

## **ZMB 2..Tramachse Innenstadt: Nach Hinhaltenaktik die Variante Bundesgasse fallen gelassen**

**Die Befürchtungen der AG PSM Bern sind alle eingetroffen (siehe unsere MM vom 4. April): Die Phase 1 der Zweckmässigkeitsbeurteilung Zweite Tramachse (ZMB 2.TA) war eine Farce, weil Stadt und RKBM von Beginn das NoGo des Bundes akzeptierten.**

**Die AG PSM und mit ihr vermutlich die meisten der 20 Verbände und Parteien im Mitwirkungsverfahren von 2023, welche für die Variante Bundesgasse einstanden, sind sehr enttäuscht.**

**Wir fordern klare Konsequenzen. Unter anderem, dass sowohl der Fragenkatalog der RKBM als auch die Antwort des BBL vollständig publiziert werden, denn hier geht es für die Stadt Bern um eminent wichtige Entscheidungen, die nicht fernab der Öffentlichkeit gefällt werden dürfen.**

Der Gemeinderat liess die Öffentlichkeit über 2 Jahre im Glauben, er setze sich für eine zukunftsfähige Tramnetzstruktur ein. Nun begräbt er die einzig sinnvolle und effiziente Variante 3 vor Ende der ZMB, ohne plausible Begründungen. **Es ist ein politischer Entscheid unter Missachtung der Politik.**

Vertiefte Abklärungen und detaillierte Bewertungen im Vergleich mit den andern Varianten wurden mit dem „Zwischenschritt“ vorweggenommen, ohne abgeschlossene ZMB.

Für Städtebau und den Öffentlichen Verkehr ist das eine sehr schlechte Perspektive, weil man sich Spielräume vergibt, welche von fast allen Mitwirkenden als zwingend nötige Voraussetzung für fussgänger- und velofreundliche öffentliche Stadträume in den Hauptgassen und im „Stadtraum Bahnhof“ angesehen werden. Somit ist klar:

- Die ZMB kann und muss sofort abgebrochen werden. Viktoriarain oder Nägeligasse weiter zu untersuchen, ist vergebliche Mühe und bringt keine neuen Erkenntnisse;
- Das Ziel einer erwünschten Netzredundanz könnte damit ohnehin nicht erreicht werden; und für die Wunschlösung von Bernmobil (City-West-Schlaufe) braucht es kein Abwägen gegen andere Varianten mehr.
- Bernmobil Direktor René Schmied sagte schon 2010: *„Aus technischer und betrieblicher Sicht kommt die Variante einer zusätzlichen Tramachse in der Nägeli-/Speichergasse nicht in Frage.“*
- Für den Gemeinderat ist gemäss Mitwirkungsbericht *„offenkundig, dass eine zusätzliche Tramachse [über den Bahnhofplatz, also Var.1 oder 2] 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.“*
- Der Gemeinderat muss nun Farbe bekennen, seine Führungsrolle wahrnehmen, seine Planungen noch besser für zukunftstaugliche und stadtverträgliche Lösungen koordinieren, statt sich nur von Bernmobil und den überforderten kantonalen Behörden (RKBM, Amt für ÖV) steuern zu lassen.
- Die Netzalternative NEAL 2045 (dokumentiert beim FÖR Bern) ist auch ohne Bundesgasse die Richtschnur mit vier starken, symmetrische Tram-Durchmesserlinien. Siehe **foer-bern.ch** . Ferner:
  - Verzicht auf Neubau Fischermätteli, dies ergibt jahrelang Linien-Symmetrie im Gegensatz zu heute;
  - Ab Inbetriebnahme Tram Ostermundigen Bus-Provisorium für die zwei Haltestellen im Ostring-Ast
  - Danach mittelfristig Ostring fusionieren mit Saali-Linie

## Anhang

Mitwirkungsergebnisse (abgesehen von Privatpersonen):

**Variante 1** Nägeligasse Spychergasse Bollwerk Bahnhof: **2 Präferenzen** (Bernmobil und ProBahn)

**Variante 2** Viktoriarain Lorrainebrücke Bollwerk Bahnhofplatz: **null Präferenzen**

**Variante 3** Bundes-Kochergasse: **20 Präferenzen:**

2x Gemeinden (Bern / Ostermundigen), 1x Burgergemeinde, 4x Parteien (FDP / GFL / SP / GB),  
2x Stadtteilvertretungen (Dialog Nordquartier / QM3),  
11x Vereine\_Verbände (TCS / VCS / ProVelo / Fussverkehr / VAL\_Vereinigte Altstadtleiste /  
HEV\_Hauseigentümergeverband / GSL\_Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung / Heimatschutz /  
FÖR\_Forum öffentlicher Raum Bern (BSA SIA SWB BSLA) / PSM\_Arbeitsgruppe Planung-Städtebau-Mobilität  
Bern / Bollwerkstadt).

Besonders gewichtig sind die Stellungnahmen der Stadt Bern (*«Einzig die Variante 3 via Bundesgasse-Kochergasse erachtet der Gemeinderat nach heutigem Kenntnisstand als vertretbar»*) und der Burgergemeinde (*«...so ist der Variante Bundesgasse-Kochergasse in jedem Fall Vorrang zu geben. Diese führt als einzige Variante zu keiner Zusatzbelastung auf dem Bahnhofplatz, welche es in jeder Hinsicht zu verhindern gilt»*)

Der wenig objektive Mitwirkungsbericht wurde im März 2024 publiziert mit dem Beschluss der Behördendelegation:

*«In einem Zwischenschritt sind für alle drei Varianten (Bundesgasse – Kochergasse, Nägegasse – 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.»*

Dafür hat die RKMB im Sommer 2024 dem BBL einen ausführlichen Fragenkatalog zugestellt, der im Januar 2025 vom BBL beantwortet wurde.