

Öffentlicher Verkehr in Bern Gemeinderat will zweite Tramachse durch Bern prüfen

Online-Bund 17.11.2020

Eine Linienführung via Viktoriarain? Die Berner Stadtregierung will mehr Platz für die Trams.

Publiziert heute um 13:07 Uhr



Zwei Trams kreuzen sich in der Berner Marktgasse. (Archivbild)

Foto: Alessandro Della Valle (Keystone)

Der Berner Gemeinderat unterstützt eine zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt. Er begrüsst es, dass die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) diese Idee in die Netzstrategie für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2040 aufgenommen hat.

Wie die Berner Stadtregierung am Dienstag mitteilte, braucht es nun ihrer Auffassung zufolge erneut eine Zweckmässigkeitsbeurteilung. Geprüft werden sollte insbesondere die in der Netzstrategie vorgeschlagene Linienführung via Viktoriarain.

Diese Linienführung sei zu vergleichen mit der bisherigen Idee, die zweite Tramachse via Speichergasse und Nägeligasse zu führen. **Auch weitere mögliche Varianten, etwa die vom Verein Dialog Nordquartier vorgeschlagene Linie via Breitenrainstrasse, seien zu prüfen.**

Bereits einmal geprüft

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für eine zweite Tramachse in Bern hat es bereits gegeben. Im Mai 2012 kamen die Autoren zum Schluss, die Linienführung über die Achse Nägeligasse, Speichergasse, Bollwerk, Bahnhofplatz, Bubenbergplatz, Laupenstrasse und Belpstrasse sei die

beste aller vorliegenden Varianten.

Die Berner Stadtregierung legte in der Folge dem Stadtrat einen Kredit für die Projektierung der zweiten Achse vor, und dieser stimmte ihm zu. Im September 2014 lehnte dann aber das Stimmvolk von Ostermundigen und jenes in Köniz das Projekt Tram Region Bern von Köniz via Bern nach Ostermundigen ab. In der Folge beschloss der Berner Gemeinderat, das Projekt zu sistieren.

Auch wegen neuem Zugang zu Bahnhof

Anfang September hatte die RKBM die Netzstrategie für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2040 vorgestellt. Damals gab sie bekannt, für sie sei die Zeit für den Bau einer zweiten Tramachse in Bern gekommen.

Die Belastung des Berner Hirschengrabens durch den öffentlichen Verkehr befinde sich heute an der Belastungsgrenze. Es gelte, den ÖV-Knotenpunkt Bahnhof Bern durch die zweite Tramachse zu entlasten. Derzeit läuft die Mitwirkung zu dieser Netzstrategie.

Laut dem Berner Gemeinderat braucht es die zweite Tramachse aber nicht nur zur Entlastung der Innenstadt, sondern auch wegen des geplanten neuen Bahnhofzugangs West. Ist dieser neue Zugang gebaut, verstärken sich die Pendlerströme am Berner Hirschengraben.

Nach 2035 werde die Tramhaltestelle Hirschengraben nicht mehr genügend Platz für die Fahrgäste aller Tramlinien bieten, schreibt der Berner Gemeinderat. Sie solle deshalb durch eine neue Tramhaltestelle an der Laupenstrasse entlastet werden, die als Teil der zweiten Tramachse vorgesehen sei.

Für Doppelgelenkbusse nach Köniz

Die Aussagen des Berner Gemeinderats sind Teil seiner Stellungnahme zur Netzstrategie öffentlicher Verkehr 2040 der RKBM. Der Berner Gemeinderat schlägt der RKBM auch vor, die Bernmobil-Buslinie 10 nach Köniz dereinst in einem ersten Schritt mit Doppelgelenkbussen zu betreiben. Diese Buslinie gilt in Stosszeiten als überlastet.

Für die langfristige Verbesserung des Platzangebots im öffentlichen Verkehr zwischen Bern und Köniz stellt die RKBM den Bau einer Tramlinie von Bern nach Köniz zur Diskussion. Dies als eine von zwei Varianten. Die zweite Variante ist die Umstellung der heutigen S-Bahn-Linie 6 der BLS (Bern-Schwarzenburg) auf RBS-Betrieb.

Gemeint ist, dass die heutigen RBS-S-Bahn-Züge aus dem Nordosten Berns unter Bern hindurch via Schwarzenburg weiterfahren würden.

SDA/zec

Publiziert heute um 13:07 Uhr