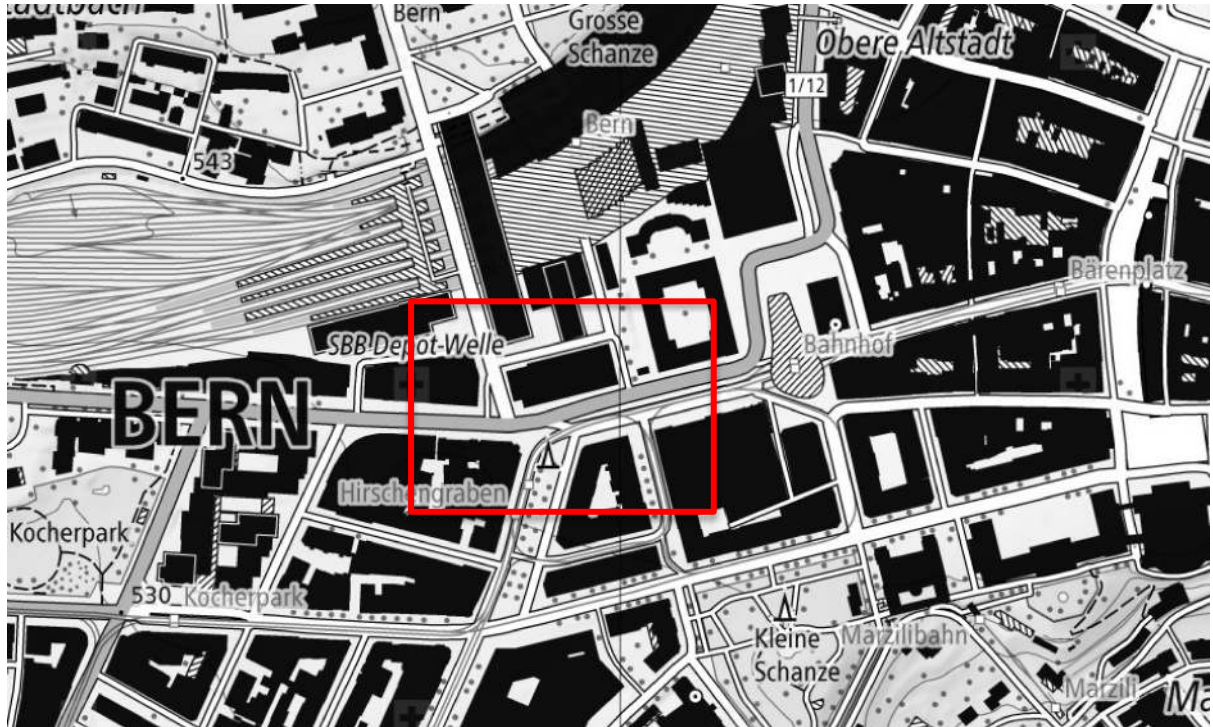


Stadt Bern, Kapazitätsausbau Tram Hirschengraben (z. T. Bestandteil 2. Tramachse)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Tram.3	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	ÖV-Tram Tramprojekte (Tram/Strasse)	

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Mit Inbetriebnahme neuer Publikumsanlagen im Bahnhof Bern, der Passage Mitte der SBB und des neuen RBS-Tiefbahnhofs wird an der Haltestelle Hirschengraben (HIGR) die Tramnachfrage im Planungshorizont 2025 massiv zunehmen. Es kommt zu Nachfrageverlagerungen von der Tramhaltestelle Bahnhof zu derjenigen am Hirschengraben, was zu längeren Haltezeiten der Trams für den

Machbarkeit

Die Massnahme basiert auf den Ergebnissen der ZMB Zweite Tramachse Innenstadt (Bestvariante Innenstadt Nord) und den Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern (Bauprojekt Stand August 2019). Die Machbarkeit kann damit als nachgewiesen betrachtet werden. Die Massnahme ist auf die Netzstrategie ÖV 2040 für die Kernagglomeration Bern der RKBM abzustimmen.

Einzelmassnahme Verkehr

Fahrgastwechsel führt. Die ÖV-Nachfrage an der Tramhaltestelle HIGR wird aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklung bis zum Planungshorizont 2040 weiterhin zunehmen.

Per 2035 braucht es zur Bewältigung der zusätzlichen Nachfrage und der Gewährleistung eines stabilen Betriebes zusätzliche Infrastrukturen (Gleise, Halteketten) im Bereich Bubenbergplatz/Hirschengraben, welche die bestehende Haltestelle HIGR entlasten. Es wird die Erstellung eines zweispurigen Abschnitts durch die Laupenstrasse–Belpstrasse vorgeschlagen. Dieser wird am Bubenbergplatz/Bahnhofplatz bzw. am Kocherpark mit dem Stammnetz verknüpft. Die zusätzlichen Halteketten der Haltestelle HIGR kommen im Bereich der heutigen Bushaltestelle zu liegen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die Massnahme kann ab dem Zeithorizont 2035 einen stabilen und verzögerungsfreien Betrieb der Haltestelle HIGR garantieren. Es konnten keine anderen Massnahmen mit vergleichbarer Entlastungswirkung gefunden werden.	Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Durch die Entlastung des Hirschengrabens wird ein substantieller Beitrag zur betrieblichen Stabilisierung des gesamten Tramnetzes der Kernagglomeration Bern geleistet, welches aktuell 48 Mio. Fahrgäste pro Jahr transportiert.
Planungsstand	
1	
Bau- und Finanzierungsreife	
Es liegt eine grobe Kostenschätzung im Rahmen des Kurzberichts Kapazitätserweiterung Hirschengraben vor.	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2028	31.12.2031
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern, Fachstelle öffentlicher Verkehr	Kanton Bern
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
40.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter: <ul style="list-style-type: none">– Bund: voraussichtlich 30–40 %– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Die vorliegende Massnahme ist teilweise Bestandteil der Massnahme «Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)» (BM.ÖV-Tram.4). Bei einer vorgezogenen Umsetzung dieser Massnahme reduzieren sich deshalb die Kosten für die Massnahme «Netzentwicklung Zentrum» um ca. CHF 20 Mio.). Sie basiert auf dem aktuellen Stand der Verkehrsmassnahmen ZBBS (Baustein 1, Verkehrsmassnahmen im Umfeld Bubenbergplatz, und Baustein 2, Neugestaltung Hirschengraben, Personenpassage sowie Option Velostation). Die Massnahme ist aufwärtskompatibel mit einer allfälligen Tramlinie Länggasse (BM.ÖV-Tram.5).	

Umweltverträglichkeit

Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.

Quantitative Angaben, Dokumente

- Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Belastung Innenstadt, RKBM / AÖV, Februar 2010
 - Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Alternativen Linienführungen, RKBM / AÖV, Februar 2010
 - ZMB Zweite Tramachse, Stadt Bern, April 2012
 - ZMB Zweite Tramachse, Anhörung vom 15. Mai 2012, Auswertungsbericht, Stadt Bern, Juni 2012
 - Netzstrategie ÖV 2040 für die Kernagglomeration Bern, RKBM, 2020
-

Stadt Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Tram.4	0351.3.059	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-Tram-2	–	ÖV-Tram Tramprojekte (Tram/Strasse)	

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Um ausreichende Kapazitäten für die benötigten Tramlinien aus dem Osten und aus dem Westen bereitzustellen, braucht es eine zweite Tramachse. Zusätzlich trägt eine zweite Tramachse bei Störfällen oder Bauarbeiten zu einem stabileren Betrieb bei. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung einer zweiten Tramachse aus dem Jahr 2012 sah eine Linienführung vom Kocherpark via Belpstrasse, Laupenstrasse, Bahnhofplatz, Bollwerk, Speichergasse und Nägeligasse bis zur Kornhausbrücke vor (vgl. Abbildung 15). Diese Linienführung entstand als Resultat einer Betrachtung des Bahnhofkorridors. Im Laufe der Erarbeitung der Netzstrategie hat sich gezeigt, dass aus Gesamtnetz-sicht eine andere Linienführung vorteilhafter sein könnte (vgl. weiter unten).

Doch auch mit einer zweiten Tramachse ist beim Bahnhof Bern gemäss Planung von 2012 künftig mit sehr hohen ÖV-Belastungen zu rechnen. So resultieren entlang der zweiten Tramachse im Abschnitt Bubenbergrplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk im Jahr 2040 rund 70 Tram- und Buskurse pro Stunde und Richtung während der HVZ. Das sind nochmals 30 ÖV-Bewegungen mehr als die an ihrer Belastungsgrenze angelangte Tramhaltestelle Hirschengraben heute aufweist (42 Kurse pro Stunde und Richtung zur HVZ). Eine solchstarke Belastung des Bahnhofumfelds durch den ÖV ist kaum verträglich mit Blick auf den Stadtraum und andere Verkehrsteilnehmende. Das Liniennetz 2040 muss also so ausgestaltet sein, dass die Zahl der ÖV-Bewegungen im Abschnitt Bubenbergrplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk möglichst reduziert wird. Der vielversprechendste Ansatz dazu ist es, weitere Buslinien auf Tram umzustellen: Ein Tram verfügt über eine rund 60 Prozent grössere Kapazität als ein DGB. Die gleiche Anzahl Fahrgäste kann mit einem Tram somit durch spürbar weniger Fahrten und spürbar weniger Belastungen im Raum Bahnhof transportiert werden.

Für weitere Umstellungen auf Trambetrieb stehen die Buslinien im Korridor Wyler (Linien 18 und 20) im Vordergrund. Einerseits benötigen diese derzeit Kapazitäten (Haltestellen) beim Bahnhofplatz, die durch eine Umstellung auf Trambetrieb frei würden. Andererseits ist die Schaffung einer weiteren

Tramlinie östlich des Bahnhofs Bern sinnvoll, weil damit die Anzahl der östlich und westlich auf den Bahnhof zulaufenden Tramlinien ausgeglichen werden kann. Dadurch können mehr Tramlinien durchgebunden werden, was den Raum Bahnhof zusätzlich entlastet (keine wendenden Trams mehr). Weil mit einem Tram Wyler ohnehin Gleise im Abschnitt vom Bahnhof Bern bis zum Viktoriarain benötigt werden, bietet sich für eine zweite Tramachse im Osten eine andere Linienführung an als bisher vorgesehen. Konkret steht nun eine Linienführung vom Bahnhofplatz über die Lorrainebrücke bis zum Viktoriarain im Vordergrund (vgl. Abbildung). In diesem Fall können ab dem Bahnhofplatz bis zu drei Tramlinien via Lorrainebrücke geführt werden. Dadurch wäre auch kein GIBB-Shuttle mehr erforderlich.

Machbarkeit

Im Rahmen einer ZMB wurde 2012 die Machbarkeit für eine Variante Altstadt Nord nachgewiesen. Die Erstellung ist mit gewissen Risiken behaftet, zu nennen ist der Umbau des Bahnhofplatzes. Die Aufwärtskompatibilität mit den Verkehrsmassnahmen ZBBS ist nachgewiesen. Die zweite Tramachse ist die wichtigste Massnahme der Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern. Ihre Realisierung ist Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Tram- und Hauptbusnetzes. Viele weitere Angebotserweiterungen bauen darauf auf. Die Realisierung der zweiten Tramachse ist deshalb mit höchster Priorität anzugehen. In einem ersten Schritt ist deshalb die Linienführung nochmals vertieft zu prüfen.

Unbestritten ist Entlastung der aus Richtung Westen auf den Bahnhof zulaufenden Stammstrecke Hirschengraben–Bahnhofplatz «2. Tramachse West». Hier stehen v. a. betriebliche Aspekte im Vordergrund. Die Netzstrategie ÖV 2040 der Kernagglomeration Bern zeigt jedoch, dass Entlastung der aus Richtung Osten auf den Bahnhof zulaufenden Stammstrecke Zytglogge–Bahnhofplatz «2. Tramachse Ost» nochmals bezüglich Linienführung überprüft werden muss.

Zweckmässigkeit

Der öffentliche Verkehr stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung dar. Im Zielbild und der Teilstrategie ÖV sind ein leistungsfähiges ÖV-Netz und dessen Weiterentwicklung wichtige Bestandteile. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs Bern werden gesichert. Die Massnahme wird zudem eine hohe Netzredundanz in der Innenstadt mit sich bringen.

Eine optimalere Erschliessung und Erreichbarkeit der Innenstadt und der umliegenden Quartiere kann zu einer weiteren Konzentration von Einwohner*innen und Arbeitsplätzen führen.

Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategien Verkehr und Mobilität dazu bei

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MO-CA 1).

Nutzen

Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems:

Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Sie ermöglicht einen Ausbau der ÖV-Kapazitäten. Die Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit, die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden im ganzen Tram- und Busnetz verbessert.

Die zweite Tramachse ist die wichtigste Massnahme der Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern. Ihre Realisierung ist Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Tram- und Hauptbusnetzes. Viele weitere Angebotserweiterungen bauen darauf auf. Die Realisierung der zweiten Tramachse ist deshalb mit höchster Priorität anzugehen.

Die Massnahme wird eine Entlastung der heutigen Tramachse um ca. 40 Fahrzeuge pro Stunde (HVZ) sowie Impulse für die Innenstadtentwicklung mit sich bringen (u. a. Aufwertung Raum City-West und Raum Bollwerk–Speichergasse–Nägelgasse).

Planungsstand

1 – Zweckmässigkeitsbeurteilung für Variante Nord liegt vor. Die Linienführung ist jedoch nochmal neu zu evaluieren.

Bau- und Finanzierungsreife

Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn
01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme
31.12.2031

Einzelmassnahme Verkehr

Federführung AÖV	Weitere Beteiligte Stadt Bern, Fachstelle öffentlicher Verkehr; RKBM; betroffene TU; Archäologischer Dienst des Kantons Bern
Kosten (Mio. CHF) Teil Ost: 100 Mio. Teil West: 30 Mio. (Kosten, ohne Teil Kapazitätsausbau Tram Hirschengraben; BM.ÖV-Tram.3)	Antrag Kantonsbeitrag –
Finanzierungsschlüssel Innerhalb AP-Perimeter: – Bund: voraussichtlich 30–40 % – Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand Vororientierung	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen – Vgl. Ausführungen unter BM.ÖV-Tram.3 Stadt Bern, Kapazitätsausbau Tram Hirschengraben (z. T. Bestandteil 2. Tramachse). – Die Massnahme ist auf die Netzstrategie ÖV 2040 für die Kernagglomeration Bern der RKBM abzustimmen.	
Umweltverträglichkeit –	
Quantitative Angaben, Dokumente – Netzstrategie ÖV 2040 für die Kernagglomeration Bern, RKBM 2020 – ZMB Zweite Tramachse Bern, Synthesebericht, INGE 4+ 2012 – Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Belastung Innenstadt, RKBM/AÖV, Februar 2010 – Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Alternativen Linienführungen, RKBM/AÖV, Februar 2010 – ZMB Zweite Tramachse, Stadt Bern, April 2012 – ZMB Zweite Tramachse, Anhörung vom 15. Mai 2012, Auswertungsbericht, Stadt Bern, Juni 2012	