wie auch den stadträumlichen Erfordernissen gerecht werden zu können. Auf eine Vertiefung der Varianten 1 und 2 ist deshalb zu verzichten. Soweit dem Gemeinderat bekannt, deckt sich diese Erkenntnis mit den Überlegungen breiter weiterer Kreise.

Weiteres kommt hinzu: Angesichts der sehr anspruchsvollen, von vielen einschränkenden Rahmenbedingungen geprägten Ausgangslage ist nach Ansicht des Gemeinderats aus heutiger Optik nicht (mehr) gewährleistet, dass sich auf den bisherigen Grundlagen eine breit akzeptierte Lösung finden lässt. Dazu kommt, dass die technische Machbarkeit noch für keine der drei Varianten nachgewiesen ist. Deshalb plädiert der Gemeinderat dafür, in der Phase 2 der ZMB - parallel oder integriert zur Vertiefung der Variante 3 - den Fächer nochmals zu öffnen und die ÖV-Erschliessung des Stadtzentrums breiter zu prüfen. Dass in der Phase 2, wie bisher geplant, einzig die Konsequenzen aufgezeigt werden, falls sich keine Variante als machbar erweist, erachtet der Gemeinderat hingegen als nicht zielführend.

Bei dieser Prüfung sind folgende Punkte zu beachten:

- Zentral ist eine engmaschige Abstimmung der ÖV-Erschliessung mit den Anforderungen an den öffentlichen städtischen Raum. Eine Lösung ist nur dann erfolgversprechend, wenn sie den Bedürfnissen von Verkehr und Stadtraum gerecht wird.
- Am Ziel, den ÖV im städtischen Verkehr deutlich attraktiver als den MIV zu gestalten, ist festzuhalten.

- Die wachsende Verkehrsnachfrage erfordert, dass das ÖV-System zukünftig noch mehr Fahrgäste befördern kann. Dies kann durch eine Kombination der Faktoren Netzausbau, Einsatz kapazitätsstärkerer Fahrzeuge und Optimierung des Fahrplankts erreicht werden.
- Es sollen auch Linienführungen ohne direkte Anknüpfung an die Umsteigepunkte am Bahnhof vertieft geprüft werden.
- Die Umsteigedistanzen im öffentlichen Verkehr sind ein wichtiger Faktor für seine Attraktivität. Daran ist grundsätzlich festzuhalten.
- Das ÖV-Netz muss auch für Menschen mit Gehbinderungen attraktiv sein und bleiben. Die Zugänglichkeit für solche Passagiere muss wo möglich verbessert werden, wofür soweit machbar auch innovative neue Beförderungsmittel wie Shuttles, Rollbänder oder Verleihsysteme ins Auge zu fassen sind. Solche Angebote müssen barrierefrei und erschwinglich sein.

Für den Gemeinderat ist – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – beispielsweise denkbar, im Rahmen dieser Überlegungen folgende möglichen Lösungsansätze zu prüfen:

- Verknüpfung der innerstädtischen ÖV-Umsteigeknoten Hirschengraben und Zytglogge durch eine Shuttlelinie, welche die heutigen Tramlinien durch die Altstadt (ganz oder teilweise) ersetzt.
- Ersatz der heutigen Tramachse durch die Spitalgasse/Marktgasse durch zwei Tramachsen: Die erste via Bundesgasse – Kochergasse und die zweite via Speichergasse – Nägeligasse. Dadurch könnten der Bahnhofplatz-Süd, die Spitalgasse sowie die Marktgasse vollständig vom ÖV befreit werden.
- Weiterentwicklung des bestehenden ÖV-Netzes ohne Netzergänzungen (Optimierung über Glättung der Verkehrsspitzen und Modalsplit zu Gunsten Veloverkehr).

Schlussbemerkungen

Dem Gemeinderat ist bewusst, dass seine dargelegten Anliegen teilweise von den bisher gemeinsam getragenen Vorgehenszielen abweichen. Er erachtet diese Neuorientierung jedoch als notwendig: Einerseits sind die Anforderungen an den öffentlichen Raum - geprägt von den gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Veränderungen der letzten Jahrzehnte – in ihrer Vielfalt und Komplexität in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Eine zusätzliche Tramachse im Stadtraum Bahnhof, welche das bestehende Netz ergänzt, ist mit diesen Anforderungen kaum vereinbar. Hinzu kommt die politische Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens. Ein Kredit für eine zweite Tramachse wird in der Stadt Bern nur mehrheitsfähig sein, wenn er eine ausgewogene Gesamtvorlage mitsamt Aufwertung des Stadtraums mit substanziellen Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Klimaanpassung des öffentlichen Raums enthält. Die Debatten rund um die Gleissanierung Brunnmatt-Fischermätteli und den Verkehrsmassnahmen ZBB zeigen, dass die diesbezüglichen Erwartungen von Politik und Bevölkerung sehr hoch sind.

Der Gemeinderat ist deshalb überzeugt, dass die von ihm ins Spiel gebrachten Überlegungen erforderlich sind, um tragfähige Lösungen für die Stadt und die

Agglomeration zu finden. Am Ziel, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und deutlich attraktiver zu machen als den motorisierten Individualverkehr, ist dabei festzuhalten.

Anhang 2: Detaillierte online-Eingaben

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

Kategorie	Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern	Ja	Die ÖV-Achse durch die Innenstadt ist bereits heute hoch belastet und es fehlt eine Redundanz bei Veranstaltungen oder Störungen. Die Nachfrageverlagerungen werden sich mit Inbetriebnahme der neuen Passage im Bahnhof massgebend ändern und der Hirschengraben ist bereits jetzt vollständig ausgelastet. Eine zweite Tramachse schafft mehr Flexibilität für den weiteren Ausbau des ÖV-Netzes.	x			Das Thema Redundanz wurde bereits in dieser 1. Phase bewertet und wird auch in der Phase 2 bzw. Der Variantenvertiefung weiter ein wichtiges Kriterium bilden.
Gemeinde	Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde	Gemeinde Ostermundigen	Ja	Die ÖV-Kapazitäten sind bereits heute in der Berner Innenstadt sehr ausgelastet. Zudem wird durch eine Zweite Tramachse eine Redundanz für mögliche Ausfälle gewährleistet	x			Das Thema Redundanz wurde bereits in dieser 1. Phase bewertet und wird auch in der Phase 2 bzw. Der Variantenvertiefung weiter ein wichtiges Kriterium bilden.
Gemeinde	Stadt Bern	Ja		x			
Verein/Verband	BernCity	Eher Ja		x			
Verein/Verband	Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland	Ja		x			

Verein/Verband	Bollwerkstadt	Ja		x			
Verein/Verband	ERT	Ja		x			
Partei	EVP Stadt Bern	Ja		x			
Verein/Verband	Fachverband Schweizer Raumplaner, Sektion Bern Mittelland	Ja		x			
Verein/Verband	Forum öffentlicher Raum (FÖR.Bern)	Ja		x			
Verein/Verband	Fussverkehr Kanton Bern	Ja		x			
Verein/Verband	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern GSL	Ja	Bern braucht dringend eine zweite Tramachse. Die Tramachse Zytglogge-Bubenbergplatz-Hirschengraben ist bereits heute völlig überlastet. Der Tramstau zu Stosszeiten ist in diesem Bereich die Regel. Die Folge ist eine massive Behinderung des Fussverkehrs inkl. Zeitverlust beim ÖV. Die zweite Tramachse hat erste Priorität, auch für den Stadtraum Bahnhof Bern. Die Umsetzung der zweiten Tramachse sollte zwingend gleichzeitig mit dem Tram Ostermundigen erfolgen.	x			Eine gleichzeitige Realisierung mit dem TBO ist aufgrund der langen Planungs- und Genehmigungsprozesse für eine 2. Tramachse nicht machbar.
Verein/Verband	Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Ja	Der Handlungsbedarf im Sinne einer zukunftsgerichteten Ausstattung des ÖV-Netzes besteht. Bevor jedoch ein Ausbau des Tramnetzes beschlossen wird, sollten alternative Optionen geprüft werden. Beispielsweise wäre zur Entlastung des Tramnetzes die Bedienung einiger Linien mit Doppelgelenkbussen zu evaluieren (dass dies möglich ist, belegt die aktuelle Situation an der Thunstrasse Bern-Muri, 2 Tram-Trassees für die Linie 6). Sie sind in der Routenwahl flexibler und in der Anschaffung ökonomischer. Im Hinblick auf die prognostizierten Veränderungen und die gewollte Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr, sollten aber auch Optionen erwogen werden, welche anstelle einer "Flick-Übung" eine definitive Lösung für viele Jahre ermöglichen. So könnte z.B. eine teilweise Verlegung der ÖV-Linien in den Untergrund eine nachhaltige und substantielle Verbesserung der heutigen Situation bieten. Natürlich wäre dies mit höheren Investitionen verbunden, aber die - an sich richtigen - Ziele des Vorhabens würden um ein Vielfaches besser erreicht			x	Ein Doppelgelenkbus bietet 30-40% weniger Platzkapazität als ein Tam. Der Ausbau des Tramnetzes leistet demgegenüber einen Beitrag zur Entlastung des Stadtraums Bahnhof von ÖV-Bewegungen. Lösungsansätze mit unterirdischer Tramlinienführung wurden thematisiert, aber aus folgenden Gründen verworfen: im angestrebten Planungshorizont 2035/2040 nicht realisierbar, städtebauliche Verträglichkeit aufgrund der erforderlichen Rampen über der Aare (Aaretalschutzgebiet) oder alternativ im innerstädtischen Perimeter des Weltkulturerbes und seiner Pufferzone nicht gegeben, im Untergrund enorme Konflikte mit der Archäologie, dem Stadtbach und grösseren Werkleitungskanälen zu erwarten.

Partei	Grüne Freie Liste Stadt Bern	Ja	Die Tramwand ist real – anders als bei der Abstimmung Tram Ostermundigen fachmännisch behauptet ist die Achse Zytglogge – Hirschengraben bereits heute, noch ohne das Ostermundigentram stark überlastet. Zwischen Spitalgasse und Hirschengraben ist der Tramstau in Stosszeiten die Regel. Mit entsprechendem Zeitverlust des ÖV und Behinderungen des Fussverkehrs. Dass die RKBM die Frage der 2. Tramachse aufgreift, ist positiv, aber es stellt sich die Frage, warum erst jetzt und warum so gemütlich? Der Missstand war vorhersehbar und die grundsätzlichen Lösungen sind bekannt – sie wurden bereits 2012 im Detail ausgearbeitet. Der Entscheid 2. Tramachse muss schnell fallen, damit die Umsetzung gleichzeitig mit dem Tram Ostermundigen erfolgen kann.	x			Aus betrieblicher Sicht ist das Tram Ostermundigen mit der bestehenden Infrastruktur bewältigbar, bedingt aber die geplante Auslagerung der Buslinie 12 aus der Spital-/Marktgasse. Eine zeitgleiche Umsetzung mit dem TBO ist weder notwendig noch realisierbar (aufgrund der langen Planungs- und Genehmigungsprozesse für eine 2. Tramachse).
Partei	Grünliberale Stadt Bern	Ja		x			
Verein/Verband	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern	Eher Ja	Es wird anerkannt, dass durch eine zweite Tramachse Netzredundanz geschaffen und die Marktgasse sowie der Hirschengraben entlastet werden müssen. Ob der Variantenfächer nun diejenigen Varianten enthält, welche zurzeit in Anbetracht der laufenden Projekte (ZBB, Sanierung Bären-/Waisenhausplatz, Umgestaltung Hodlerstrasse, Tram Bern-Ostermundigen, etc.) als sinnvoll erscheinen, wird zumindest in Frage gestellt und weiter unten behandelt. Insbesondere fehlt der HIV-Sektion Bern die Weitsicht im Projekt. So entsteht der Eindruck eines Flickenteppichs, dessen nächstes Loch gestopft werden muss, ohne dass eine wirkliche Gesamtstrategie vorliegt. Ohne Gesamtstrategie und detaillierter Abstimmung mit den grösseren Sanierungsprojekten der nächsten Jahre, empfiehlt die HIV Sektion-Bern keine Schienen zu verlegen resp. nun nicht aus der Not heraus ein Projekt umzusetzen, welches noch Zeit bräuchte. Der Handlungsbedarf ist unbestritten, jedoch wurden diverse andere Entlastungsmassnahmen nur ungenügend geprüft oder zu schnell verworfen. Ebenso sind die Erhebungsgrundlagen teils nicht aktuell, womit von sich wieder veränderten Gegebenheiten auszugehen ist (reduzierter MIV), was wiederum Einfluss auf etliche Beurteilungsfaktoren hat. Hier bleibt anzumerken, dass etliche Varianten aufgrund "früherer Untersuchungen" nicht erneut und genügend geprüft wurden. Es wird ausser Acht gelassen, dass sich die Verhältnisse teils verändert haben. Schliesslich ist nicht verständlich, dass keine	x			Die Analysen basieren auf den aktuellen verfügbaren Planungsgrundlagen. Mögliche Veränderungen hinsichtlich dieser Annahmen werden in der Phase 2 in Form von Sensitivitäten untersucht. 'In dieser ersten Phase der ZMB (Grobevaluation) wurden vorerst grobe Machbarkeitsabklärungen gemacht mit dem Ziel NoGo's festzustellen. Eine detailliertere Machbarkeitsprüfung erfolgt in der Phase 2.

			Machbarkeitsstudien durchgeführt wurden. So bestehen erhebliche Bedenken bei der Variante 2 betr. Steigung und Winkel sowie bei der Variante 1 betr. Winkel.			
Verein/Verband	Hauseigentümerverband Bern und Umgebung	Ja	JA. Die 2. Tramachse ist überfällig. Nach unserer Einschätzung hat sich seit der ZMB 2012 nichts Wesentliches an der Aufgabenstellung geändert.	x		Politischen Anforderungen und Strategien zum Tramnetzausbau haben sich seit 2012 weiterentwickelt (u. a. Zukunft Bahnhof Bern, Tram Ostermundigen, Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration, Zweckmässigkeitsbeurteilungen für die ÖV-Erschliessung des Korridors Wyler-Länggasse und des Inselareals). Eine aktualisierte ZMB trägt diesen Veränderungen Rechnung.
Verein/Verband	IG Verkehr Köniz	Ja		x		
Verein/Verband	IGöV Bern	Ja		x		
Verein/Verband	Pro Bahn Espace-Mittelland	Ja		x		
Verein/Verband	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Ja		x		

Verein/Verband	Quartierverein Kursaal	Eher Nein	Als Quartierbewohnende erachten wir eine zweite Tramachse in der Innenstadt als "nice to have", sie erscheint uns derzeit nicht zwingend notwendig. Den ÖV in der Stadt Bern erleben wir im Alltag als unproblematisch und gut funktionierend. Ein allfälliger höherer Bedarf aufgrund von Bevölkerungswachstum sollte primär durch attraktivere Velowege aufgefangen werden. Falls trotzdem eine neue Tramachse zur Entlastung der heutigen Strecken in der Innenstadt realisiert werden soll, dann scheint uns ein kurzer neuer Tramabschnitt dort, wo kaum Wohnbevölkerung betroffen wäre, wo zudem der grösste touristische Bedarf besteht und wo sich der ÖV schon heute konzentriert, am einleuchtendsten und nutzbringendsten (= Varianten 1 oder 3). Dass Tramlinien im urbanen Raum stark frequentierte Strecken effizienter bedienen können als Buslinien können wir nachvollziehen. Darum würden wir, wenn es um einen weiteren Ausbau des Tramnetzes in der Stadt Bern gehen sollte, Tramlinien auf Hauptverkehrsachsen wie Nordring/Standstrasse/Winkelriedstrasse oder Papiermühlestrasse am ehesten guthessen. Eine Aufwertung des Raums Bollwerk begrüßen wir grundsätzlich, allerdings darf eine solche nicht auf Kosten 1) des Veloverkehrs und 2) der Wohnquartiere gehen, die den MIV, der dort heute stadtauswärts gelenkt wird (Tiefenastrasse, Neufeldtunnel) dann "abbekommen" würden (Stichwort geplante Sperrung Hodlerstrasse).	x			
Partei	SP Stadt Bern	Ja		x			
Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Partei	Grünes Bündnis Bern	Ja		x			

Verein/Verband	Pro Velo Bern	Eher Ja	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinsichtlich Entlastung Markt-Spitalgasse scheint eine zweite Tramachse ost-west nötig, allerdings sind diese Gassen keine Veloachsen. Jede neue Achse beeinträchtigt 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 Bahnhof 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 	x		<p>Konflikt zwischen Tramgleisen und Veloverkehr wurde in der Grobevaluation bewertet und wird bei der Konkretisierung der Varianten in der Phase 2 vertieft.</p> <p>Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden</p> <p>Für das Tram- und Buslinienetz im Agglomerationsraum ist es wichtig, dass die Erschliessung des Fischermätteli weiterhin per Tram erfolgt, um ein attraktives und funktionierendes ÖV-Gesamtnetz sicherzustellen. Falls der Ast Fischermätteli auf das System Bus umgestellt würde, wären unter anderem zusätzliche Tram-Wendemanöver im Raum Bahnhof Bern mit der entsprechenden zusätzlichen Belastung des Raums notwendig.</p> <p>Grundannahmen werden in der Phase 2 vertieft und im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse auch deren Auswirkungen auf das Ergebnis untersucht.</p> <p>Bernmobil verfolgt bereits eine Strategie mit einer Mischflotte aus Ein- und Zweirichtungsfahrzeugen. Im Rahmen der jüngsten Trambeschaffung wurden bereits 20 Zweirichtungstrams bestellt.</p> <p>Für die Stadt Bern ist ein radial ausgerichtetes Netz zweckmässig. Aufgrund früherer Untersuchungen erweisen sich tangentielle Ringlösungen in der Stadt Bern als nicht zielführend zur Entlastung des Raums Bahnhof/Innenstadt.</p>
----------------	---------------	---------	--	---	--	---

			<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 mittelfristig 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. 			
--	--	--	--	--	--	--

Transportunternehmen	BERNMOBIL	Ja	Es besteht relevanter Handlungsbedarf aus Sicht ÖV. Eine zweite Tramachse würde ermöglichen, die Tramlinien über verschiedene Achsen zu führen und damit die heutige – einzige – Tramachse in der Innenstadt zu entlasten. Bei Veranstaltungen oder anderen Ereignissen würde eine zweite Tramachse zudem für Umleitungen dienen. Darüber hinaus schafft diese mehr Flexibilität für den weiteren Ausbau des ÖV-Netzes.	x			
Transportunternehmen	BLS AG	Ja		x			
Transportunternehmen	PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja	Allenfalls grossräumiger denken - könnte auch ein ring um die innenstadt sein oder tunnelloesung			x	<p>Aufgrund früherer Untersuchungen erweisen sich tangentielle Ringlösungen in der Stadt Bern als nicht zielführend zur Entlastung des Raums Bahnhof/Innenstadt.</p> <p>Lösungsansätze mit unterirdischer Tramlinienführung wurden thematisiert, aber aus folgenden Gründen verworfen: im angestrebten Planungshorizont 2035/2040 nicht realisierbar, städtebauliche Verträglichkeit aufgrund der erforderlichen Rampen über der Aare (Aaretalschutzgebiet) oder alternativ im innerstädtischen Perimeter des Weltkulturerbes und seiner Pufferzone nicht gegeben, im Untergrund enorme Konflikte mit der Archäologie, dem Stadtbach und grösseren Werkleitungskanälen zu erwarten.</p>

Privatperson		Eher Nein	Ich erachte eine zweite Tramachse höchstens als "nice to have", sie erscheint mir nicht zwingend nötig. Den ÖV in der Stadt Bern erlebe ich in meinem Alltag als Stadtbewohnerin als unproblematisch und gut funktionierend. Ein allfälliger höherer Bedarf aufgrund von Bevölkerungswachstum sollte durch attraktivere Velowege aufgefangen werden. Wenn, dann scheint mir ein kurzer neuer Tramabschnitt in der Innenstadt, wo kaum Wohnbevölkerung betroffen wäre, wo zudem der grösste touristische Bedarf besteht und wo sich der ÖV schon heute konzentriert, am einleuchtendsten und nutzbringendsten (= Varianten 1 oder 3). Den MIV im Raum Bahnhof West zu beschränken und freierwerdende Räume für den ÖV und Veloverkehr zu nutzen (Belpstrasse, Seilerstrasse, Laupenstrasse, Bubenbergrplatz), finde ich im Grundsatz eine gute Idee. Auch eine Aufwertung des Raums Bollwerk unterstütze ich, allerdings darf eine solche nicht auf Kosten 1) des Veloverkehrs und 2) der Wohnquartiere gehen, die den MIV, der dort heute stadtauswärts gelenkt wird (Tiefenaustrasse, Neufeldtunnel) dann "abbekommen" würden (Stichwort geplante Sperrung Hodlerstrasse).	x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Nein	Busse sind flexibler			x	Trams bieten pro Fahrzeug mehr Platzkapazität als ein Bus. Der Ausbau des Tramnetzes leistet somit einen Beitrag zur Entlastung des Stadtraums Bahnhof von ÖV-Bewegungen.
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Nein	Tram sind nicht beweglich genug. Auf der Tramlinie nach Bümpliz sieht man das Problem: Falls ein Tram steckenbleibt, fallen alle nachfolgenden aus. Hunderte Leute auf dem Arbeitsweg kommen massiv zu spät. Einen Sitzungstermin in Zürich zum Beispiel verpassen sie definitiv. Busse sind beweglich, auch bei Strassensanierungen, und unterdessen fahren auch sie mit Strom.			x	Trams bieten pro Fahrzeug mehr Platzkapazität als ein Bus. Der Ausbau des Tramnetzes leistet somit einen Beitrag zur Entlastung des Stadtraums Bahnhof von ÖV-Bewegungen.
Privatperson		Eher Ja		x			

Privatperson		Nein	Nach meiner Einschätzung hat sich während der lange dauernden Vorplanungsphase herausgestellt, dass eine zusätzliche Tramlinie nicht mehr der richtige Weg sein kann. Von mehreren Bekannten aus dem Westen der Stadt höre ich, dass Störungen oder gar Unterbrüche im Trambetrieb leider zu chaotischen Situationen auf dem westlichen Tramnetz führen. Wenn EIN Tramzug stehen bleibt geht erhebliche Zeit nichts mehr. Jede Lösung, da stimme ich zu, hat ihre Nachteile, auch eine Lösung auf Busbasis. Auch ich habe seinerzeit für den Bau einer Tramlinie nach Ostermündigen zugestimmt. Meine Meinung dazu habe ich jedoch revidiert, zu Gunsten einer Neubeurteilung einer Buslösung. Busse bewegen sich ganz einfach flexibler. Sie sind auch nicht auf eine derart teure Infrastruktur angewiesen wie schienengebundene Verkehrsmittel. Ich empfehle einen Neustart der Planung auf Feld 1.			x	Trams bieten pro Fahrzeug mehr Platzkapazität als ein Bus. Der Ausbau des Tramnetzes leistet somit einen Beitrag zur Entlastung des Stadtraums Bahnhof von ÖV-Bewegungen.
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja	Vermutlich der einzige Weg, wie die Kapazität ausgebaut werden kann. Flaschenhals beseitigen.	x			

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

Kategorie	Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern	Ja		x			
Gemeinde	Gemeinde Köniz	Ja		x			

Gemeinde	Gemeinde Ostermundigen	Ja	Die gesteigerte Attraktivität des ÖV, die Gewährleistung und Verbesserung des ÖV-Betriebs und der Ausbau der ÖV-Netzentwicklung sind auch für die Gemeinde Ostermundigen positive Entwicklungen, die durch eine zweite Tramachse angestrebt werden.	x			
Gemeinde	Stadt Bern	Eher Ja	siehe detaillierte Stellungnahme	x			
Verein/Verband	BernCity	Eher Nein		x			
Verein/Verband	Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland	Eher Nein	Die Regionalgruppe Bern Mittelland des Berner Heimatschutzes betrachtet die festgelegten Projektziele als unzureichend. Es reicht nicht, die «Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen», es geht vielmehr darum, diese als Vorgabe für die Massnahmen im Stadtraum zu verstehen und Lösungen basierend auf den vorhandenen Qualitäten zu finden. Das übergeordnete Ziel der Planungen muss die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Wiederherstellung städtebaulicher Qualitäten sein. Grundlage dafür sind eine sorgfältige Analyse und das Erkennen bestehender Beeinträchtigungen und deren negative Auswirkungen auf den mittelalterlichen Stadtkörper - ein Kulturerbe von übernationaler Bedeutung! Die Zielsetzungen müssen umfassender definiert werden, als es im Mitwirkungsbericht geschieht. Zu erfüllen sind die folgenden übergeordneten Ziele: <ul style="list-style-type: none"> • Respekt und Sorgfalt gegenüber der Altstadt, insbesondere Berücksichtigung des UNESCO-Managementplanes; • Behebung bestehender Defizite, also Reparatur von Stadträumen, bspw. beim Bahnhof; • Primat für die historische Stadt; das erfordert in der Innenstadt vom Zytglogge bis zum Hirschengraben eine starke Verkehrsentslastung Die im Mitwirkungsbericht genannten Ziele, die direkt den ÖV-Betrieb betreffen, sind ungenügend formuliert: Nicht nur die Spital- und Marktgasse brauchen dringend eine Entlastung, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben. Ausserdem sind die Auswirkungen auf die Neustadt ebenfalls sorgfältig zu prüfen. Weitere wichtige, direkt den ÖV betreffende Ziele, sind unseres Erachtens: <ul style="list-style-type: none"> • Netzredundanz gewährleisten; • soweit im Rahmen der übergeordneten Ziele machbar: Attraktivität ÖV steigern. 		x	Die Ziele bzgl. Denkmalschutz werden im Rahmen der Phase 2 überprüft, in Abstimmung mit den Ergebnissen aus dem Projekt Stadtraum Bahnhof. Dass nicht nur die Spital- und Marktgasse dringend eine Entlastung brauchen, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben, ist richtig und auch beim Handlungsbedarf festgestellt. Die Zielformulierung wird entsprechend angepasst.	

Verein/Verband	Bollwerkstadt	Eher Nein	Es braucht einen angemessenen Ankunftsort Zu den übergeordneten Zielen gehört – neben der Attraktivität des ÖV – gleichgewichtig auch die Aufwertung des öffentlichen Raumes. Es genügt nicht, «die städtebauliche Qualität zu sichern» – heute fehlt sie im fraglichen Bereich und muss neu wiederhergestellt werden. Mit der zweiten Tramachse soll auch der Spielraum für einen qualitätvollen, der Bedeutung angemessenen Ankunftsort geschaffen werden. Die Ziele betreffend ÖV-Betrieb sind ungenügend formuliert: Nicht nur die Spital- und Marktgasse müssen entlastet werden, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben; Redundanz zu schaffen ist nicht ein «subsidiäres Ziel», sondern mit die zentrale Aufgabe der zweiten Tramachse. Traminien sind obsolet:Auch betreffend Netzentwicklung sind die Ziele zu vage formuliert; das hängt wohl damit zusammen, dass die noch junge Netzstrategie 2040 der RKMB bereits mehrfach überholt ist – aufgrund von aktuellen Zweckmässigkeitsbeurteilungen sind die folgenden in der Nest 2040 diskutierten Traminien bereits obsolet: Tram Wyler, Tram Insel und Tram Köniz; auch der Tramast Länggasse ist aufgrund der negativen Mitwirkungsstellungen zurückgestellt. Die Erhebungen zeigen, dass sich ein ansehnlicher Teil des Verkehrs vom ÖV aufs Velo verlagert hat; die Passagierzahlen von Bernmobil liegen 2023 10% tiefer als 2011 – auch wegen Corona. Dadurch sind die bisherigen Prognosen der ÖV-Frequenzen überholt. Aus Sicht der BollwerkStadt sind folgende Ziele prioritär: - Stadtraum Bahnhof nachhaltig aufwerten - Hitzeinseln reduzieren und Beschattungen ermöglichen - Allee Bollwerk realisieren und Fussgänger*innen mehr Raum geben - Attraktivität öv verbessern, autofreien Bahnhof umsetzen - Netzredundanz gewährleisten - Innenstadt vom Zytglogge bis Hirschengraben entlasten	x			<p>Ziel/Kriterium Aufwertung des öffentlichen Raums ist in der 1. Phase noch nicht explizit bewertet. Dieses ist Gegenstand der Phase 2 (Aufenthaltsqualität, Stadtachsen, Plätze), weil dessen Bewertung eine Konkretisierung der Varianten voraussetzt.</p> <p>Dass nicht nur die Spital- und Marktgasse dringend eine Entlastung brauchen, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben, ist richtig und auch beim Handlungsbedarf festgestellt. Die Zielformulierung wird entsprechend angepasst.</p> <p>'Das Thema Redundanz wurde bereits in dieser 1. Phase bewertet und wird auch in der Phase 2 bzw. Der Variantenvertiefung weiter ein wichtiges Kriterium bilden. Die Formulierung bei der Zieldefinition wird angepasst.</p> <p>Die Netzstrategie soll regelmässig überprüft und aktualisiert werden. Gleichzeitig ist festzustellen, dass zu keinem der aufgeführten möglichen Tramästen neuere Erkenntnisse vorliegen. Trams bieten pro Fahrzeug mehr Platzkapazität als ein Bus: Der Ausbau des Tramnetzes leistet somit einen Beitrag zur Entlastung des Stadtraums Bahnhof von ÖV-Bewegungen.</p> <p>Prognosegrundlagen bilden die aktuellen Prognosen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells, welche die aktuellen Mobilitätstrends berücksichtigen.</p> <p>Die Priorisierung der Ziele/Kriterien aus Sicht Bollwerkstadt werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der ZMB erfolgt eine umfassende Bewertung aus einer Gesamtsicht.</p>
Partei	EVP Stadt Bern	Ja		x			
Verein/Verband	Fachverband Schweizer Raumplaner, Sektion Bern Mittelland	Ja		x			

Verein/Verband	Forum öffentlicher Raum (FÖR.Bern)	Eher Nein	Es braucht einen angemessenen Ankunftsort Zu den übergeordneten Zielen gehört – neben der Attraktivität des ÖV – gleichgewichtig auch die Aufwertung des öffentlichen Raumes. Es genügt nicht, «die städtebauliche Qualität zu sichern» – heute fehlt sie im fraglichen Bereich und muss neu wiederhergestellt werden. Mit der zweiten Tramachse soll auch der Spielraum für einen qualitätvollen, der Bedeutung angemessenen Ankunftsort geschaffen werden. Die Ziele betreffend ÖV-Betrieb sind ungenügend formuliert: Nicht nur die Spital- und Marktgasse müssen entlastet werden, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben; Redundanz zu schaffen ist nicht ein «subsidiäres Ziel», sondern mit die zentrale Aufgabe der zweiten Tramachse. Tramlinien sind obsolet Auch betreffend Netzentwicklung sind die Ziele zu vage formuliert; das hängt wohl damit zusammen, dass die noch junge Netzstrategie 2040 der RKMB bereits mehrfach überholt ist – aufgrund von aktuellen Zweckmässigkeitsbeurteilungen sind die folgenden in der Nest 2040 diskutierten Tramlinien bereits obsolet: Tram Wyler, Tram Insel und Tram Köniz; auch der Tramast Länggasse ist aufgrund der negativen Mitwirkungsstellungen zurückgestellt. Die Erhebungen zeigen, dass sich ein ansehnlicher Teil des Verkehrs vom ÖV aufs Velo verlagert hat; die Passagierzahlen von Bernmobil liegen 2023 10% tiefer als 2011 – auch wegen Corona. Dadurch sind die bisherigen Prognosen der ÖV-Frequenzen überholt. Aus der Sicht des FÖR ist die Definition der Zielsetzungen grundlegend. Übergeordnet sind folgende Ziele zu erfüllen: Attraktivität ÖV verbessern Innenstadt vom Zytglogge bis zum Hirschengraben entlasten Netzredundanz gewährleisten Stadtraum Bahnhof aufwerten	x		Siehe Antworten Bollwerkstadt
Verein/Verband	Fussverkehr Kanton Bern	Eher Nein	Die Ziele bezüglich des öffentlichen Verkehrs müssen besser abgesteckt werden. Es braucht von der Haltestelle Zytglogge bis zur Station Hirschengraben, nicht nur in der Spital- und Marktgasse, eine Entlastung von Bussen und Trams, damit die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit des Fussverkehrs eine deutliche Aufwertung erfahren können. Die bisherigen Prognosen bezüglich der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs benötigen eine Überarbeitung, weil ihnen die Wirklichkeitsnähe		x	Dass nicht nur die Spital- und Marktgasse dringend eine Entlastung brauchen, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben, ist richtig und auch beim Handlungsbedarf festgestellt. Die Zielformulierung wird entsprechend angepasst. Prognosegrundlagen bilden die aktuellen Prognosen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells, welche die aktuellen Mobilitätstrends berücksichtigen.

			abgeht. Die Passagierzahlen entwickeln sich in der realen Welt anders und zwar rückläufig als in der Vorhersage aufgeführt.				
Verein/Verband	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern GSL	Nein	Der Stadtraum rund um den Bahnhof ist heute schon verkehrsüberlastet inkl. Tramstau zu Stosszeiten. Es hat keinen Platz mehr für weitere Tramachsen. Es braucht eine Reduktion von Tramlinien, weshalb eine zweite Tramlinie über die Achse Kochergasse-Bundesgasse die einzige Lösung ist. Nur so kann der Stadtraum Bahnhof Bern städtebaulich zeitgemäss verbessert werden. Die vorliegende Bewertungsmatrix ist falsch: Durch die Reduktion des ÖVs auf dem Bubenbergplatz entsteht ein grosser "Spielraum" für alle = Shared Space. Sollte in fernerer Zukunft ein Tram über die Lorrainebrücke wünschbar werden, könnte eine Tramlinie quer zur Hauptgassen-Achse von der Bundesgasse zur Lorrainebrücke angedacht werden.	x			
Verein/Verband	Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Nein	Bern braucht dringend eine zweite Tramachse. Die Tramachse Zytglogge-Bubenbergplatz-Hirschengraben ist bereits heute völlig überlastet. Der Tramstau zu Stosszeiten ist in diesem Bereich die Regel. Die Folge ist eine massive Behinderung des Fussverkehrs inkl. Zeitverlust beim ÖV. Die zweite Tramachse hat erste Priorität, auch für den Stadtraum Bahnhof Bern. Die Umsetzung der zweiten Tramachse sollte zwingend gleichzeitig mit dem Tram Ostermundigen erfolgen.	x			

Partei	Grüne Freie Liste Stadt Bern	Nein	Neben der Attraktivität des ÖV steht gleich bedeutend die Attraktivität der Stadt, ihre Qualität für alle Nutzenden. Aktuell ist der Raum rund um den Bahnhof vom Verkehr dominiert; die beschlossene Reduktion des MIV gibt die Chance für eine nachhaltige Aufwertung des ganzen Bereichs – wenn der neue Spielraum nicht durch unbedacht verlegten ÖV konsumiert wird. Dies ist auch nicht zwingend, weil die Ideen Netzstrategie 2040 der RKMB bereits weitgehend überholt sind (ZMB Wylertram, ZMB Inseltram, Mitwirkung Längasstram). Im Vordergrund steht nun die Schaffung von Redundanz im Netz (weshalb die Variante 1 eigentlich nicht in Frage kommt). Bewertung Die Bewertungsmatrix im Mitwirkungsbericht und die Angaben zur Grobbewertung sind einseitig und unkorrekt. Da wird der Bubenbergplatz punkto städtebauliches Potential in der Variante Bundes/Kochergasse mit null bewertet - weil da ja nichts geschieht! – anstatt mit einer 5, weil da ein grosser Spielraum entsteht. Die Bewertungsmatrix muss mit Blick auf die übergeordneten Ziel vollständig überarbeitet werden.	x			Die Netzstrategie soll regelmässig überprüft und aktualisiert werden. Gleichzeitig ist festzustellen, dass zu keinem der aufgeführten möglichen Tramästen neuere Erkenntnisse vorliegen. Trams bieten pro Fahrzeug mehr Platzkapazität als ein Bus: Der Ausbau des Tramnetzes leistet somit einen Beitrag zur Entlastung des Stadtraums Bahnhof von ÖV-Bewegungen. Die Bewertungsmatrix wird aufgrund der Mitwirkungsangaben für die Phase 2 überprüft.
Partei	Grünliberale Stadt Bern	Eher Nein	Übergeordnete Aspekte: Wir begrüssen diese Zielsetzung und fordern, in Einklang mit den Zielen des Bundes und des Kantons, eine Verdoppelung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Für uns ist es aber wichtig, dass gerade in einer Stadt wie Bern nicht nur die städtebauliche Qualität gesichert wird, sondern dass der Bahnhofraum auch als öffentlicher Raum für den Langsamverkehr aufgewertet wird. Im selben Sinne sollte der Verlauf der 2. Tramachse nicht nur die Spital- und Marktgasse entlasten, sondern die ganze Innenstadtachse zwischen Zytglogge und Hirschengraben. Gleichzeitig sollte der Raum Bahnhof-Bollwerk nicht unnötig mit Schieneninfrastruktur zugebaut werden, die häufig in Konflikt mit Veloverkehrswegen steht (siehe Kornhausplatz). Trams sind grundsätzlich ein sehr effizientes Verkehrsmittel, erfordern aber grosse Eingriffe in Strassenquerschnitte und das Ortsbild. Sie sollen nur auf frequenzstarken Korridoren eingesetzt werden. Deren Planung und Umsetzung benötigt wesentlich mehr Zeit und Ressourcen als ergänzende Busverbindungen.	x			Dass nicht nur die Spital- und Marktgasse dringend eine Entlastung brauchen, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben, ist richtig und auch beim Handlungsbedarf festgestellt. Die Zielformulierung wird entsprechend angepasst.
Verein/Verband	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern	Ja		x			

Verein/Verband	Hauseigentümerverband Bern und Umgebung	Nein	Da für keine der Varianten die Machbarkeit nachgewiesen ist, besteht die Gefahr, dass am Schluss keine Lösung vorliegt. Zur Erreichung des Hauptzieles, nämlich die Entflechtung der Innenstadt, ist die Variante 3 (Variante BLAU) aus zeitlichen, technischen, wirtschaftlichen Gründen und Unterhaltsgründen klar zu favorisieren. Die Bewertungsmatrix ist nach unserer Ansicht untauglich.	x			Die Bewertungsmatrix wird aufgrund der Mitwirkungeingaben für die Phase 2 überprüft.
Verein/Verband	IG Verkehr Köniz	Eher Nein		x			
Verein/Verband	IGöV Bern	Ja		x			
Verein/Verband	Pro Bahn Espace-Mittelland	Ja		x			
Verein/Verband	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Eher Ja	Ergänzend möchte die QM3 festhalten, dass nicht nur die Spital- und Marktgasse sowie der Hirschengraben öV-technisch entlastet werden müssen, sondern auch der Bubenbergrplatz und das Bollwerk.		x		Richtig und auch beim Handlungsbedarf festgestellt. Die Zielformulierung wird entsprechend angepasst.
Verein/Verband	Quartierverein Kursaal	Eher Nein	Die übergeordneten Aspekte (Attraktivität des ÖV erhöhen, Umverteilung von MIV auf ÖV) unterstützen wir, ebenso die stadträumlichen, Gesamtverkehrs- und Umwelt/Klimaziele. Die genannten Ziele ÖV-Betrieb und ÖV-Netzentwicklung leuchten uns aber nicht unmittelbar ein bzw. wir sehen die vorgeschlagenen Tramachse-Varianten 1 bis 3 nicht als optimale oder einzig mögliche Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen.	x			
Partei	SP Stadt Bern	Ja		x			
Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	Übergeordnete Aspekte: Wir begrüßen diese Zielsetzung und fordern, in Einklang mit den Zielen des Bundes und des Kantons, eine Verdoppelung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Für den VCS ist es aber wichtig, dass gerade in einer Stadt wie Bern nicht nur die städtebauliche Qualität gesichert wird, sondern dass der Bahnhofsraum auch als öffentlicher Raum für den Langsamverkehr aufgewertet wird. Im selben Sinne sollte der Verlauf der 2. Tramachse nicht nur die Spital- und Marktgasse entlasten, sondern die ganze Innenstadtachse zwischen Zytglogge und Hirschengraben. Gleichzeitig sollte der Raum Bahnhof-Bollwerk nicht unnötig mit Schieneninfrastruktur zugebaut werden, die häufig in Konflikt mit Veloverkehrswegen steht (siehe Kornhausplatz). Trams sind grundsätzlich ein sehr effizientes Verkehrsmittel, erfordern aber grosse Eingriffe in Strassenquerschnitte und das Ortsbild. Sie sollen nur auf frequenzstarken Korridoren eingesetzt werden. Deren Planung und	x			Dass nicht nur die Spital- und Marktgasse dringend eine Entlastung brauchen, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben, ist richtig und auch beim Handlungsbedarf festgestellt. Die Zielformulierung wird entsprechend angepasst.

			Umsetzung benötigt wesentlich mehr Zeit und Ressourcen als ergänzende Busverbindungen.				
Partei	Grünes Bündnis Bern	Eher Nein	Das Grüne Bündnis Bern begrüsst die Zielsetzung fordert aber, in Einklang mit den Zielen des Bundes und des Kantons, mindestens eine Verdoppelung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Für das Grüne Bündnis ist es aber wichtig, dass in einer Stadt wie Bern nicht nur die städtebauliche Qualität gesichert wird, sondern dass der Bahnhofraum auch als öffentlicher Raum für den Langsamverkehr aufgewertet wird. Im selben Sinne sollte der Verlauf der 2. Tramachse nicht nur die Spital- und Markt-gasse entlasten, sondern die ganze Innenstadtachse zwischen Zytglogge und Hirschengraben. Gleichzeitig sollte der Raum Bahnhof-Bollwerk nicht unnötig mit Schieneninfrastruktur zu-gebaut werden, die häufig in Konflikt mit Veloverkehrswegen steht. Trams sind zwar grundsätzlich ein sehr effizientes Ver-kehrsmittel, erfordern aber grosse Eingriffe in Strassenquer-schnitte und das Ortsbild. Das Grüne Bündnis würde es begrü-ssen, wenn im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung auch neue Technologien, wie schienenlose Trams überprüft werden. Schienenlose Trams könnten in Zukunft die Verkehrsbelastung reduzieren und gleichzeitig eine kosteneffektive und umwelt-freundliche Alternative bieten. Die elektrischen und "schienen-losen" Trams nehmen aktuell in Perth, Australien den Testbe-trieb auf - die Ergebnisse könnten auch für Bern interessant sein.	x			Dass nicht nur die Spital- und Markt-gasse dringend eine Entlastung brauchen, sondern die ganze Innenstadtachse vom Zytglogge bis zum Hirschengraben, ist richtig und auch beim Handlungsbedarf festgestellt. Die Zielformulierung wird entsprechend angepasst.

Verein/Verband	Pro Velo Bern	Eher Nein	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 Störfall 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 Tramgleise 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.		x		Das Thema Redundanz wurde bereits in dieser 1. Phase bewertet und wird auch in der Phase 2 bzw. Der Variantenvertiefung weiter ein wichtiges Kriterium bilden. Die Formulierung bei der Zieldefinition wird angepasst. Die Indikatoren zum Teilziel Kompatibilität Velonetzplanung werden zusammen mit der Konkretisierung der Varianten im Strassenraum geschärft.
Transportunternehmen	BERNMOBIL	Ja		x			

Transportunternehmen	BLS AG	Eher Ja	Wir unterstützen die Ziele der ZMB. Wir möchten jedoch die Wichtigkeit von attraktiven und funktionierenden Reiseketten für die Attraktivität des ÖV Systems hervorheben. Wir empfehlen somit, nicht nur Tram und Bus im Gesamtsystem zu erwähnen, sondern auch die Bahn um attraktive Umsteigebeziehung Bahn/Tram zu schaffen (Ziffer 4.1 Ziel ÖV-Netzentwicklung).		x		Formulierung der Ziele zur ÖV-Netzentwicklung werden entsprechend angepasst.
Transportunternehmen	PostAuto AG	Ja		x			
Transportunternehmen	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja	Das Projekt TBO wurde in den wesentliche Zügen noch vor der nationalen Abstimmung "FABI" geplant. darin integriert ist der Ausbau des Bhf Ostermündigen und die Erhöhung des S-Bahntaktes Bern - Müsigen. dazu wurden unterdessen wertvolle Erfahrungen mit Doppelgelenkbussen gemacht. Der Wegfall des letzten Teilstückes nach der Rütli ist ein erheblicher Nachteil des beschlossenen Projektes. Aus vorgenannten Gründen, müsste das Projekt TBO grundsätzlicher auf Verbesserungspotential geprüft werden und nicht nur das Teilstück einer zweiten Tramachse.	x			Grundsätzliche Optimierungen beim Projekt TBO ist nicht Gegenstand der ZMB 2. Tramachse.
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Nein	Die übergeordneten Aspekte (Attraktivität des ÖV erhöhen, Umverteilung von MIV auf ÖV) unterstütze ich, ebenso die stadträumlichen, Gesamtverkehrs- und Umwelt/Klimaziele. Die genannten Ziele ÖV-Betrieb und ÖV-Netzentwicklung leuchten mir aber nicht unmittelbar ein bzw. ich sehe die	x			

			vorgeschlagenen Tramachse-Varianten 1 bis 3 nicht als optimale oder einzig mögliche Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen.				
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Nein		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Nein	siehe oben: Tram sind nicht beweglich genug. Auf der Tramlinie nach Bümpliz sieht man das Problem: Falls ein Tram steckenbleibt, fallen alle nachfolgenden aus. Hunderte Leute auf dem Arbeitsweg kommen massiv zu spät. Einen Sitzungstermin in Zürich zum Beispiel verpassen sie definitiv. Busse sind beweglich, auch bei Strassensanierungen, und unterdessen fahren auch sie mit Strom.			x	
Privatperson		Eher Ja	Grundsätzlich stimme ich zu. Meine Vermutung ist jedoch, dass die Vorteile einer Tramlösung überbewertet werden.	x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			

Fehlen Ihnen Ansätze in der Auslegeordnung / im Variantenfächer?

Kategorie	Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern	Nein		x			
Gemeinde	Gemeinde Köniz	Nein		x			
Gemeinde	Gemeinde Ostermundigen	Nein		x			
Gemeinde	Stadt Bern	Nein		x			
Verein/Verband	BernCity	Nein		x			
Verein/Verband	Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland	Ja	Eine Teilvariante fehlt im Fächer, nämlich die Verlegung der zum Bubenbergraben führenden Tramachse in den Osten des Hirschengrabens. Diese Teilvariante muss bereits jetzt vertieft untersucht werden. Angesichts der grossen Vorzüge der Tramachse Bundesgasse-Kochergasse (Variante 3) ist das Potential der Teilvariante aufzuarbeiten, so dass es in die anschließende Entscheidungsfindung und Planung einfließen und dort adäquat mitberücksichtigt werden kann.	x			Es liegt eine Studie des TAB vor, welche aufzeigt, dass eine Tramführung auf der Ostseite des Hirschengrabens kaum machbar ist.
Verein/Verband	Bollwerkstadt	Ja	Der Mitwirkungsbericht ist bei der Entwicklung des Variantenfächers ungenau. Die Bundesgasse-Variante wird als verworfenes Element eingestuft. Die ZMB 2012 kam jedoch zum Schluss: «Die Variante Bundesgasse ist aus verkehrsplannerischer, technischer und städtebaulicher Sicht machbar und soll im Rahmen der Feinbewertung bewertet werden. Dies allerdings nur unter Berücksichtigung eines fahrleistungslosen Betriebs im Abschnitt über den Bundesplatz» und «Die Variante Bundesgasse direkt bringt eine kurze Linienführung in grosszügig angelegtem Strassenraum.» Die Bundesgasse ist aus Sicherheitsgründen vom MIV zu befreien.	x			Variante Bundesgasse wird nicht als verworfen eingestuft. Das Thema "fahrleistungslos" wird bei der Vertiefung in der Phase 2 aufgenommen.
Verein/Verband	ERT	Ja		x			
Partei	EVP Stadt Bern	Nein		x			

Verein/Verband	Fachverband Schweizer Raumplaner, Sektion Bern Mittelland	Nein	Wir möchten betonen, dass wir den Variantenfächer mit den möglichen Lösungsansätzen als ausreichend und angemessen einschätzen. Die Abgrenzung des Variantenfächers, in welcher die zwei Varianten "unterirdische Tramlinienführung" und "tangentielle Linienführungen ohne Anknüpfung an die Umsteigepunkte Bahnhof" sowie die Untervarianten "W2 Seilerstrasse", "E4 Schauplatzgasse / Amtshausgasse", "Altstadt Nordkante" und "Breitenrainstrasse" ausgeschlossen wurden, sehen wir als methodisch korrektes Vorgehen und plausibles Ergebnis der fachlichen Untersuchung.	x		
Verein/Verband	Forum öffentlicher Raum (FÖR.Bern)	Ja	Der Mitwirkungsbericht ist bei der Entwicklung des Variantenfächers ungenau. Die Bundesgasse-Variante wird als verworfenes Element eingestuft. Die ZMB 2012 kam jedoch zum Schluss: «Die Variante Bundesgasse ist aus verkehrsplanerischer, technischer und städtebaulicher Sicht machbar und soll im Rahmen der Feinbewertung bewertet werden. Dies allerdings nur unter Berücksichtigung eines fahrleistungslosen Betriebs im Abschnitt über den Bundesplatz». und «Die Variante Bundesgasse direkt bringt eine kurze Linienführung in grosszügig angelegtem Strassenraum.» Eine Teilvariante fehlt im Fächer. Der Bericht Entflechtung Hirschengraben enthält eine Variante S5 mit Verlegung der Tramachse stadteinwärts in den Osten des Hirschengraben. Die Einschränkung – erst mit der zweiten Tramachse realisierbar – wird wegfallen, die vielversprechende Teilvariante soll mit geprüft werden.	x		Variante Bundesgasse wird nicht als verworfen eingestuft. Das Thema "fahrleistungslos" wird bei der Vertiefung in der Phase 2 aufgenommen. Es liegt eine Studie des TAB vor, welche aufzeigt, dass eine Tramführung auf der Ostseite des Hirschengrabens kaum machbar ist.
Verein/Verband	Fussverkehr Kanton Bern	Eher Ja	Der Variantenfächer erscheint nicht vollständig. Obwohl die Aussagen der ZMB 2012 eine anderen Schluss zulassen, wird die Bundesgasse-Variante als verworfenes Element qualifiziert. So hiess es dort, dass die Variante Bundesgasse aus verkehrsplanerischer, technischer und städtebaulicher Sicht realisierbar ist. Ein fahrleistungsloser Betrieb im Abschnitt über den Bundesplatz stellt mit den heutigen technischen Möglichkeiten, die sich auch noch weiterentwickeln, keine Herausforderung mehr dar. Zudem bringt die Variante Bundesgasse richtig formuliert eine kurze Linienführung in einem grosszügig angelegten Strassenraum.	x		Variante Bundesgasse wird nicht als verworfen eingestuft.

Verein/Verband	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern GSL	Ja	Bern braucht dringend eine zweite Tramachse. Die Tramachse Zytglogge-Bubenbergplatz-Hirschengraben ist bereits heute völlig überlastet. Der Tramstau zu Stosszeiten ist in diesem Bereich die Regel. Die Folge ist eine massive Behinderung des Fussverkehrs inkl. Zeitverlust beim ÖV. Die zweite Tramachse hat erste Priorität, auch für den Stadtraum Bahnhof Bern. Die Umsetzung der zweiten Tramachse sollte zwingend gleichzeitig mit dem Tram Ostermundigen erfolgen.	x			Eine gleichzeitige Realisierung mit dem TBO ist aufgrund der langen Planungs- und Genehmigungsprozesse für eine 2. Tramachse nicht machbar.
----------------	---	----	--	---	--	--	---

Verein/Verband	Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Ja	<p>Bezüglich der vorgeschlagenen Lösungen (Variantenfächer) und der Bewertung derselben, verorten wir dringenden Bedarf zu Reflexion und erneuter Überarbeitung der Vorlage. Die Entscheidung, die Variante W2 (Seilerstrasse) nicht weiterzuverfolgen, ist nicht nachvollziehbar. Die Vor- und Nachteile dieser Variante sind gemäss Bericht im Wesentlichen dieselben wie bei der Variante W1 (Belpstrasse). Vergessen ging, dass mit den Verkehrsmassnahmen ZBBS der motorisierte Individualverkehr vom Autobahnzubringer Forsthaus und dem Inselareal her Richtung Bahnhof neu zwangsweise über die Ziegler-, Schwarztor- und Belpstrasse geleitet wird. Besonders die Belpstrasse wird dadurch massiv belastet (gemäss Aussage der Direktion TVS wird der Strassenzug Ziegler-Schwarztor-Belpstrasse als Stauraum genutzt werden müssen). Diese Belastung besteht in der Seilerstrasse nicht, welche besonders im unteren Teil grosszügige Platzreserven aufweist. Der angebliche Nachteil einer fehlenden Haltestelle "Seilerstrasse" zwischen den Haltestellen Kocherpark und Laupenstrasse ist unbegründet, sondern entspricht dem heutigen Haltestellenangebot. Das (neue) Nadelöhr Belpstrasse ist unbedingt zu entlasten. Auch die Variante 16 (Hodlerstrasse) in Kapitel 5.3.2 des Berichts sollte nicht leichtfertig ausgeschlossen werden. Den angeblichen Mangel einer Haltestelle beim Waisenhausplatz sehen wir nicht. Eine solche könnte eingangs der Nägeligasse allokiert, ergänzend die bestehende Haltestelle am Bollwerk benutzt werden. Die Linie könnte im Osten der Hodlerstrasse vor dem ehemaligen Progymnasium über den Waisenhausplatz Richtung Nägeligasse führen, ab da identisch der Variante V1 (Speichergasse/ Nägeligasse) weitergezogen werden. Durch die Tramlinie würde die Hodlerstrasse auch aufgewertet (vgl. dazu die Aussage im Bericht zur Tramachse W2 Belpstrasse). Die Hodlerstrasse, mit ihrer breiten Anlage, bietet genügend Platz und die Einschränkungen für die Versorgung der nördlichen oberen Altstadt mittels Anlieferungen/ Parkierungen wären substanzuell geringer als in der Variante V1 (Speichergasse/ Nägeligasse). Wir schlagen ausserdem vor, die Variante E4 (Schauplatzgasse/Amthausgasse) als Einbahnweg Richtung Bahnhof mit der Variante E3 (Bundesgasse/Kochergasse) als Einbahnweg Richtung Kirchenfeld zu kombinieren. In der breiten</p>	x		<p>Die Variante Seilerstrasse wird fachtechnisch nochmals geprüft.</p> <p>In Bezug auf die Varianten Hodlerstrasse und Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.</p>
----------------	----------------------------------	----	--	---	--	---

			<p>Kochergasse könnte eine Linie mit genügend Entfernung zum Hotel Bellevue gelegt werden. Ein solcher Kompromiss dürfte auch auf Bundesebene eher Chancen auf die Bewilligungsfähigkeit haben.</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

Partei	Grüne Freie Liste Stadt Bern	Ja	2018 wurde der «Synthesebericht Entflechtung Hirschengraben» publiziert, in Reaktion auf eine Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer). Der Bericht zeigt die Möglichkeit einer Verlegung der Tramachse stadteinwärts in den Osten des Hirschengraben (Variante S5). Sie wurde an sich als vielversprechend bewertet, allerdings setzte sie die Realisierung der 2. Tramachse voraus. Die Variante S5 passt optimal zur Variante Bundes/Kochergasse der ZMB 2022 und sollte deshalb mit einbezogen werden.	x		Es liegt eine Studie des TAB vor, welche aufzeigt, dass eine Tramführung auf der Ostseite des Hirschengrabens kaum machbar ist.
Partei	Grünliberale Stadt Bern	Ja	Wir bedauern, dass einspurige Lösungen a priori und ohne vertiefte Prüfung ausgeschlossen wurden. Es ist für uns unbestritten, dass einspurige Linienführungen die Benutzer:innen-Freundlichkeit senken können. Es kommt aber sehr darauf an, wie weit entfernt die beiden Fahrrichtungen und ihre Haltestellen voneinander entfernt sind. Unbestritten ist auch, dass einspurige Tram-Varianten bezüglich Platzverbrauch deutlich besser abschneiden und neue Varianten ermöglichen würden. So könnte z.B. eine Fahrtrichtung mehrerer Linien aus der Achse Spitalgasse/Marktgasse genommen und via Bundesgasse oder Schauplatzgasse und/oder Speichergasse/Nägelgasse geführt werden. Ob eine solche Variante sinnvoll ist oder nicht, hätte mit der angewandten Beurteilungsmethodik ermittelt werden können. Die verworfenen Varianten sind nachvollziehbar und werden unterstützt. Eine Variante ist zu prüfen, in der sämtliche Tramlinien aus der Spital- und Marktgasse genommen werden. Diese könnten über die beiden 2. Tramachsen Bundesgasse & Speichergasse umgeleitet werden.	x		In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten. Ansatz mit Spital-/Marktgasse ganz tramfrei könnte nach Vorliegen der ZMB-Resultate in einem nächsten Planungsschritt geprüft werden.

Verein/Verband	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern	Ja	Es mutet etwas komisch an, wenn drei Varianten vorgestellt werden, welche allesamt "Herausforderungen" mit sich bringen, welche teils sogar als Hindernis beurteilt werden könnten. Bei Podien und auch anderer Gelegenheit wurden seitens Behörden und Regierung auch Mischformen der vorgelegten Varianten ins Spiel gebracht - sogar gegenüber den vorgelegten Varianten favorisiert. Dass unterirdische Linienführungen nicht weiter untersucht werden ist entsprechend wiederum zu kurz gedacht. So könnte in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Köniz, dem Inselehospital und weiteren Playern ein Ausbau des RBS-Netztes angestossen werden, der ebenso zur Entlastung des Tramnetzes führen würde. Hier könnte sodann in Kombination mit einer neuen RBS-Linie "Insel-Köniz", nach erfolgten Analysen, eine zweite Tramachse vertieft geprüft werden. Weiter ist u.E. ebenso zu kurz gedacht, dass Lösungen mit ausschliesslichem Tram-Einrichtungsbetrieb nicht weiter geprüft werden. So sind Varianten denkbar, bei welchen das Tram zwar für die Gegenverkehrsrichtung eine andere Strasse nutzt, jedoch die Haltestellen sich in naher räumlicher Distanz befinden. Dies z.B. bei der Variante Bundesgasse, bei welcher die Amthausgasse für die andere Richtung genutzt werden könnte.	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 sowie unterirdische Varianten wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.
Verein/Verband	Hauseigentümerversand Bern und Umgebung	Eher Ja	Da für keine der Varianten die Machbarkeit nachgewiesen ist, besteht die Gefahr, dass am Schluss keine Lösung vorliegt. Die Teilvariante S5 aus der ZMB 2012 ist bei der Evaluation der Bestvariante mitzunehmen.	x			
Verein/Verband	IG Verkehr Köniz	Nein		x			
Verein/Verband	IGöV Bern	Nein		x			
Verein/Verband	Pro Bahn Espace-Mittelland	Nein		x			
Verein/Verband	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Nein		x			
Verein/Verband	Quartierverein Kursaal	Eher Ja	- Als ein Argument für den Ausschluss der Variante "Breitenrainstrasse" wird genannt: "Die Breitenrainstrasse ist als Quartierstrasse für eine Tramlinie wenig geeignet." Dieses Argument gilt aus unserer Sicht genauso für den Viktoriarain. Die Variante Viktoriarain soll aber trotzdem weiterverfolgt werden. Das leuchtet uns als Anwohnende nicht ein. - Dass die Möglichkeit mit Tram-Einrichtungsbetrieb von vornherein nicht weiterverfolgt wird, leuchtet uns ebenfalls nicht ein. Die Distanzen in der	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi und Breitenrainstrasse wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.

			Innenstadt sind kurz und die Orientierung für die Fahrgäste ist unseres Erachtens sehr wohl möglich.				
Partei	SP Stadt Bern	Eher Nein	Die Prüfung einer tangentialen Linienführung Ausserholligen – Wankdorf sollte weitergeführt werden.	x			Für die Stadt Bern ist ein radial ausgerichtetes Netz zweckmässig. Aufgrund früherer Untersuchungen erweisen sich tangentiale Ansätze für das Hauptnetz in der Stadt Bern als nicht zielführend zur Entlastung des Raums Bahnhof/Innenstadt.
Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Bern	Ja	Wir bedauern, dass einspurige Lösungen a priori und ohne vertiefte Prüfung ausgeschlossen wurden. Es ist für uns unbestritten, dass einspurige Linienführungen die Benutzer:innen-Freundlichkeit senken können. Es kommt aber sehr darauf an, wie weit entfernt die beiden Fahrrichtungen und ihre Haltestellen voneinander entfernt sind. Unbestritten ist auch, dass einspurige Tram-Varianten bezüglich Platzverbrauch deutlich besser abschneiden und neue Varianten ermöglichen würden. So könnte zbsp. eine Fahrrichtung mehrerer Linien aus der Achse Spitalgasse/Marktgasse genommen und via Bundesgasse oder Schauplatzgasse und/oder Speichergasse/Nägelgasse geführt werden. Ob eine solche Variante sinnvoll ist oder nicht, hätte mit der angewandten Beurteilungsmethodik ermittelt werden können. Die verworfenen Varianten sind nachvollziehbar und werden unterstützt. Eine Variante ist zu prüfen, in der sämtliche Tramlinien aus der Spital- und Marktgasse genommen werden. Diese könnten über die beiden 2. Tramachsen Bundesgasse & Speichergasse umgeleitet werden.	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten. Ansatz mit Spital-/Marktgasse ganz tramfrei könnte nach Vorliegen der ZMB-Resultate in einem nächsten Planungsschritt geprüft werden.

Partei	Grünes Bündnis Bern	Ja	<p>Die verworfenen Varianten sind nachvollziehbar und werden unterstützt. Das Grüne Bündnis Bern begrüsst die Prüfung aller drei Varianten, dennoch erscheint die Variante Lorrainebrücke/Viktoriarain wenig vielversprechend. Bevorzugt soll die Variante Bundesgasse geprüft werden. Ausserdem ist eine Variante zu prüfen, in der sämtliche Tramlinien aus der Spital- und Markgasse genommen werden. Diese könnten über die beiden 2. Tramachsen Bundesgasse & Speichergasse umgeleitet werden. Wir bedauern, dass einspurige Lösungen a priori und ohne vertiefte Prüfung ausgeschlossen wurden. Es ist für uns unbestritten, dass einspurige Linienführungen die Benutzer*innen-Freundlichkeit senken können. Es kommt aber sehr darauf an, wie weit entfernt die beiden Fahrrichtungen und ihre Haltestellen voneinander entfernt sind. Unbestritten ist auch, dass einspurige Tram Varianten bezüglich Platzverbrauch deutlich besser abschneiden und neue Varianten ermöglichen würden. So könnte z.B. eine Fahrrichtung mehrerer Linien aus der Achse Spitalgasse/Marktgasse genommen und via Bundesgasse oder Schauplatzgasse und/oder Speichergasse/Nägelgasse geführt werden. Ob eine solche Variante sinnvoll ist oder nicht, hätte mit der angewandten Beurteilungsmethodik ermittelt werden können.</p>	x			<p>In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.</p> <p>Ansatz mit Spital-/Marktgasse ganz tramfrei könnte nach Vorliegen der ZMB-Resultate in einem nächsten Planungsschritt geprüft werden.</p>
--------	---------------------	----	---	---	--	--	--

Verein/Verband	Pro Velo Bern	Ja	<p>Die Begriffe Zweckmässigkeit und Machbarkeit scheinen 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 Zweckmässigkeitsbeurteilung und nicht „nur“ eine Machbarkeitsstudie.</p> <p>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.</p> <p>Es wäre bedauerlich, wenn Ansätze mit Tram-«Einbahn»betrieb (wie E4 in Kombination 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. Halteketten links mit konfliktfreier rechtsseitiger Veloumfahrung).</p> <p>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).</p>	x		<p>ZMB erfolgt mehrstufig. In dieser 1. Phase handelt es sich vorerst um eine Grobevaluation mit dem Ziel, ein Variantenset für die vertiefte Prüfung zu bestimmen. Die Machbarkeitsfragen in dieser Phase zielen somit darauf ab, allfällige NoGo's zu identifizieren. Die für die Phase 2 empfohlenen Varianten sind entsprechend noch nicht umfassend bzgl. Zweckmässigkeit geprüft.</p> <p>Bernmobil verfolgt bereits eine Strategie mit einer Mischflotte aus Ein- und Zweirichtungsfahrzeugen. Im Rahmen der jüngsten Trambeschaffung wurden bereits 20 Zweirichtungstrams bestellt.</p> <p>'In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.</p> <p>'In Bezug auf die Variante Breitenrainstrasse wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.</p>
Transportunternehmen	BERNMOBIL	Nein		x		

Transportunternehmen	BLS AG	Nein		x			
Transportunternehmen	PostAuto AG	Nein		x			
Privatperson		Ja	Hin- und Rückweg separat, so dass in die jeweiligen Gassen nur 1 Gleis (in eine Richtung) verlegt werden muss.	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.
Privatperson		Ja	Folgende Variante hätte auch untersucht werden sollen: Eine Führung über die bestehende Grabenpromenade auf die Schüttstrasse und danach entlang der Hodlerstrasse zum Bollwerk. Im Bereich Waisenhausplatz/Hodlerstrasse wäre eine unterirdische Führung durch das bestehende Metroparking risikoärmer als unterirdische Führungen im übrigen Altstadtbereich. Mit dem Tram könnte auch der MIV ab Bollwerk bis zu einer neu zu bauenden Rampe beim NMS in den Untergrund verlegt werden. Diese Führung hält die Trams weitgehend ausserhalb der Altstadt. Der Autoverkehr kann bei der Hodlerstrasse unterirdisch in beide Richtungen geführt werden. - Auf der Speichergasse und der Nägelgasse entsteht so ein autoarmer und schienenfreier Velokorridor. - Wenn die zerschneidenden Strassen Nägelgasse und Hodlerstrasse (oberirdisch) vom MIV befreit werden, bedient eine neue Tramhaltestelle am Waisenhausplatz einen grossen und zusammenhängenden Stadtplatz von der Kantonspolizei bis zum Käfigturm und ist städtebaulich sehr attraktiv - Diese Tramführung entspricht und ergänzt zudem das Ziel der Aufwertungsmassnahmen an der Hodlerstrasse für den Museumsneubau - Wenn die Zufahrt zum Rathausparking via Hodlerstrasse erfolgt, kann auch die Nydeggbücke vom MIV entlastet oder befreit werden. Die Schienenführung beim Kornhaus, über die Grabenpromenade und unter der Kornhausbrücke durch ist komplex aber machbar. Sie bedingt möglicherweise gewisse Terrainanpassungen und eine Neuaufteilung des Strassenraums vor dem Stadttheater und Kornhaus. Weiter müssen die Stützmauern des Ringgeparks angepasst werden.	x			In Bezug auf Varianten mit Linienführungen via Schüttstrasse und Hodlerstrasse wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Eher Ja	siehe unter 2.2	x			

Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Eher Nein	Ring um die Innenstadt Tunnellösung Hirschengraben - Zytglogge bzw. Kirchenfeldbrücke/Kornhausbrücke. Eine Mini-Metro könnte die Altstadt von Trams befreien.			x	Lösungsansätze mit unterirdischer Tramlinienführung wurden thematisiert, aber aus folgenden Gründen verworfen: im angestrebten Planungshorizont 2035/2040 nicht realisierbar, städtebauliche Verträglichkeit aufgrund der erforderlichen Rampen über der Aare (Aaretalschutzgebiet) oder alternativ im innerstädtischen Perimeter des Weltkulturerbes und seiner Pufferzone nicht gegeben, im Untergrund enorme Konflikte mit der Archäologie, dem Stadtbach und grösseren Werkleitungskanälen zu erwarten.
Privatperson		Eher Ja	- Dass die Möglichkeit mit Tram-Einrichtungsbetrieb von vornherein nicht weiterverfolgt wird, leuchtet mir nicht ein. Die Distanzen in der Innenstadt sind kurz und die Orientierung für die Fahrgäste ist m. E. sehr wohl möglich. - Als ein Argument für den Ausschluss der Variante "Breitenrainstrasse" wird genannt: "Die Breitenrainstrasse ist als Quartierstrasse und für eine Tramlinie wenig geeignet." Dieses Argument gilt m.E. genauso für den Viktoriarain. Die Variante Viktoriarain soll aber weiterverfolgt werden. Das leuchtet mir nicht ein.	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.

Privatperson		Ja	<p>Bern ist bekannt für seine schöne Innenstadt mit den verkehrsberuhigten Zonen. Ein massiver Störfaktor ist allerdings die Vielzahl der durch die Spital- und die Marktgasse verkehrenden Trams und Busse. Mit der Realisierung einer zweiten Tramachse würde dieses Problem zwar gemindert, aber nicht grundsätzlich beseitigt. Deshalb wird hier vorgeschlagen, die anstehenden Projektarbeiten zum Anlass zu nehmen, in der Innenstadt eine zusammenhängende verkehrsberuhigte Zone zu schaffen. Zentrales Element meines Vorschlags ist, sowohl die Variante eins (Speichergasse-Nägeligasse) als auch die Variante 3 (Bundesgasse) zu realisieren und dafür die bestehende Tramachse durch Spital- und Marktgasse aufzuheben. Der Bus in die Schosshalde würde einer der beiden neuen Tramlinien, wahrscheinlich derjenigen durch die Bundesgasse (analog der bestehenden Buslinie nach Ostermundigen) geführt. Damit könnte zwischen Heiliggeistkirche, Bundesplatz, Zytglogge und Waisenhausplatz eine grosse, zusammenhängende verkehrsberuhigte Zone geschaffen werden. Der Anlieferverkehr würde auf ein Zeitfenster in der ersten Hälfte des Vormittags beschränkt. Aus denkmalpflegerischer Sicht würde positiv ins Gewicht fallen, dass mit der Verlegung des öV an den Rand der Fussgängerzone auch die Oberleitungen in den Hauptgassen verschwinden würden. Wie jede andere, so hat auch diese Variante ihre Nachteile. So ist natürlich mit zusätzlichen Kosten zu rechnen. Dazu ist allerdings zu bemerken, dass auch die bestehende Tramachse durch Spital- und Marktgasse gelegentlich wieder aufwendig erneuert werden muss. Zudem darf, dank des hohen Nutzens für die sanfte Mobilität, mit einem hohen Unterstützungsbeitrag aus dem Agglomerationsverkehrsfonds gerechnet werden. Im anschliessenden Betrieb ist diese Variante nicht teurer als die Varianten eins und drei (und wahrscheinlich billiger als die Variante zwei). Ein anderer Nachteil ist die fehlende Anbindung des Areals am Bärenplatz an den öV. Allerdings sind die Gehdistanzen zu den Haltestellen am Bundesplatz und am Waisenhausplatz kurz und damit ohne weiteres zumutbar. Überlegen könnte man sich, den Schosshaldenbus weiterhin auf der angestammten Strecke fahren zu lassen und damit die direkte Anbindung des Bärenplatzes an den öV zu gewährleisten. Zwingend erforderlich wäre dies m.E. nicht.</p>	x		<p>Ansatz mit Spital-/Marktgasse ganz tramfrei könnte nach Vorliegen der ZMB-Resultate in einem nächsten Planungsschritt geprüft werden.</p>
--------------	--	----	--	---	--	--

			Natürlich sind auch weitere Varianten denkbar. Würde das Tram zwischen Bahnhof und Viktoriaplatz statt durch Speicher- und Nägeligasse über die Lorrainebrücke geführt (Variante 2), könnte auch der untere Teil des Waisenhausplatzes vollständig in die verkehrsberuhigte Zone integriert werden.				
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Nein		x			

Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Ja	Variante Lorrainebrücke-Nordring-Breitenrainstrasse-Breitenrainplatz Erschliessung Kursaal-Viktoriaplatz mit Bus 10 Ostermundigen	x			In Bezug auf die Variante Breitenrainstrasse wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.
Privatperson		Nein		x			
Privatperson		Ja	Es fehlt der Einbezug einer Buslösung.			x	Trams bieten pro Fahrzeug mehr Platzkapazität als ein Bus. Der Ausbau des Tramnetzes leistet somit einen Beitrag zur Entlastung des Stadtraums Bahnhof von ÖV-Bewegungen.
Privatperson		Ja	Die Variante "Aufhebung bisheriger Linien Spitalgasse-Marktgasse" fehlt mir. Als Ersatz braucht es beide vorgeschlagenen Neubaustrecken Variante 3 UND Variante 1 oder 2. Die Situation Spitalgasse-Marktgasse ist eine Zumutung für alle Betroffenen und Verkehrsteilnehmenden: "Im Perimeter östlich des Bahnhofs ist die Spital-/Marktgasse mit den fünf Tramlinien mit stündlich 44 Trams pro Richtung belastet". "Die Hauptgasse ist der wichtigste Freiraum der Altstadt". "Im Bereich Spitalgasse/Marktgasse wirkt diese Trambelastung trennend. Der hohe Tramverkehr beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität entlang dieser publikumsintensiven Altstadtachse". Sie ist wie eine Fussgängerzone, die keine sein darf. Alle paar Minuten wird der sich natürlich bildende Fussgängerzonen-Modus jäh unterbrochen durch ein Tram, das sich den Weg frei klingeln und bahnen muss. Das ist sowohl für FussgängerInnen wie TramführerInnen eine Zumutung. Warum nicht (wenn schon, denn schon) den "Befreiungsschlag" vornehmen und eine echte Fussgängerzone einrichten, welche den Namen verdient? Das wäre eine Jahrhundert-Aufwertung für die Altstadt Bern. Und: die Projektziele lassen sich nur so langfristig erreichen, insbesondere: "Prioritär soll die 2. Tramachse dem Normalbetrieb dienen, d.h. ausreichend leistungsfähig sein, die Spital- und Marktgasse entlasten und das Risiko von Betriebsstörungen minimieren ... Subsidiär Redundanz im Störfall auf einer Achse schaffen" "Städtebauliche Qualität sichern, Belange Denkmalpflege, ISOS und UNESCO berücksichtigen, Stadträumliche Entwicklungs- und Aufwertungspotenziale (inkl. Aufenthaltsqualität) unterstützen" "Fussgänger- und Veloflüsse sicherstellen, Kompatibilität zu Velonetzen sicherstellen, Anlieferverkehr und	x			Ansatz mit Spital-/Marktgasse ganz tramfrei könnte nach Vorliegen der ZMB-Resultate in einem nächsten Planungsschritt geprüft werden.

			Verkehr für Rettungsdienste ermöglichen, Hohe Verkehrssicherheit gewährleisten". Dazu braucht es sowohl eine südliche (Var. 3) als auch eine nördliche (Var. 1 oder 2) Umfahrung. (alle Zitate aus ZMB)				
Privatperson		Ja	Kombinationen. Zum Beispiel Einbahnvarianten - Bundesgasse rauf, Schuplatzgasse runter.	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.

Sind die Argumente bei den Teilgebieten Ost und West nachvollziehbar?

Kategorie	Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern	Ja		x			
Gemeinde	Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde	Gemeinde Ostermundigen	Ja	Die Indikatoren sind transparent und erscheinen schlüssig. Dadurch werden die Argumente mit einer qualitativen Wertung gestützt.	x			
Gemeinde	Stadt Bern	k.A.		x			
Verein/Verband	BernCity	Nein	Die Argumente für die Variantenauswahl im Bericht sind größtenteils nachvollziehbar, aber nicht umfassend genug, um fundierte Entscheidungen zu treffen. Besonders die Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen ZBBS auf die Belastung der Belpstrasse wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Da diese Maßnahmen das Verkehrsaufkommen stark steigern werden, ist die Variante W1 (Belpstrasse) als Tramstrecke keine gute Option. Im Gegensatz dazu ist die Variante W2 (Seilerstrasse) mit viel weniger Verkehr belastet, was für diese Option spricht. Diese Faktoren müssen in die Evaluierung einfließen. Zudem wurde nicht erwähnt, dass die Variante V1 (Speichergasse/Nägeligasse) das Potenzial zur Neugestaltung des Waisenhausplatzes erheblich einschränken würde und den Wirtschaftsverkehr (besonders die Parkplatz-Situation) komplett zum Erliegen käme.	x			Die verkehrstechnische Machbarkeit einer Linienführung via Belpstrasse bzw. deren Verträglichkeit mit ZBBS wird in der Phase 2 geprüft? Die Variante Seilerstrasse wird in diesem Zusammenhang fachtechnisch auch nochmals geprüft. Einschränkung Neugestaltung des Waisenhausplatzes bei Variante Speichergasse/Nägeligasse bei Bewertung in Phase 2 aufnehmen.

Verein/Verband	Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland	Nein	Für die Grobbewertung der drei Varianten (je Teilgebiet) sind 38 Indikatoren beigezogen worden (siehe Anhang zum Mitwirkungsbericht, S. 52 ff und 60 ff). Auf den Städtebau entfallen davon nur 12 Indikatoren. Die städtebaulichen Aspekte sind damit deutlich zu schwach gewichtet; verwiesen sei auf unsere Ausführungen zu den Fragen 2.2 und 2.6. Es kommt hinzu, dass die Bewertung der Indikatoren für uns zum Teil nicht nachvollziehbar ist.	x		Die städtebaulichen Aspekte werden in der Phase 2 weiter vertieft, mit Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Testplanung Stadtraum Bahnhof.
Verein/Verband	Bollwerkstadt	Nein	Die Grobbewertungen sind falsch gewichtet. Auf der Liste der Indikatoren verfügt der Städtebau über 4x3 von 38 Punkten! Drei davon, die «Aufenthaltsqualität (Stadtachsen Plätze)» werden zudem erst in der Phase 2 bewertet. Die Kriterien sind z.T. diffus und die Bewertungen nicht nachvollziehbar. Bei der Klimaanpassung (Hitzeperioden) fehlen fundierte Bewertungskriterien.	x		Die städtebaulichen Aspekte werden in der Phase 2 weiter vertieft, mit Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Testplanung Stadtraum Bahnhof.
Verein/Verband	ERT	Eher Ja		x		
Partei	EVP Stadt Bern	Ja		x		
Verein/Verband	Fachverband Schweizer Raumplaner, Sektion Bern Mittelland	Eher Ja	Im Grundsatz sind die wesentlichen dargelegten Argumente nachvollziehbar. Wir möchten ergänzen, dass wir es als wichtig einschätzen, die Möglichkeiten zum Wenden in betrieblichen Sonderfällen / bei Störungen miteinzubeziehen. Möglicherweise könnte die Variante 3 diesbezüglich Nachteile mit sich bringen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der detaillierten Variantenbewertung und der sorgfältigen Interessenabwägung in Phase 2.	x		
Verein/Verband	Forum öffentlicher Raum (FÖR.Bern)	Nein	Grobbewertungen falsch gewichtet Auf der Liste der Indikatoren verfügt der Städtebau über 4x3 von 38 Punkten! Drei davon, die «Aufenthaltsqualität (Stadtachsen Plätze)» werden zudem erst in der Phase 2 bewertet. Die Kriterien sind z.T. diffus und die Bewertungen nicht nachvollziehbar. Das FÖR kommt zum Schluss, dass die Grobbewertungen falsch gewichtet sind.	x		Die städtebaulichen Aspekte werden in der Phase 2 weiter vertieft, mit Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Testplanung Stadtraum Bahnhof.
Verein/Verband	Fussverkehr Kanton Bern	Ja		x		
Verein/Verband	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern GSL	Nein	Bern braucht dringend eine zweite Tramachse. Die Tramachse Zytglogge-Bubenbergplatz-Hirschengraben ist bereits heute völlig überlastet. Der Tramstau zu Stosszeiten ist in diesem Bereich die Regel. Die Folge ist eine massive Behinderung des Fussverkehrs inkl. Zeitverlust beim ÖV. Die zweite Tramachse hat erste Priorität, auch für den Stadtraum Bahnhof Bern. Die	x		Eine gleichzeitige Realisierung mit dem TBO ist aufgrund der langen Planungs- und Genehmigungsprozesse für eine 2. Tramachse nicht machbar.

			Umsetzung der zweiten Tramachse sollte zwingend gleichzeitig mit dem Tram Ostermundigen erfolgen.			
Verein/Verband	Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Nein	Die im Bericht angebrachten Argumente für die Variantenwahl sind bis auf die sehr subjektiv empfundene und damit diffuse Formulierung „städtebauliche Qualität im Freiraum“ nachvollziehbar, jedoch nicht umfassend genug, weshalb sie zu Fehlentscheidungen führen werden. Wie bereits erwähnt wurden insbesondere die Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen ZBBS auf die massive Verkehrsbelastung in der Belpstrasse nicht ausreichend, bzw. überhaupt nicht berücksichtigt oder gingen schlicht vergessen. Mit diesen wird das Verkehrsaufkommen in der Belpstrasse massiv zunehmen, womit die Variante W1 (Belpstrasse) keine - oder zumindest eine sehr schlechte - Option für eine zusätzliche Tramlinie sein wird. Zudem ist die Variante W2 (Seilerstrasse), als (gemäss Bericht im Wesentlichen eine gleichwertige Variante) von sehr wenig Verkehr belastet, was einen gewichtigen Vorteil für diese darstellt. Die betreffenden Umstände müssen in die Evaluation einbezogen werden. Nicht erwähnt wird ferner, dass die Variante V1 (Speichergasse/ Nägeligasse) das Umgestaltungs- und Aufwertungspotenzial des Waisenhausplatzes substanziell einschränkt, wenn nicht gar verunmöglicht	x		Die verkehrstechnische Machbarkeit einer Linienführung via Belpstrasse bzw. deren Verträglichkeit mit ZBBS wird in der Phase 2 geprüft? Die Variante Seilerstrasse wird in diesem Zusammenhang fachtechnisch nochmals geprüft. Einschränkung Neugestaltung des Waisenhausplatzes bei Variante Speichergasse/Nägeligasse bei Bewertung aufnehmen

Partei	Grüne Freie Liste Stadt Bern	Nein	<p>Es braucht eine bessere Gewichtung der Argumente. Der Mitwirkungsbericht zur ZMB nennt als Übergeordnete Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivität des ÖV verbessern ▪ ÖV -Anteil am Gesamtverkehr erhöhen <p>Das ist einseitig und ungenügend, ebenso übergeordnet gehören zwingend dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Netzredundanz verbessern ▪ Ganze Innenstadtachse entlasten ▪ Stadtraum Bahnhof aufwerten <p>Die zentrale Bedeutung der Räume rund um den Bahnhof – Bollwerk/Bahnhof-/Bubenbergplatz – führt dazu, dass die Unterteilung in die Teilgebiete West und Ost nicht sinnvoll ist, denn die Vorschläge West setzen zwingend die Beanspruchung des Stadtraums rund um den Bahnhof voraus. Trotz langjähriger Studien fehlt ein akzeptabler Vorschlag, wie zwei neue Tramgeleise durch diesen Raum geführt werden können, ohne dass er bezüglich Nutzerfreundlichkeit, Stadtraumqualität, Denkmalpflege und Stadtklima stark beeinträchtigt wird bzw. bleibt. Solange hier kein konkreter qualitätsvoller Vorschlag vorliegt, fallen die Varianten E1 und E2 ausser Betracht. Sie haben auch weitere gewichtige Defizite: E1 Speichergasse/Nägelgasse beansprucht die zentrale Anlieferungsachse der Innenstadt Nord vollständig und belässt weiterhin 3 Tramachsen in den Hauptgassen. Sie ist ca. doppelt so lang wie E3. E2 Lorrainnebrücke/Viktoriarain weist sogar 4 Tramlinien in den Hauptgassen auf, ist betreffend Redundanz völlig ungenügend und ca. dreimal so lang wie E3. E3 Bundesgasse/Kochergasse ist punkto Entlastung der Innenstadtachse überlegen und bringt eine gute Netzredundanz. Sie ist kostengünstig in Bau und Betrieb, mit kurzer Bauzeit realisierbar und verkürzt die Fahrzeiten Richtung Osten. Beim Hirschengraben macht sie den Weg frei für die elegante Aufteilung der Tramlinien auf Ost- und Westseite, die allein genügend Passier- und Warteraum beim Hirschengraben schaffen kann und zudem die nachhaltige Inwertsetzung des geschützten Stadtraums ermöglicht. Als Nachteile von E3 führt der Mitwirkungsbericht häufige, geplante und ungeplante Betriebsstörungen an; diese sind im Raum Schützenmatte/Bollwerk ähnlich gross. In der Phase 2 der ZMB soll aufgezeigt werden, mit welchen baulichen (Poller?) und organisatorischen Massnahmen den Bedenken Rechnung getragen werden kann.</p>	x			<p>Die ZMB bewertet die Varianten mit ungewichteten Indikatoren und zeigt die Vor- und Nachteile auf. Daraus werden Wenn-Dann-Aussagen abgeleitet. Die Gewichtung der einzelnen Vor- und Nachteile ist im politischen Prozess vorzunehmen.</p>
--------	------------------------------	------	--	---	--	--	--

Partei	Grünliberale Stadt Bern	Ja	Siehe Kommentar unter Variantenfächer: Varianten mit Einrichtungsabschnitten hätten geprüft werden sollen. Wir gehen davon aus, dass die Variante Lorrainebrücke/Viktoriarain in der Phase 2 rasch ausscheiden wird. Die Eingriffe ins Ortsbild sind massiv, bereits die Anlegung von Velostreifen am Viktoriarain hätte in ihrer Ursprungsvariante die Rodung der Allee zur Folge gehabt, wogegen sich die Anwohner:innen gewehrt hatten. Ausserdem ist die Redundanz zu den bestehenden Linien zu gering (und der Bedarf an neuer Schieneninfrastruktur zu gross.) Wir sehen in der Variante Bundesgasse das grösste Potenzial, befürworten aber trotzdem die Bearbeitung aller 3 Varianten in der Phase 2 der ZMB.	x			
Verein/Verband	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern	Eher Nein	Die Argumente im Teilgebiet Ost sind grundsätzlich klar. Was jedoch nicht einleuchtet ist, weswegen die Variante E4 (Schauplatzgasse/Amthausgasse) nicht auch als Einbahnweg Richtung Bahnhof mit der Variante E3 (Bundesgasse/Kochergasse) als Einbahnweg Richtung Kirchenfeld kombiniert wurde, dazu unten weitere Ausführungen. Im Teilgebiet West leuchtet nicht ein, die Variante W2 (Seilerstrasse) nicht weiterzuverfolgen. Die Vor- und Nachteile dieser Variante sind dieselben wie bei der Variante W1 (Belpstrasse). Unberücksichtigt blieb, dass mit den Verkehrsmassnahmen ZBB der MIV vom Autobahnzubringer Forsthaus und dem Inselareal her Richtung Bahnhof neu über die Ziegler-, Schwarztor- und Belpstrasse geleitet wird. Besonders die Belpstrasse wird dadurch massiv belastet, was in der Seilerstrasse nicht so wäre und mehr Platz vorhanden ist.	x			Die verkehrstechnische Machbarkeit einer Linienführung via Belpstrasse bzw. deren Verträglichkeit mit ZBBS wird in der Phase 2 geprüft? Die Variante Seilerstrasse wird in diesem Zusammenhang fachtechnisch nochmals geprüft. 'Einrichtungsbetrieb (Kombi E3/E4) => siehe Ausführungen zu "Auslegeordnung Variantenfächer"
Verein/Verband	Hauseigentümerverband Bern und Umgebung	Nein	Da für keine der Varianten die Machbarkeit nachgewiesen ist, besteht die Gefahr, dass am Schluss keine Lösung vorliegt und der Fächer wieder geöffnet werden muss.	x			Die abschliessende Beurteilung der Machbarkeit erfolgt erst in der Phase 2; bei der Phase 1 handelt es sich um eine Grobevaluation mit dem Fokus, Varianten mit offensichtlichen NoGo's auszuschneiden.
Verein/Verband	IG Verkehr Köniz	Eher Nein		x			
Verein/Verband	IGöV Bern	Ja		x			
Verein/Verband	Pro Bahn Espace-Mittelland	Ja		x			
Verein/Verband	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Eher Ja	Teilgebiet West: Ja, sie sind nachvollziehbar. Teilgebiet Ost: Eher Ja. Die untersuchten Kriterien sind soweit nachvollziehbar. Deren Gewichtung erachtet die QM3 aber teilweise als fragwürdig - Variante Bundesgasse/Kochergasse kommt in der Beurteilung zu schlecht weg.	x			

Verein/Verband	Quartierverein Kursaal	Eher Nein	Bei den Indikatoren im Bereich Stadtraum/Stadtentwicklung wie auch bei den Risiken werden weder a) die Beeinträchtigung der Wohnqualität in Wohnquartieren noch b) dringend notwendige Klimamassnahmen erwähnt/berücksichtigt (a = Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und deren Aussenraum im Wohnquartier, b = bspw. Wert von Bäumen als Schattenspendender, Entsiegelungspotential) Teilgebiete Ost: - Indikator 1.3 Verfügbarkeit/Streckenunterbrüche > Bewertung der Varianten ist nicht unmittelbar einleuchtend - Indikator 5.2 Städtebauliche Qualität > Aussage "Stärkung Nordring und Viktoriaplatz als Quartierplätze" > Es ist für uns absolut nicht einleuchtend, warum eine neue Tramachse dies bewirken würde. Die Plätze würden unseres Erachtens noch stärker als heute vom Verkehr geprägt sein. - Indikator 5.3 Bewertung "Viktoriarain: vereinzelt Entwicklungspotenzial" > ebenfalls absolut nicht nachvollziehbar für uns als direkt Anwohnende - Alle Indikatoren zu 5 (Städtebau): Die positive Bewertung (Grüntöne) der Variante Viktoriarain ist nicht nachvollziehbar.	x			Das Gebiet Viktoriarain ist bezüglich Nutzungen und Bäumen sehr sensibel. Dies wurde in der Grobbewertung berücksichtigt und wird in der Detailbewertung vertieft untersucht. Die Themen Ökologie/Klima sollen in der Detailbewertung mehr Gewicht erhalten. Gemäss STEK ist der Viktoriarain eine stadtraumprägende Strasse, die den Nordring mit dem Viktoriaplatz und damit auch mit der Nord-Süd-Achse Richtung Altstadt verbindet. Mit der allfälligen Stärkung des Viktoriarains ist nicht die verkehrliche Bedeutung für den MIV, sondern die stadträumliche gemeint. Es ist zu beachten, dass der Viktoriarain zusammen mit dem Abschnitt Bollwerk beurteilt wurde. Die Abschnitte unterscheiden sich aus städtebaulicher Sicht stark. Gewisse Aspekte werden daher insgesamt durchschnittlich bewertet, obwohl sie im Viktoriarain vielleicht negativ beurteilt sind.
Partei	SP Stadt Bern	Ja		x			
Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Partei	Grünes Bündnis Bern	Ja		x			

Verein/Verband	Pro Velo Bern	Nein	<p>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.</p> <p>Umgekehrt müssen allein fehlende Radstreifen allein noch nicht zur negativsten Bewertung führen, wenn z.B. kein MIV anwesend ist.</p> <p>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 Unterbrücke 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).</p> <p>Ost: E1 Nägeligasse, die damalige „Bestvariante“ von 2012 erzeugt grosse zusätzliche Probleme auf wichtigen Veloverbindungen. Beispiele:</p> <p>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.</p> <p>Die Achse Bollwerk, die Einmündung Speichergasse und die Velo-Erschliessungs- und Transitachse Richtung Bundesplatz und Kornhausplatz würde aus beiden Richtungen des Bollwerks stark beeinträchtigt;</p> <p>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.</p> <p>E2 Viktoriarain halten wir für nicht realisierbar.</p> <p>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 Realisierungsrisikobewertung. Im Bericht und auch an der Infoveranstaltung am 16.6.23 war zu spüren, dass die Planenden grosse Furcht vor den</p>	x		<p>Die Auswirkungen auf den Veloverkehr werden in der Phase 2 zusammen mit der Konkretisierung der Linienführung und vor allem Haltestellenanordnung/-ausgestaltung vertieft.</p> <p>Die Genehmigungsfähigkeit der Variante Bundesgasse wird in der Phase 2 vertieft.</p>
----------------	---------------	------	---	---	--	---

			<p>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.</p>				
--	--	--	--	--	--	--	--

Transportunternehmen	BERNMOBIL	Ja	Im Teilgebiet West begrüsst BERNMOBIL die Linienführung der zweiten Tramachse über die Belp- und Laupenstrasse. Dieses Element trägt viel zur Entlastung des Hirschengrabens und insbesondere des Knotens Hirschengraben Süd bei. Im Teilgebiet Ost steht BERNMOBIL der Variante 2 (Linienführung via Lorrainebrücke – Viktoriarain) kritisch gegenüber, da diese eine geringe Entlastungswirkung der Innenstadt hat, weil nur eine Tramlinie darüber geführt werden kann. Zudem kann damit künftig nur noch eine Tramlinie über die Kornhausbrücke geführt und so die wichtige Haltestelle Zytglogge weniger gut bedient werden. Der Nutzen dieser Variante für Umleitungen ist beschränkt, da Tramlinien aus dem Kirchenfeld kaum über den Viktoriaplatz umgeleitet werden. Auch bei der Variante 3 im Teilgebiet Ost (Linienführung via Bundesgasse – Kochergasse) hat BERNMOBIL grosse Bedenken, da die Verfügbarkeit dieser Tramachse aufgrund der häufig stattfindenden, geplanten und ungeplanten Veranstaltungen (Events, Demos etc.) tief ist. Das hat zur Folge, dass das Angebot für die Fahrgäste unzuverlässig und damit unattraktiv ist.	x			
Transportunternehmen	BLS AG	Eher Ja	Wir sind weitgehend einverstanden mit den Ergebnissen der Grobbewertung. Die Bewertung der Varianten E3 schliesst für das Kriterium 4.2a (Umsteigeweg Tramhaltestelle – Bahn) mit einer Ausprägung «mittel» negativ ab. Da sich die Umsteigebeziehung für Bahnbenützer stark verschlechtern würde, hätten wir die Ausprägung « gross» erwartet. Für die Variante E1, E2, W1 und W2 hingegen, hätten wir eine positive Bewertung erwartet, da zusätzliche Halte im Bahnhofsumfeld entstehen und/oder die Haltestellen der 2. Tramachse sich näher am Bahnhof befinden. (Siehe Haltestellen Abbildung 24).	x			
Transportunternehmen	PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja	Bei Variante E1/E2 sollte eine Haltestelle an der heutigen Haltekante der Linie 20 angestrebt werden. Eine Haltestelle vor dem Schweizerhof bzw. Bollwerk 2-8 wäre für die Umsteigebeziehungen zu den anderen Linien sehr schlecht (hätte allerdings stadteinwärts durchaus Vorteile zum Umsteigen auf den Zug).	x			Die genaue Haltestellenanordnung wird in der Phase 2 vertieft untersucht.

			Ausserdem wäre die Distanz zur Haltestelle Bollwerk vor allem stadteinwärts zu gering.				
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Eher Nein	Bei den Indikatoren im Bereich Stadtraum/Stadtentwicklung wie auch bei den Risiken werden weder a) die Beeinträchtigung der Wohnqualität in Wohnquartieren noch b) dringend notwendige Klimamassnahmen erwähnt/berücksichtigt (a = Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und deren Aussenraum im Wohnquartier, b = bspw. Wert von Bäumen als Schattenspender, Entsiegelungspotential) Teilgebiete West: - Indikator 3.1 Auswirkungen Veloverkehr > die Situation ist schon heute für Velofahrende unbefriedigend, viel schlechter kann es nicht mehr werden ... Teilgebiete Ost: - Indikator 1.3 Verfügbarkeit/Streckenunterbrüche > Bewertung der Varianten ist nicht unmittelbar einleuchtend - Indikator 5.2 Städtebauliche Qualität > Aussage "Stärkung Nordring und Viktoriaplatz als Quartierplätze" > nicht einleuchtend, warum die Tramachse dies bewirken würde? Die Plätze würden m.E. noch stärker als heute vom Verkehr geprägt werden. - Indikator 5.3 Bewertung "Viktoriarain: vereinzelt Entwicklungspotenzial" > nicht nachvollziehbar - Alle Indikatoren zu 5 (Städtebau): Die positive Bewertung (Grüntöne) der Variante Viktoriain ist nicht nachvollziehbar	x			Die städtebaulichen und Umwelt/Klima Aspekte werden in der Phase 2 weiter vertieft, mit Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Testplanung Stadtraum Bahnhof.
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			

Privatperson		Eher Ja	Möglichkeit, bei 2. Achse ab Viktoria-Platz via Lorrainebrücke diese auch aus dem Osten zu erreichen. Bei der Variante Bundesgasse - Kochergasse wird die Gefahr des Unterbruchs wegen politischer Veranstaltungen viel zu schwach gewichtet. Das führt dazu, dass allzu oft, speziell zu Einkaufszeiten trotz zweiter Tramachse der ganze öV wieder auf Spital-/Marktgasse zurückgebunden wird.	x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Nein	Nachvollziehbar bloss im Bereich Ost.	x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			

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

Kategorie	Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kennntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern	Ja		x			
Gemeinde	Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde	Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			

Gemeinde	Stadt Bern	Eher Nein	<p>(1) Eine Linienführung für die zweite Tramachse via Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk (Varianten 1 und 2) schliesst der Gemeinderat nach heutigem Kenntnisstand aus, da damit die Verkehrsbelastung des Stadtraums Bahnhof weiter erhöht würde.</p> <p>(2) Einzig die Variante 3 via Bundesgasse-Kochergasse erachtet der Gemeinderat nach heutigem Kenntnisstand als vertretbar, wenn auch mit erheblichen Vorbehalten. Positiv ist hervorzuheben, dass diese Variante den Bubenbergr- und den Bahnhofplatz nicht zusätzlich belastet. Positiv bewertet der Gemeinderat zudem, dass der Strassenquerschnitt der Bundes- und der Kochergasse für zwei Trampuren verträglich ist. Negativ zu bewerten ist hingegen die hohe Anzahl von Unterbrüchen im Zusammenhang mit Veranstaltungen oder Demonstrationen. Insbesondere aus Kund*innensicht sind damit – ohne signifikante Reduktion der Veranstaltungsintensität – die Betriebsstabilität und die Angebotsqualität als ungenügend zu beurteilen. Die hohe Zahl von Unterbrüchen würde zudem die Redundanz der Tramachse zur Stamm-achse durch die Markt- und Spitalgasse erheblich schmälern. Dieser Aspekt sollte deshalb in der nächsten Phase noch detaillierter hinsichtlich Dauer und Qualität der Unterbrüche sowie allfälliger Ersatz- und Umleitungslösungen untersucht werden. Aus technischer Sicht sehr kritisch zu beurteilen ist das Linksabbiegen des Trams von der Kochergasse über den Casinoplatz. Aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gründen wäre schliesslich zu beachten, dass im Umfeld des Bundeshauses ein fahrleitungsloser Tramabschnitt anzustreben und in der Bundesgasse die konzeptionelle Idee der Baumallee möglichst zu erhalten wären. Zudem müssten die Wegbeziehung und der entsprechende Raum zwischen einer Haltestelle in der Bundesgasse und dem Bahnhofplatz (heute Baldachin) aufgewertet werden.</p> <p>(3) Sollte trotzdem an der Vertiefung der Varianten 1 und 2 festgehalten werden, bittet der Gemeinderat darum, im Westen auch die Option einer Linienführung über die Seilerstrasse statt über die Belpstrasse vertieft zu prüfen. Dies vor dem Hintergrund der bereits sehr hohen Belastung der Belpstrasse und einer künftig allenfalls anzustrebenden Verbindung vom City-West-Areal zum Kocherpark.</p>	x		<p>Ersatz- und Umleitungslösungen bei Veranstaltungen auf Bundesplatz in Phase untersuchen.</p> <p>Linksabbieger Kochergasse - Casinoplatz: technische Machbarkeit in Phase 2 prüfen.</p> <p>Aspekt "fahrleitungsloser Betrieb Bundesplatz" in Phase 2 aufnehmen.</p> <p>Die Variante Seilerstrasse wird fachtechnisch nochmals geprüft.</p> <p>In der Phase 2 der ZMB sind aus methodischen Gründen die 3 Varianten Viktoriarain, Nägelgasse und Bundesgasse zu vertiefen.</p>
----------	------------	-----------	---	---	--	---

Verein/Verband	BernCity	Nein	<p>Die Entscheidung, die Variante W2 (Seilerstrasse) nicht weiter zu verfolgen, erscheint nicht schlüssig. Die Vor- und Nachteile dieser Variante ähneln im Wesentlichen der Variante W1 (Belpstrasse). Es wurde jedoch nicht berücksichtigt, dass Verkehr vom Autobahnzubringer Forsthaus und dem Inselareal zwangsweise über die Ziegler-, Schwarztor- und Belpstrasse geleitet wird, was zu einer erheblichen Belastung der Belpstrasse führt. Die Seilerstrasse ist hiervon nicht betroffen und bietet im unteren Teil ausreichend Platz. Die Sorge um das Fehlen einer "Seilerstrasse"-Haltestelle zwischen den Haltestellen Kocherpark und Laupenstrasse ist unbegründet und entspricht dem aktuellen Haltestellenangebot. Das eigentliche Problem liegt darin, die Belastung der Belpstrasse zu mindern.</p> <p>Auch die Variante 16 (Hodlerstrasse) sollte in Kapitel 5.3.2 des Berichts nicht vorschnell ausgeschlossen werden. Die vermeintlich fehlende Haltestelle am Waisenhausplatz ist unserer Ansicht nach lösbar, indem eine Haltestelle am Anfang der Nägelgasse eingerichtet wird und die bestehende Haltestelle am Bollwerk genutzt wird. Die Tramlinie könnte östlich der Hodlerstrasse vor dem ehemaligen Progymnasium verlaufen und dann in Richtung Nägelgasse wie in der Variante V1 (Speichergasse/Nägelgasse) weitergeführt werden. Diese Option könnte die Hodlerstrasse aufwerten und dabei die Einschränkungen für die nördliche obere Altstadt minimieren.</p> <p>Wir empfehlen auch, die Variante E4 (Schauplatzgasse/Amtshausgasse) als Einbahnstrasse in Richtung Bahnhof und die Variante E3 (Bundesgasse/Kochergasse) als Einbahnstrasse in Richtung Kirchenfeld zu kombinieren. In der breiten Kochergasse könnte eine Tramlinie mit ausreichend Abstand zum Hotel Bellevue verlaufen. Ein solcher Kompromiss könnte auch auf übergeordneter Ebene eher genehmigungsfähig sein.</p> <p>Zusammenfassend halten wir fest, dass die Auswahl und Festlegung der Varianten für Phase 2 überdacht und erweitert werden sollten. Die Varianten W2 (Seilerstrasse) und 16 (Hodlerstrasse) sollten wieder in Betracht gezogen werden. Hingegen ist die Variante V1 (Speichergasse/Nägelgasse)</p>	x		<p>Die Variante Seilerstrasse wird fachtechnisch nochmals geprüft.</p> <p>'In Bezug auf die Variante Hodlerstrasse wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.</p>
----------------	----------	------	---	---	--	---

			<p>aufgrund ihrer negativen Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit für die nördliche obere Altstadt zu sistieren und mit einer vertieften Prüfung der Variante Bundesgasse / Amthausgasse zu ergänzen. Die bestehenden Probleme mit der Versorgungssicherheit und den Nutzungskonflikten auf der Belpstrasse dürfen nicht verschlimmert werden.</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

Verein/Verband	Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland	Eher Ja	Die Auswahl der drei Varianten ist unter den genannten Vorbehalten nachvollziehbar. Es zeichnet sich aber schon zum jetzigen Zeitpunkt ab, dass die Variante 3 den anderen klar überlegen ist. Indem sie drei Tramlinien in den Bereich Bundes- und Kochergasse verlagert, führt die Variante 3 als einzige zu der unerlässlichen Entlastung der Hauptgassen sowie der Haltestellen Bahnhof, Bubenbergplatz und Hirschengraben. Sie verkürzt zudem die Fahrzeiten und eliminiert Stauverluste, und sie gewährleistet eine gute Netzredundanz. Im Bollwerk, am Bahnhof, auf dem Bubenbergplatz und beim Hirschengraben schafft sie Spielraum für die dringend nötige Aufwertung des städtischen Raumes. Im Vergleich dazu weisen die Varianten 1 und 2 grosse Nachteile auf. Wir verweisen dies-bezüglich auf die Mitwirkungseingabe des FÖR. Dass der Bundesplatz mit den angrenzenden Bereichen und Strassen – so auch Bundes- und Kochergasse – als Ort für Demonstrationen dient, darf nicht zum Ausschluss der Variante 3 führen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass Demonstrationen mit dem Aufmarsch der Personen und Demonstrationenzügen sehr oft die ganze Obere Altstadt blockieren. Der ÖV ist dann gänzlich lahmgelegt. Die Sicherheit der Personen lässt sich auch für die Tramachse Bundes-/Kochergasse ausreichend gewährleisten. Allerdings sind auch bei der Wahl der Variante 3 die Auswirkungen auf den Stadtraum sowie die Gestaltung und Einordnung der Haltestellen und Fahrleitungen sorgfältig zu prüfen. Dies schliesst namentlich auch den Stadtraum um den Kornhaus- und Theaterplatz ein. Eine weitere Reduktion des ÖV und des MIV in der Altstadt ist zudem auch bei Wahl der Variante 3 unerlässlich.	x			
Verein/Verband	Bollwerkstadt	Nein	VARIANTE 1 UND 2 SIND NICHT WEITER ZU VERFOLGEN Variante 2: Viktoriarain/Bollwerk/ Bahnhofplatz/Bubenbergplatz/Laupenstrasse Die Variante 2 wurde erneut aufgenommen vor dem Hintergrund der Netzstrategie 2040, die bis zu drei Linien über die Lorrainebrücke vorsah – dies ist nun hinfällig und 2 ist aus vier Gründen nicht weiter zu verfolgen: Die Netzredundanz wird nicht verbessert Die Strecke ist dreimal so lang wie die Variante Kocher/Bundesgasse Die Hauptgassen werden nicht entlastet Es gibt keine stadtverträgliche Lösung für die Linienführung vom Bollwerk bis Hirschengraben	x			In der Phase 2 der ZMB sind aus methodischen Gründen die 3 Varianten Viktoriarain, Nägeligasse und Bundesgasse zu vertiefen.
Partei	EVP Stadt Bern	Ja		x			

Verein/Verband	Fachverband Schweizer Raumplaner, Sektion Bern Mittelland	Ja		x			
----------------	---	----	--	---	--	--	--

Verein/Verband	Forum öffentlicher Raum (FÖR.Bern)	Nein	<p>VARIANTE 1 UND 2 SIND NICHT WEITER ZU VERFOLGEN Variante 2: Viktoriarain/Bollwerk/ Bahnhofplatz /Bubenbergplatz/Laupenstrasse Die Variante 2 wurde erneut aufgenommen vor dem Hintergrund der Netzstrategie 2040, die bis zu drei Linien über die Lorrainebrücke vorsah – dies ist nun hinfällig und 2 ist aus vier Gründen nicht weiter zu verfolgen: Die Netzredundanz wird nicht verbessert Die Strecke ist dreimal so lang wie die Variante Kocher/Bundesgasse Die Hauptgassen werden nicht entlastet Es gibt keine stadtverträgliche Lösung für die Linienführung vom Bollwerk bis Hirschengraben Hinzu kommen die stadträumlichen und -klimatischen Fragen beim Viktoriarain und die Probleme beim Knoten Hirschengraben Nord in Verbindung mit der geplanten Haltestelle Laupenstrasse. Für die ZMB 2022 wäre es kein Verlust, wenn die Variante 2 nicht weiter geprüft würde. Variante 1: Nägeligasse/ Spychergasse/ Bollwerk/ Bahnhofplatz/Bubenbergplatz/ Laupenstrasse Von den vier NoGo's der Variante 2 gelten zwei auch für die Variante 1 und ein neues kommt dazu: Die beanspruchten Gassen bilden das unersetzliche Rückgrat der Anlieferung der oberen Altstadt und sind eine wichtige Verbindung im Velonetz. Die Strecke ist zweimal so lang wie die Variante Kocher/Bundesgasse Es gibt keine stadtverträgliche Lösung für die Linienführung vom Bollwerk bis Hirschengraben. Zudem ist die Beeinträchtigung durch die enge Kurve im Raum Stadttheater aus akustischen Gründen nicht tragbar. Betreffend Redundanz und Flexibilität sind die Varianten 3 und 1 vergleichbar. Die Schlaufe Laupenstrasse könnte auch mit 3 kombiniert werden und sollte bei der weiteren Bearbeitung ebenfalls betrachtet werden. Variante 3: Die Variante 3 erfüllte die übergeordneten Ziele als einzige optimal. Sie entlastet Hauptgassen, Haltestelle Bahnhof, Bubenbergplatz und Hirschengraben um 3 Linien. Sie verkürzt die Fahrzeiten und eliminiert Stauverluste. Sie gewährleistet eine gute Netzredundanz. Im Bollwerk, am Bahnhof, auf dem Bubenbergplatz und beim Hirschengraben schafft sie Spielraum für die dringend nötige Aufwertung des städtischen Raumes im Interesse aller, ob zu Fuss, per Velo oder ÖV unterwegs. Nur so profitiert die Stadt richtig von der bereits beschlossenen Reduktion des MIV in diesem Bereich. Niedrige Kosten, kurze und unproblematische Bauzeit Weitere</p>	x		<p>In der Phase 2 der ZMB sind aus methodischen Gründen die 3 Varianten Viktoriarain, Nägeligasse und Bundesgasse zu vertiefen.</p>
----------------	------------------------------------	------	--	---	--	---

			<p>Stärken der Variante 3 sind niedrige Kosten, kurze und unproblematische Bauzeit in der verkehrsarmen Südachse, Flexibilität in der Liniendurchbindung und geringere Betriebskosten infolge Fahrzeitverkürzungen. Die Reduktion der Fahrzeit überwiegt klar die etwas weitere Distanz der neuen Haltestellen vom Bahnhof (im aktuellen Planstand der beiden anderen Varianten liegt die Haltestelle Bahnhof im Bollwerk weiter entfernt vom Loebegge als die in der Bundesgasse vorgeschlagene). Die Entlastung der Haltestelle Hirschengraben erfolgt elegant, ohne dass in der Laupenstrasse ein neuer schwieriger Knoten entsteht. Ein fahrleitungsloser Betrieb auf kurzen Strecken ist heute technisch problemlos möglich. Schlecht bewertet wird hingegen die Verfügbarkeit infolge geplanter und ungeplanter Betriebsstörungen. Störungen durch (ungeplante) Demonstrationen betreffen den Raum Schützenmatte mittlerweile vergleichbar oft. Die Sicherheit grösserer Menschenmengen auf dem Bundesplatz kann mit Pollern in den Zufahrten kurzfristig flexibel gewährleistet werden. Bei Demonstrationen kann der bereits heute versetzbare Schutzzaun von Kantonal- zu Nationalbank das Bundeshaus und damit auch die davorliegende Strassenfläche (mit den Tramgeleisen) schützen. Im Quervergleich steht die Variante 3 dermassen gut da, dass eine vertiefte Prüfung der Varianten 1 und 2 hinfällig wird.</p>				
Verein/Verband	Fussverkehr Kanton Bern	Ja		x			

Verein/Verband	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern GSL	Nein	Die GSL bemängelt das unnötig lange Verfahren. Die seit 2012 vorliegende ZMB zeigt, dass die Tramachse Bundesgasse-Kochergasse eindeutig die einzig machbare Variante ist. So muss der Entscheid für diese Tramachse als Vorgabe zu den parallel laufenden Planungen früher gefällt werden, .	x		In der Phase 2 der ZMB sind aus methodischen Gründen die 3 Varianten Viktoriarain, Nägeligasse und Bundesgasse zu vertiefen.
Verein/Verband	Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Nein	Bern braucht dringend eine zweite Tramachse. Die Tramachse Zytglogge-Bubenbergraben ist bereits heute völlig überlastet. Der Tramstau zu Stosszeiten ist in diesem Bereich die Regel. Die Folge ist eine massive Behinderung des Fussverkehrs inkl. Zeitverlust beim ÖV. Die zweite Tramachse hat erste Priorität, auch für den Stadtraum Bahnhof Bern. Die Umsetzung der zweiten Tramachse sollte zwingend gleichzeitig mit dem Tram Ostermundigen erfolgen.	x		Eine gleichzeitige Realisierung mit dem TBO ist aufgrund der langen Planungs- und Genehmigungsprozesse für eine 2. Tramachse nicht machbar.
Partei	Grüne Freie Liste Stadt Bern	Nein	Das unnötig lange Verfahren behindert die Koordination. Die detaillierte technische Planung aller 3 Varianten liegt aus der ZMB 2012 bereits vor und die Beurteilung der Zweckmässigkeit fällt unserer Ansicht nach so klar zu Gunsten der Variante Bundes/Kochergasse aus, dass ein Entscheid bereits deutlich früher als geplant erfolgen kann – damit eine Abstimmung auf die parallel laufenden Planungen möglich wird.	x		In der Phase 2 der ZMB sind aus methodischen Gründen die 3 Varianten Viktoriarain, Nägeligasse und Bundesgasse zu vertiefen.
Partei	Grünliberale Stadt Bern	Eher Ja		x		
Verein/Verband	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern	Nein	Die Varianten haben allesamt gewichtige Nachteile. Klar nicht weiter zu verfolgen ist die Variante Speichergasse. Diese ist für das Gewerbe schlicht nicht tragbar. Die Variante Lorrainebrücke/Viktoriarain hat u.E. schlicht eine zu geringe Wirkung, entsprechend ist diese Variante auch nicht weiter zu verfolgen. Auch die Variante Bundesgasse ist aufgrund der fast wöchentlichen Unterbrüche wenig geeignet - im Trambetrieb. Sollten im Perimeter Bundesgasse/Amthausgasse Tramlösungen angestrebt werden, ist die Verkehrssituation noch vertiefter geprüft werden. Anders sähe die Situation mit Doppelgelenkbussen aus. So wären keine Schienen verbaut und BERNMOBIL wäre flexibel, insb. mit Ausweichmöglichkeiten, sollten Veranstaltungen auf dem Bundesplatz stattfinden. Zudem sind kleine Abstriche beim Takt problemlos hinzunehmen. Diese Variante hat klar das grösste Entlastungspotenzial und ist im beschriebenen Sinne weiterzuverfolgen. Den Entscheid über eine "echte" zweite Tramachse ist zu vertagen und mit sämtlichen laufenden städtebaulichen Projekten abzustimmen.	x		Buslösung führt im Stadtraum Bahnhof zu mehr Belastungen im Sinne ÖV-Bewegungen gegenüber einem Trambetrieb.

Verein/Verband	Hauseigentümerverband Bern und Umgebung	Nein	Variante 1 wird verkehrstechnisch mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht umsetzbar sein. Zum heutigen Zeitpunkt ist infolge dem Fehlen der Machbarkeit eine abschliessende Beurteilung nicht möglich.	x			
Verein/Verband	IG Verkehr Köniz	Eher Nein		x			
Verein/Verband	IGöV Bern	Ja		x			
Verein/Verband	Pro Bahn Espace-Mittelland	Ja		x			
Verein/Verband	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Ja		x			
Verein/Verband	Quartierverein Kursaal	Nein	Die als Hauptvorteile der Variante E2 (Viktoriarain) aufgeführten Punkte sind für uns als direkt Anwohnende nicht nachvollziehbar: Störungspotential durch Veranstaltungen/Demos ist am Bollwerk gross, das Aufwertungspotential am Viktoriarain ist gleich Null, ganz im Gegenteil: wenn die Baumallee und die Velostreifen weg müssen, wird das Wohngebiet deutlich abgewertet. Bei den aufgeführten Hauptnachteilen der Variante E2 fehlen gewichtige: - Negative Auswirkungen auf den Aussenraum und Lärmbelastung im Wohnquartier (dicht besiedeltes Wohngebiet!) - Entfernung der Baumallee ist nicht kompatibel mit dringlichen Klimamassnahmen - Verschlechterung für Veloverkehr ist nicht akzeptabel - Die in den vergangenen Jahren angestossene Entwicklung des Viktoriarains hin zur Quartierstrasse (Tempo 30, Reduktion MIV, Fussgängerstreifen) muss vorangetrieben werden. Mit dem Argument "Quartierstrasse und für eine Tramlinie wenig geeignet" wurde die Variante Breitenrainstrasse in der ZMB ausgeschlossen > gleiches gilt für den Viktoriarain! Das Tram bringt für Anwohnende eine grosse zusätzlich Lärmbelastung, neben dem regelmässigen Signalklingeln wegen unübersichtlicher Kurven, kommt je nach Witterung Kurvenquietschen mitten im engbesiedelten Wohnquartier hinzu. Der Viktoriarain ist gemäss STEK16 eine Quartier-Innenverbindung, und das Gebiet rund um den Viktoriarain bildet quartiermässig eine Einheit. Dass die Variante Schauptplatzgasse/Amtshausgasse (E4) nicht weiter geprüft werden soll, ist ebenfalls nicht einleuchtend. Die Option Tramgeleise für eine Richtung in diesen Gassen (in Kombination mit E3) sollte aus unserer Sicht auch eingehender geprüft werden.	x		Das Gebiet Viktoriarain ist bezüglich Nutzungen und Bäumen sehr sensibel. Dies wurde in der Grobbewertung berücksichtigt und wird in der Detailbewertung vertieft untersucht. Die Themen Ökologie/Klima sollen in der Detailbewertung mehr Gewicht erhalten. Gemäss STEK ist der Viktoriarain eine stadtraumprägende Strasse, die den Nordring mit dem Viktoriaplatz und damit auch mit der Nord-Süd-Achse Richtung Altstadt verbindet. Mit der allfälligen Stärkung des Viktoriarains ist nicht die verkehrliche Bedeutung für den MIV, sondern die stadträumliche gemeint. Es ist zu beachten, dass der Viktoriarain zusammen mit dem Abschnitt Bollwerk beurteilt wurde. Die Abschnitte unterscheiden sich aus städtebaulicher Sicht stark. Gewisse Aspekte werden daher insgesamt durchschnittlich bewertet, obwohl sie im Viktoriarain vielleicht negativ beurteilt sind. 'In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.	

Partei	SP Stadt Bern	Eher Ja	Für die SP Stadt Bern ist die Auswahl der zu vertiefenden Varianten nachvollziehbar und grundsätzlich begrüßen wir die Vertiefung der drei Varianten. Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten sind aus unserer Perspektive korrekt aufgelistet. Hauptprobleme bei Speichergasse / Nägeligasse sind die engen Kurvenradien und die Behinderung insbesondere des Veloverkehrs. Der Viktoriarain ist sehr eng für eine Tramlinie und kann den Knoten Hirschengraben – Bahnhofplatz – Marktgasse nur sehr bedingt entlasten. Zudem wird mit dieser Linie der Zytglogge nicht bedient. Im Hinblick auf die Projektziele erscheint die Variante Bundesgasse als Bestvariante, da das Potential zur Entlastung der Achse Hirschengraben – Bahnhofplatz – Marktgasse hier am grössten ist. Im Falle von Kundgebungen auf dem Bundesplatz, können die Linien (wie bereits heute die Buslinien 10 und 19) durch die Marktgasse umgeleitet werden.	x			
Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Siehe Kommentar unter Variantenfächer: Varianten mit Einrichtungs-Abschnitten hätten geprüft werden sollen. Wir gehen davon aus, dass die Variante Lorrainebrücke/Viktoriarain in der Phase 2 rasch ausscheiden wird. Die Eingriffe ins Ortsbild sind massiv, bereits die Anlegung von Velostreifen am Viktoriarain hätte in ihrer Ursprungsvariante die Rodung der Allee zur Folge gehabt, wogegen sich die Anwohner:innen gewehrt hatten. Ausserdem ist die Redundanz zu den bestehenden Linien zu gering (und der Bedarf an neuer Schieneninfrastruktur zu gross.) Wir sehen in der Variante Bundesgasse das grösste Potenzial, befürworten aber trotzdem die Bearbeitung aller 3 Varianten in der Phase 2 der ZMB.	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.
Partei	Grünes Bündnis Bern	Eher Ja	Siehe Kommentar unter Variantenfächer: Varianten mit Einrichtungs-Abschnitten hätten geprüft werden sollen. Wir gehen davon aus, dass die Variante Lorrainebrücke/Viktoriarain in der Phase 2 rasch ausscheiden wird. Die Eingriffe ins Ortsbild sind massiv, bereits die Anlegung von Velostreifen am Viktoriarain hätte in ihrer Ursprungsvariante die Rodung der Allee zur Folge gehabt, wogegen sich die Anwohner*innen gewehrt hatten. Ausserdem ist die Redundanz zu den bestehenden Linien zu gering (und der Bedarf an neuer Schieneninfrastruktur zu gross.) Wir sehen in der Variante Bundesgasse das grösste Potenzial, befürworten aber trotzdem die Bearbeitung aller 3	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.

			Varianten in der Phase 2 der ZMB.				
Verein/Verband	Pro Velo Bern	Nein	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.	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.
Transportunternehmen	BERNMOBIL	Ja	Die drei Varianten decken das Spektrum der weiterzuverfolgenden Linienführungen für die Detailbewertung ab.	x			
Transportunternehmen	BLS AG	Ja		x			
Transportunternehmen	PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Nein	Es fehlen die oben beschriebenen Untervarianten 'Grabenpromenade' und 'Metroparking'.	x			In Bezug auf Varianten mit Linienführungen via Schüttestrasse und Hodlerstrasse wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			

Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja	Tunnelvarianten oder Ring fehlen			x	<p>Lösungsansätze mit unterirdischer Tramlinienführung wurden thematisiert, aber aus folgenden Gründen verworfen: im angestrebten Planungshorizont 2035/2040 nicht realisierbar, städtebauliche Verträglichkeit aufgrund der erforderlichen Rampen über der Aare (Aaretalschutzgebiet) oder alternativ im innerstädtischen Perimeter des Weltkulturerbes und seiner Pufferzone nicht gegeben, im Untergrund enorme Konflikte mit der Archäologie, dem Stadtbach und grösseren Werkleitungskanälen zu erwarten.</p> <p>Aufgrund früherer Untersuchungen erweisen sich tangentielle Ringlösungen in der Stadt Bern als nicht zielführend zur Entlastung Raum Bahnhof/Innenstadt.</p>
Privatperson		Nein	Die als Hauptvorteile der Variante E2 (Viktoriarain) aufgeführten Punkte sind für mich nicht nachvollziehbar: Störungspotential durch Veranstaltungen/Demos ist am Bollwerk gross, das Aufwertungspotential am Viktoriarain ist geich null, ganz im Gegenteil: wenn die Baumallee und die Velostreifen weg müssen, wird das Wohngebiet deutlich abgewertet. Bei den aufgeführten Hauptnachteilen der Variante E2 fehlen gewichtige: Negative Auswirkungen auf den Aussenraum und Lärmbelastung im Wohnquartier (dicht besiedeltes Wohngebiet!), Entfernung der Baumallee ist nicht kompatibel mit Klimamassnahmen, Verschlechterung für Veloverkehr nicht akzeptabel, die in den vergangenen Jahren angestossene Entwicklung des Viktoriarains hin zur Quartierstrasse (> Tempo 30, Reduktion MIV, Fussgängerstreifen) muss vorangetrieben werden. Mit dem Argument "Quartierstrasse und für eine Tramlinie wenig geeignet" wurde die Variante Breitenrainstrasse in der ZMB ausgeschlossen > gleiches gilt für den Viktoriarain! Dass die Variante Schauplatzgasse/Amtshausgasse (E4) nicht weiter geprüft werden soll, ist ebenfalls nicht einleuchtend. Die Option Tramgeleise für eine	x			In Bezug auf die Variante Einbahn-Ansatz bzw. Kombi E3/E4 wird an der Argumentation im Bericht Phase 1 festgehalten.

			Richtung in diesen Gassen (in Kombination mit E3) sollte m.E. auch eingehender geprüft werden.				
Privatperson		Eher Ja	Wie unter Pt. 2.3 dargelegt, werden an dieser Stelle nicht neue Varianten, sondern eine andere Variantenkombination vorgeschlagen (Realisierung von Variante 1 und 3 bei gleichzeitiger Aufhebung der bestehenden Verbindung durch Spital- und Marktgasse).	x			Ansatz mit Spital-/Marktgasse ganz tramfrei könnte nach Vorliegen der ZMB-Resultate in einem nächsten Planungsschritt geprüft werden.
Privatperson		k.A.	Meiner Meinung ist schon lange klar, dass die beste der drei Varianten über die Speichergasse- Nägeligasse gehen muss. Bringt am meisten Flexibilität bei Störungen und Demos.	x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Nein	Variante über den Viktoriarain führt nicht zu einer Kapazitätsvergrößerung und führt mitten durch ein dichtbesiedeltes Wohnquartier. Zudem ist diese Achse ein grosser, aufwändiger Umweg	x			
Privatperson		Ja		x			
Privatperson		Eher Ja		x			
Privatperson		Eher Ja	Kombination von Varianten 2 und 3, d.h. komplette Entfernung der Trams aus Spital- und Marktgasse. Varianten 21 und 22 als Kombination von 1-Spurführungen (22 Stadtauswärts; 21 Richtung Bhf)	x			Ansatz mit Spital-/Marktgasse ganz tramfrei könnte nach Vorliegen der ZMB-Resultate in einem nächsten Planungsschritt geprüft werden.

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

Kategorie	Eingabe von	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern	Die Verfügbarkeit und Machbarkeit der Achse Bundesgasse ist rasch und vertieft zu klären. Auch auf politischer Ebene. Weiter sind für die Wahl der Bestvariante in der Phase 2 folgende Kriterien unbedingt zu berücksichtigen: Linienverlauf im Normalbetrieb entspricht den Wunschlinien der Fahrgäste - Umsteigefreie Beziehungen - Entlastung vom Hirschengraben - Redundanz bei Störungen. Weiter ist eine Etappierung (West und Ost) frühzeitig aufzuzeigen.		x		Kriterien in Phase 2 berücksichtigen
Gemeinde	Gemeinde Köniz	Die Realisierung einer zweiten Tramachse wird unterstützt. Sie dient der Erhöhung der Betriebsstabilität im Tramverkehr, u.a. der Linie 9 nach Wabern/Kleinwabern. Alle Varianten sind aus Sicht Köniz – auch hinsichtlich einer allfälligen zukünftigen Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb – tauglich. Es ergeben sich je nach hinterlegter Netzkonfiguration unterschiedliche Linienführungen der "Könizer-Linie(n)" durch die Innenstadt, wobei alle Varianten Vor- und Nachteile aufweisen. Aus Sicht der Gemeinde Köniz werden die richtigen Varianten für die Weiterbearbeitung ausgewählt.	x			Tramnetzkonfigurationen, auch mit geplanten Tramprojekten, werden als Grundlage für die Bewertung der Aufwärtskompatibilität in der Phase 2 untersucht.
Gemeinde	Gemeinde Ostermundigen	Die Variante 3 (via Bundesgasse - Kochergasse) wird als die geeignetste Lösung eingestuft.	x			

Gemeinde	Stadt Bern	<p>Der Gemeinderat kommt in seiner Beurteilung der Ergebnisse der Phase 1 der ZMB aus den genannten Gründen zum Schluss, dass nur die Variante 3 kompatibel zur erforderlichen Weiterentwicklung des Stadtraums Bahnhof ist. Trotz der erwähnten Vorbehalte hat einzig diese Variante das Potenzial, sowohl den verkehrlichen wie auch den stadträumlichen Erfordernissen gerecht werden zu können. Auf eine Vertiefung der Varianten 1 und 2 ist deshalb zu verzichten. Soweit dem Gemeinderat bekannt, deckt sich diese Erkenntnis mit den Überlegungen breiter weiterer Kreise.</p> <p>Weiteres kommt hinzu: Angesichts der sehr anspruchsvollen, von vielen einschränkenden Rahmenbedingungen geprägten Ausgangslage ist nach Ansicht des Gemeinderats aus heutiger Optik nicht (mehr) gewährleistet, dass sich auf den bisherigen Grundlagen eine breit akzeptierte Lösung finden lässt. Dazu kommt, dass die technische Machbarkeit noch für keine der drei Varianten nachgewiesen ist. Deshalb plädiert der Gemeinderat dafür, in der Phase 2 der ZMB - parallel oder integriert zur Vertiefung der Variante 3 - den Fächer nochmals zu öffnen und die ÖV-Erschliessung des Stadtzentrums breiter zu prüfen. Dass in der Phase 2, wie bisher geplant, einzig die Konsequenzen aufgezeigt werden, falls sich keine Variante als machbar erweist, erachtet der Gemeinderat hingegen als nicht zielführend. Bei dieser Prüfung sind folgende Punkte zu beachten => siehe detaillierte Stellungnahme.</p> <p>Schlussbemerkungen => siehe detaillierte Stellungnahm</p>			x	<p>In der Phase 2 der ZMB sind aus methodischen Gründen die 3 Varianten Viktoriarain, Nägelligasse und Bundesgasse zu vertiefen.</p> <p>Eine grundsätzliche, weitergehende Öffnung des Variantenfächers bzw. Überprüfung des ÖV-Angebots im Stadtzentrum inkl. Überarbeitung der Netzstrategie wird abgelehnt. An der vorliegenden Netzstrategie wird festgehalten.</p>
----------	------------	---	--	--	---	---

Verein/Verband	Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland	<p>A. Zu den Hauptzielen, die mit einer neuen zweiten Tramachse erreicht werden müssen, gehört die Verträglichkeit des öffentlichen Verkehrs (namentlich des Tramverkehrs) mit dem Schutzobjekt Altstadt von Bern. Dieses Schutzobjekt hat den Rang einer Welterbestätte. Im nationalen Recht ist es integral, namentlich mit Einschluss des Hirschengrabens, der höchsten Schutzkategorie A im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS zugeordnet. An der Verträglichkeit fehlt es heute, weil seit mehr als zwei Jahrzehnten dem Aus-bau des ÖV Priorität vor der Wahrung der räumlichen und denkmalpflegerischen Qualitäten der Altstadt eingeräumt wurde.</p> <p>B. Um die Zielsetzung der Verträglichkeit zu erreichen, bedarf es einer adäquaten Rücksichtnahme auf die Anforderungen, die das Schutzobjekt Berner Altstadt stellt. Die Beurteilung und Bewertung des Projekts darf in keinem Fall auf Kriterien beschränkt werden, die die Optimierung des Verkehrs- und namentlich des Tramnetzes aus Sicht des Betriebs beinhalten. Für den Heimatschutz ist klar, dass Variante 3 als einzige der vorgeschlagenen Lösungen die heute untragbare Situation verbessern kann.</p> <p>C. Es geht im vorliegenden Verfahren um eine Anpassung der regionalen Verkehrsrichtplanung. Sofern im Rahmen dieses Verfahrens bezüglich der zweiten Tramachse der Entscheid zugunsten der Variante 3 (Bundesgasse-Kochergasse) ausfällt, wird dies im Ergebnis zu einer deutlichen Entlastung des ÖV-Knotens Hirschengraben führen. Das zurzeit von der Stadt Bern vorangetriebene Projekt für die Umgestaltung des Hirschengrabens wird damit relativiert. Es ist nicht akzeptabel, dass der Hirschengraben entsprechend diesem Projekt in naher Zukunft umgepflügt wird, wenn ein Jahrzehnt später mit der neuen Tramachse durch die Bundes- und die Kochergasse eine neue Ausgangssituation entsteht, die einen viel schonenderen Umgang mit dem Schutzobjekt Hirschengraben ermöglicht.</p>	x			<p>Bewertung erfolgt aus einer Gesamtsicht, nicht nur aus Sicht verkehrlicher/betrieblicher Kriterien.</p> <p>Etap pierungs-Abhängigkeiten werden bei der Vertiefung in Phase 2 berücksichtigt.</p>
Verein/Verband	Bollwerkstadt	<p>Klimaresilienz im Stadtraum, eine Allee im Bollwerk, Beschattung und Begrünung auf der Perronplatte (unter Berücksichtigung des Kurzparking und des Postautoverkehrs), ein MIV freier Strassenraum in der Bundesgasse als Sicherheitsmassnahme sind Aspekte, die bei weiteren Machbarkeitsabklärungen einfließen müssen.</p>	x			

Verein/Verband	Fachverband Schweizer Raumplaner, Sektion Bern Mittelland	Wir haben die Planungsergebnisse der Phase 1 mit Interesse zur Kenntnis genommen. Gerne möchten an dieser Stelle das methodisch sehr sorgfältige Vorgehen der Phase 1 positiv würdigen. Wir möchten noch einbringen, dass es methodisch nachvollziehbar ist, dass man den Prozess sorgfältig aufgleist und sich die nötige Zeit lässt. Wir bitten jedoch zu berücksichtigen, dass es schon auch wünschenswert ist, in absehbarer Zeit die Erkenntnisse der Phase 2 zu erhalten. Es könnte interessant sein, zu prüfen, ob der aktuell vorgesehene Zeitplans allenfalls verkürzt werden kann. Damit könnten andere Planungen und Projekte frühzeitiger auf das Ergebnis abgestimmt werden. Für die Phase 2 wünschen wir allen Beteiligten eine faktenbasierte und lösungsorientierte Auseinandersetzung mit den spannenden Fragestellungen.	x			
Verein/Verband	Forum öffentlicher Raum (FÖR.Bern)	In der kommenden Phase 2 der ZMB muss man bei der vertieften Prüfung von Variante 3 vorrangig den Bedenken des Bundes Rechnung tragen, indem Lösungen für die Sicherheit erarbeitet werden. Eine temporäre Abgrenzung des Bundesplatzes von Fahrbahn und Bundeshaus ist zu prüfen, aber auch die Frequenz (von nicht politischen) Veranstaltungen auf dem Platz. Dem Bund soll erklärt werden, welche fundamentale Bedeutung die zweite Tramachse Kocher/Bundesgasse für das Leben in der Stadt Bern hat, auch für den Arbeitsort und den Tourismus. Das FÖR fordert die Verantwortlichen der ZMB auf, die Chance auf die dringend notwendige Aufwertung des Stadtraums rund um den Bahnhof Bern zu nutzen und die Weichen richtig zu stellen: die zweite Tramachse gehört in die Bundesgasse/Kochergasse! Ebenfalls vorab sollte die Bewertungsmatrix mit externen Fachleuten überprüft werden, damit eine richtige Gewichtung der verschiedenen Teilaspekte gewährleistet ist. Die Anliegen der Stadtraumplanung sind im Entscheidungsgremium wie auch im Projektteam angemessen zu vertreten.	x			Ersatz- und Umleitungslösungen bei Veranstaltungen auf Bundesplatz in Phase untersuchen. 'Die ZMB bewertet die Varianten in der Phase 1 mit ungewichteten Indikatoren und zeigt die Vor- und Nachteile im Sinne einer qualitativen Einschätzung auf. In Phase 2 wird das Indikatorensystem verfeinert und aus fachlicher Sicht gewichtet.
Verein/Verband	Fussverkehr Kanton Bern	Aus unserer Sicht kann die zweite Tramachse nur in die Bundesgasse/Kochergasse zu liegen kommen. Ansonsten gelingt die Aufwertung des Stadtraums nicht und der Fussverkehr erlebt dadurch keine optimale Verwirklichung in Bezug auf die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit.	x			
Verein/Verband	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern GSL	Die GSL wehrt sich nach wie vor für den Erhalt und die Pflege des bestehenden Hirschengrabens. Die vorgeschlagene Aufteilung der Tramlinien in Ost und West ermöglicht dies. Es kann nicht sein, dass ein gewachsener Platz im Perimeter des Unesco-Kulturerbes Opfer einer falschen Planung des öffentlichen Verkehrs wird.	x			
Verein/Verband	Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Berücksichtigung der vorgenannten Notwendigkeiten der Überarbeitung des Projekts, Korrekturen, Ergänzungen, Streichungen und Bemerkungen. Besten Dank!	x			

Partei	Grüne Freie Liste Stadt Bern	Bei der Abstimmung «Zugang zur Bahn - S» hat die GFL - für viele überraschend – die Nein Parole beschlossen. Nun bestätigt sich unsere damalige Einschätzung: mehrfach wird im Mitwirkungsbericht festgehalten, dass die Haltestelle Hirschengraben bereits heute überlastet ist – mit häufigen Eigenbehinderungen des ÖV und engstem Raum für Wartende und Passanten stadtauswärts. An Beidem wird das Projekt gemäss Baugesuch nichts ändern. Und je nachdem welche Lösung für die 2. Tramachse gewählt wird (eigentlich gibt es nur eine), verändert sich die Ausgangslage am Hirschengraben grundlegend. Aufwärtskompatibilität ist dann nur ein kompliziertes Wort für verpasste Gelegenheiten.	x			
--------	------------------------------	--	---	--	--	--

Partei	Grünliberale Stadt Bern	<p>Allgemein legen wir Wert auf eine saubere Methodik und fachlich begründete Entscheide. Darum regen wir für die Detailbewertung in Phase 2 an: - Die Umsteigewege sind für alle Varianten genau zu untersuchen und zu quantifizieren (Umsteigebeziehung städtisches Netz <-> städtisches Netz, Bahnhof <-> städtisches Netz). - Die Pendler:innen-Ströme sind zu untersuchen: Wieviele Umsteigevorgänge finden zwischen den relevanten Haltestellen statt (Bahnhof <-> städtisches Netz, städtisches Netz <-> städtisches Netz, bei welchen Bahnhofzugängen?) Diese Erkenntnis hat einen entscheidenden Einfluss auf die Positionierung der Haltestellen, resp. erlaubt die Beurteilung der nötigen Umsteigewege. - Die Genehmigbarkeit der Variante Bundesgasse/Kochergasse ist vertieft zu prüfen. Die "fehlende Genehmigbarkeit aus Sicht der Bundesbehörden" ist zu wenig konkret. Welche Auflagen müssten erfüllt sein, damit der Bund zustimmen kann? - Die Verfügbarkeit der Variante Bundesgasse/Kochergasse ist vertieft zu prüfen und zu quantifizieren: Wie oft kommen Betriebsunterbrüche im Jahresdurchschnitt vor? Welche Unterbrüche sind unvermeidbar (vermutlich Demonstrationen), welche könnten mit entsprechender Planung auf den öV Rücksicht nehmen (Events, Staatsempfänge etc.)? - Bei der Variante Speichergasse/Nägeligasse ist die Linienführung auf dem Bahnhofplatz aufzuzeigen. - Wir regen ausserdem an, als Referenzszenario für diese Variante den autofreien Bahnhofplatz zugrunde zu legen. Es sind politische Vorstösse mit dieser Forderung überwiesen worden. Die Stadt Bern setzt sich momentan dafür ein, dass der Bahnhofplatz aus dem regionalen Basisnetz entlassen wird. Folglich sollte untersucht werden, ob nach einer Sperrung des Bahnhofplatzes für den privaten MIV genügend Kapazität besteht, um den öV und MIV im Bollwerk im Mischverkehr zu führen. Einer Verkehrslösung im Bollwerk mit derselben Anzahl Fahrspuren wie heute stehen wir kritisch gegenüber.</p> <p>'Bern braucht dringend eine zweite Tramachse. Die Tramachse Zytglogge-Bubenbergplatz-Hirschengraben ist bereits heute völlig überlastet. Der Tramstau zu Stosszeiten ist in diesem Bereich die Regel. Die Folge ist eine massive Behinderung des Fussverkehrs inkl. Zeitverlust beim ÖV. Die zweite Tramachse hat erste Priorität, auch für den Stadtraum Bahnhof Bern. Die Umsetzung der zweiten Tramachse sollte zwingend gleichzeitig mit dem Tram Ostermundigen erfolgen.</p>	x			
--------	-------------------------	---	---	--	--	--

Verein/Verband	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern	Wichtig erscheinen der HIV-Sektion Bern die Flexibilität und der Impact auf Wirtschaft und Gewerbe. Zumal in den nächsten Jahren bereits erhebliche Projekte geplant sind, welche sich auf das Stadtbild, aber auch auf Wirtschaft und Gewerbe auswirken, erscheint es ratsam mit einem weiteren, wenig abgestimmten definitiven Projekt zu starten. Daher wird beantragt, mit einer zweiten Tramachse zuzuwarten und die Variante Bundesgasse mit Doppelgelenkbussen umzusetzen. Wenn sodann die Bedürfnisse der ÖV-NutzerInnen nach einer Auswertungsphase klarer erscheinen, kann das Projekt erneut von Grund auf erarbeitet werden. Hierfür sollte zu dem Zeitpunkt auf die aktuellen Gegebenheiten abgestellt werden. Wir danken im Voraus für Ihre Berücksichtigung unserer Stellungnahme sowie für Ihre Vornahme der dringend anzustellenden Überarbeitung der Vorlage und stehen für all-fällige Nachfragen gerne zur Verfügung.	x			Mit Buslösungen ist das Problem einer überlasteten Tramachse Hirschengraben - Zytglogge nicht zu lösen.
Verein/Verband	Hauseigentümerversand Bern und Umgebung	Als Ergebnis der Machbarkeitsabklärungen wird erwartet, dass für alle 3 Varianten die technische Machbarkeit und die Kosten abgeklärt sind. Zusätzlich muss die Bestvariante für Anwohnende, Gewerbe, MIV und Hauseigentümer keine wesentliche Verschlechterung bringen. Zur Erreichung des Hauptzieles, nämlich die Entflechtung der Innenstadt, ist die Variante 3 (Variante BLAU) aus technischen und wirtschaftlichen Gründen klar zu favorisieren.	x			
Verein/Verband	IGöV Bern	. In der Detailbewertung soll auch die Aufwärtskompatibilität der einzelnen Varianten bewertet werden. (Zum Beispiel schneidet die Variante Lorrainebrücke wegen der langen Neubaustrecke schlecht ab. Ein grosser Teil dieser Strecke muss auch für ein allfälliges Wylertam gebaut werden.) . In der nächsten Phase sollen auch innovative Linienkonzepte evaluiert werden. (Zum Beispiel könnte je eine im 10Min-Takt fahrende Tramlinie via Lorrainebrücke und via Kornhausbrücke nach Ostermundigen und zum Bahnhof Wankdorf geführt werden.)	x			Aufwärtskompatibilität ist Kriterium in Phase 2
Verein/Verband	Pro Bahn Espace-Mittelland	Machbarkeit Bau der neuen Stationen gut abwägen, Velofahrbahnen ermöglichen an den neuen Stationen, Verminderung des MiV. Wir bevorzugen die Variante 1.	x			
Verein/Verband	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Da es nun technisch möglich ist, dass ein Tram dank Batterien über kurze Strecken ohne Oberleitungen fahren kann, müsste die Linie über die Bundesgasse und Kochergasse klarer priorisiert werden. Wenn nicht, wäre aufzuzeigen, welche Argumente seitens Bund gegen diese Variante sprechen. Der Unterschied zwischen Bus und Tram vor dem Bundeshaus erscheint der QM3 als nicht relevant. Die Stellungnahme wurde von der QM3-Delegiertenversammlung vom 18. September 2023 mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen verabschiedet.	x			Genehmigungsfähigkeit Var. Bundesgasse wird in Phase 2 vertieft.

Verein/Verband	Quartierverein Kursaal	Für die Bevölkerung des dicht besiedelten Wohngebiets rund um den Viktoriarain/Viktoriaplatz brächte die Variante 2 gewichtige Nachteile: - Lärmbelastung durch Baustelle und Tramverkehr - Falls Bäume weichen müssten: Abwertung des Aussenraums, negative Auswirkung aufs Stadtklima - Verschlechterung für den Veloverkehr - Die Achse Viktoriarain-Viktoriastrasse würde durch die Tramlinie als "Verkehrsader" gestärkt statt dass, wie geplant, die Entwicklung hin zur verkehrsberuhigten Quartier-Innenverbindung und Hauptstrassenentweihung gemäss STEK16 weiter gefördert würde - Der Charakter des Viktoriaplatzes als Quartiertreffpunkt und die begonnene Aufwertung durch Klimamassnahmen (Bäume, Entsiegelung) würden zunichte gemacht - Die Schulwegsicherheit in Richtung Breitenrain- und Spitalacker-schulhaus würde abnehmen Fazit: Mit Protest und heftigem Widerstand der Anwohnerschaft gegen Variante 2 ist zwingend zu rechnen. Wir wollen nicht weiter unsere Quartierstrasse als inoffizielle Umfahrungsstrasse und Verkehrsachse hergeben, der Viktoriarain läuft mitten durch unser dichtbesiedeltes Quartier, an dessen Lebensqualität wir intensiv arbeiten.	x			Das Gebiet Viktoriarain ist bezüglich Nutzungen und Bäumen sehr sensibel. Dies wurde in der Grobbewertung berücksichtigt und wird in der Detailbewertung vertieft untersucht. Die Themen Ökologie/Klima sollen in der Detailbewertung mehr Gewicht erhalten. Gemäss STEK ist der Viktoriarain eine stadtraumprägende Strasse, die den Nordring mit dem Viktoriaplatz und damit auch mit der Nord-Süd-Achse Richtung Altstadt verbindet. Mit der allfälligen Stärkung des Viktoriarains ist nicht die verkehrliche Bedeutung für den MIV, sondern die stadträumliche gemeint. Es ist zu beachten, dass der Viktoriarain zusammen mit dem Abschnitt Bollwerk beurteilt wurde. Die Abschnitte unterscheiden sich aus städtebaulicher Sicht stark. Gewisse Aspekte werden daher insgesamt durchschnittlich bewertet, obwohl sie im Viktoriarain vielleicht negativ beurteilt sind.
Partei	SP Stadt Bern	Eine Gesamtbetrachtung des ÖV-Systems der Stadt Bern sollte Teil der Abklärungen sein und mit dem STEK 2016 koordiniert werden. Ein langfristiges ÖV-Konzept unter Betrachtung zukünftiger Entwicklungen zum Beispiel mit dem Projekt Bypass Ost sollte Teil der Machbarkeitsabklärungen sein. Die S-Bahnlinien und S-Bahn Projekte und die Umsteigebeziehungen auf die Tramlinien stärker einbezogen werden. Auch im Raum Bahnhof gibt es offene Fragen. So zum Beispiel, was bei einer zweiten Tramachse mit Wyler/Güterbahnhof geschieht. Zentral für die Attraktivität des ÖVs sind die Umsteigebeziehungen für Fussgänger:innen bei den Knoten Hirschengraben / Bahnhof und insbesondere Zytglogge. Dieser Aspekt sollte verstärkt einbezogen werden.				Koordination mit STEK findet statt. Mögliche Tramnetzerweiterungen gemäss Netzstrategie werden bei der Bewertung bzw. Aufwärtskompatibilität berücksichtigt.

Verein/Verband	VCS Regionalgruppe Bern	<p>Allgemein legen wir Wert auf eine saubere Methodik und fachlich begründete Entscheide. Darum regen wir für die Detailbewertung in Phase 2 an: - Die Umsteige-Wege sind für alle Varianten genau zu untersuchen und zu quantifizieren (Umsteigebeziehung städtisches Netz <-> städtisches Netz, Bahnhof <-> städtisches Netz). - Die Pendler:innen-Ströme sind zu untersuchen: Wieviele Umsteigevorgänge finden zwischen den relevanten Haltestellen statt (Bahnhof <-> städtisches Netz, städtisches Netz <-> städtisches Netz, bei welchen Bahnhofzugängen?) Diese Erkenntnis hat einen entscheidenden Einfluss auf die Positionierung der Haltestellen, resp. erlaubt die Beurteilung der nötigen Umsteigewege. - Die Genehmigbarkeit der Variante Bundesgasse/Kochergasse ist vertieft zu prüfen. Die "fehlende Genehmigbarkeit aus Sicht der Bundesbehörden" ist zu wenig konkret. Welche Auflagen müssten erfüllt sein, damit der Bund zustimmen kann? - Die Verfügbarkeit der Variante Bundesgasse/Nägeligasse ist vertieft zu prüfen und zu quantifizieren: Wie oft kommen Betriebsunterbrüche im Jahresdurchschnitt vor? Welche Unterbrüche sind unvermeidbar (vermutlich Demonstrationen), welche könnten mit entsprechender Planung auf den öV Rücksicht nehmen (Events, Staatsempfänge etc.)? - Bei der Variante Speichergasse/Nägeligasse ist die Linienführung auf dem Bahnhofplatz aufzuzeigen. - Wir regen ausserdem an, als Referenz-Szenario für diese Variante den autofreien Bahnhofplatz zugrunde zu legen. Es sind politische Vorstösse mit dieser Forderung überwiesen worden. Die Stadt Bern setzt sich momentan dafür ein, dass der Bahnhofplatz aus dem regionalen Basisnetz entlassen wird. Folglich sollte untersucht werden, ob nach einer Sperrung des Bahnhofplatzes für den privaten MIV genügend Kapazität besteht, um den öV und MIV im Bollwerk im Mischverkehr zu führen. Einer Verkehrslösung im Bollwerk mit derselben Anzahl Fahrspuren wie heute stehen wir kritisch gegenüber.</p>	x			
----------------	-------------------------	--	---	--	--	--

Partei	Grünes Bündnis Bern	<p>Allgemein legen wir Wert auf eine saubere Methodik und fachlich begründete Entscheide. Darum regen wir für die Detailbewertung in Phase 2 an: - Die Umsteige-Wege sind für alle Varianten genau zu untersuchen und zu quantifizieren (Umsteigebeziehung städtisches Netz <-> städtisches Netz, Bahnhof <-> städtisches Netz). - Die Pendler*innen Ströme sind zu untersuchen: Wie viele Umsteigevorgänge finden zwischen den relevanten Haltestellen statt (Bahnhof<-> städtisches Netz, städtisches Netz<-> städtisches Netz, bei welchen Bahnhofzugängen?) Diese Erkenntnis hat einen entscheidenden Einfluss auf die Positionierung der Haltestellen, resp. erlaubt die Beurteilung der nötigen Umsteigewege. - Die Genehmigbarkeit der Variante Bundesgasse/Kochergasse ist vertieft zu prüfen. Die "fehlende Genehmigbarkeit aus Sicht der Bundesbehörden" ist zu wenig konkret. Welche Auflagen müssten erfüllt sein, damit der Bund zustimmen kann? - Die Verfügbarkeit der Variante Bundesgasse/Nägeligasse ist vertieft zu prüfen und zu quantifizieren: Wie oft kommen Betriebsunterbrüche im Jahresdurchschnitt vor? Welche Unterbrüche sind unvermeidbar (vermutlich Demonstrationen), welche könnten mit entsprechender Planung auf den öV Rücksicht nehmen (Events, Staatsempfänge etc.)? - Bei der Variante Speichergasse/Nägeligasse ist die Linienführung auf dem Bahnhofplatz aufzuzeigen. - Wir regen ausserdem an, als Referenz-Szenario für diese Variante den autofreien Bahnhofplatz zugrunde zu legen. Es sind politische Vorstösse (unter anderem vom Grünen Bündnis Bern) mit dieser Forderung überwiesen worden. Die Stadt Bern setzt sich momentan dafür ein, dass der Bahnhofplatz aus dem regionalen Basisnetz entlassen wird. Folglich sollte untersucht werden, ob nach einer Sperrung des Bahnhofplatzes für den privaten MIV genügend Kapazität besteht, um den öV und MIV im Bollwerk im Mischverkehr zu führen. Einer Verkehrslösung im Bollwerk mit derselben Anzahl Fahrspuren wie heute stehen wir äusserst kritisch gegenüber.</p>	x			
--------	---------------------	---	---	--	--	--

Verein/Verband	Pro Velo Bern	<p>Grundsätzliches zum Mitwirkungsverfahren und zu den gestellten Fragen: Die Fragen sind häufig nur auf einen einzigen Aspekt aus dem betreffenden Kapitel des Berichts bezogen. So kann man zu wenig 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.</p> <p>Es fehlen Fragen zum Bewertungssystem Wenn nun eine seriöse Phase 2 folgen soll, müssen weitere Kriterien/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.</p>	x		<p>Das Kriterien/Indikatorensystem wird aufgrund der Mitwirkung justiert.</p> <p>"Die ZMB bewertet die Varianten in der Phase 1 mit ungewichteten Indikatoren und zeigt die Vor- und Nachteile im Sinne einer qualitativen Einschätzung auf. In Phase 2 wird das Indikatorensystem verfeinert und aus fachlicher Sicht gewichtet.</p>
Verein/Verband	Pro Velo Bern	<p>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 Trassees usw.) gegenüber dem Veloverkehr nun die Machbarkeit oder die Zweckmässigkeit oder beides beeinflussen bzw. beeinträchtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist noch ganz unklar, wie die Kriterien oder Indikatoren aussehen und wie sie gewichtet werden sollen. Die Kriterien aus der Grobbewertung genügen bei weitem 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! 	x		siehe oben
Transportunternehmen	BERNMOBIL	<p>Für die Wahl der Bestvariante in der Phase 2 sind aus Sicht der Fahrgäste und aufgrund der betrieblichen Anforderungen folgende Kriterien unbedingt zu berücksichtigen: - Linienverlauf im Normalbetrieb entspricht den Wunschlinien der Fahrgäste - Umsteigefreie Beziehungen - Entlastung am Hirschengraben - Volle Redundanz im Störfall Bei der Wahl der Bestvariante in der Phase 2 sind insbesondere folgende Punkte zu vermeiden: - Verschlechterung für Wunschlinien im Normalbetrieb - Fehlende vollwertige Redundanz im Störfall - Viel Neubaustrecke für relativ wenig Nutzen - Normalbetrieb auf der zweiten Tramachse nicht zuverlässig (Veranstaltungen) - Wenig Entlastung am Hirschengraben</p>		x	Kriterien in Phase 2 berücksichtigen

Transportunternehmen	BLS AG	Für die Phase 2 ist uns wichtig, dass Wert auf eine Gesamtnetzsicht gelegt wird mit funktionierenden Reiseketten und attraktiven Umsteigewegen (u.a. auch für die Umsteigebeziehung Bahn / Tram). Die Aufwärtskompatibilität der Lösungen mit langfristigen Planungen wäre dazu prüfenswert (Netzstrategie ÖV 2040, RKBM).	x			
Transportunternehmen	PostAuto AG	Aktualisierung der erwarteten künftigen Nachfrage. Wie hat sich die Pendlernachfrage mit mehr Abstand zur Corona-Pandemie entwickelt? Hält der Trend für vermehrte Home-Office - Arbeit an? Im Gegensatz zur gesamtschweizerischen Entwicklung der Nachfrage stellen wir in der Agglo Bern eine unterdurchschnittliche Nachfrageentwicklung fest.	x			Basis bildet das aktualisierte kantonale GVM, welches solche Trends berücksichtigt.
Transportunternehmen	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Als nur indirekt betroffene Transportunternehmung möchten wir uns zu den untersuchten Linienführungsvarianten nur dahingehend äussern, dass wir die Variante 3 via Bundes-/Kochergasse als massive Verschlechterung des öV-Gesamtsystems einstufen: Der Bahnhof Bern ist der mit Abstand wichtigste öV-Knoten im Kanton Bern und wird aktuell massiv ausgebaut. Dieser Ausbau soll auch das Umsteigen zwischen Bahn, Tram und Bus verbessern und die heute teilweise sehr knappen räumlichen Verhältnisse entspannen. Eine Tramachse in der Bundes-/Kochergasse würde demgegenüber zu massiv längeren Umsteigewegen führen und die Attraktivität des öV-Gesamtsystems entscheidend schwächen. Gerade die Tramlinien als leistungsfähigstes Feinverteilersystem in Bern sind so zu führen, dass möglichst kurze, direkte Umsteigewege am wichtigsten öV-Knoten zum regionalen, nationalen und internationalen Bahnverkehr resultieren. Schliesslich ist auch darauf zu achten, dass das Tramsystem für (potenzielle) Fahrgäste klar und übersichtlich aufgebaut und einfach nachvollziehbar ist. Mit der Trennung in zwei parallele Achsen mit entsprechend weit auseinander liegenden Haltestellen wird diesem Anliegen kaum Gerechtigkeit getan. Der aus der Variante 3 resultierende neue Tramknoten Hirschengraben/Bundesgasse dürfte u.E. auch leistungsmässig schwierig zu betreiben sein und ein Redundanzrisiko darstellen. Der Bahnhofplatz ist ein Bahnhofplatz und sollte auch ein Bahnhofplatz sein! Auch wenn wir gestalterischen Aspekte wie eine (noch) bessere Aufenthaltsqualität und Durchgrünung dieses Stadtraums sehr begrüßen, darf die Hauptfunktion als wichtigster Umsteigeknoten der umweltfreundlichen Verkehrsarten in Bern nicht gefährdet werden.	x			
Privatperson		Am Viktoriarain sollte der Velostreifen bergwärts auf jeden Fall beibehalten werden.	x			
Privatperson		siehe unter 2.2	x			
Privatperson		Variante 2 - über die Lorrainebrücke - macht am meisten Sinn.	x			

Privatperson		Für mich ist relativ klar das es eine zweite Achse auch über die Brücken braucht zum grossen Depot Bolligenstrasse, somit finde uch die Variante Zwei die sinnfolste. Später könnte diese noch verlängert werden Richtung Wyler und Wankdorf was in Zukunft definitiv notwendig werden dürfte. Leiderhinkt Bern doch ziemlich nach beim Tramnetz Ausbau, Zürich und Basel sind da um Längen voraus somit muss eine praktikable lösung her. Als Tramführer spreche ich da aus eigener erfahrung, die Variante Bundesgasse sollte doch Beachtet werden, dass es regelmässig zu Kundgebungen kommt und somit zur Störung des Trambetriebs, in der Bundesgasse wäre keine Alternativroute gegeben bei Kundgebungen.	x			
Privatperson		Für die Bevölkerung des dicht besiedelten Wohngebiets rund um den Viktoriarain/Viktoriaplatz bringt die Variante 2 gewichtige Nachteile: - Lärmbelastung durch Baustelle und Tramverkehr - Falls Bäume weichen müssten: Abwertung des Aussenraums, negative Auswirkung aufs Stadtklima - Verschlechterung für Veloverkehr - Achse Viktoriarain-Viktoriastrasse würde durch die Tramlinie als "Verkehrsader" gestärkt statt dass die Entwicklung hin zur verkehrsberuhigten Quartierstrasse weiter gefördert würde - Der Charakter des Viktoriaplatzes als Quartiertreffpunkt und die begonnene Aufwertung durch Klimamassnahmen (Bäume, Entsiegelung) würden zunichte gemacht - Schulwegsicherheit in Richtung Breitenrain- und Spitalackerschulhaus nimmt ab Fazit: Mit Protest der Anwohnerschaft gegen Variante 2 ist zu rechnen.	x			
Privatperson		Ich bitte um Prüfung der unter Pt. 2.3 vorgeschlagenen Variante	x			
Privatperson		Gemäss meinen zuvor gemachten Äusserungen verstehen Sie, dass ich ein primäres Anliegen habe in Bezug auf eine Neubeurteilung einer Buslösung. Ich bin der Ansicht, dass in den vergangenen Jahren der technologische Fortschritt beim Busverkehr viel deutlicher manifestiert als im Trambereich. Stichworte: Elektrifizierung - Batteriebetrieb.	x			Kapazitätsfrage: Trams haben deutlich höhere Platzkapazitäten als Busse und tragen damit zur Entlastung bezogen auf die Anzahl ÖV-bewegungen bei.
Privatperson		Siehe Punkt 2.3: Die Variante "Aufhebung bisheriger Linien Spitalgasse-Marktgassee" fehlt mir. Als Ersatz braucht es beide vorgeschlagenen Neubaustrecken Variante 3 UND Variante 1 oder 2.	x			
Privatperson		Wohnqualität im Kursaalquartier, wichtige Alleen in sonst heisser, enger Strassenschlucht. Viktoriarain zieht schon jetzt zu viel Verkehr an, seit dem Umbau des Viktoriaplatzes und nun soll noch ein Tram durch diese Strasse geführt werden. Abgesehen von den durchtrennten Schulwege in unübersichtlichem Gebiet entstehen durch die Tramachse Gefahren für vielbefahrene Velowege und eine unanehmbar Zusatzlärmbelastung für die vielen Abwohnenden. Dieses Projekt macht alle unsere Pläne für ein wohnliches Quartier zunichte.	x			

Privatperson		Eine wirkliche Umfahrung der Innenstadt ist nur bei Variante 2, d.h. Viktoriarain - Lorrainebrücke möglich. Am Viktoriaplatz sind die folgenden Verknüpfungen sicherzustellen: Breitenrain - Lorrainebrücke / Viktoriastrasse - Lorrainebrücke / Kursaal - Lorrainebrücke Breitenrain - Kursaal / Viktoriastrasse - Kursaal Es sind somit drei Verbindungskurven zu bauen	x			
Privatperson		Ein Tram auf dem Viktoriarain scheint mir eine schlechte Idee: Das Quartier ist verdichtet bebaut und für die BewohnerInnen ist die Baumallee von zentraler Bedeutung. Der Tramlärm wäre eine Zumutung, denn die steile und kurvige Strecke würde Rattern und Quietschen verursachen.	x			

