

BVE Kanton Bern

ZMB Wyler - Länggasse

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Bern, 12. Dezember 2018



Impressum

ZMB Wyler - Länggasse

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Bern, 12. Dezember 2018

ZMB_Wyler_Laenggasse_20181023_Mitwirkungsbericht.docx

Auftraggeber

BVE Kanton Bern

Projektleitung

Walter Schaufelberger (B+S)

Roman Frick (INFRAS)

Autorinnen und Autoren

Matthias Schauwecker (B+S)

Walter Schaufelberger (B+S)

Matthias Lebküchner (Infras)

Begleitgruppe

Christian Aebi, AÖV Kanton Bern

Karl Vogel, Verkehrsplanung der Stadt Bern

Nina Meier, Tiefbauamt der Stadt Bern

Sabine Gresch, Stadtplanungsamt Bern

Thomas Ledergerber, Bernmobil

Ueli Müller, Fachstelle ÖV Stadt Bern

Martin Moser, RBKM

Inhalt

1.	Einleitung	5
1.1.	Ausgangslage	5
1.2.	Gegenstand der Mitwirkung	6
2.	Mitwirkungsverfahren	7
2.1.	Vorgehen	7
2.2.	Methodik der Auswertung	7
2.3.	Mitwirkende	7
3.	Zusammenfassung der Eingaben	9
3.1.	Gesamtkorridor Wyler - Länggasse	9
3.2.	Korridor Länggasse	9
3.3.	Korridor Wyler	10
3.4.	Fazit und Empfehlungen	11
4.	Behandlung der Eingaben	12
4.1.	Bestvariante	12
4.1.1.	Doppelgelenk-Trolleybus (DGTB) Wyler	12
4.1.2.	GIBB-Shuttle	12
4.1.3.	Tram Länggasse	14
4.2.	Weitere geprüfte Varianten	16
4.3.	Übergangslösung: DGTB Länggasse	19
4.4.	Übergeordnetes ÖV-Netz	19
4.4.1.	ÖV-Gesamtnetz / Netzstrategie	19
4.4.2.	Postautolinien	21
4.5.	Weitere Verkehrsträger	22
4.5.1.	Velo- und Fussverkehr	22
4.5.2.	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	26
4.6.	Methodik	27
4.7.	Verkehrsprognose	29
4.8.	Wirtschaftlichkeit	32
4.9.	Diverses	33
4.9.1.	Städtebau	33
4.9.2.	BehiG / Emissionen Bauphase	34
4.9.3.	Bubenbergplatz	34
4.9.4.	Rasche Einführung DGT	34
4.9.5.	Sozioökonomische Auswirkungen	34

4.9.6. Länggassstrasse	34
4.9.7. Schanzenbrücke	35
4.9.8. Verkehrsberuhigung Länggasse	35
4.9.9. Ein-/Aussteigeverhalten Bahnhof Bern	35
4.9.10. Entlastungseffekt S-Bahn	35
4.9.11. Quartierfreiraum	36
4.9.12. Verkehrsberuhigung	36
4.9.13. Temporeduktion	36
4.9.14. Tramlärm	36
4.9.15. Umgestaltung Länggassstrasse	37
4.10. Nicht Gegenstand der Mitwirkung	37
5. Auswertung der Umfrage	38
ANHANG: Detaillierte Eingaben	40

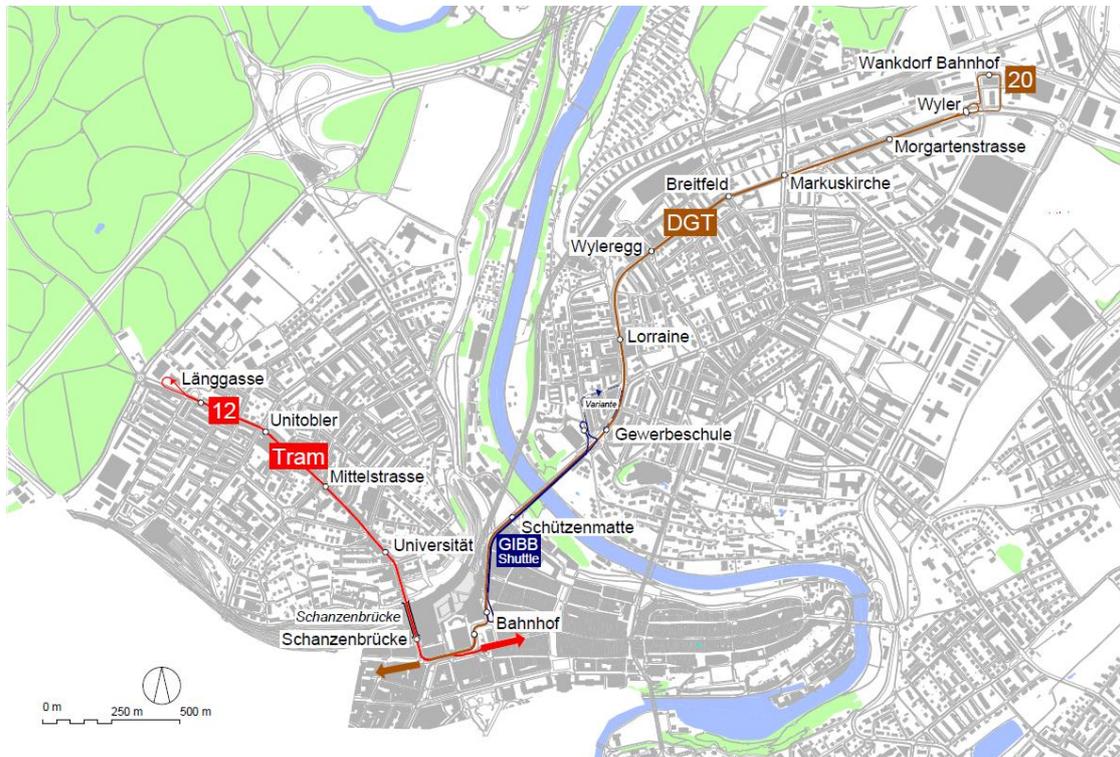
1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Die Buslinie 20 Bern Bahnhof – Wyler – Wankdorf Bahnhof und der Linienast Länggasse der Buslinie 12 sind heute in den Hauptverkehrszeiten überlastet. Die räumlichen Entwicklungsziele gemäss Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 führen für die beiden Korridore zu einem weiteren Wachstum bei der Bevölkerung und den Beschäftigten. Die Entwicklungen im Korridor Wyler werden primär im Einzugsbereich der S-Bahnstation Wankdorf stattfinden und damit die Nachfrage auf der Linie 20 nur teilweise beeinflussen. Im Korridor Länggasse hingegen ist die zusätzliche Nachfrage durch die Entwicklungen, namentlich im Zusammenhang mit der Universität, durch die Linie 12 zu übernehmen. Mit der vorliegenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurden mögliche Lösungsansätze, welche mittel- und langfristig ausreichende Kapazitäten in den beiden Korridoren Wyler und Länggasse gewährleisten, evaluiert.

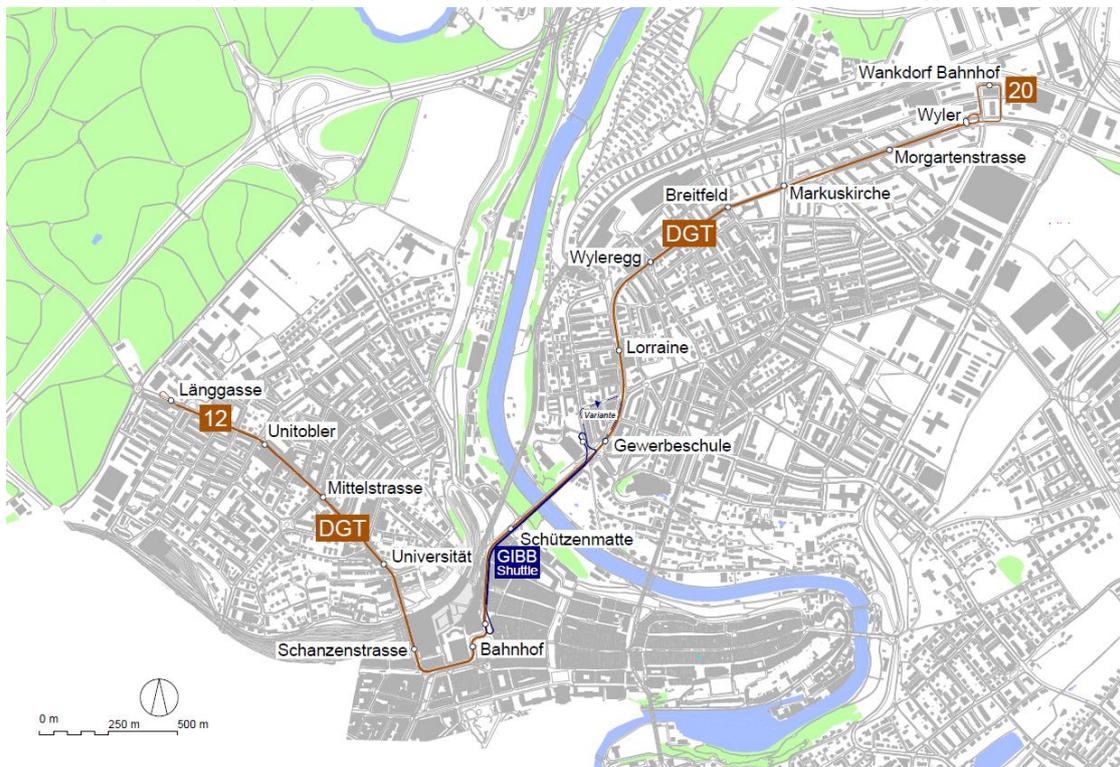
Als längerfristige Bestvariante nach 2030 resultiert auf dem Ast Länggasse ein Trambetrieb und auf dem Ast Wyler ein Doppelgelenktrolleybusbetrieb, ergänzt in den Hauptverkehrszeiten mit einem Bus-Shuttle Bahnhof Bern – Gewerbeschule (sogenannter GIBB-Shuttle ohne Zwischenhalte).

Abbildung 1: Bestvariante mit Trambetrieb in der Länggasse und Doppelgelenktrolleybussen im Wyler



Weil sich eine Tramlösung in der Länggasse aufgrund der Planungsprozesse bzw. der Abhängigkeiten zu anderen Planungen nicht vor 2035 realisieren lässt und die erwarteten Nachfrageentwicklungen die Kapazitäten des heutigen Gelenkbusbetriebs mittelfristig übersteigen werden, ist als Übergangslösung die Linie 12 auf dem Ast Länggasse auf Doppelgelenktrolleybusse umzustellen.

Abbildung 2: Übergangslösung mit einer durchgehenden Doppelgelenktrolleybuslinie Länggasse – Wyler



1.2. Gegenstand der Mitwirkung

Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung sind Inhalt und Resultate der ZMB Wyler-Länggasse (Synthesebericht vom 15.03.2018).

2. Mitwirkungsverfahren

2.1. Vorgehen

Die Resultate der ZMB wurden an der Medienkonferenz vom 3.4.2018 vorgestellt. Die Vorstellung erfolgte durch Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin, und Frau Gemeinderätin Ursula Wyss, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün. Gemeinden, Verbände, Vereine und Parteien sowie interessierte Privatpersonen und Firmen konnten im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung eine Stellungnahme einreichen. Über die Website des Kantons Bern konnten die folgenden Unterlagen bezogen werden:

- Fragebogen für die Mitwirkung
- ZMB ÖV Wyler - Länggasse, Synthesebericht für die öffentliche Mitwirkung vom 15.3.18
- Flyer Zweckmässigkeitsbeurteilung öffentlicher Verkehr Wyler - Länggasse

Als Vorlage für die Eingaben wurde ein Formular in Form eines Fragebogens bereitgestellt. Es konnten auch Eingaben in Briefform eingebracht werden.

2.2. Methodik der Auswertung

Die gemachten Eingaben wurden gesammelt und analysiert. Ähnlich lautende Eingaben wurden zusammengefasst und auf diese gesammelt Stellung genommen. Die Behandlung der Eingaben ist in Kapitel 4 ersichtlich.

Aufgrund der Erkenntnisse aus den Eingaben wurden Empfehlungen für das weitere Vorgehen abgeleitet. Diese sind in Kapitel 3.4 aufgeführt.

2.3. Mitwirkende

Insgesamt sind 31 Eingaben eingegangen. Davon sind 4 Eingaben von Gemeinden, 4 Eingaben von Quartierorganisationen, 9 Eingaben von politischen Parteien (davon 4 SP), 9 Eingaben von Verbänden und Vereinen oder Lobby-Organisationen, 3 von Transportunternehmungen, 1 von der Universität Bern und 1 von einer Privatperson. 19 Mitwirkende nutzten zur Eingabe den abgegebenen Fragebogen.

Mitwirkende	Im Bericht verwendetes Kürzel
Gemeinden	
Gemeinderat der Stadt Bern	Stadt Bern
Gemeinde Kirchlindach in Zusammenarbeit mit Gemeinde Meikirch	Kirchlindach
Gemeinde Zollikofen	Zollikofen
Gemeinde Wohlen	Wohlen
Quartierkommissionen	
QLE - Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel	QLE
DIALOG Nordquartier Quartierkommission Stadtteil V	DialogNord
QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3	QM3
Politische Parteien	
CVP Kanton Bern und CVP Stadt Bern	CVP
FDP Stadt Bern	FDP
Grüne Freie Liste (GFL) der Stadt Bern	GFL
Grünes Bündnis Bern	GBB
Sozialdemokratische Partei Bümpliz/Bethlehem	SPBB
Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern	SPKt
Sozialdemokratische Partei Länggasse-Felsenau	SPLF
Sozialdemokratische Partei Stadt Bern	SPStadt
SVP der Stadt Bern	SVP
Verbände und Vereine	
Fussverkehr Kanton Bern	Fussverkehr
Gewerbeverband KMU Stadt Bern, inhaltlich unterstützt durch Verband der kleinen und mittleren Unternehmen im Kanton Bern	KMU
Handels- und Industrieverein des Kantons Bern	HIV
Heit Sorg zu Bärn	HeitSorg
Lorraine-Breitenrain-Leist	Lorraine
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Bern (IGöV)	IGöV
Pro Bahn Schweiz	ProBahn
Pro Velo Bern	ProVelo
VCS Verkehrs-Club der Schweiz	VCS
Verein „Läbigi Stadt“	LäbigiStadt
Universität Bern	UniBe
Transportunternehmungen	
BERNMOBIL	Bernmobil
PostAuto	PostAuto
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	RBS
Privatperson	Privatperson

3. Zusammenfassung der Eingaben

3.1. Gesamtkorridor Wyler - Länggasse

Sämtliche Eingebenden sind damit einverstanden, dass die beiden Äste unabhängig voneinander betrachtet werden müssen und eine eigenständige Bestvariante erhalten. Sämtliche Eingaben äusseren sich denn auch separat über die beiden Korridore bzw. beziehen sich nur auf einen der beiden Korridore.

Die Zustimmung zu den Bestvarianten auf den einzelnen Korridoren wurde nicht befragt.

3.2. Korridor Länggasse

Die Mehrheit der Mitwirkenden bringt kritische Einwände gegen ein Tram Länggasse ein. Diese richten sich weniger gegen ein Tram an sich, als gegen die Auswirkungen des Trams auf die übrigen Verkehrsteilnehmer und das Quartier.

Klare Zustimmung erfährt das Tram Länggasse von der Stadt Bern, von der CVP sowie von ProBahn und dem Verein Läubigi Stadt Bern. Die zustimmenden Eingaben betonen den städtebaulichen Nutzen eines Trams und werten die möglichen Verknüpfungen mit anderen Tramlinien positiv. Auch die Gemeinden im Frienisberg äussern sich zustimmend zum Tram. Die Quartierkommission nimmt eher zurückhaltend bzw. neutral Stellung.

Die als Übergangslösung vorgesehene Durchbindung der Linie 12 mit der Linie 20 und die Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse (DGT) werden von den Mitwirkenden grossmehrheitlich begrüsst. Auch die Verlegung der Postautolinien in die Neubrückestrasse wird im Grundsatz mehrheitlich unterstützt. Allerdings hat sich PostAuto kritisch zur Machbarkeit der Linienführung via Kleine Westtangente geäussert.

Die kritische Haltung zum Tram Länggasse zieht sich durch sämtliche politischen Parteien, unter Ausnahme der CVP, und umfasst teilweise auch Verbände, die sich für einen starken ÖV einsetzen. Auch die Universität Bern äussert sich kritisch.

Gründe für die kritische Haltung sind relativ einheitlich. Vor allem die folgenden Punkte werden genannt:

- Das Tram ist unnötig, die Kapazitätsengpässe können anderweitig gelöst werden, v.a. durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.
- Das Tram führt, aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse, zu übermässigen Benachteiligungen der anderen Verkehrsteilnehmenden, genannt wird v.a. der Veloverkehr, teilweise auch der Fussverkehr und der MIV.
- Den Studierenden, den Hauptnutzern eines zukünftigen Trams, kann zugemutet werden, die Wege in der Länggasse zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen oder für kurze Strecken eine höhere Belegung des Busses zu erdulden.

- Die Kosten eines Trams sind gemessen am Nutzen deutlich zu hoch.
- Die angesetzten Wachstumsprognosen der Fahrgastzahlen auf der Linie 12 werden als zu hoch beurteilt (basierend auf einer zuvor nicht verfügbaren standortscharfen Prognose der Uni zu Studierenden und Mitarbeitenden).
- Es fehlt eine Netzstrategie, welche das Tram Länggasse auf übergeordneter Ebene im Gesamtnetz positioniert.

3.3. Korridor Wyler

8 Mitwirkende äussern sich klar zustimmend zur Bestvariante DGT mit GIBB-Shuttle, 12 Mitwirkenden äussern sich kritisch und 11 beziehen keine Position.

Die Bestvariante für den Korridor wird von verschiedenen politischen Parteien und Verbänden begrüsst. Auch die betroffenen Quartiervereine äusserten mehrheitlich Zustimmung.

Zustimmung erhält vor allem der Kapazitätsausbau auf der Linie 20 durch den Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen (DGT), ohne dass dadurch die anderen Verkehrsmittel Nachteile erleiden müssen. Die Einführung des GIBB-Shuttles wird als punktuelle Massnahme zur Brechung der Spitzen verstanden, wobei die Lage der Wendeschleife noch zu diskutieren ist. Mehrheitlich wird aber der GIBB-Shuttle auch von den im Grundsatz zustimmenden Mitwirkenden nicht als zwingende Notwendigkeit gesehen.

Der Hauptgrund für kritische Haltungen stellt die Einführung des GIBB-Shuttles dar, während die Durchbindung mit der Linie 12 und die Umstellung auf DGT grossmehrheitlich nicht kritisiert werden. Die Hauptgründe für die Ablehnung des GIBB-Shuttles sind die folgenden:

- Die Wendeschleife des GIBB-Shuttles im Quartier wird aus Gründen der Quartierverträglichkeit abgelehnt.
- Der GIBB-Shuttle ist unnötig, die Kapazitätsengpässe werden durch die Einführung von DGT auf der Linie 20 bereits behoben.
- Den Studierenden, den Hauptnutzern des GIBB-Shuttles, wird zugemutet, die Distanz vom Bahnhof über die Lorrainebrücke zu Fuss zurückzulegen. Die Kapazitätsengpässe sollen durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs entschärft werden.
- Anstelle eines GIBB-Shuttles sind Verstärkungskurse auf der Linie 20 bis Wyleregg vorzusehen.
- Als weitere Wendemöglichkeit wird das Känzeli (Nordkopf Lorrainebrücke) vorgeschlagen.

Von 5 Mitwirkenden wird für den Korridor Wyler, zumindest abschnittsweise, eine vertiefte Prüfung einer Tramlösung gefordert.

3.4. Fazit und Empfehlungen

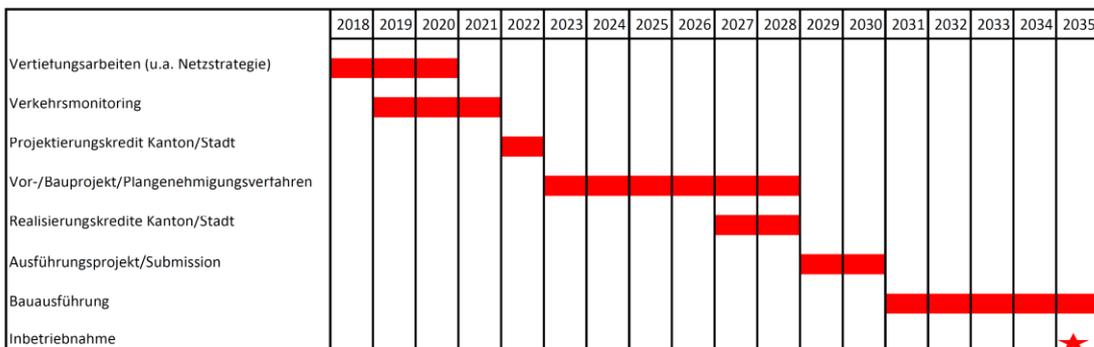
Aus der Mitwirkung können folgende **Schlüsse** gezogen werden:

- Die Übergangslösung mit der Durchbindung der Linien 12 und 20 und mit der Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse (DGT) ist mehr oder weniger unumstritten. Hingegen stehen die Mitwirkenden der Einführung eines GIBB-Shuttles mehrheitlich kritisch gegenüber. Als störend wird v.a. die Wendeschleife im Quartier empfunden.
- Die Auswirkungen eines Trams Länggasse auf Quartier und übrige Verkehrsteilnehmer werden stark kritisiert.

Aufgrund dieser Erkenntnisse empfehlen wir folgendes **weiteres Vorgehen**:

- **Übergangslösung:** Die Übergangslösung mit der Umstellung auf DGT und einer Verknüpfung der beiden Linien 12 und 20 ist weiterzuerfolgen und rasch umzusetzen. **Die DGT-Linie Wyler-Länggasse wird bereits im Dezember 2019 den Betrieb aufnehmen.**
- **GIBB-Shuttle:** Trotz teilweise kritischen Stellungnahmen ist eine Shuttle-Lösung aus fachlicher Sicht notwendig; Art und Weise sind jedoch noch zu vertiefen (Halteorte/Linienführung/Wenden). Alleine mit Verbesserung der Fussverbindung können die Verkehrsströme zur GIBB nicht bewältigt werden (z. Bsp. bei Regenwetter).
- **Tram Länggasse:** Hierzu soll ein Verkehrsmonitoring zur Entwicklung in der Länggasse (ÖV-Nachfrage, Velo-/Fussverkehr, MIV, Erfahrungen DGT-Umstellung per Dez. 2019) aufgezo-gen werden, welches die Prognose und Ergebnisse der ZMB verifizieren soll. Nach ca. 2 Jah-ren erfolgt eine Standortbestimmung unter Einbezug der Quartierkommission. Wenn sich die Prognosen und die Ergebnisse der ZMB bestätigen, soll ein Grundsatzentscheid für die Projektierung des Trams gefällt werden.

Umsetzungsprogramm Tram Länggasse



Im Zusammenhang mit der bei der Tramlösung empfohlenen Verlängerung der Postautolinien via Neubrückstrasse muss in einem nächsten Schritt zusammen mit der Stadt (VP/TBA) die Machbarkeit der Befahrbarkeit der Kleinen Westtangente durch Postautos vertieft abgeklärt werden.

4. Behandlung der Eingaben

Nachfolgend werden die wichtigsten Eingaben der Mitwirkenden ausgeführt und kommentiert. Die Ausführungen sind thematisch gegliedert, die entsprechenden Eingaben zum jeweiligen Thema zusammengefasst. Die Themen werden in folgender Reihenfolge abgehandelt:

1. Bestvariante mit Doppelgelenk-Trolleybus und GIBB-Shuttle für den Ast Wyler sowie dem Tram Länggasse
2. Im Variantenfächer und in der Variantenvertiefung geprüfte Lösungen
3. Übergangslösung mit DGTB Länggasse
4. Übergeordnetes ÖV-Netz: Gesamtnetz, Postautolinien
5. Weitere Verkehrsträger: Velo- und Fussverkehr sowie MIV
6. Methodik der ZMB
7. Verkehrsprognose
8. Wirtschaftlichkeit
9. Diverse weitere Themen

4.1. Bestvariante

4.1.1. Doppelgelenk-Trolleybus (DGTB) Wyler

Eingabe

Für die Stadt Bern vermag die vorgeschlagene Bestlösung, DGTB Wyler mit GIBB-Shuttle, die Kapazitätsprobleme im Korridor Wyler auf absehbare Zeit bei geringen Investitions- und Betriebskosten zu beheben.

4.1.2. GIBB-Shuttle

Einbindung in das ÖV-Angebot

Eingaben

Für mehrere Mitwirkende bringt der GIBB-Shuttle als punktuelle Massnahme keine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mit sich und hat für die Bewohnerinnen und Bewohner in der hinteren Lorraine keinen Nutzen. Im Gegenteil: das Quartier wird durch die Wendeschleife nur unnötig belastet.

Stattdessen sollen Verstärkungskurse für die Linie 20 bis zum Wyleregg geführt werden. Dies löst die Problematik der Wendeschleife im Quartier und kommt auch dem Quartier zu Gute.

Kommentar

Die Einführung eines GIBB-Shuttles bringt insofern eine Verbesserung, dass für die Fahrgäste in der Lorraine mit der DGT-Linie 20 ein leistungsfähiges ÖV-Angebot mit auch in Spitzenzeiten ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung steht. Ziel des GIBB-Shuttles ist vor allem auch eine Trennung der Schülernachfrage von der übrigen Nachfrage, wovon die Quartierbevölkerung durch eine Entlastung "ihrer" Linie 20 profitiert.

Weiteres Vorgehen

Die Alternative zum GIBB-Shuttle in Form von Verstärkungskursen für die Linie 20 bis zur Wyleregg wird geprüft.

Wendeschlaufe Seite GIBB

Eingaben

Mehrere Mitwirkende lehnen die geprüften Wendeschlaufen des GIBB-Shuttles in der Lorrainestrasse bzw. im Schulweg ab. Das Befahren von verkehrsberuhigten Abschnitten steht im Widerspruch zur Quartierverträglichkeit und Verkehrssicherheit.

Als Alternative wird ein Wenden auf dem Känzeli bevorzugt oder ein Weiterführen des Shuttles bis zur Wendeschlaufe Wyleregg. Auch ein Verzicht auf den GIBB-Shuttle ist zu erwägen.

Kommentar

Die mögliche Lage der Wendeschlaufe des GIBB-Shuttles mit allen denkbaren Varianten (auch der Ansatz Känzeli) wird in einer nächsten Planungsphase detailliert geprüft. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass auch die beiden in der ZMB bereits aufgezeigten Alternativen Nachteile aufweisen. Auch für die Lösung einer Wendeschleife durch Lorraine- und Schulstrasse kann in einer Begegnungs- oder Tempo 30-Zone ein ausreichend verträglicher und sicherer Busbetrieb ermöglicht werden.

Weiteres Vorgehen

Für den GIBB-Shuttle sind alle Alternativen zum Wenden sorgfältig zu prüfen. Insbesondere soll auch die vorgeschlagene Lösung mit einem Wenden auf dem Känzeli untersucht werden.

Haltestelle

Eingabe

Eine Eingabe weist darauf hin, dass die Haltestelle GIBB-Shuttle möglichst attraktiv sein muss (nahe dem GIBB gelegen), damit der Shuttle-Bus von den Schülern auch genutzt wird.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Ist so vorgesehen und in der nächsten Planungsphase zu vertiefen. Bei den Ansätzen «via Schulweg» und «Wyleregg» liesse sich die Nachfrage weniger gut lenken, da der GIBB-Shuttle gleiche Haltestellen wie die Kurse der Linie 20 bedient.

4.1.3. Tram Länggasse

Trambetrieb auf der Linie 12 Länggasse

Eingabe

Die Stadt Bern weist darauf hin, dass die für die Länggasse ausgewiesenen Entwicklungspotenziale und die darauf basierenden Nachfrageprognosen bis 2035 eine deutliche Kapazitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr erfordern. Einzig die Umstellung auf Trambetrieb kann hier eine langfristige Lösung bieten.

Tramwendeschlaufe

Eingaben

Die Wendeschlaufe des Trams auf dem Parkplatz vor dem Tierspital wird von einigen Mitwirkenden aus unterschiedlichen Gründen hinterfragt:

- Die Haltestelle ist wie skizziert nicht behindertengerecht,
- Die Parkplätze der Kleintierklinik sind unabdingbar,
- Zweirichtungstrams sind vorzuziehen.

Die Stadt Bern befürwortet den Standort vor dem Tierspital, wenn es gelingt, einen öffentlich nutzbaren Raum von hoher Qualität zu schaffen.

Kommentar

In der ZMB sind bereits mögliche Alternativen zur Wendeschleife vor dem Tierspital aufgezeigt. Bereits untersucht wurden auch Lösungen mit Zweirichtungstram mit einem entsprechend erforderlichen Ausziehgleis an der gleichen Stelle.

Weiteres Vorgehen

Der definitive Standort und die mögliche, BehiG-konforme Ausgestaltung der Endhaltestelle und Wendemöglichkeit werden in der nächsten Planungsphase (Vorprojekt) festgelegt.

Flexibilität Trambetrieb

Eingaben

FDP und VCS bemerken, dass ein Trambetrieb sowohl räumlich (gezielte Kurse von A nach B oder alternative Routen) als auch zeitlich (Verdichtung, Doppelführung) viel schlechter angepasst werden kann als ein Busbetrieb.

Kommentar

Diese Aussage ist grundsätzlich richtig. Im konkreten Fall der Länggasse besteht aber – auch bei Busbetrieb – wenig Nachfrage für alternative Routen oder ein vorzeitiges Wenden (nur kurze Tramstrecke). Am Bahnhof Bern ist auch für ein Tram das vorzeitige Wenden zu ermöglichen.

Neubeurteilung der Bestvariante

Eingabe

Die IGÖV begrüsst, dass eine gestaffelte Lösung zur Behebung der Kapazitätsengpässe in der Länggasse gewählt wird. Es wird angeregt, dass in 10 bis 15 Jahren (ca. ab 2025) eine Neubeurteilung der Zweckmässigkeit des Trams Länggasse vorgenommen wird, unter Berücksichtigung der Entwicklung in den nächsten Jahren.

Kommentar

Die ZMB legt dar, dass auch mit der Übergangslösung DGT bereits nach 2030 wieder Kapazitätsengpässe bestehen werden, aufgrund der Prognoseungenauigkeit können diese möglicherweise auch erst ein paar Jahre später eintreten. Auf der anderen Seite sind für eine Tramlösung ab Projektierungsstart bis zu deren Inbetriebnahme mind. 10 bis 15 Jahre erforderlich. Um eine Inbetriebnahme ca. 2035 zu ermöglichen, müsste also bereits ca. 2023 mit der Projektierung gestartet werden.

Realisierungsentscheid Tram Länggasse

Eingabe

Die QLE weist darauf hin, dass die gewählte Vorgehensweise offen lässt, ob wirklich ein Tram gebaut wird. Als Grundlage für den später zu treffenden Bauentscheid ist die Nachfrageentwicklung kritisch weiter zu verfolgen.

Kommentar

Es ist richtig, dass mit dem Vorlegen der ZMB noch kein Bauentscheid getroffen ist. Auf den Bau eines Trams kann dann verzichtet werden, wenn dies aufgrund der Nachfrageentwicklung nicht notwendig ist bzw. die effektive Nachfrageentwicklung deutlich unter der im Rahmen der vorliegenden ZMB erstellten Prognose liegt. Deshalb wird im Rahmen eines Monitorings die Entwicklung in der Länggasse beobachtet und nach ca. 2 Jahren eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Bestätigen sich dabei die Prognosen und Ergebnisse der ZMB, ist ein Grundsatzentscheid zum Tram zu fällen.

4.2. Weitere geprüfte Varianten

Tangentialbuslinie

Eingaben

Mehrere Mitwirkende fordern eine Tangentialbuslinie vom Inselelspital durch das Länggassquartier in Richtung Felsenau (mit möglicher Verlängerung auf beiden Seiten, z.B. nach Köniz, Bümpliz oder in die Tiefenau). Die Vorteile der Tangentialbuslinie gemäss diesen Eingaben sind:

- Entlastung des überlasteten Abschnitts Schanzenstrasse und des Knotens Hirschengraben,
- Schnelle Direktverbindungen zwischen wichtigen Entwicklungsgebieten im Westen und Norden der Stadt,
- Verknüpfung mit anderen ÖV-Linien, insbesondere würde die Verknüpfung mit den Postautolinien, die zukünftig in der Neubrückestrasse verkehren, die Erschliessung des Länggassquartiers mit den umliegenden Gemeinden sicherstellen.

Die Begründung, wieso mögliche Varianten einer Tangentialbuslinie nicht in den Variantenfächer aufgenommen wurden und ohne tiefere Untersuchungen bzw. sogar ohne detaillierte Bewertung ausgeschieden wurden, kann von diesen Mitwirkenden nicht nachvollzogen werden. Die oberflächliche Betrachtung der Tangentialbuslinie sei nicht seriös.

Kommentar

Im Rahmen der ZMB wurden verschiedene Varianten mit Tangentialbuslinien geprüft und deren Auswirkungen (Entlastungseffekte) auf die radialen ÖV-Linien 12 bzw. 20 mit dem Verkehrsmodell geprüft. Es zeigte sich, dass mit Tangentiallinien die Nachfrage auf den radialen Linien nur marginal abnimmt. Mit Tangentiallinien lassen sich folglich die langfristig absehbaren Kapazitätsprobleme in den Korridoren Wyler und Länggasse nicht lösen. Deshalb wurde dieser Ansatz nicht weiter vertieft. Die Stellungnahmen zu den Tangentiallinien sind zudem heterogen. Nebst befürwortenden Stimmen lehnt beispielsweise die Quartierkommission Länggasse eine Tangente via Mittelstrasse ab.

Weiteres Vorgehen

Nach Vorliegen der Resultate bzw. Prognose in der ZMB Insel sind evtl. die Nachfragemengen resp. Wunschlinien nochmals zu prüfen. In der zurzeit laufenden Studie Netzstrategie Kernagglomeration Bern wird die Entlastung des Raums Hauptbahnhofs durch Tangentiallinien im Hauptnetz vertiefter untersucht.

Verlängerung der Linie 12

Eingaben

Mehrere Mitwirkende verlangen die Verlängerung der Linie 12 (als Tram oder als Buslinie) bis zum Neufeld. Die Erschliessung des Lindenhospitals und des Gymnasiums Neufeld ist heute ungenügend und wird durch die Verlegung der Postautolinien noch verschärft. Auch kann so die Anbindung der umliegenden Gemeinden an die Länggasse (mit Umsteigen im Neufeld) sichergestellt werden. Ebenfalls ist eine Verlängerung zum Campus von Roll vertieft zu prüfen, da dort ein beträchtliches Nachfragepotenzial liegt. Es wird bemängelt, dass entsprechende Varianten ohne weitere Prüfung mit Verweis auf die Kosten verworfen werden.

Kommentar

Lindenhospital und Gymnasium Neufeld sind heute nachfragegerecht erschlossen. Die Tramvarianten mit einer Verlängerung bis ins Neufeld bzw. von Roll-Areal sind im Rahmen des Variantenfächers in der ZMB geprüft worden. Die daraus gezogenen Schlüsse gelten auch für eine Verlängerung der DGT-Linie. Es hat sich gezeigt, dass die Nachfrage auf dem verlängerten Abschnitt zu gering ist (begrenzt Einzugsgebiet, keine Siedlung auf der Nordseite des Trassees), welche eine leistungsfähige öV-Achse mit hohen Investitions- und vor allem auch Betriebskosten rechtfertigt.

Weiteres Vorgehen

- Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung der Erschliessung der Institutionen Lindenhospital, Gymnasium Neufeld und zur besseren Erschliessung des Von Roll-Campus sind im Rahmen der Netzstrategie bzw. in anschliessenden Detailplanungen zu prüfen.

Einbezug bestehender ÖV-Linien in der Länggasse

Eingaben

4 Mitwirkende bemerken, dass die wichtigsten Institutionen in der Länggasse nicht zwingend mit der Linie 12 erschlossen werden müssen. Z.B. das von Roll-Areal (Linie 101), die Muesmatt (Linien 11 und 101) und das Gymnasium Neufeld (Linie 11) werden durch andere Linien genauso gut oder besser erschlossen. Ebenfalls sind die Postautolinien in der Länggasse nur wenig ausgelastet, da das Angebot nur wenig bekannt ist und der Einsteigeort beim Bahnhof ungünstig liegt.

Als Alternative zum Tram könnten diese Linien ausgebaut und der Zugang zu diesen Haltestellen attraktiver gestaltet werden.

Kommentar

Die verschiedenen Achsen, welche die Länggasse erschliessen, bzw. die Einzugsgebiete der Linie 12 wurden in den Analysen und Prognosen berücksichtigt.

Um die Postautolinien stärker zur Abdeckung der Nachfrage zwischen dem Bahnhof und der Länggasse zu nutzen, müsste die Haltepolitik der städtischen Linie 12 und der Postautos vereinheitlicht werden, was bedeutet, dass die Postautos alle städtischen Haltestellen (v.a. Schanzenstrasse und Universität) bedienen müssten. Dies steht jedoch im Widerspruch mit der Funktion der regionalen Postautolinien, welche in erster Priorität die Fahrgäste aus der Region (Frienisberg) schnell zum Bahnhof bzw. ins Stadtzentrum Bern bringen. Eine funktionale Trennung zwischen städtischen und regionalen Linien (z. Bsp. mit der in der ZMB vorgeschlagenen direkteren Linienführung der Postautolinien via Neubrückstrasse) ist daher zielführender als eine weitere Vermischung der beiden Produkte. Zudem würde das Halten der Postautos an der Haltestelle Schanzenstrasse Wendemanöver via Bubenbergplatz bedeuten, was angesichts des bereits überlasteten Bubenbergplatzes nicht zweckmässig ist.

Weiteres Vorgehen

- Es sind keine weiteren Massnahmen erforderlich.

Kein GIBB-Shuttle**Eingaben**

Dialog Nord, Fussverkehr, VCS beurteilen den GIBB-Shuttle als unnötig, die Nachfrage kann mit der Einführung von DGT und mit der Förderung des Fuss-/Veloverkehrs abgedeckt werden.

Kommentar

Auch bei der Optimierung des Angebots für den Fuss- und Veloverkehr besteht eine grosse Wahrscheinlichkeit, dass die GIBB-Schüler weiterhin den ÖV nutzen, d.h. wie heute die Linie 20, die dann trotz DGT überlastet wird. Die Distanz für einen Fussmarsch ist zu lang, v.a. bei schlechtem Wetter. Viele Schüler kommen aus der Region (grössere Velodistanz und entsprechend geringes Velopotenzial). Entfällt die ÖV-Nachfrage GIBB längerfristig, kann der Shuttle-Betrieb rasch wieder eingestellt werden. Zudem fährt er auch während den Schulferienzeiten nicht.

Weiteres Vorgehen

- Keine Massnahmen

Keine Doppelgelenk-Trolleybusse Wyler

Eingaben

Fussverkehr und VCS sehen den durchgehenden und generellen Einsatz von Doppelgelenkbussen auf dem Ast Wyler zum jetzigen Zeitpunkt und auch mittelfristig als nicht erforderlich.

Kommentar

In der ZMB wird in der Grobevaluation nachgewiesen, dass die erforderlichen Kapazitäten mit Gelenkbussen bzw. Gelenkbussen mit Verstärkung GIBB-Shuttle nicht erbracht werden können (vgl. Kapitel 3.2.2 des Syntheseberichts).

Tram Wyler

Eingaben

ProBahn und HeitSorg ziehen auf dem Ast Wyler eine Tramlösung der Einführung von DGT vor.

Kommentar

Die prognostizierte Nachfrage auf dem Ast Wyler rechtfertigt auch langfristig die Realisierung einer Tramachse nicht.

4.3. Übergangslösung: DGTB Länggasse

Eingabe

Die Stadt Bern beurteilt die betriebliche Verknüpfung der Linien 12/Länggasse und 20/Wyler für den Betrieb mit Doppelgelenkbussen als sinnvoll. Es besteht die Möglichkeit, diese Lösung voraussichtlich bereits Ende 2019 umzusetzen.

4.4. Übergeordnetes ÖV-Netz

4.4.1. ÖV-Gesamtnetz / Netzstrategie

Netzstrategie

Eingaben

Für zahlreiche Mitwirkende ist die sinnvolle Einbindung in das städtische Tramnetz Voraussetzung für ein Tram Länggasse. Die Analyse und Beurteilung beschränkt sich aber auf die zwei Korridore Länggasse und Wyler, obwohl das Hauptresultat – die Umstellung eines einzigen Astes auf Trambetrieb – Auswirkungen auf das Tram- und Busnetz der ganzen Stadt hätte. Der Perimeter ist zu beschränkt gewählt. Es werden deshalb nicht alle zielführenden Durchbindungen erkannt. Die gewählten Varianten erscheinen zudem willkürlich.

Es fehlt eine grossräumige Netzstrategie, erst anschliessend kann der Nutzen einer Tramlösung beurteilt werden.

Von verschiedenen Mitwirkenden wird konkret gefordert, die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Die zweite Tramachse muss mitbetrachtet werden bzw. wird von verschiedenen Mitwirkenden sogar als Voraussetzung gesehen.
- Einbezug der Linie nach Ostermundigen, evtl. über die Breitenrainstrasse oder Viktoriarain.
- Durchmesserlinien sind attraktiver als Verbindungen, die am Bahnhof wenden. Eine ausgeglichene Anzahl Tramäste auf beiden Seiten der Altstadt ist folglich in der Netzstrategie zu berücksichtigen.
- Keine Abwertung anderer Linien (namentlich keine Umstellung Linie 3 auf Bus, keine Verkürzung Linie 7).

Daneben werden mögliche Vorschläge zur künftigen Verknüpfung der Linien gemacht. Namentlich:

- Verknüpfung Buslinie 12 (Ast Altstadt) mit Linie 17, Elektrobusse statt Trolleybusse.
- Verknüpfung der Tramlinie 12 mit einer Tramlinie gegen Westen (Entlastung Knoten Hirschengraben).
- Verknüpfung der Tramlinie 12 mit dem Tram Ostermundigen.

Kommentar

Die Notwendigkeit, dass ein Tram Länggasse in das städtische Tramnetz zu integrieren ist, wird geteilt und ist in der ZMB auch so behandelt worden. Aufgrund der Dringlichkeit der zukünftigen ÖV-Erschliessung von Wyler und Länggasse wurde die ZMB gegenüber der Netzstrategie bewusst vorgezogen. Diese kann bis zu einem gewissen Grad unabhängig von der Netzstrategie erfolgen (z.B. Systemwahl / Transportgefässe). Die Integration in das zukünftige ÖV-Netz muss zum heutigen Zeitpunkt nicht bereits zwingend geklärt sein. Die gewählte Vorgehensweise erlaubt namentlich, die vorliegende Übergangslösung rasch umzusetzen.

Weiteres Vorgehen

Die Bearbeitung der Netzstrategie ist unterdessen gestartet. Die Resultate sollten bis in ca. 2 Jahren vorliegen. Parallel dazu kann die in der ZMB vorgeschlagene Übergangslösung Wyler – Länggasse mit DGT umgesetzt werden.

4.4.2. Postautolinien

Verlegung der Postautolinien

Eingaben

Die Verlegung in die Neubrückestrasse wird grundsätzlich verstanden und teilweise begrüsst. Es wird aber angemerkt, dass die Bedeutung der Postautohaltestellen in der Länggasse für den Regionalverkehr unterschätzt wird. Eine Verlagerung der Postautolinien führt zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit der Länggasse und hat Auswirkungen auf die Nachfrage.

Folgende Punkte müssen vertieft bzw. sichergestellt werden:

- Busverkehr auf Neubrückestrasse / kleiner Westtangente muss sichergestellt sein (kein Rückstau).
- Die Anschlüsse am Bahnhof Bern müssen sichergestellt werden.
- Die Erreichbarkeit der Länggasse, insbesondere des Lindenhospitals, muss sichergestellt werden.
- Die Auswirkung auf die Nachfrage der Linie 12 durch Verlegung Postautolinien ist zu prüfen.
- Unabhängig von einer Tramlinie Länggasse ist eine rasche Umsetzung zu prüfen.

Zudem wird angemerkt, dass die Befahrbarkeit der kleinen Westtangente mit Gelenkbussen nicht gegeben ist (Gewichtsbeschränkung / Kreuzen ist nicht möglich).

Kommentar

Die Hinweise, dass nicht alle Konsequenzen einer Auslagerung der Postautolinien aus der Länggassestrasse geklärt sind, wird geteilt. Darauf wird ja in der ZMB auch hingewiesen.

Weiteres Vorgehen

- Die beiden aufgeführten kritischen Punkte hinsichtlich Machbarkeit der Linienführung der Postautos über die Neubrückestrasse und die kleine Westtangente (Gewichtsbeschränkung, Engpass betreffend Kreuzen) sind im Rahmen einer separaten Untersuchung noch zu prüfen.

Haltestellen

Einzeleingabe

Auf eine innerstädtische Verkehrsbedienung der Postautohaltestellen ist zu verzichten, das heisst stadteinwärts halten die Postautos nur zum Aussteigen und stadtauswärts nur zum Einsteigen.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Ein solcher Betrieb wäre schwer durchzusetzen und widerspricht dem Grundgedanken eines möglichst unkompliziert und uneingeschränkt zu benützenden ÖVs.

4.5. Weitere Verkehrsträger

4.5.1. Velo- und Fussverkehr

Förderung des Velo- und Fussverkehrs

Eingaben

Um der steigenden Nachfrage nachzukommen, ist für zahlreiche Mitwirkende der Ausbau der ÖV-Kapazitäten nicht der einzige Ansatz. Vielmehr wäre die gezielte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, auch mit kreativen Ansätzen, prüfenswert gewesen. Die Prüfung des unkonventionellen Ansatzes eines Rollbandes auf der Lorrainebrücke wird von daher begrüsst, jedoch wird gerade diese Massnahme als wenig zielführend betrachtet, während andere, vielversprechendere Ansätze zu wenig oder gar nicht geprüft wurden.

Das Länggass-Quartier ist aufgrund seines engmaschigen Wegnetzes, der Nähe zum Bahnhof, der im ganzen Quartier verteilten Bildungsinstitute geradezu ideal für den Fuss- und Veloverkehr. Auch das GIBB liegt in idealer Fusswegdistanz zum Bahnhof und ist mit dem Velo gut erreichbar.

Namentlich werden folgende Förderungsansätze für den Fuss- und Veloverkehr genannt:

- „LV-gerechte“ Umgestaltung der Länggassstrasse.
- Ausbau des städtischen Veloverleihsystems in der Länggasse und beim GIBB, z.B. mit einer Station beim neuen Zugang zum Bahnhof und den jeweiligen Instituten, verbilligte Nutzung oder Gratisnutzung durch Studierende und Schüler/-innen.
- Beibehaltung der Velostrasse in der Erlach-/Freiestrasse, Umsetzung zusätzlicher Velostrassen.
- Einrichtung einer unterirdischen Rolltreppe (o.Ä.) ab dem neuen Bahnhofzugang zum Falkenplatz, womit die Höhendifferenz zwischen dem Bahnhof und dem Falkenplatz mühelos überwunden werden kann (was einer der Hauptgründe des hohen ÖV-Anteils bei den Studierenden ist).
- Gezielte Förderung von Studentenwohnungen in Geh- bzw. Velodistanz v.a. in der Länggasse und im Mittelfeld / Viererfeld.
- Verbreiterung oder Umgestaltung der Lorrainebrücke zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
- Neuer direkter Bahnhofszugang nahe der Lorrainebrücke.
- Schüler/-innen und Mitarbeitende der Bildungsinstitutionen werden dafür sensibilisiert, den Weg vom und zum Bahnhof zu Fuss zurückzulegen.

Erst wenn die Förderungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr ausgeschöpft sind, ist ein Ausbau der ÖV-Kapazitäten sinnvoll.

Kommentar

Die Auffassung, dass der Fuss- und der Veloverkehr, insbesondere für die Länggasse und gerade bei Studierenden, wichtige Verkehrsträger darstellen und zu fördern ist, wird geteilt. Der Ansatz, die steigende Nachfrage gezielt mit Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs abzudecken, wird im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Länggassstrasse aufgegriffen.

Ob mit den übrigen genannten Ansätzen tatsächlich eine genügende Verlagerung vom ÖV auf den Fuss- und Veloverkehr erreicht wird, um die Kapazitätsengpässe zu beheben, ist jedoch zu bezweifeln, denn längst nicht alle Fahrten beginnen oder enden am Bahnhof resp. an der Welle. Zudem ist die Benützung des Velos bzw. der Fussweg auch abhängig von der Witterung. Insofern ist zu bezweifeln, dass die alleinige Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eine ausreichende Alternative zur Übergangslösung einer Durchbindung der Linien 12 und 20 und dem Einsatz von DGT darstellt

Weiteres Vorgehen

- Die Verbesserungsmassnahmen für den Velo- und Fussverkehr werden im Rahmen des Projektes «BGK Länggassstrasse (inkl. Velohauptroute Bern-Wohlen)» erarbeitet. Erste Massnahmen (Markierung und Signalisation) werden 2019 umgesetzt.
- Eine Standortbestimmung aufgrund der umgesetzten Sofortmassnahmen und der Entwicklung der Nachfrage ist im Zeithorizont 2021 sinnvoll. Aufgrund der Ergebnisse soll über das weitere Vorgehen BGK Länggassstrasse und ein allfälliges Tramprojekt entschieden werden. Das BGK wird allenfalls entsprechend angepasst.

Konflikte mit dem Velo- und Fussverkehr

Eingaben

Mehrere Mitwirkende weisen darauf hin, dass es übergeordnetes Ziel der Stadt ist, eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV, den Fuss- und den Veloverkehr zu erwirken. Dass die in der ZMB definierte Bestvariante bei der Beurteilung des Fuss-/Veloverkehrs negativ abschneidet, steht dazu im krassen Widerspruch. Insbesondere die Vereinbarkeit der Velohauptroute in der Länggasse mit einem Tramverkehr wird angezweifelt. Auch wenn ein Tram grundsätzlich nicht mehr Breite als ein Bus benötigt, ergeben sich doch die folgenden Nachteile:

- Die engen Platzverhältnisse werden durch die zusätzlichen Anforderungen der Tramanlagen noch einschneidender.
- Die Gleise stellen eine zusätzliche Einschränkung für den Veloverkehr dar und können ausserdem einen Grund darstellen, auf das Trottoir auszuweichen.
- Der Bubenbergplatz ist bereits eine Schwachstelle für den Veloverkehr, der durch eine zusätzliche Tramlinie weiter verschlechtert wird.

- Es entstehen verstärkte Konflikte in den Haltestellenbereichen (z.B. weniger Überholmöglichkeiten).

Auch wird bemängelt, dass die Nachteile für den Veloverkehr nicht abschliessend beurteilt werden können, da keine detaillierten Abklärungen, z.B. in Form einer Vorstudie, gemacht wurden.

Diese negativen Auswirkungen auf den Veloverkehr wurden bei der Bewertung der Bestvariante zu wenig berücksichtigt und stellen das Resultat der ZMB in Frage, gerade da der Veloverkehr für die Erschliessung der bestehenden und geplanten schulischen Institutionen in der Länggasse von besonderer Bedeutung ist bzw. noch stärker sein könnte.

Kommentar

Die Bedenken bzgl. der Vereinbarkeit von Veloverkehr und insbesondere Tramverkehr werden geteilt. Im Rahmen des Projekts «BGK Langgassstrasse (inkl. Velohauptroute Bern-Wohlen)» werden Verbesserungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt. Es gilt jedoch zu beachten, dass der Spielraum in der Länggassstrasse aufgrund des begrenzten Verkehrsraumes von Fassade zu Fassade klein ist, insbesondere da die Bedürfnisse Aufenthalts- und Fussverkehrsflächen, Veloverkehr/Velohauptroute, öffentlicher Verkehr (Tram oder Bus) sowie MIV ausgewogen abzudecken sind. Auch sollen Ergänzungen zu einer Velohauptroute zur Länggassstrasse geprüft werden (z.B. Erlach-Freiestrasse und Zähringerstrasse)..

Weiteres Vorgehen

- Entwicklung von attraktiven kurz- und langfristigen Lösungsansätzen für Velo- und Fussverkehr im Rahmen des Projektes «Verkehrsberuhigung und Umgestaltung Länggassstrasse», die langfristig auch mit einer Tramlösung kompatibel sein sollen. Optimierungen Veloverkehr im Rahmen des Projekts Neugestaltung Länggasse bzw. einem allfälligen Vorprojekt für das Tram Länggasse (vgl. Ausführungen zu weiterem Vorgehen im vorangehenden Unterkapitel).

Fussgängerfreundliche Länggassstrasse

Eingabe

Die QLE geht entsprechend der bisherigen Planung davon aus, dass die Länggassstrasse als fussgängerfreundlicher, umweltbewusster und lebensfreundlicher Verkehrsraum ausgestaltet wird.

Kommentar/Schlussfolgerungen

Diese Zielsetzung kann auch mit einem Tram in der Länggassstrasse erreicht werden.

Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung dieses Zieles erfolgt in der weiteren Planung für die Umgestaltung der Länggassstrasse.

Velomassnahmen Lorrainebrücke

Eingaben

SP Stadt Bern und ProVelo weisen darauf hin, dass die Sicherheit für Velofahrende auf der Lorrainebrücke verbessert werden muss, bevor auf der Linie 20 Doppelgelenkbusse eingesetzt werden können. Die Veloführung stadteinwärts zwischen MIV und Bussen ist sehr gefährlich und beim Einsatz von längeren Bussen würde die Gefährdung von Velofahrenden noch zunehmen.

Kommentar/Schlussfolgerungen

Das Fahrverhalten von DGT unterscheidet sich nicht grundsätzlich vom Fahrverhalten eines GB. Insofern wird die Situation nicht spürbar verschärft.

Weiteres Vorgehen

Die angestrebten Velomassnahmen auf der Lorrainebrücke können unabhängig angegangen werden.

Konflikt Bus - Velo

Eingabe

Der Busverkehr auf dem Wylerast verursacht wenig Konflikt mit Veloverkehr.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Wird zur Kenntnis genommen.

4.5.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Auswirkungen auf den MIV

Eingaben

Einige Mitwirkende wollen die negativen Auswirkungen auf den MIV durch den Tramverkehr (insbesondere in der Länggasse) detaillierter aufzeigen bzw. wenn möglich verhindern. Es wird darauf hingewiesen, dass ein stockender Verkehr auch negative Auswirkungen auf das Quartier hat.

Von verschiedenen Mitwirkenden werden die folgenden Punkte gefordert:

- Auf ein Mischverkehr MIV/Tram ist zu verzichten, da dieser sowohl für den Tramverkehr als auch den MIV gravierende Nachteile zur Folge hat.
- Kaphaltestellen sind zu vermeiden, das Tram soll in den Haltestellen durch den MIV überholt werden können.
- Es ist ein flüssiger MIV zu gewährleisten.

Kommentar

Die Länggassstrasse soll unabhängig von der zukünftigen ÖV-Lösung verkehrsberuhigt werden (bisher nicht realisierte Flankierende Massnahme zum Zubringer Neufeld). Damit wird der MIV gegenüber heute weiter abnehmen. Aus Platzgründen ist auf der Länggassstrasse wie bereits heute auch zukünftig nur der Betrieb MIV/ÖV im Mischverkehr möglich, unabhängig ob als Tram oder Bus betrieben. Separate Busspuren oder ein Tram-Eigentrassee sind nicht möglich. Im bisherigen Projekt "Verkehrsberuhigung Länggasse" waren auch für die Busse Fahrbahnhaltestellen vorgesehen. Somit sind auch bei einer Buslösung die Fahrzeuge nicht überholbar. Die Tramlösung und insb. die Auslagerung der Postautolinien hat den Vorteil, dass sich die Anzahl der ÖV-Kurse und folglich auch der ÖV-Halte gegenüber heute spürbar verringert. Die Leistungsfähigkeit der Länggassstrasse bleibt auch für den zukünftigen Mischverkehr ÖV/MIV ausreichend.

Weiteres Vorgehen

- Ein funktionierender Betrieb MIV/ÖV/Veloverkehr/Fussverkehr ist mit dem zu überarbeitenden Projekt "Verkehrsberuhigung/Neugestaltung Länggassstrasse" sicherzustellen. Die Problematik Mischverkehr MIV/Tram bzw. MIV/DGT wird im Rahmen der Umgestaltung der Länggassstrasse vertieft untersucht.

Beibehaltung der Parkplätze in der Länggasse

Eingaben

4 Mitwirkende verlangen, dass das Parkierungsbedürfnis in der Länggasse auch zukünftig gedeckt sein soll.

Kommentar/Weiteres Vorgehen

Diese Anforderung ist in das Projekt "Verkehrsberuhigung/Umgestaltung Länggassestrasse" aufzunehmen und zu prüfen.

Aufhebung der Parkplätze in der Länggasse

Eingaben

3 Mitwirkende verlangen, die Parkplätze in der Länggassestrasse zum Teil oder vollständig zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs aufzuheben.

Kommentar/Weiteres Vorgehen

Diese Anforderung ist in das Projekt "Verkehrsberuhigung/Umgestaltung Länggassestrasse" aufzunehmen und zu prüfen.

4.6. Methodik

Gesamtbewertung – Gewichtung der Kriterien

Eingaben

Einige Mitwirkende sind der Meinung, dass die Gewichtung der einzelnen Kriterien der Vergleichswertanalyse falsch gesetzt wurde bzw. die Gewichtung und die Wahl der Kriterien unausgewogen sind. Genannt wurden im Speziellen:

- Zu starke Fokussierung auf den ÖV (6 Kriterien gegenüber nur 2 für MIV, Velo- und Fussverkehr)
- Fuss- und Veloverkehr nur als gemeinsames Kriterium
- Zu wenig Gewicht auf die Kosten

Die Gesamtbewertung fehlt bzw. wird im Bericht nicht ausgewiesen. Zählt man die Bewertungen aller Kriterien zusammen, so erzielt (für den Korridor Länggasse) die Variante DGT eine deutlich bessere Gesamtnote als die Variante Tram. Die Bewertung der Einzelkriterien wird zwar verstanden, es kann aber nicht nachvollzogen werden, dass trotz der vielen Mängel und Risiken der Variante, die Wahl der Bestvariante auf die Tramlösung in der Länggasse fällt. Eine Erklärung wäre wünschenswert.

Kommentar

In der ZMB wurde bewusst die Methode der Vergleichswertanalyse gewählt und auf eine Gewichtung der einzelnen Kriterien und auf eine daraus abgeleitete numerische Gesamtwertung verzichtet. Die Bestvarianten wurden aufgrund einer Gesamtinteressenabwägung gewählt. Eine einfache Addition der Bewertung der einzelnen Kriterien ist bei dieser Methode nicht zulässig. Man müsste eine Gewichtung vornehmen, was bei einer hohen Gewichtung der Verkehrs-Indikatoren auf das gleiche Bewertungsergebnis hinauslaufen würde.

Das Ziel der ZMB ist es, die zweckmässigste Lösung zu finden, welche langfristig eine ausreichende ÖV-Erschliessung für die Korridore Länggasse und Wyler sicherstellt. Eine minimale Anforderung ist dabei, dass für die zukünftig prognostizierte Mobilität genügend ÖV-Kapazität vorhanden ist. Diese Anforderung kann in der Länggasse nur mit einer Tramlösung gewährt werden. Alternativen sind denkbar, wenn die Bereitschaft besteht, längerfristig auf ein ausreichendes ÖV-Angebot zu verzichten und Qualitätseinbussen mit Überlastungen usw. in Kauf zu nehmen oder wenn es allenfalls, gelingt den Modal Split-Anteil des Velo- und/oder Fussverkehrs drastisch zu erhöhen.

Die getrennte Bewertung des Velo- und Fussverkehrs hätte keinen Einfluss auf das Endresultat.

Bewertung MIV**Eingaben**

Von einigen der Mitwirkenden wird die negative Bewertung einer Behinderung des MIV begrüsst. Vor dem Hintergrund, dass das STEK 2016 eine wesentliche Reduktion des MIV beabsichtigt, ist aber fragwürdig, ob eine Behinderung des MIV nicht positiv statt negativ zu werten sei.

Kommentar

Die Ansprüche des MIV sind in einer Gesamtbetrachtung aller Aspekte auch zu berücksichtigen. Mit diesem Kriterium werden die Auswirkungen der entsprechenden ÖV-Lösung auf den MIV bewertet, also aus Sicht des MIV. Aus Sicht MIV entstehen teilweise Nachteile, die dann negativ bewertet werden, wie dies auch für den Velo- und Fussverkehr der Fall ist.

Weiteres Vorgehen

- Keine Massnahmen

Kostenwirksamkeitsanalyse

Einzeleingabe

Die Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA) wurde nicht korrekt durchgeführt und hat zu einem entsprechend falschen Ergebnis geführt. Bei einer Kostenwirksamkeitsanalyse sind sämtliche Nutzen (nicht nur ein Einzelnutzen) zu berücksichtigen und den Kosten gegenüberzustellen.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Nebst der Kostenwirksamkeitsanalyse wurde eine Vergleichswertanalyse unter Berücksichtigung aller Kriterien durchgeführt. Damit ist eine KWA mit ausgewählten Kriterien zulässig.

Durchbindung Linien 12 und 20

Eingabe

Es ist zwar positiv, dass die Durchbindung Linie 12 - 20 und die zweite Tramachse nicht als Grundthesen angesetzt wurden, aber eine getrennte Betrachtung der beiden Äste wäre sinnvoller gewesen.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Bei der Grobevaluation möglicher Ansätze wurden die beiden Äste unabhängig voneinander betrachtet. Bei der vertieften Betrachtung wurden Gesamtvarianten gebildet, um die Synergien auszuleuchten bzw. zu bewerten (vgl. Kap. 4 des Syntheseberichts). Die Wahl der jeweiligen Bestvariante pro Ast wäre auch bei einer getrennten Betrachtung gleich ausgefallen.

4.7. Verkehrsprognose

Nachfrageentwicklung

Eingaben

Mehrere Mitwirkende stellen die in der ZMB prognostizierte Nachfrageentwicklung in Frage. V.a. die Nachfrage auf dem Ast Länggasse, die massgeblich zur Bestvariante Tram geführt hat, wurde stark überschätzt. Zwar wird die Grundannahme einer Zunahme der Studierenden und der Arbeitsplätze in der Länggasse nicht bestritten, jedoch wird die daraus abgeleitete Prognose der Passagierzahlen auf der Linie 12 aus unterschiedlichen Gründen angezweifelt.

Von den einzelnen Mitwirkenden wird auf folgende Punkte hingewiesen:

- Die prognostizierte Nachfrageentwicklung ist viel höher als dies aufgrund der Prognosen STEK zu erwarten wäre.
- Die Prognose durch das GVM wird in Frage gestellt, da der Fuss- und Veloverkehr nicht oder zu wenig berücksichtigt wird. Insbesondere wird die Wirkung des neuen Bahnhofzugangs in der Schanzenstrasse, durch den die fussläufige Erschliessung attraktiver wird, nicht berücksichtigt.

- Die Standorte mit den höchsten Zunahmen an Studierenden liegen nicht oder nur teilweise im Einzugsgebiet der Linie 12. Der Zuwachs an Studierenden verteilt sich v.a. auf das von Roll-Areal (Einzugsgebiet Linie 101), die Muesmatte (genauso gut an Linie 11 angeschlossen) oder auf die Standorte in unmittelbarer Bahnhofsnähe.
- Es wird zu wenig berücksichtigt, dass die Universität nur an 150 Tagen im Jahr Vollbetrieb aufweist.
- Der Arealwechsel der Studierenden wird zu wenig berücksichtigt (Binnenverkehr), dieser erfolgt ausserhalb der Hauptverkehrszeiten.
- In der ZMB wird ein Zuwachs an Studierenden von 20-25% bzw. 4'500 bis 5'700 Personen genannt. Bezogen auf Total 30'900 Studierende machen aber 4'500 bis 5'700 Personen lediglich 14.5% bis 18% aus.
- Nicht berücksichtigt werden politisch beschlossene Standortkonzentrationen z.B. der Fachhochschulen ausserhalb der Länggasse oder der medizinischen Ausbildung auf dem Inselareal. Werden die entsprechenden Gebäude in Zukunft "nur noch" als Bürogebäude genutzt, resultiert daraus eine geringere Nachfrage.
- Die Wirkung eines späteren Unterrichtsbeginns, v.a. beim Gymnasium Neufeld, ist sehr wohl massgebend hinsichtlich der Verkehrsspitze auf der Linie 12.
- Ebenfalls ist das geplante Hallenbad und der Veloverleih miteinzubeziehen.

Auf dem Ast Wyler ist fraglich, ob am heutigen Standort der GIBB überhaupt ein Wachstum möglich ist. Auch wurden die Planungen auf dem Wifag-Areal nicht berücksichtigt.

Kommentar

Die Uni hat eine standortscharfe Prognose mitgeliefert, die zuvor nicht zur Verfügung stand. Darin wird von 22'190 Studierenden & Mitarbeitern in der Länggasse gesprochen. Bisher waren es in der ZMB knapp 25'000. Dafür fehlen in der ZMB-Prognose 3'700 Studenten im Inselareal. Die Uni spricht selbst von Mehrfachnutzungen resp. mehreren Wegen pro Student/MA je Tag, die im Modell so nicht berücksichtigt sind. Demzufolge könnten auch mehr Fahrten an einem Tag zusammenkommen.

Die Nachfrageentwicklung wurde auf Grundlage der verfügbaren Daten gemacht und in der ZMB detailliert dokumentiert. Wie stark sich die Nachfrage zukünftig entwickeln wird, ist naturgemäss schwierig abzuschätzen. Insbesondere die Wirkung des neuen Bahnhofzugangs, des späteren Unterrichtsbeginns und der noch nicht im Detail bekannten Standortkonzentrationen sind sehr schwierig abzuschätzen. Dass eine tiefere Nachfrageentwicklung als prognostiziert eintritt, kann deshalb nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Prognoseunsicherheiten könnte die Nachfrageentwicklung aber auch höher ausfallen.

Weiteres Vorgehen

- Gemäss Ziffer 4.5 soll als Ergänzung zur vorliegenden ZMB zum Tram und basierend auf der Übergangslösung DGT eine längerfristige Lösung mit einer Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs geprüft werden. Hierzu ist abzuschätzen, welche Modal-Split-Anteile der zukünftigen Nachfrage durch den Fuss-/Veloverkehr anstelle des ÖV aufgefangen werden können. In der bisherigen Modellierung haben wir allerdings die Fusswege im Bereich Länggasse bereits deutlich bevorteilt.

Kapazität - Überlast

Eingaben

Einige Mitwirkende bemerken, dass die Überlastsituation nur während weniger ÖV-Kurse, nur während des Betriebs der Universität und nur auf einem sehr kurzen Abschnitt stattfindet. Eine Ausrichtung der ÖV-Planung auf diese punktuellen Spitzen ist nicht nachhaltig.

Hier stellt sich die Frage, ob für eine solch kurze Strecke auf vereinzelt Kursen nicht eine höhere Auslastung in Kauf genommen werden kann oder ob diese Spitzen nicht mit anderen, innovativen Massnahmen (z.B. zeitliche Verschiebung von Universitätsveranstaltungen, Bereitstellung von Podcasts von Vorlesungen, etc.) gedämmt werden können.

Auch wird von einigen Mitwirkenden angemerkt, dass ein Betrieb mit DGT im 3-Minutentakt praktisch die gleiche Kapazität aufweist wie ein Trambetrieb im 4-Minutentakt.

Ein Tram ist folglich aus Kapazitätsgründen nicht nötig.

Kommentar

Im Gegensatz zur Situation im Wyler mit zeitlich kurzen Spitzen am Morgen und Abend, fokussiert auf den kurzen Abschnitt zwischen Bahnhof und GIBB, ist die Nachfrage auch tagsüber und auf dem ganzen Abschnitt bis zur Endhaltestelle Länggasse hoch, die Überlastsituation nach 2030 somit zeitlich und räumlich verteilt, womit der Einsatz eines Trams zweckmässig wird. Die Verkehrsspitzen sind somit weniger ausgeprägt. Das Potenzial, diese mit angepassten Vorlesungsplänen der Uni zu brechen, ist nicht sehr gross resp. gerade die über den Tag verteilten Vorlesungspläne bewirken eine solch verteilte Nachfrage.

Die Kapazität eines Trambetriebs im 4-Minutentakt (15 Kurse à 170 Pers.) weist eine rund 20% höhere Kapazität als ein DGT-Betrieb im 3-Minutentakt (20 Kurse à 105 Pers.) auf, sofern man bei beiden Verkehrsmitteln eine Stehplatzauslastung von 2 Personen pro m² unterstellt.

Weiteres Vorgehen

- Es sind keine weiteren Massnahmen erforderlich.

Zukünftige Bahnhalte im Wankdorf

Eingabe

Mit zukünftigen zusätzlichen Bahnhalten im Wankdorf wird sich die Belastung der Linie 20 ausgleichen.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Wird zur Kenntnis genommen.

Fahrgastzahlen

Eingabe

Bernmobil informiert über die Fahrgastentwicklung 2015 bis 2017: Zwischen 2015 und 2017 haben die Fahrgastzahlen auf der Linie 12 in der Länggasse um 2.4 % im Querschnitt Schanzenstrasse – Universität und um 5.9 % im Querschnitt Mittelstrasse – Unitobler zugenommen. Auf der Linie 20 sind die Frequenzen um 4-5 % gestiegen.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Wird zur Kenntnis genommen.

Prognosen Uni Bern

Eingabe

Die Universität Bern stellt eine Prognosekarte der Studierendenzahlen mit ergänzenden Ausführungen zur Verfügung

Kommentar/weiteres Vorgehen

Wird verdankt und. das Thema wird weiter vorne unter dem Titel "Nachfrageentwicklung" behandelt. Der Punkt wird in den Synthesebericht aufgenommen. Eine gleiche Grössenordnung ist in der ursprünglichen ZMB-Prognose bereits enthalten.

4.8. Wirtschaftlichkeit

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Eingaben

Mehrere Mitwirkende lehnen ab, 100 Millionen in fünf Tramhaltestellen zu investieren, um andernorts fünf Haltestellen abzubauen (Linie 3). Der geringe Nutzen des Trams Länggasse rechtfertigt die geschätzten Kosten nicht (selbst wenn ein Teil der Kosten in die ohnehin fällige Sanierung der Schanzenbrücke fliesst). Das Kriterium der Kosten wurde bei der Wahl der Bestvariante zu wenig berücksichtigt, ansonsten wäre wohl ein Betrieb mit DGT auch langfristig die Bestvariante.

Kommentar

Die in der ZMB verwendete Kosten-Wirksamkeitsanalyse zeigt, dass in der Länggasse langfristig ein Tram trotz relativ hohen Investitionskosten die zweckmässigste Lösung ist. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Buslösungen die langfristig prognostizierte Nachfrage nicht abdecken können. Eine vertiefte Kosten-Nutzen-Analyse konnte im Rahmen der ZMB nicht durchgeführt werden. Sie ist i.d.R. auch erst Gegenstand eines entsprechenden Vorprojekts, da auf Stufe Vorstudie/ZMB die Kostenungenauigkeit noch zu hoch ist. Bei einer Vertiefung des Tramprojekts sind jedoch auch (volks-)wirtschaftliche Analysen durchzuführen.

Die Umstellung der Linie 3 auf Busbetrieb ist als eine mögliche Variante für die Durchbindung der DGT-Linie 20 am Bahnhof Bern zu verstehen. Hierzu die zweckmässigste Lösung zu finden, ist Gegenstand der Netzstrategie.

Schlussfolgerungen

- Es sind keine weiteren Massnahmen erforderlich.

Kostenrahmen**Einzeleingabe**

Der Kostenrahmen muss im Griff gehalten werden.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Wird zur Kenntnis genommen.

4.9. Diverses

Die folgenden Themen wurden jeweils nur von einem Mitwirkenden genannt.

4.9.1. Städtebau**Eingabe**

Es ist wichtig, dass den städtebaulichen Aspekten hohe Priorität eingeräumt wird. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen ein attraktives Erscheinungsbild haben und sollten auf kurzen Wegen möglichst direkt erreichbar sein.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Wird in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

4.9.2. BehiG / Emissionen Bauphase

Eingabe

Der ÖV muss behindertengerecht sein und die Emissionen durch den Bau sind so gering wie möglich zu halten.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Ist so vorgesehen.

4.9.3. Bubenbergplatz

Eingabe

Die Machbarkeit der Einbindung des Trams Länggasse beim bereits heute stark belasteten Bubenbergplatz wird stark in Frage gestellt.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Dies ist anspruchsvoll und die konkrete Lösung muss in der nächsten Planungsphase vorgesehen werden. Im aktuellen Projekt ZBB Bubenbergplatz wird die Aufwärtskompatibilität für ein Tram bereits vorgesehen.

4.9.4. Rasche Einführung DGT

Eingabe

Die rasche Einführung von Doppelgelenktrrolleybussen DGT auf der Busstrecke 12 wird begrüsst.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Wird auf Dezember 2019 bereits umgesetzt.

4.9.5. Sozioökonomische Auswirkungen

Eingabe

Die negativen Folgen eines Trams auf den sozioökonomischen Strukturwandel des Quartiers (Gentrifizierung) sind aufzuzeigen.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Erfahrungsgemäss wirken Tramprojekte meist positiv auf die Weiterentwicklung von Quartieren.

4.9.6. Länggassstrasse

Einzeleingabe

Die rasche und sanfte Sanierung der Länggassstrasse wird begrüsst.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Ist Bestandteil des Projekts "Verkehrsberuhigung und Umgestaltung Länggassstrasse".

4.9.7. Schanzenbrücke

Eingabe

Die Befahrbarkeit der Schanzenbrücke für Busse muss auch während der Bauphase gegeben sein.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Wird zur Kenntnis genommen.

4.9.8. Verkehrsberuhigung Länggasse

Eingabe

Verkehrsberuhigungsmassnahmen schränken Postautos zusätzlich ein.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Muss im Rahmen des Projekts "Verkehrsberuhigung und Umgestaltung Länggassstrasse" berücksichtigt werden.

4.9.9. Ein-/Aussteigeverhalten Bahnhof Bern

Einzeleingabe

Mit dem neuen Bahnhofzugang auf Höhe der heutigen Haltestelle Obergericht (ca. 100 Meter zur Haltestelle Universität) wird sich das Ein-/Aussteigeverhalten am Bahnhof Bern verändern. Es ist demnach fraglich, ob der Querschnitt Schanzenstrasse der massgebende Querschnitt für die Dimensionierung des künftigen ÖV-Angebotes sein sollte.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Der Querschnitt Schanzenstrasse wird stark belastet bleiben, da insbesondere in die Gegenrichtung, d.h. Richtung Bahnhofplatz/Stadtzentrum, auch neue Ein-/Aussteiger dazukommen.

4.9.10. Entlastungseffekt S-Bahn

Einzeleingabe

Es fehlt eine Analyse, was die S-Bahnen zur Entlastung beitragen werden.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Der S-Bahn-Ausbau im Korridor Wyler ist im GVM, welches der Verkehrsprognose zugrunde liegt, abgebildet. Die Entlastungswirkung des S-Bahnausbaus ist folglich in der Analyse der ZMB berücksichtigt.

4.9.11. Quartierfreiraum

Einzeleingabe

Die durch Verlegung der Wendeschleufe frei werdende Fläche ist zur Schaffung eines Quartierfreiraums zu nutzen. Die Fläche darf nicht als Verkehrsfläche beplant werden.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Die zukünftige Nutzung dieser Fläche ist im nächsten Projektierungsschritt zu untersuchen.

4.9.12. Verkehrsberuhigung

Einzeleingabe

Tangentialbuslinien sind abzulehnen, wenn sie im Konflikt mit den Verkehrsberuhigungsmassnahmen stehen (z.B. in der Mittelstrasse).

Kommentar/weiteres Vorgehen

Buslinien stehen nicht grundsätzlich im Konflikt mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Die Verträglichkeit ist situativ zu prüfen.

4.9.13. Temporeduktion

Einzeleingaben

Auf Temporeduktionen in der Länggassstrasse ist zu verzichten.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Das Tempo-Regime auf der Länggassstrasse ist Gegenstand des Verkehrsberuhigungsprojektes.

Einzeleingabe

In der Länggassstrasse ist in Knotenbereichen Tempo 20 vorzusehen.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Das Tempo-Regime auf der Länggassstrasse ist Gegenstand des Verkehrsberuhigungsprojektes.

4.9.14. Tramlärm

Einzeleingabe

Ein Tram verursacht übermässige Lärmemissionen.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Die lärmrelevanten Fragen werden im nächsten Projektierungsschritt behandelt. Die Planungswerte müssen eingehalten werden.

4.9.15. Umgestaltung Länggasstrasse

Einzeleingabe

Bei der Umgestaltung der Länggasstrasse sind folgende Punkte umzusetzen:

- Beidseitig und durchgehend Trottoirbreiten von mindestens drei Metern.
- Auf der ganzen Länge Möglichkeit zum flächigen Queren, inkl. Mittelstreifen.
- Ausreichend breite Velostreifen. Dies ist notwendig, damit Velofahrerinnen und -fahrer nicht, um Abstand zum motorisierten Verkehr zu gewinnen, die Trottoirs statt der Strasse benutzen.
- Optimierung der Ampelsteuerung für ein schnelleres Vorankommen der Zu-Fuss-Gehenden.

Kommentar/weiteres Vorgehen

Die Gestaltung des Strassenquerschnittes auf der Länggasstrasse ist Gegenstand des Verkehrsberuhigungsprojektes.

4.10. Nicht Gegenstand der Mitwirkung

Die folgenden Eingaben beziehen sich nicht direkt auf den Gegenstand der ZMB Länggasse - Wyler. Die gemachten Eingaben sind anderweitig zu berücksichtigen.

- Die generelle Thematik tangentialer ÖV-Verbindungen soll in einer eigenen Studie weiter untersucht werden.
- Die ZMB "Zweite Tramachse" ist mangelhaft (unvollständige Bewertungskriterien, einseitige Gewichtung, im Ergebnis der „Bestvariante“ mit dem Veloverkehr vollständig unverträglich).
- In der Brüggbodenstrasse soll eine Busspur eingerichtet werden, um Rückstaus für die Postautos zu verhindern.
- Der geplante Carterminal im Neufeld ist bedarfsgerecht ins ÖV-Netz der Stadt einzubinden. Z.B. Verlängerung des Länggasstrams oder Kapazitätsoptimierung des 11er Busses und Abstimmung der Fahrpläne.
- Die Notwendigkeit der Velobrücke Lorraine - Länggasse wird in Frage gestellt.
- Die Auswirkungen auf ÖV durch „Dr nöi Breitsch“ sind zu untersuchen.
- Die Engehalbinsel soll besser an den ÖV angebunden werden.

5. Auswertung der Umfrage

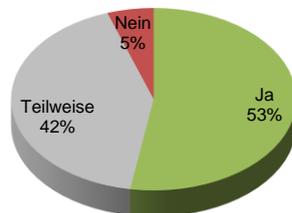
Die Umfrage in den Fragebögen zum methodischen Vorgehen wurde von 19 der Mitwirkenden beantwortet.

53 % der Mitwirkenden beurteilte die Analyse als verständlich und vollständig. 42 % beurteilten diese lediglich als teilweise verständlich und vollständig. Für 5 % der Mitwirkenden war die Analyse unverständlich oder unvollständig.

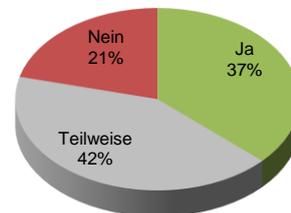
37 % der Mitwirkenden empfanden den Variantenfächers als vollständig und die Grobbeurteilung als schlüssig. 42 % konnten dem nur teilweise zustimmen und 21 % beurteilten den Variantenfächer als unvollständig und/oder die Grobbeurteilung als un schlüssig.

42 % der Mitwirkenden empfanden den Variantenbeschrieb und die Machbarkeitsprüfung als vollständig und klar dargelegt. 53 % konnten dem nur teilweise zustimmen und 5 % beurteilten diese als unvollständig und/oder nicht verständlich.

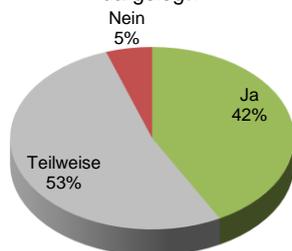
Ist die Analyse verständlich und vollständig dargelegt?



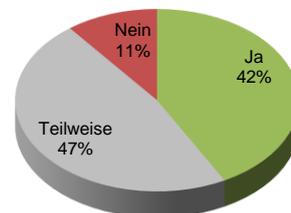
Ist der Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig und die Grobbeurteilung schlüssig?



Ist der Variantenbeschrieb und die Machbarkeitsprüfung vollständig und klar dargelegt?



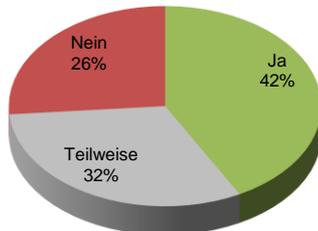
Ist die Begründung und die Bewertung der einzelnen Varianten vollständig und nachvollziehbar?



42 % der Mitwirkenden beurteilten die Wahl der Bestvarianten als verständlich.

32 % beurteilten die Wahl als nur teilweise verständlich und 26 % empfanden die Wahl der Bestvarianten als unverständlich.

Sind die Erkenntnisse und die Wahl der Bestvariante verständlich?



Zu ergänzen ist, dass verschiedene Mitwirkende sich explizit nur zu einem Teilaspekt der ZMB geäußert haben und somit wohl auch die Umfrage (insbesondere hinsichtlich der Wahl der Bestvarianten) nur unter diesem Aspekt beantwortet haben. Auch wurden von mehreren Mitwirkenden die Bestvarianten auf den beiden Korridoren unterschiedlich beurteilt, wofür auch der hohe Anteil Mitwirkende zu erklären ist, die teilweise mit der Wahl einverstanden sind. Auch ist zu erwähnen, dass nur gut 60 % der Mitwirkenden an der Umfrage im Fragebogen teilgenommen haben. Die Aussagekraft der Resultate dieser Auswertung ist deshalb beschränkt.

ANHANG 1: Beantwortung der Einzeleingaben

Verzeichnis der Mitwirkenden

Nr.	Kürzel	Form	Begleitbrief/ Beilagen	Absender
1	SVP	Fragebogen		SVP der Stadt Bern
2	Lorraine	Fragebogen	ja	Lorraine-Breitenrain-Leist, 3013 Bern
3	QLE	Schreiben		Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel, Granatweg 13, 3004 Bern
4	RBS	Fragebogen		Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, 3048 Worblauen
5	IGöV	Fragebogen		Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Bern (IGöV)
6	ProVelo	Fragebogen		Pro Velo Bern, Birkenweg 61, 3013 Bern
7	PostAuto	Fragebogen		PostAuto, Region Bern, Tscharnerstrasse 37, Postfach, 3001 Bern
8	VCS	Schreiben		VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern
9	LäbigiStadt	Fragebogen		Verein „Läbigi Stadt“
10	GBB	Schreiben		Grünes Bündnis Bern
11	Zollikofen	Fragebogen		Gemeinde Zollikofen
12	DialogNord	Schreiben		Quartierkommission Stadtteil V, DIALOG Nordquartier
13	SPLF	Schreiben		Sozialdemokratische Partei Länggasse-Felsenau
14	SPKt	Schreiben		Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern
15	Bernmobil	Fragebogen		BERNMOBIL, Postfach, 3000 Bern 14
16	GFL	Fragebogen/Schreiben	ja	Grüne Freie Liste (GFL) der Stadt Bern
17	FDP	Fragebogen		FDP Stadt Bern
18	Fussverkehr	Schreiben		Fussverkehr Kanton Bern
19	HIV	Schreiben		Handels- und Industrieverein des Kantons Bern
20	Kirchlindach	Fragebogen		Gemeinde Kirchlindach in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Meikirch
21	Wohlen	Fragebogen		Einwohnergemeinde Wohlen, Departement Gemeindebetriebe, Hauptstrasse 26, 3033 Wohlen
22	KMU	Schreiben	ja	Gewerbeverband KMU Stadt Bern
23	SPBB	Schreiben		SP Bümpliz/Bethlehem
24	SPStadt	Schreiben		Sozialdemokratische Partei Stadt Bern
25	QM3	Fragebogen	ja	QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3
26	Privatperson	Fragebogen		Privatperson
27	UniBe	Fragebogen	ja	Universität Bern, Verwaltungsdirektion, Abteilungen Bau und Raum, Betrieb und Technik
28	ProBahn	Fragebogen		Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace Mittelland
29	HeitSorg	Fragebogen		Heit Sorg zu Bärn
30	CVP	Fragebogen		CVP Kanton Bern und CVP Stadt Bern
31	Stadt Bern	Schreiben		Stadt Bern, Gemeinderat

*Nummerierung zufällig gewählt

Anhang 1: Beantwortung der Einzeleingaben

Mitwirken-				Umgang mit dem	
Nr. der	Frage	Eingabe		Anliegen	Bemerkungen
Fragebögen					
1	SVP	1	Die Analyse ZMB ÖV Wyler-Länggasse ist sehr ausführlich erstellt. Die partikuläre Interessenabwägung kann dazu führen, dass die ausschlaggebenden grossen Linien verloren gehen. Die Bestimmung der 'Bestvariante' hängt von der Gewichtung der hauptsächlichsten Fakten, des aktuellen Standes der Technik und der Einschätzung der möglichen Zukunftsentwicklung ab.	Kenntnisnahme	
1	SVP	2	Die Korridore Wyler-Länggasse haben gemeinsam, dass sie Hauptverkehrsadern sind und den zeitlich beschränkten Spitzenverkehr zu bewältigen haben. Sie sind unseres Erachtens nach der Rangfolge ÖV / MIV / Velo und Fussgängerverkehr zu beurteilen. Ein flüssiger Motorfahrzeugverkehr auf den Längsachsen Länggasse und Neufeldstrasse muss gewährleistet sein, nachdem fast alle Querverbindungen mehr oder weniger gekappt worden sind. Temporeduktionen auf 30 km/h und Parkplatzaufhebungen können nicht die Lösung sein.	Kenntnisnahme	Bearbeitung in nächster Projektphase bzw. in den entsprechenden Drittprojekten prüfen.
1	SVP	3	Die Erschliessung einer zweiten Tramachse Bollwerk-Breitenrainplatz scheint uns im Hinblick auf die prekären innerstädtischen Verkehrsverhältnisse unerlässlich zu sein. Eine Trasseeführung via Breitenrainstrasse anstelle Viktoriarain sollte nochmals genauer geprüft werden. Würde auch die Linie nach Ostermundigen miteinbezogen, könnte durch die zu erwartende Frequenzsteigerung der GIBB-Shuttlebus ausgeschlossen werden. Die Fussgängerdistanz von der Station Du Nord zur Gewerbeschule bzw. zum GIBB ist zumutbar.	Ablehnung	Die zwei vorgeschlagenen Varianten sind im Rahmen der ZMB geprüft und verworfen worden.
1	SVP	4	Der Tramast Länggasse ist nach unserer Sicht und aufgrund der kritischen Detailbewertung im Synthesebericht nicht praktikabel. Stichworte: Gleiserweiterung Bubenbergplatz, Erneuerung Schanzenbrücke, Verlegungen Endschleife und Postautoroute (Haltestelle Lindenhofspital), Velos auf Trampspur, Temporeduktion MIV, Beeinträchtigung des Baumbestandes etc. Die Bushaltestellen sind womöglich so zu gestalten, dass die haltenden Fahrzeuge überholt werden können. Die Verkehrssanierung auf der Länggassstrasse kann auf dauernden Busbetrieb ausgelegt werden, da in den nächsten Jahren mit noch leistungsfähigeren Doppelgelenkbussen zu rechnen ist.	Ablehnung	Die Machbarkeit des Tramasts Länggasse wurde in der ZMB untersucht und nachgewiesen. Die aufgeworfenen Konflikte wurden erkannt und werden in nachfolgenden Projektschritten berücksichtigt.
1	SVP	6	Die ZMB Wyler-Länggasse ist wiederum nur ein kleiner Mosaikstein im ganzen Stadtentwicklungskonzept. Eine seriöse Beurteilung kann nur im Zusammenhang mit dem Verkehr rund um den sich an falscher Stelle befindenden Hauptbahnhof erfolgen.	Ablehnung	Die in der ZMB Wyler-Länggasse entwickelte Bestlösung ist kompatibel mit dem Stadtentwicklungskonzept und dem Projekt ZBB.
2	Lorraine	1	Wir erlauben uns eine Bemerkung zu 1.4 Zielsystem: bei solchen Grossprojekten mit ZMB wäre es angebracht, eine generative Sicherheitskultur zu leben. Somit gehören Sicherheit (Verkehrssicherheit) und Umwelt an erste Stelle. Behinderungen im MIV und ein konfliktfreier LV mit klaren Regeln geben die Rahmenbedingungen zu den entsprechenden Korridoren im ÖV. Der vorliegende Synthesebericht beschränkt seine Sichtweise zu sehr auf ÖV-Kapazitäten und Kostenoptimierungen. Zu 2.1.1.: dass der ÖV-Takt wegen „Behinderungen im Strassenraum“ nicht gehalten werden kann zeigt, dass eine Tramlinie nicht in den Mischverkehr gehört, sondern im städtischen Raum nur auf Eigentrasse zu planen ist (gilt auch für das TBO). Zu 2.1.2.: die Aussage, dass die Beziehungen in der Mobilität zwischen Lorraine und Länggasse eher schwach ausgeprägt sind, können wir voll unterstützen – somit stellt sich wirklich die Frage nach dem Sinn und Zweck einer Velobrücke zwischen diesen Quartieren. Zu 2.1.4.: Verschiedene Vorhaben werden den Strassenraum im Projektperimeter bis 2030 verändern – aufgeführt ist „Dr nöi Breitsch“ – im ganzen Bericht finden wir aber keine Aussagen zur geplanten Abkoppelung der Breitenrainstrasse und zu den negativen Auswirkungen auf die ÖV-Verbindung Moserstrasse oder das Verkehrsaufkommen am Viktoriarain. Zu 2.2.: die Zahlen zum Bevölkerungswachstum STEK16, zur prognostizierten Gesamtverkehrszunahme GVM und zur angestrebten Reduktion MIV im STEK16 korrelieren in keiner Art und Weise und stellen die Zuverlässigkeit der Prognosen 2030 in Frage.	Kenntnisnahme	Das Zielsystem entspricht demjenigen von ähnlichgelagerten Studien und wird als ausgewogen beurteilt. Aufgrund der städtebaulichen Struktur Berns müssen Tramachsen zwangsläufig im Mischverkehr geführt werden. Verbesserungsoptionen zu Strassenräumen ausserhalb der betrachteten Achsen sind nicht Bestandteil der ZMB.
2	Lorraine	2	Zu 3.2.: Bei den Entlastungsmassnahmen Lorrainebrücke fehlt uns als B3 eine LV-Verbindung angehängt an der NW-Seite der Lorrainebrücke (im Bereich der alten Eisenbahnbrücke). Somit direkt zugänglich ab dem Dammweg (entlang Nordring) in die Neubrückstrasse (und zum Bahnhof). Damit würde auch unter 3.2.2. bei der favorisierten Variante A2-2 unter V8 das -2 beim LV zu einem grünen +2.	Ablehnung	Die Verbesserung der Fussgänger Verbindung über die Lorrainebrücke ist nicht ausreichend um die Fussgänger Verbindung vom Bahnhof zur Gewerbeschule so attraktiv zu gestalten, dass die Buslinie ausreichend entlastet wird.
2	Lorraine	3	4.2. DGT plus GIBB-Shuttle: Wir unterstützen diese Variante unter der Bedingung, dass der Shuttle nach der Lorrainebrücke links in die vordere Lorrainestrasse und dann vor dem du Nord als Wendeschleife links ins Lorraine-Känzeli einfährt. Dann befindet sich die Haltestelle GIBB direkt an der SE-Seite der alten Gewerbeschule auf dem Känzeli. Die Wegfahrt Richtung Bahnhof erfolgt dann direkt auf die bestehende Busspur des DGT. Wir lehnen eine Durchfahrt durch den Schulweg oder ein Wendemanöver auf der vorderen Lorrainestrasse und der vorderen Promenade aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Quartiergestaltung entschieden ab. Sollte eine Wendeschleife auf das Känzeli nicht möglich sein, können wir uns als Alternative das Wenden des Shuttles in der Wyleregg gut vorstellen. Diese Alternative hätte auch den Vorteil, dass die zahlreichen ÖV-Pendler aus dem Wylerfeld in den Spitzenstunden einen dichteren Fahrplan erhalten und somit das massgebende Aufkommen der Abendspitzenstunde (grösser als die Morgenspitze) auch ab dem Wylerfeld reduziert würde. 4.3.3.: Zu einem Tram Wyler können wir uns nur dahingehend äussern, dass diese Tramlinie auf durchgehendem Eigentrasse und nicht im Mischverkehr verkehren darf (auch auf der Lorrainebrücke und dem Nordring).	Kenntnisnahme	Die alternative Wendemöglichkeit "Känzeli" wurde in die ZMB aufgenommen. Die Lösungsansätze für die Wendeschleife GIBB-Shuttle werden in der nächsten Planungsphase geprüft (V4).
2	Lorraine	5	Schulweg und vordere Lorrainestrasse dürfen aus Gründen der Quartierverträglichkeit und Verkehrssicherheit durch den GIBB-Shuttle nicht befahren werden.	Kenntnisnahme	Prüfen in der nächsten Planungsphase
2	Lorraine	6	Als Quartiervertreter im Lorraine-Breitenrain-Leist sind wir gerne bereit, bei weiteren Lösungsfindungen mitzuwirken und danken ihnen für zeitgerechte Informationen.	Kenntnisnahme	
4	RBS	1	Die Analyse vermittelt einen sehr guten Überblick und wurde u.E. sehr umfassend durchgeführt.	Kenntnisnahme	
4	RBS	2	Der Variantenfächer ist für die Grobbewertung schlüssig. Methodisch schwierig sind jeweils Varianten, die wesentlich über den Planungssperimeter hinauswirken, wie bspw. eine – nicht untersuchte – Führung der künftigen Tramlinie nach Ostermundigen via Lorraine – Bollwerk statt via Zytglogge.	Kenntnisnahme	
4	RBS	3	Wir gehen davon aus, dass die Linienverknüpfungsskizzen v.a. eine denkbare Möglichkeit visualisieren sollen; die als Linie 10 bezeichnete Buslinie dürfte im Planungshorizont wohl anders verlaufen.	Zustimmung	
4	RBS	6	Ohne grundsätzliche Auswirkung auf die Resultate stellt sich uns die bereits oben bemerkte Frage des Projektperimeters resp. der Abgrenzung zu weiteren Planungen. So stützen sich die Abklärungen sehr stark auf die bestehenden Linienverläufe und berücksichtigen allfällige grossräumigere Netzbetrachtungen nicht. Im Rahmen der aktuell laufenden Netzstrategie könnte dieses bereinigt werden.	Kenntnisnahme	Eine grossräumigere Betrachtung hätte nach Einschätzung der Projektleitung keine zusätzlichen Varianten zur Entlastung der am stärksten belasteten Querschnitte geführt, da diese relativ zentrumsnah sind. Die Netzstrategie hat die grössere Flughöhe als die ZMB und stützt sich auf die Ergebnisse der ZMB.
5	IGÖV	1	Sehr ausführliche und begründete Analysen sind aufgezeigt. Es fehlt u. E. ein Hinweis betreffend der geringeren Auslastung der Postautolinien in die Länggasse infolge des «ungünstigeren» Einstiegsorts bei der Postautostation. Einerseits ist das bestehende Angebot der Postautos zu wenig bekannt und andererseits die Kundenlenkung mit Wegweisern am Bahnhof Bern zu wenig sichtbar. Umsteiger von der Bahn nutzen primär die Einstiegsorte Bern Bahnhof und Schanzenstrasse der Buslinie 12.	Kenntnisnahme	Die Postautohaltestelle ist etwas schlechter erreichbar und der Takt ist deutlich unregelmässiger (teils 15'-Takt), was die tiefere Attraktivität erklärt.

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
5	IGöV	2	<p>Korridor Wyler: Die im Variantenfächer unter 3.2.1 aufgeführten zukünftigen Bahnhalte im Wankdorf könnten zukünftig eine massgebende Entlastung des Knotens Bern HB auslösen. Damit entstünden weniger Kehrfahrten via Hauptbahnhof aus Richtung Zürich, Biel und Aaretal und damit Entlastungspotenzial für die Linie 20 in Lastrichtung Bhf Bern-Wyler -> Lenkung der Pendlerströme auf die weniger ausgelastete Richtung Wyler-GIBB in den Spitzenzeiten. Die aufgezeigten Best-Varianten A2 und A3 sind nachvollziehbar. Korridor Länggasse: Die vorgeschlagenen Varianten A1 und A2 sind nachvollziehbar. A1: Die Verknüpfung mit der Linie 20 ist zwingend und die Endhaltestelle zum P+R Neufeld zu verlegen. Damit ist auch das Lindenhospital optimal angebunden. A2-3 ist vorzusehen und nach Möglichkeit mit einer Tramlinie gegen Westen zu verknüpfen und nicht via Knoten Hirschengraben zu führen (Tramachse via City West). Durch den neuen Bahnhofausgang wird diese Haltestelle zukünftig viel stärker belastet werden und verträgt keine weitere Haltekante.</p>	<p>Zustimmung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Ablehnung</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Allerdings ist die Reise in die Lorraine via Hauptbahnhof zeitlich attraktiver.</p> <p>Vgl. Ziffer 4.2 Mitwirkungsbericht In Netzstrategie und nachfolgenden Planungen prüfen</p>
5	IGöV	3	<p>Variante 1-2: Die Beibehaltung der Entlastungskurse bis Wyleregg ist vertieft zu prüfen, wenn keine zusätzlichen Umläufe geplant werden müssen. Die heutigen Kurse bis Wyleregg werden durch Mitarbeitende der SBB und zukünftig Bewohnerinnen und Arbeitnehmende im neu geplanten Gebiet WIFAG vermehrt genutzt werden. Verknüpfung der Linie 12 Richtung ZPK mit Linie 17 erscheint sinnvoll und der Betrieb mit neuen Elektrobussen (nach Pilotbetrieb Linie 17) könnte zur Eliminierung der störenden Fahrleitung in der Altstadt beitragen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>In der nächsten Planungsphase prüfen</p> <p>Verknüpfung ist Gegenstand der Netzstrategie</p>
5	IGöV	4	<p>Das prognostizierte Wachstum auf dem Ast Länggasse erachten wir als zu hoch angesetzt. Die demografische und bildungspolitische Landschaft könnte zu einer Umverteilung der Pendlerströme führen. Die Variante 1-2 mit Durchbindung der Linie 20 und 12 mit Doppelgelenkbussen und Zusatzkursen Wyleregg könnte in einer ersten Phase das erwartete höhere Passagieraufkommen aufnehmen. Zudem gehen wir davon aus, dass der neue Bahnhofausgang Länggasse vermehrt genutzt und damit Kurzfahrten auf der Linie 12 (Bahnhof/Schanzenstrasse – Universität) wegfallen werden. Zudem wären die Risiken betreffs Akzeptanz in der Bevölkerung besser einschätzbar.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Variante 1-2 entspricht der vorgesehenen Übergangslösung.</p> <p>Effektives Verhalten wird sich erst nach Realisierung des neuen Bahnhofzugangs zeigen.</p>
5	IGöV	5	<p>Die Bestvariante ist nachvollziehbar, die Realisierung dürfte aber angesichts der weiteren anstehenden Ergänzungen im öffentlichen Verkehr politisch anspruchsvoll sein. Wir empfehlen eine gestaffelte Projektierung mit Variante 1-2 ab 2020 und ab 2025 eine Neubeurteilung der Variante 2-2.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ablehnung</p>	<p>Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen und vor einem Bauentscheid zum Tram Länggasse nochmals geprüft. Vgl. Ziffer 3.4 Mitwirkungsbericht</p>
6	ProVelo	0	<p>Die Struktur des Fragebogens zwingt uns ein enges Korsett auf, dem wir dennoch zu folgen versuchen. Im Mitwirkungsbericht müssen aber unbedingt auch allgemeine Bemerkungen Eingang finden: Sehr positiv sehen wir den Ansatz, dass weder eine Durchbindung (dieser zwei betrachteten Äste) vorwegzunehmen ist, noch eine zweite Tramachse zugrunde gelegt werden kann. Bekanntlich erachten wir die ZMB für eine zweite Tramachse als systematisch sehr mangelhaft (unvollständige Bewertungskriterien und erst noch einseitige Gewichtung) und im Ergebnis der bisherigen „Bestvariante“ (Nägeli-/Speichergasse/Bubenbergrplatz) als mit dem Veloverkehr vollständig unverträglich. Die bestbewertete Variante mit Bus auf dem Wyler-Ast wäre mit relativ wenigen neuen Konflikten für den Veloverkehr verbunden. Hingegen würde sich ein Tram in die Länggasse mit sehr vielen anderen Anforderungen an Stadtraum und Verkehr schlecht oder gar nicht vertragen. Insbesondere wären die Auswirkungen auf den Veloverkehr stark negativ. Deshalb beziehen sich die meisten kritischen Bemerkungen zum Ergebnis der ZMB auf den Länggass-Ast, falls nicht ausdrücklich der Wyler-Ast erwähnt wird. Nur die Bemerkungen zur Systematik beziehen sich auf beide Äste (Wyler und Länggasse).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	
6	ProVelo	1	<p>Die Analyse ist aus unserer Sicht nicht vollständig: Mit dem Umbau des Bahnhofs Bern entsteht ein neuer Zugang zum Bahnhof oben an der Schanzenstrasse bei der Universität. Dies wird einen massiven Einfluss haben auf die Fahrgastzahlen zwischen Bahnhof bzw. Schanzenstrasse und Universität. Dies betrifft ausgerechnet die vermutete Zeit der Haupt-Peaks. Das Weglassen dieses neuen Bahnhof-Aus-/Eingangs in der Analyse ist unverständlich und macht sie unvollständig. Die Prognosen betr. längerfristiger Überlast im (bloss 700 m langen) Linienabschnitt Schanzenstrasse - Mittelstrasse erscheinen unrealistisch resp. stark übertrieben, zumal sie nur kurze Spitzenzeiten betreffen, und die Transportkapazität der Doppelgelenkbusse konservativ berechnet ist. Zudem ist zu bedenken, dass nur rund 150 Tage im Jahr Vollbetrieb an der Uni herrscht, welcher ein Hauptteil des Nachfragezuwachses zugeschrieben wird — an allen übrigen Tagen würde ein Länggass-Tram damit stark überdimensionierte Kapazitäten (bei ausgedünntem Takt) bereitstellen. Zur Systematik allgemein: Wir haben zwar Verständnis für die Verbindung der Betrachtung der sehr unterschiedlichen Äste in einer ZMB. Vielleicht wäre eine vorerst völlig getrennte Betrachtung, dafür die spätere Integration in eine gesamthafte Netzbetrachtung (nicht nur den Korridor Länggasse-Wyler) besser gewesen.</p>	<p>Ablehnung</p> <p>Ablehnung</p>	<p>Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen und vor einem Bauentscheid zum Tram Länggasse nochmals geprüft. Vgl. Ziffer 3.4 Mitwirkungsbericht</p> <p>Das Resultat würden gleich ausfallen.</p>
6	ProVelo	2	<p>In der Grobbewertung Länggasse wurden die Varianten B1 gem. Abbildung 26 «nicht bewertet». Das ist unvollständig und insbesondere darum stossend, weil doch gem. Abbildung 15 die wichtigste Wunschlinie von der Länggasse nach Bern-West führt. Es kann doch nicht sein, dass dann B1 einfach nicht bewertet wird. Weiter finden wir die Bewertungskriterien unausgewogen. Die Gewichtung finden wir tendenziös. Ein verlässliches ZMB-Ergebnis ist also aufgrund der vorliegenden Bewertung nicht möglich. Im Fall der Länggasse handelt es sich um ein dicht besiedeltes Wohnquartier. Die Kriterien müssten viel weniger ÖV-lastig sein und viel mehr Bezug zum Quartier und zur bestehenden stadt- und verkehrsräumlichen Situation haben. Beispielsweise ist völlig unverständlich, weshalb Fuss- und Velo-Verkehr nur eine gemeinsame Bewertung bekommen (V8 in Abbildungen 24 und 26). Diese beiden Verkehrsarten müssen je zwei getrennte Bewertungsmaßstäbe bekommen, weil sie oft unterschiedliche Bedürfnisse haben und im Normalfall auch unterschiedliche Räume beanspruchen. Das Ergebnis aufgrund einer solchen, unserer Meinung nach einseitigen Bewertung bzw. Gewichtung von Kriterien finden wir nicht seriös. Die gezogenen Schlüsse aus der Grobbewertung Länggasse sind für uns nicht schlüssig: Schlussfolgerung 1, Vertiefung A2) Alle Tram-Varianten A2 weisen als Bewertung für den Fuss- und Veloverkehr durchgehend -2 (schlecht) auf. Die Verlagerung vom MIV auf den Langsamverkehr ist aber ein Haupt-Ziel der Berner Verkehrspolitik. Wenn die Varianten A2 derart mit einem anderen Ziel in Konflikt stehen, so sind sie nicht weiterzuerfolgen, sondern auszuschliessen. Schlussfolgerung 3, B1 nicht zielführend) Die Bus-Varianten B1 würden die Wunschlinie gemäss Abbildung 15 (Länggasse – Bern-West) bedienen. Eben dies würde sehr wohl «den kritischen Querschnitt entlasten». Diese Variante ist also weiterzuerfolgen und vertieft zu prüfen. Schlussfolgerung 5, Tramlinienverlängerungen nach Neufeld oder vonRoll nicht verfolgen) Natürlich macht das aus finanziellen Gründen wenig Sinn und soll nicht weiterverfolgt werden. Aber warum wurde die Verlängerung mit Bus nicht bewertet? Evtl. sogar mittels einer Ringlinie? In der Abbildung 26 fehlen die Spalten A1-2 VonRoll und A1-3 Neufeld. Weiter wurden die drastischen Auswirkungen für den Veloverkehr, welche ein Tram auf dem Bubenbergrplatz hätte, nicht in die Bewertung mit einbezogen. Die Skala bis -3 würde da nicht ausreichen. Dies stünde den Plänen der Velohauptstadt diametral entgegen und ist somit vollkommen unerwünscht.</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>Lösungsansätze mit Tangentialverbindungen in der Länggasse entlasten die radiale ÖV-Achse auf der Länggassstrasse nicht wesentlich. In der Bewertung sind die Anliegen von Quartier, Velo- und Fussverkehr ausreichend berücksichtigt.</p>
6	ProVelo	2b	<p>Zum Ast Wyler: Bevor hier Doppelgelenkbusse eingesetzt werden, sind die auch vom Stadtrat schon per Ende 2016 geforderten Verbesserungen der Velosicherheit im Raum Lorrainebrücke umzusetzen. Denn die verlängerten Busse verschärfen die bestehende Problematik sonst weiter.</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>Die beiden Vorhaben können unabhängig umgesetzt werden. Das Projekt Velomassnahmen Lorrainebrücke wird vorbehaltlich Kreditbewilligung Stadtrat bis Ende 2019 umgesetzt.</p>
6	ProVelo	3	<p>Aufgrund all der obengenannten Punkte sind die vier Gesamtvarianten für die Variantenvertiefung nicht ausreichend. Weitere Varianten wie DGB Neufeld/VonRoll oder Bustangenten B1 fehlen. Diese starke Vereinfachung kann unserer Meinung nach nicht als seriös angesehen werden. Es irritiert, dass trotz dreijähriger Planungsstudie die technische Machbarkeit eines Länggass-Trams offenbar gar nicht abschliessend geprüft und beurteilt wurde resp. dass in der Schlussbewertung die Machbarkeit als zum Teil noch offen bezeichnet wird. Positiv fällt auf, dass die Bereitschaft zu erkennen ist, für eine allfällige Vertiefung endlich auch die Optimierungen durch Zweirichtungsfahrzeuge aufzuzeigen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Grobevaluation berücksichtigt den Langsamverkehr, die Machbarkeit des Trams wurde stufengerecht (Vorstudie) geprüft und die Machbarkeit ist gegeben.</p>

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
6	ProVelo	4	Abbildung 42: «Gehweg 4.20, Fahrbahn/Tram 3.85, Mitte 1.60, Fahrbahn /Tram 3.85, Gehweg 4.30» -> Auf der Länggassstrasse verläuft eine Velohaupttroute. Dafür sind in beide Richtungen mindestens 1.80 Meter breite Velostreifen zu reservieren. Mit dem erwähnten Querschnittsvorschlag wäre dies nicht möglich. Die vorliegende Planung verkennt, dass im Länggassquartier intensiv gelebt wird. Der Fuss- und Veloverkehr geniesst einen sehr hohen Stellenwert und hat noch grosses Potenzial. Somit hat es unserer Meinung nach keinen Platz für Schienenverkehr.	Kenntnisnahme	Vertiefung in den nachfolgenden Planungsphasen
6	ProVelo	5	Eines der „übergeordneten Ziele“ dieser ZMB ist unter anderem auch, die «weitere Verlagerung vom MIV auf ÖV und Langsamverkehr zu fördern». In krassem Widerspruch zu dieser Zielsetzung weist die im Bericht erkorene Bestvariante bei der Beurteilung für den Fuss- und Veloverkehr eine Bewertung von -2 (schlecht) auf. Somit negiert das Ergebnis der ZMB dieses „übergordnete Ziel“ sogleich selbst. Das ist politisch und auch verkehrstechnisch nicht vertretbar. Weitere Ziele der ZMB lauten: «Lärmbelastung reduzieren» und «Verkehrssicherheit erhöhen». Seite 3 von 4 Trams sind in jedem Fall lauter als Trolleybusse. Benzinmotorisierter Individualverkehr, der mit einem Tram neu hinter jeder Haltestelle anfahren muss, erzeugt mehr Lärm, als wenn er wie heute teilweise den stehenden Bus passieren kann. Tramschienen durch die ganze Länggasse, und insb. auf der Schanzenbrücke und auf dem Bubenbergrplatz wären eine grosse Gefahr für die Velo- Verkehrssicherheit. Die Erkenntnisse sind für uns nicht akzeptabel, und es ist für uns nicht nachvollziehbar, wie mit so vielen Risiken und negativen Bewertungen diese angebliche „Bestvariante“ entstehen konnte. Wir erwarten, dass sich die Variante DGB nicht nur als Übergangslösung anbietet, sondern sich als genügend erweisen und zum Definitivum wird.	Ablehnung	In der nächsten Planungsphase für ein Tram Länggasse ist das Projekt zu konkretisieren und eine mit Velo- und Fussverkehr und der Siedlung verträgliche Lösung zu entwickeln. Vgl. Ziffer 4.5.1 Mitwirkungsbericht
6	ProVelo	6	Die Strecke vom Bahnhof bis in die hintere Länggasse ist zu kurz für den sinnvollen Betrieb einer Tramlinie. Es ist eine Strecke, die wünschenswerterweise (aus Sicht Infrastruktur, Kosten, Gesundheit und Umwelt) mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt wird. Wir halten es nicht für zielführend und bezüglich Ressourcen für nicht effizient, den öffentlichen Verkehr auf kurze Spitzenzeiten auszurichten. Der Kanton Bern beabsichtigt ja vielmehr gerade, diese „Spitzen zu brechen“. Aus all diesen Gründen geht es darum, die Infrastruktur auf dieser Achse Bahnhof- Länggasse so zu gestalten, dass der Fuss- und Veloverkehr deutlich privilegiert wird und sehr attraktiv ist. Der öffentliche Verkehr soll dazu dienen, Menschen, die nicht zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sein können, zu befördern. Er darf nicht den Fuss- und Veloverkehr konkurrenzieren oder gar massiv beeinträchtigen, wie dies mit einem Tram der Fall wäre.	Ablehnung	Zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsnachfrage nach 2030 ist ein leistungsfähiges öV-Angebot notwendig. In der Länggasse zeigt sich über den ganzen Tag und die ganze Strecke eine hohe Auslastung. Vgl. Ziffer 4.5.1
7	PostAuto	2	Aus unserer Sicht vollständiger Variantenfelder und die Grobbeurteilung ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
7	PostAuto	3	Seite 74: Die Machbarkeitsanalyse für den Fahrweg der Postautos über die kleine Westtangente beschränkt sich nur auf das Rechtsabbiegen ab der Neubrücke. Folgende wichtigen Punkte wurden nicht untersucht bzw. dokumentiert: 1. Gewichtsbeschränkung kleine Westtangente: Die maximale Belastbarkeit beträgt 16 t, das Leergewicht eines Gelenkbusses liegt zwischen 17 – 18 t, mit maximaler Anzahl Fahrgästen beträgt das Gewicht eines Gelenkbusses 28 t. 2. Das Kreuzen von Bussen zwischen Abzw. Henkerbrünnli und Tunneleinfahrt ist nach Augenmass nicht möglich.	Kenntnisnahme	In der nächsten Planungsphase betreffend die Umlegung der Postautolinien ist die Machbarkeit der Durchfahrt kleine Westtangente vertieft zu prüfen. Im nächsten Schritt erfolgen Abklärungen durch das Tiefbauamt der Stadt Bern.
7	PostAuto	4	Bei den Varianten V2-2 und V2-3 sehen wir weitere Umsetzungsrisiken im Zusammenhang mit dem Neubau der Schanzenbrücke: Für die PostAuto-Linien 100 und 101 muss die Befahrbarkeit während der gesamten Bauphase gewährleistet bleiben. Eine Umleitung über die Stadtbachstrasse erachten wir als eher unrealistisch, weil die Abzweigung Bühlbrücke – Stadtbachstrasse sehr eng ist (Gelenkbusse müssen auf die Gegenfahrbahn ausholen – massiver Konflikt mit MIV und innerhalb des Busverkehrs).	Zustimmung	Der Neubau der Schanzenbrücke muss unter Aufrechterhaltung des öV-Betriebs erfolgen.
7	PostAuto	5	Die regionale Bedeutung der Bushaltestellen in der Länggasse für den Korridor in den Frienisberg wird unterschätzt. Ein bedeutender Anteil der Fahrgäste auf den PostAuto-Linien von / nach den Gemeinden im Frienisberg benützt diese Haltestellen. Ein konkreter Vorschlag für die Ersatzerschliessung des Lindenhospitals fehlt, es wird lediglich auf Netzstudie (Netzentwicklung öV Kernagglomeration Bern) verwiesen.	Kenntnisnahme	Die Nachfrage vom Frienisberg ins Länggassquartier wurde erhoben und ist nicht so bedeutend. Zudem können zahlreiche Zielorte in der vorderen Länggasse ab der Postautostation gut erreicht werden. Im Rahmen der laufenden Netzstrategie prüfen
7	PostAuto	6	Wir weisen auf folgende Konsequenzen bei einer Verlagerung der PostAuto-Linien von der Länggasse in die Neubrücke hin: 1. Verschlechterung der Anschlüsse auf die S-Bahn und Fernverkehrszüge am Bahnhof Bern (längere Fahrzeiten der PostAuto-Linien wegen stärker durch den MIV belasteter Achse Henkerbrünnli kleinen Westtangente); längere Umsteigezeiten vom Postauto auf die Bahn (der schlanke Anschluss beim Obergericht fällt weg); einige Anschlüsse fallen gänzlich weg (z. B. Fernverkehr nach Zürich). 2. Bei einer Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV weicht noch mehr MIV auf die kleine Westtangente aus und führt zu zusätzlichen Behinderungen des öV.	Kenntnisnahme	Die Fahrt durch die Neubrücke zum Henkerbrünnli ist deutlich kürzer und konfliktfreier als die heutige Linienführung. Die Frage der Behinderungen ist in der nächsten Planungsphase zu prüfen.
9	LäbigiStadt	1	In der Analyse fehlt uns der Einbezug der Zukunft der künftigen Standorte der drei Bildungseinrichtungen Uni, FH und GIBB. Denn je nach Planung, Umzug und / oder Umnutzung hat dies auch Einfluss auf die Passagierströme.	Kenntnisnahme	Für die Nachfrageprognose wurden die aktuell bekannten Entwicklungen der Bildungseinrichtungen berücksichtigt.
9	LäbigiStadt	2	Uns fehlen das Prüfen von Tangentiallinien (z.B. Köniz via Eigerplatz, Inselspital ins Tiefenau) sowie der Miteinbezug der Netzlogik bzw. des Gesamtnetzes, das heisst das Prüfen von Verbindungen bestehender und neuer Tram-Linien (Tram Ostermundigen). Beim Ast Tram Länggasse schiene uns insbesondere die Variante Endhaltestelle von Roll prüfenswert und wir bedauern, dass dies nicht näher angeschaut wurde. Den Shuttlebetrieb zur GIBB lehnen wir ab. Damit wird die Lebensqualität nicht nachhaltig verbessert. Das ist vielmehr nur eine sehr punktuelle Massnahme. Generell wünschen wir uns eine stärkere Gesamtbetrachtung des ganzen öffentlichen Verkehrs. Weiter fehlen uns Lösungsansätze, wie die negativen Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr entschärft werden können.	Ablehnung	Ist in der Netzstrategie und allenfalls in der Folgestudie zur Verbesserung der Tangentialverbindungen zu untersuchen. Die Untersuchungen im Rahmen der ZMB haben gezeigt, dass Tangentialverbindungen die Radiallinien auf beiden Ästen nicht spürbar entlasten können. Massnahmen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs sind in der nächsten Planungsphase zu projektieren. Der GIBB-Shuttle kann Linie 20 erheblich entlasten und trägt in diesem Sinne auch zur Lebensqualität der Benutzer dieser Linie (insbesondere Bevölkerung des Nordquartiers) bei
9	LäbigiStadt	3	Eine zweite Tramachse muss in Zusammenhang mit einem allfälligen Tram Länggasse-Wyler zwingend geprüft werden.	Kenntnisnahme	Integration Tram Länggasse in Stammtz wird in nächster Planungsphase untersucht. 2. Tramachse ist ein separates Projekt.

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
9	LäbigiStadt	4	Auswirkungen auf den MIV (bei den Tram-Varianten) bewerten wir nicht als negativ. Eine potenzielle Reduktion des MIV in den zwei Quartieren führt zu mehr Lebensqualität. Dies ist aus unserer Sicht ein Pluspunkt. Allfällige negative Auswirkungen auf den Fuss- und Langsamverkehr müssen inkl. Lösungsansätze konkret aufgezeigt werden. Was uns klar erscheint: Die Parkplätze entlang der Länggasse müssen aufgehoben werden, damit genügend Platz für den Veloverkehr bleibt. Generell sind wir der festen Überzeugung, dass es Varianten gibt, welche sowohl den öffentlichen Verkehr als auch den Velo- und Fussverkehr insgesamt stärken.	Ablehnung Kenntnisnahme Kenntnisnahme	Dieser Punkt wird aus der Optik des MIV bewertet und nicht aus Sicht des Quartiers. Die Projektierung der konkreten Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr erfolgt in der nächsten Planungsphase. Die Festlegung des zukünftigen Parkplatzangebots auf der Länggasse erfolgt im Rahmen des Projektes "BGK Länggassestrasse"
9	LäbigiStadt	5	„Läbigi Stadt“ teilt die Ansicht, dass eine Tramlösung durch die Länggasse zielführend und in diesem Perimeter Bestvariante ist. Entgegen der Empfehlung der ZMB sind wir jedoch der Meinung, dass auch im Korridor Wyler das Tram die Bestvariante wäre. Aus folgenden Gründen: Eine neue durchgehende Tramverbindung auf der Achse Länggasse-Wyler – unter Vorbehalt der oben erwähnten Bedingungen böte Chancen: Damit würden zwei beliebte und bevölkerungsstarke Quartiere besser erschlossen und verbunden; das Tram führt auf beiden Achsen zu städtebaulichen Aufwertungen (Stadtraum und Stadtentwicklung) und somit zu mehr Lebensqualität; Kapazitätsreserven wären gesichert. Das Tram auf dem Korridor Wyler wäre zudem auch gut für den Veloverkehr: Die mehrheitlich separat vom Tramtrasse geführte Veloroute bedeutet mehr Qualität für Velofahrerinnen und Velofahrer – gerade auch im Vergleich mit langen und schweren Doppelgelenkbussen sowie vielen Shuttles. Weiter ist die Situation bei der GIBB durchaus mit dem KV/WKS vergleichbar, was ebenfalls gut mit dem Tram bewältigt werden kann. Die höheren Investitionskosten für eine Tram-Lösung im Wyler scheinen uns gerechtfertigt. Wir bauen heute nicht nur für uns, sondern vor allem auch für künftige Generationen. Aktuell findet in ganz Europa eine Tramrenaissance statt, d.h. viele ehemalige Tramlinien werden wieder in Betrieb gesetzt. Dies wäre auch beim Tram Länggasse der Fall. Denn auf dieser Linie verkehrte einst das Tram Nummer 1 als erstes Tram der Stadt überhaupt.	Kenntnisnahme Ablehnung	Die Kosten-Wirksamkeit für ein Tram Wyler ist ungenügend: Hohe Kosten bei Überkapazität stadtauswärts ab Haltestelle Wyler und ausserhalb der stark konzentrierten Morgen- und Abendspitze.
11	Zollikofen	1	Die Gemeinde Zollikofen ist durch die neue Linienführung der Postautolinien in der Länggasse unmittelbar betroffen. Die Linien 106 und 107 verbinden den öV-Knotenpunkt Bahnhof Zollikofen mit dem Gebiet Länggasse in der Stadt Bern. Für die meisten Zusteigenden aus Zollikofen steht die direkte Erschliessung der zahlreichen Ausbildungs- und Arbeitsstätten (Haltestellen Neufeld, Lindenhofspital, Unitobler, Obergericht) im Vordergrund. Die schnelle und direkte Anbindung an den Bahnhof Bern (Fernverkehr) ist dagegen sekundär, da von Zollikofen aus viele Alternativen bestehen.	Kenntnisnahme	
11	Zollikofen	2	Die untersuchten Varianten sind vollständig und plausibel dargestellt.	Kenntnisnahme	
11	Zollikofen	3	Die Ausführungen sind sehr detailliert und klar.	Kenntnisnahme	
11	Zollikofen	4	Die Bewertung ist in der Gesamtbetrachtung gut nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
11	Zollikofen	5	Die Wahl der Bestvariante aus der Gesamtsicht ist verständlich, obschon dies für Zollikofen zu einer Verschlechterung der Schul- und Arbeitsplatzerschliessung in der Länggasse führt. Bei der Weiterbearbeitung ist daher ein besonderes Augenmerk auf die Anbindung der Postautolinien an die bisherigen Haltestellen in der Länggasse zu legen (Umsteigepunkt Neufeld).	Kenntnisnahme Zustimmung	
15	Bernmobil	1	Zu den Fahrgastzahlen 2015: die aktuellen Zahlen vom 2017 zeigen je nach Querschnitt eine Steigerung von 2.5 bis 5.8% gegenüber dem Jahr 2015.	Kenntnisnahme	
15	Bernmobil	2	Variantenfächer ist breit und vollständig, Grobbeurteilung ist nachvollziehbar und verständlich beschrieben.	Kenntnisnahme	
15	Bernmobil	3	Machbarkeit Endhaltestelle Länggasse: neuste Erkenntnisse zeigen, dass die Haltestellenanordnung gemäss Skizze Seite 63 nicht mit hoher Kante und somit behindertengerecht ausgeführt werden kann. Es ist deshalb in der Umsetzung eine andere Lösung zu suchen. Haltestelle GIBB-Shuttle: Wir befürworten klar die Lösung mit separater Haltestelle vor der GIBB (Lösung mit Wendeschleife vor GIBB oder via Lorrainestrasse). Für die Schüler muss es einen Vorteil geben, sonst wird der Bus nicht benützt und das Konzept greift nicht richtig.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	In der nächsten Planungsphase prüfen
15	Bernmobil	4	Bewertung ist stimmig und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
15	Bernmobil	5	Bestvariante mit Trambetrieb Länggasse und DGTB im Wyler ist aus unserer Sicht zweckmässig. Wir erachten die rasche Einführung der Übergangslösung mit der Verknüpfung der Linienäste Länggasse – Wyler als sinnvoll. Postautolinien verlegen auf die Neubrückstrasse: Auswirkungen auf die Nachfrage der Linie 12 müssen in einem nächsten Schritt noch genauer untersucht werden.	Kenntnisnahme Zustimmung	
15	Bernmobil	6	Generelle Bemerkung: BERNMOBIL hat in der Begleitgruppe des Projektes mitgearbeitet und ist grundsätzlich mit dem Synthesebericht einverstanden.	Kenntnisnahme	
16	GFL	1	Sehr interessant ist die Aussage, dass es relativ wenige Querbeziehungen zwischen Länggasse und Wyler/Lorraine gibt.	Kenntnisnahme	
16	GFL	2	Wir begrüssen die innovativen Lösungsansätze wie z.B. ein Förderband... Aus unserer Sicht fehlt aber eine wichtige Variante, welche gar nie zur Diskussion zu stehen scheint: Reduktion der Auslegungsgrösse, d.h. das Verkehrsmittel wird nicht auf die Spitze ausgelegt, welche nur kurz auftritt (und auch nicht in den Schul- und Studentenferien), sondern auf einen leicht tieferen vernünftigeren Wert.	Kenntnisnahme Ablehnung	Ziel der ZMB ist, ein für die Zukunft ausreichendes Verkehrsangebot aufzuzeigen. Das gilt auch für die Spitzenzeiten. Erfahrungen zeigen, dass bei ungenügendem öV-Angebot die MIV-Nachfrage steigt. Unter fehlenden Kapazitäten würde gerade die ältere Quartierbevölkerung leiden.
16	GFL	4	Die Bewertung und Begründungen sind klar. Allerdings fehlt aus unserer Sicht eine Gesamtnote/Bewertung pro Variante. Die einzelnen Kriterien könnten auch gewichtet werden. Wenn man zum Beispiel die Grafiken der beiden Bewertungen Tram Länggasse-DGL Wyler neben die Grafik DGL Länggasse und Wyler nebeneinander legt, zeigt sich ein viel schlechteres Bild der Variante Tram (grafisch gesehen, da viele Parameter im negativen Bereich).	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	vgl. Ziffer 4.6 Mitwirkungsbericht
16	GFL	5	Die Argumente für oder gegen eine Variante sind verständlich, aber wie der qualitative Variantenvergleich auf die Bestvariante kommt, ist unklar, da ja eine Gesamtnote (siehe Frage 4) fehlt. Aus unserer Sicht fließt das Thema Kosten viel zu wenig in die Bewertung ein. Diese sind bei einem Tram doch erheblich höher.	Ablehnung	Die Kosten sind in der Kosten-Wirksamkeitsanalyse angemessen berücksichtigt.

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
16	GFL	6	Folgende Überlegungen sollten ebenfalls in die weiteren Überlegungen einfließen: Spitzen nur während Schul- und Studienzeiten, Spitzen nur für die ersten paar Haltestellen, wie sieht Passagierprognose aus unter der Berücksichtigung der Velooffensive, wie bringt man die Schülerinnen und Studentinnen dazu, zu Fuss oder mit dem Velo zu gehen? Tram wertet Länggasse noch mehr auf, führt noch mehr zur Gentrifizierung und weniger sozialer Durchmischung.	Ablehnung	Die Tagesganglinie in der Länggasse zeigt auch ausserhalb der Spitzen und über die ganze Strecke eine hohe Belastung, es gibt nicht nur ausgeprägte kurze Spitzen. Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen, welches die Grundlage für den Bauentscheid eines Trams bildet. Damit können auch die Auswirkungen der Velo-Offensive usw. erfasst werden. Vgl. Ziffer 4.7 Mitwirkungsbericht
17	FDP	1	Die Auswirkungen des Ausbaus der S-Bahnen kommt zu wenig zum Vorschein (Idee Tram Länggasse bis Ostermundigen).	Kenntnisnahme	Der Ausbau der S-Bahn ist für die ZMB im Referenzzustand enthalten und somit auch in der Verkehrsprognose berücksichtigt. Die generellen Auswirkungen für das Tram- und Busnetz sind Gegenstand der Netzstrategie.
17	FDP	2	Zu knapp erwähnt sind die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr und was die Neuführung der Postautos für die Agglomerationsgemeinden bedeutet. Weiter fehlt uns die Analyse, was die S-Bahnen zur Entlastung beitragen werden und können. Eine weitergehende Prüfung von Tangentiallinien, welche nicht über den Bahnhof führen, wären weiter vertieft prüfenswert (Stadt der kurzen Wege, kann auch zumutbar sein, umzusteigen).	Kenntnisnahme Ablehnung	Neue S-Bahnstationen wurden im Rahmen der Grobevaluation geprüft. Sie sind ausserordentlich teuer und führen kaum zu einer relevanten Entlastung. In der ZMB wurden für die Korridore Wyler und Länggasse mögliche Tangentiallinien geprüft und verworfen. Weitergehende Untersuchungen über diese beiden Korridore hinaus sind Gegenstand der Netzstrategie. Vgl. Ziffer 4.2 Mitwirkungsbericht
17	FDP	3	Die Problematik ÖV und MIV auf derselben Fahrbahn (Verspätungen) fahren zu lassen ist erkannt und sollte besseren Lösungen Platz machen (S. 74).	Ablehnung	Mangels knapper Verkehrsfläche ist der Betrieb von Tram und Bus im Eigentrasse auf weiten Strecken und insb. in der Länggasse nicht möglich.
17	FDP	4	Einzig der Punkt S. 79 "Tramersatz Weissenbühl" ist nicht herausgearbeitet.	Kenntnisnahme	Gegenstand der Netzstrategie
17	FDP	6	Einen gezielten und zweckmässigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs halten wir für wichtig. Trotzdem stehen wir einer weiteren, unflexiblen Tramachse skeptisch gegenüber; Busse sind flexibler und ihr Netz anpassungsfähiger. Die Velohauptstadt wird zwar mit den erwähnten Möglichkeiten von separaten Spuren erwähnt, aber die Auswirkung auf die Benützung resp. Nicht-Benützung des ÖV ist nirgends ersichtlich. Der Kostenpunkt der einzelnen Varianten ist eher rudimentär erwähnt, insbesondere was den Neubau der Schanzenbrücke bei den Varianten 2 und 3 anbelangt; und auch z.B. zu den jährlich zu erwartenden Betriebs- und Unterhaltskosten (Vergleich Tram Bus) ist nichts erwähnt.	Zustimmung Kenntnisnahme	Alle Kosten wurden stufengerecht geschätzt. Genauere Kostenangaben sind erst mit der Projektierung in den nächsten Planungsphasen möglich.
20	Kirchlindach	1	Kirchlindach beschränkt sich primär auf das Gebiet Länggasse, da die Verkehrsbeziehungen aus der Gemeinde Kirchlindach in die Stadt grösstenteils durch die Länggasse führen. Aus dem Raum Frienisberg bestehen umfangreiche Verkehrsbeziehungen mit hohem ÖV-Anteil gemäss Kapitel 2.1.2 und Abbildung 15 des Syntheseberichts. Fussnote 4 auf Seite 15 gibt Angaben zu Ein-/ Aussteigen. Die Mehrheit der ÖV-Nutzer hat den Bahnhof Bern zum Ziel. Die Verkehrsbeziehungen in die Länggasse dürfen nicht ausser Acht gelassen werden. ÖV-Verkehrsverbindungen vom Frienisberg in den Raum Inselspital werden heute vielfach mit Fussmarsch ab der Haltestelle Mittelstrasse realisiert. Diese könnten in Zukunft durch Umstieg auf die Linie 11 befriedigt werden (heute schon möglich). Seit der Schliessung der Halenstrasse haben sich die Fahrzeiten für IV und ÖV verlängert. Durch die zusätzlichen Haltestellen der Postautos in der Länggasse dürfte die Fahrzeitverlängerung grösser als die damals kommunizierten 3 min betragen. In Stosszeiten behindern Trolleybusse der Linie 12 in der Länggasse die Postautos zusätzlich (längere Ein- und Ausstiegszeiten). Die geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Länggassstrasse dürften die Postautos noch weiter einschränken. Problematisch ist weiter während der Verkehrsspitze am Morgen stadteinwärts der Rückstau in der Bruggbodenstrasse. Hier wäre eine Busspur in der Bruggbodenstrasse hilfreich. Die Führung der Postautolinien durch die Neubrückstrasse macht Sinn. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die Verkehrsbeziehungen in die Länggasse gewährleistet bleiben.	Kenntnisnahme	
20	Kirchlindach	2	Auch hier beschränkt sich Kirchlindach auf Aussagen zur Länggasse. Die untersuchten Varianten sind alle plausibel, ein Tram macht Sinn. Für uns ist es zwingend, die Variante Tram bis Neufeld weiter zu verfolgen, weil damit die Erschliessung Lindenhofspital/Gymnasium und weiterer Haltestellen in der Länggasse ab Neufeld mittels Umstieg erfolgen könnte. Das Tram ab Neufeld könnte zudem die Attraktivität der P+R-Anlage Neufeld verbessern. Wir verstehen die Kostenargumente, vermuten aber, dass eine Wendeschleife beim Tierspital problematisch sein könnte. Als Alternative zum Tram nach Neufeld müssen auch tangentielle Buslinien durch die Mittelstrasse bis zur Insel und weiter Richtung Westen mit in die Betrachtung einbezogen werden. Dabei wäre grundsätzlich ein Umstieg Postauto/Bernmobil im Bierhübeli möglich.	Kenntnisnahme Ablehnung	Die Verlängerung bis Neufeld sowie tangentielle Buslinien wurden in der ZMB geprüft und mit entsprechenden Begründungen verworfen. Vgl. Ziffer 4.2 Mitwirkungsbericht
20	Kirchlindach	3	Die Machbarkeitsüberlegungen machen Sinn und sind grösstenteils nachvollziehbar (exkl. Endhaltestelle Tierspital). Im Zentrum unserer Stellungnahme stehen die Überlegungen zur Umlegung der Frienisberg-Postautolinien. Dabei erwarten wir Fahrzeitverkürzungen zwischen Neufeld und Bahnhof. Es muss zwingend sichergestellt sein, dass die Postautos ungehindert die Neubrückstrasse und die Bahnhofstangente nutzen können (kritisch während Stosszeiten). Damit könnte die durch Schliessung der Halenstrasse eingetretene Verschlechterung kompensiert werden. Es muss zwingend sichergestellt werden, dass Fahrgäste mit Zielen Lindenhofspital, Gymnasium Neufeld und entlang der Länggassstrasse eine rasche Anschlussverbindung erhalten.	Kenntnisnahme Zustimmung	Die Machbarkeit der Postautodurchfahrt Kleine Westtangente und die unbehinderte Durchfahrt muss in den nächsten Planungsphasen vertieft geprüft werden.
20	Kirchlindach	4	Sind sehr ausführlich, auf eine detaillierte Kommentierung wird verzichtet. Im Groben grundsätzlich nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
20	Kirchlindach	5	<p>Der mit einer Tramlinie Länggasse notwendigen Verlegung der regionalen Postautolinien aus dem Frienisberg auf die Achse Neubrücke strassen stimmen wir zu, verlangen gleichzeitig adäquate Lösungen für Anschlussverbindungen zu den nicht mehr durch die Postautolinien bedienten Haltestellen. Die via Neubrücke kürzeren Fahrzeiten dienen der grossen Mehrheit der Fahrgäste. Um diese Lösung zum Erfolg zu bringen, müssen Anschlussmöglichkeiten an die mit der Umlegung wegfallenden Haltestellen und insbesondere die ungehinderte Fahrt durch die Neubrücke strasse und die Bahnhofstangente sichergestellt sein.</p> <p>Auf eine innerstädtische Verkehrsbedienung ist zu verzichten, das heisst stadteinwärts halten die Postautos nur zum Aussteigen und stadtauswärts nur zum Einsteigen.</p> <p>Wir teilen Ihre Überlegungen, dass die Umlegung der Postautolinien aus dem Frienisberg bereits bei Umstellung auf die Doppelgelenkbusse und den geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Länggasse strasse Sinn macht. Doppelgelenkbusse und Strassenumgestaltungen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöhen die Fahrzeiten der Postautos und machen damit den ÖV unattraktiver. Wichtig ist eine gute Lösung für die Ein-/Ausfahrt Bahnhofstangente. Es muss verhindert werden, dass die Postautos im Stau des IV stecken bleiben. Die Führung der Postautolinien durch die Neubrücke strasse ist einer allfälligen Variante durch den Tunnel Tiefenastrasse vorzuziehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ablehnung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Zustimmung</p>	<p>Bei einem Halt muss beides möglich sein: Ein- und Aussteigen. Alles andere stösst bei den Fahrgästen auf Unverständnis.</p>
20	Kirchlindach	6	<p>Bei unseren Überlegungen haben wir uns auf die Postautolinien Frienisberg konzentriert. Auswirkungen auf den IV können erst beim Vorliegen von detaillierteren Planungen beurteilt werden. Es gilt zu beachten, dass eine kostspielige Tramlösung einzig Chance beim Stimmbürger der Region hat, wenn auch guter ÖV in der Region angeboten wird (Beispiel optimierte Erschliessung Aarematte in Herrenschanzen und Busspur stadteinwärts in der Bruggbodenstrasse).</p>	Kenntnisnahme	
21	Wohlen	1	<p>Wohlen beschränkt sich bei ihren Bemerkungen hauptsächlich auf das Gebiet der Länggasse, da die Verkehrsbeziehungen aus der Gemeinde in die Stadt grösstenteils durch die Länggasse führen. Laut Kapitel 2.1.2, Abbildung 15, Synthesebericht hat es viele Verkehrsbeziehungen mit einem hohen ÖV-Anteil aus dem Raum Frienisberg. In der Fussnote 4, S. 15 sind die Ein- und Aussteigerzahlen angegeben. Die meisten ÖV-Nutzenden haben den Hauptbahnhof Bern zum Ziel. Dennoch dürfen die Verkehrsbeziehungen in die Länggasse nicht vernachlässigt werden. Die ÖV-Verkehrsverbindungen vom Frienisberg ins Gebiet des Inselspitals werden heute oft auch zu Fuss ab der Haltestelle Mittelstrasse zurückgelegt. Diese Verbindungen könnten durch Umsteigen auf die Linie 11 abgedeckt werden (heute schon möglich). Die Postautolinie durch die Neubrücke strasse ist sinnvoll. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die Verkehrsbeziehungen in die Länggasse erhalten bleiben.</p>	Kenntnisnahme	
21	Wohlen	2	<p>Auch bei dieser Frage beschränken wir uns nur auf die Aussagen zur Länggasse. Die untersuchten Varianten sind plausibel. Ein Trambetrieb scheint sinnvoll zu sein.</p>	Kenntnisnahme	
21	Wohlen	3	<p>Die Machbarkeitsüberlegungen sind nachvollziehbar und ergeben einen Sinn. Unsere Stellungnahme betrifft hauptsächlich die Überlegungen zur Umlegung der Frienisberg-Postautolinien. Wir erwarten Fahrzeitverkürzungen zwischen dem Neufeld und dem Bahnhof Bern. Es muss zwingend sichergestellt werden, dass die Postautos ungehindert die Neubrücke strasse und die Bahnhofstangente nutzen können, vor allem auch während den Stosszeiten. Ebenso wichtig ist eine rasche Anschlussverbindung für die Fahrgäste mit Zielen Lindenhofspital, Gymnasium Neufeld und entlang der Länggasse strasse.</p>	Kenntnisnahme Zustimmung	
21	Wohlen	4	Keine		
21	Wohlen	5	<p>Der Verlegung der regionalen Postautolinien aus dem Frienisberg auf die Achse Neubrücke strasse, wegen der Tramlinie Länggasse, stimmen wir grundsätzlich zu. Wir verlangen jedoch eine optimale Lösung für die Anschlussverbindungen zu den nicht mehr durch die Postautolinien bedienten Haltestellen. Die via Neubrücke kürzeren Fahrzeiten dienen den meisten Fahrgästen. Damit diese Lösung zum Erfolg führt, müssen die Anschlussmöglichkeiten an die mit der Umlegung wegfallenden Haltestellen sowie die ungehinderte Fahrt durch die Neubrücke strasse und die Bahnhofstangente sichergestellt sein. Die Überlegung zur Umlegung der Postautolinien aus dem Frienisberg, bereits bei der Umstellung auf die Doppelgelenkbusse und den geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Länggasse strasse sind plausibel. Die Doppelgelenkbusse und die Strassenumgestaltungen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöhen die Fahrzeiten der Postautos und machen damit den ÖV unattraktiv. Für die Ein-/Ausfahrt Bahnhofstangente muss eine gute Lösung gefunden werden. Zudem muss verhindert werden, dass die Postautos im Stau des Individualverkehrs stehen bleiben. Die Führung der Postautolinien durch die Neubrücke strasse ist der Variante Tunnel Tiefenastrasse vorzuziehen.</p>	Kenntnisnahme	vgl. Ziffer 4.4.2 Mitwirkungsbericht
21	Wohlen	6	<p>Unsere Bemerkungen gelten hauptsächlich für die Postautolinien Frienisberg. Es muss sichergestellt werden, dass es keine Verschlechterung zu den Anschlüssen an die Intercity-Züge gibt und diese in einer vernünftigen Zeit erreichbar sind. Die Auswirkungen auf den Individualverkehr können erst bei der Detailplanung beurteilt werden. Wir sind aber der Meinung, dass eine kostspielige Tramlösung beim Souverän nur eine Chance hat, wenn ein attraktiver ÖV in der Region angeboten wird.</p>	Kenntnisnahme	
25	QM3	1	Gewisse Annahmen sind für QM3 schwer verständlich.	Kenntnisnahme	
25	QM3	2	Einige Varianten wurden aus Sicht der QM3 zu schnell verworfen.	Kenntnisnahme	
25	QM3	3	Gewisse Annahmen sind für QM3 schwer verständlich. Bei der Machbarkeitsprüfung fehlt aus Sicht der QM3 die Unvoreingenommenheit.	Kenntnisnahme	
25	QM3	4	Es ist kaum nachvollziehbar, warum die gewählte Variante die Bestvariante sein soll. Sämtliche Varianten weisen deutliche Mängel und Probleme auf.	Kenntnisnahme	Die Bestvarianten entsprechen den gestellten Anforderungen trotz Mängeln am besten.
25	QM3	5	Siehe Bemerkung zu Frage 4		
25	QM3	6	<p>QM3 begrüsst generell den Shuttlebus bis zur GIBB sowie die Übergangslösung mit den Doppelgelenkbusen.</p> <p>Der Bus in das Weissenbühl anstelle des Trams wird nur dann begrüsst, wenn der bisherige Takt erhöht wird. QM3 hält dabei an ihrer Stellungnahme vom 20. September 2013 fest (siehe Beilage). QM3 befürchtet zudem einen Tramengpass am Bubenbergrplatz, der gelöst werden muss. Der Standort der Haltestelle in der Laupenstrasse ist von grossem Interesse für QM3. Dass der verbleibende West-Ast der Linie 7 am Bahnhof Bern via Christoffelgasse wenden soll, ist für den Stadtteil 3 eine markante Verschlechterung und deshalb lehnt QM3 diese Massnahme ab.</p>	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	Diese Punkte sind im Rahmen der Netzstrategie zu prüfen bzw. zu lösen.
26	Privatperson	1	<p>Die Analyse der Ist-Situation (2.1) ist umfassend und gut verständlich dargestellt. Bei der Analyse der zukünftigen Nachfrageentwicklung in der Länggasse (2.2 und 2.3.2) ist einerseits von der Zunahme der Studentenzahl und andererseits von der Verkehrsentwicklung gemäss GVM-Prognose die Rede. Unklar ist wie diese Prognosen zusammenhängen und wie genau sie sind. Bei den zusätzlichen Studentenzahlen stellt sich die Frage, welcher Anteil wirklich auf den ÖV in der Länggasse anfällt. Der Standort Grosse Schanze ist vom Bahnhof gut zu Fuss erreichbar und das Von Roll-Areal liegt eher im Einzugsgebiet der Linie 101 als der Linie 12. Alle Standorte der Bildungsstätten können gut zu Fuss oder per Velo erreicht werden, was bekanntlich im GVM nicht abgebildet ist. Um Mehrverkehr auf der Linie 12 möglichst zu vermeiden sind ferner in der Länggasse und im Viererfeld / Mittelfeld ausreichend neue Studentenwohnungen zu realisieren (z.B. mittels Studentenhochhaus). Die prognostizierte, starke Verkehrszunahme beim ÖV in der Länggasse ist deshalb aufgrund der ungenügenden Berücksichtigung des Langsamverkehrs nicht schlüssig, um eine Lösung mit DGTB langfristig als nicht ausreichend zu beurteilen. Aufgrund der kurzen ÖV-Strecken kann für die Studenten auch eine höhere Auslastung der Busse in Spitzenzeiten in Kauf genommen werden.</p>	Kenntnisnahme	Die Prognosen berücksichtigen die bekannten Entwicklungen bei den Bildungsinstitutionen. Trotz Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist eine Stärkung des ÖV-Angebots erforderlich. Viele Studierende besitzen ein ÖV-Abonnement und sind somit frei, für Wege zwischen den Uni-Standorten den ÖV zu benutzen. Ein Alternativangebot für den Fussverkehr wird nur beansprucht, wenn es attraktiver als der ÖV ist, was auch abhängig von Wetter und Jahreszeit ist.

Mitwirkende			Umgang mit dem Anliegen		Bemerkungen
Nr. der	Frage	Eingabe			
26	Privatperson	2	Hier stellt sich die Frage, warum die Busvarianten nicht wie die drei Tramvarianten gleich dargestellt und einzeln beurteilt wurden. Es ist denkbar, dass die DGTB-Variante (A 1.2) mit Verlängerung bis zum VonRoll-Areal einen wesentlichen Mehrnutzen bringen würde bei vertretbaren Kosten und deshalb ebenfalls vertieft betrachtet werden sollte. Ferner wirken die Tangentialbusvarianten etwas zufällig. Beispielsweise würde auch ein Shuttlebetrieb zwischen Von Roll-Areal und Hauptbahnhof via Murtenstrasse eine Entlastung und bessere Erschliessung des dortigen Bildungsstandorts bringen. Eine umfassende Analyse und Grobbeurteilung der Weiterentwicklung des gesamten Berner ÖPNV-Netzes ist dringende Voraussetzung für weitere Entscheide bezüglich ÖV-Linien und Transportgefässe (z.B. anhand eines Morphologischen Kastens).	Ablehnung Kenntnisnahme	Kosten/Nutzen für eine Verlängerung der Linie 12 bis zum VonRoll-Areal sind nicht gegeben. Tangentiale Buslinien wurden in der ZMB geprüft und bringen keine spürbare Entlastung auf der radialen Linie 12.
26	Privatperson	3	Hier sollte zusätzlich die erwähnte Variante A 1.2 (DGTB bis VonRoll-Areal) vertieft geprüft werden. Aufgrund der fehlenden Grobbeurteilung des ganzen ÖV-Netzes werden hier nicht alle zielführenden Durchbindungen mit anderen Ästen erkannt. So erscheinen die Durchbindungen bei den Varianten 1-3 und 2-2 etwas willkürlich (siehe Bemerkung oben). Als Alternative oder Ergänzung zur Variante DGTB Wyler mit Shuttle zur Gewerbeschule ist zu prüfen, ob mit einem möglichst direkten Ausgang aus dem HB zur Lorrainebrücke die Verbindung zur Gewerbeschule zu Fuss verkürzt und attraktiv gestaltet werden kann. So könnte sich ein GIBB-Shuttle-Betrieb erübrigen. Ansonsten erscheint das beschriebene Variantenspektrum, die Beurteilung der Machbarkeit und der Lösungsvorschlag mit DGTB als vernünftig und zielführend.	Ablehnung Ablehnung Ablehnung	Vgl. Ziffer 4.2 Mitwirkungsbericht Die Durchbindungen wurden nicht vertieft analysiert, das ist Gegenstand der laufenden Netzstrategie Lösungsansatz wurde in der ZMB geprüft und verworfen
26	Privatperson	4	Die Durchführung der Vergleichswertanalyse (VWA) kann als sehr gut beurteilt werden. Einzig die Bewertung der Kapazitätsreserven 2030+ hätte bereits darin mitberücksichtigt werden können. Demgegenüber wurde die Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA) nicht korrekt durchgeführt und hat zu einem entsprechend falschen Ergebnis geführt. Bei einer Kostenwirksamkeitsanalyse sind sämtliche Nutzen (nicht nur ein Einzelnutzen!) zu berücksichtigen und den Kosten gegenüberzustellen. Interessanterweise zeigt das Diagramm bei der KWA, dass die Tramvarianten bis 10-mal kostenintensiver sind als die DGTB-Varianten. Die Aussagekraft der ÖV-Verkehrsnachfrage über 2030 hinaus ist mit vielen Unsicherheiten verbunden und wurde stark überschätzt. Im Synthesebericht wird festgehalten, dass nutzungsmässig die Länggasse keine grosse Entwicklung erfahren wird. Das Potenzial des Langsamverkehrs wurde kaum berücksichtigt, obwohl gerade in der Länggasse die kurzen Distanzen ideal sind für Fussgänger und Radfahrer. Mit der dringenden Realisierung von neuen Studentenwohnungen in der Länggasse und im Viererfeld / Mittelfeld ist es ferner möglich, die Verkehrsnachfrage auf der Linie 12 zu reduzieren. Zudem sind die Überlastungen der Busse nur auf kurzen Streckenabschnitten vorhanden, so dass eine leicht höhere Auslastung der Busse durchaus akzeptiert werden kann. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte und insbesondere mittels einer korrekten KWA mit Berücksichtigung sämtlicher Nutzen kann davon ausgegangen werden, dass nicht das Tram, sondern die sog. Übergangslösung auch langfristig die beste Lösung darstellt, d.h. mit DGTB durchgehend von Wyler bis Länggasse (evtl. verlängert bis VonRoll-Areal).	Kenntnisnahme Ablehnung	Die KWA wurde korrekt durchgeführt. vgl. Ziffern 4.6
26	Privatperson	5	Verständlich schon aber nicht schlüssig. Die Schlussfolgerungen beim Wyler-Ast werden unterstützt, welche eine Lösung mit DGTB und falls nötig Shuttle resp. wie vorgeschlagen eine direktere Fussverbindung zur Gewerbeschule vorsieht. Beim Länggass-Ast kann die DGTB-Variante nicht nur als Übergangslösung sondern aufgrund der guten Bewertung in der Vergleichswertanalyse und den um bis Faktor 10 tieferen jährlichen Kosten auch als definitive Lösung festgelegt werden. Dabei soll der Velo- und Fussgängerverkehr die zusätzliche Nachfrage übernehmen und auf einzelnen Kursen kann auf kurzen Strecke auch eine etwas höhere Auslastung der Busse akzeptiert werden.	Kenntnisnahme Ablehnung	Um die prognostizierte Nachfrage zu decken, ist längerfristig ein Tram in der Länggasse notwendig. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage wird einem Monitoring unterworfen, so dass die erwartete Nachfrage vor dem Bauentscheid eines Trams nochmals überprüft werden kann. Vgl. Ziffer 4.5.1 Mitwirkungsbericht
26	Privatperson	6	Der Synthesebericht kann bis auf wenige Vorbehalte als sehr gute Grundlage für die erforderlichen Entscheide beurteilt werden. Grundsätzlich ist das Ergebnis der ZMB Wyler – Länggasse mit einer noch generellen Überprüfung und Optimierung des ÖPNV-Netzes abzustimmen. So wird ersichtlich, welche ÖV-Äste mit welchen Fahrzeugen optimal verbunden und betrieben werden sollen. Aufgrund der obigen Bemerkung, insbesondere zur Kostenwirksamkeitsanalyse und des ungenügend berücksichtigten Langsamverkehrs, ist auf ein Tram in die Länggasse definitiv zu verzichten. Eine ÖV-Erschliessung mittels DGTB wird auch langfristig genügen. Sowohl aus städtebaulicher wie aus betrieblicher Sicht ist ein Tram in der Länggasse unverträglich. Die Übergangslösung Wyler – Länggasse als durchgehende DGTB-Linie ist auch als langfristig definitive Lösung zu betrachten. Um Mehrverkehr auf der Linie 12 möglichst zu vermeiden, ist für die zunehmende Anzahl Studenten in der Länggasse und im Viererfeld / Mittelfeld eine Grosszahl neuer Studentenwohnungen zu planen (z.B. Studentenhochhaus). Mit Doppelgelenktrolleybussen kann auf den Abbruch der Schanzenbrücke und auf eine erneute Umgestaltung der Bubenberg-Kreuzung verzichtet werden. Es wurde richtigerweise nachgewiesen, dass für das GIBB ein Shuttle-Betrieb möglich ist. Darauf kann voraussichtlich jedoch auch langfristig verzichtet werden, wenn eine direktere Verbindung von den Bahnperrons zur Lorraine-Brücke realisiert und so für Fussgänger attraktiver wird.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Ablehnung Ablehnung Kenntnisnahme Kenntnisnahme Ablehnung	Ist im Rahmen der laufenden Netzstrategie vorgesehen. Zur Bewältigung der längerfristigen Verkehrsnachfrage ist ein Tram erforderlich, die DGTB-Linie genügt nicht. Das Tram zeigt die beste Kosten-Wirksamkeit. Eine Fussgängerverbindung wurde in der ZMB geprüft und verworfen.
27	UniBe	1	Folgende Einflussfaktoren sind nicht oder ungenügend gewürdigt; der Einfluss der topographischen Abgrenzung der Länggasse auf den Variantenfächer und die Komplementarität der Massenverkehrsmittel mit dem Veloverleihsystem. Ebenfalls nicht in die Beurteilung eingeflossen sind allfällige Auswirkungen weiterer öffentlicher Angebote, wie beispielsweise des geplanten Hallenbads. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens bezieht sich insbesondere auf die Entwicklungen der Hochschulen. Nicht erwähnt werden dabei politisch beschlossene Standortkonzentrationen, bspw. der Fachhochschulen ausserhalb der Länggasse oder der medizinischen Ausbildung auf dem Inselareal. Zu den Verkehrsbeziehungen trägt der Universitätsbetrieb aus unserer Erfahrungen einerseits hauptsächlich mit spitzenzeitlichem Verkehr zwischen Bahnhof und jeweiligem Areal, sowie dem wiederholten Binnenverkehr zwischen den Arealen im Tagesverlauf, mit Hauptzeiten um die vollen Stunden. Aufgrund der Arealwechsel ist für die Studierenden von mehreren erzeugten Wegen pro Tag und Kopf auszugehen.	Kenntnisnahme	Die zukünftigen Nutzungen in der Länggasse sind so gut wie heute erkennbar in die Nachfrageprognose eingeflossen. Trotz Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist eine Stärkung des ÖV-Angebots erforderlich. Viele Studierende besitzen ein ÖV-Abonnement und sind somit frei, für Wege zwischen den Uni-Standorten den ÖV zu benutzen.
27	UniBe	2	Gepprüft und beurteilt wurden für die Länggasse hauptsächlich Durchmesser und Tangentialverbindungen. Aus unserer Sicht fehlen im Variantenfächer alternative Routen und Verkehrsmittelkombinationen. Gemäss der Untersuchung ist der Abschnitt Schanzenstrasse-Universität am stärksten belastet. Dies ist vermutlich hauptsächlich der Topographie geschuldet; eine lokale Transportlösung zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Bubenbergplatz und Falkenplatz könnte bei den prognostizierten Überlasten bereits eine entscheidende Entlastung bieten. Eine solche Lösung wäre ebenfalls interessant für den künftigen zusätzlichen Ausgang aus der neuen Personenunterführung des Bahnhofs Bern. Nicht im Variantenfächer aufgeführt sind Binnenlösungen, welche bspw. die Uni-Standorte und die Quartierschwerpunkte miteinander und mit den Bahnhofszugängen Welle/Schanze verbindet (vgl. Personenprognosen in der Beilage). Diese Ansätze erscheinen uns für die Länggasse prüfenswert.	Ablehnung	Tangentiallinien bringen keine spürbare Entlastung auf der Länggassstrasse. Die Nachfrage ist auf der ganzen Strecke relativ hoch. Eine spezifische Lösung für den Abschnitt Schanzenstrasse-Universität ist deshalb nicht zweckmässig. Die Auswirkungen des neuen Bahnhof-Aufgangs werden sich erst nach Inbetriebnahme zeigen.

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
27	UniBe	3	Die Machbarkeitsprüfung der Haltestellenlösungen lassen einige kritische Punkte offen; die Auswirkungen von Verlängerungen und Verschiebungen von Haltestellen auf den Fussgänger- und Veloverkehr sind noch verbesserungswürdig. Die vorgeschlagene Tramendhaltestelle mit der Wendeanlage im Bereich Tierspital auf dem Perimeter des öffentlichen Parkplatzes der Kleintierklinik der Vetsuisse Fakultät Bern ist nicht mit dem Betrieb vereinbar. Die Kliniken der Vetsuisse Fakultät sind im Areal Tierspital so angeordnet, dass die Eingangsbereiche direkt über eine öffentliche Strasse erschlossen sind. Damit wird der Individualverkehr im Areal selber minimiert. Die Behandlung von Hunden und Katzen in der Kleintierklinik nach neusten tiermedizinischen Erkenntnissen ist ein wichtiger Grundstein bei der Tierarztzubereitung. Der angebotene 24 Stunden Notfalldienst ist für Patienten reserviert, die in Privatpraxen nicht oder nur unvollständig behandelt werden können. Die Erfahrung zeigt, dass die meisten Kunden mit einem Privatfahrzeug die Kleintierklinik aufsuchen. Der Parkplatz als Vorbereich der Kleintierklinik kann daher nicht als Tramwendeschleife zur Verfügung gestellt werden. Wir erachten die Weiterführung des Trams hinter den Kreisel in den Bereich des Bremgartenwaldes als sinnvoller und zukunftsfähiger, weil neben den grosszügigeren Platzverhältnissen auch das Hochschulzentrum vonRoll und das Lindenhofspital über die Bremgartenstrasse sowie eine allfällige Stadterweiterung zu Fuss leichter erreichbar würden.	Kenntnisnahme	Die vertiefte Bearbeitung dieser Punkte erfolgt in der nächsten Planungsphase.
27	UniBe	4	Die Bewertung der einzelnen Varianten ist aus unserer Sicht nicht vollständig, da entscheidende Varianten nicht geprüft und wichtige Einflussfaktoren nicht in die Betrachtung miteinbezogen wurden. Vgl. Antworten zu 1 und 2.	Kenntnisnahme	
27	UniBe	5	Die Erkenntnisse sind verständlich, die Wahl der Bestvariante ist für uns nur teilweise nachvollziehbar. Wir sind der Ansicht, dass mit den vorgeschlagenen ergänzenden Varianten möglicherweise eine Bestvariante entstehen kann, welche die Knackpunkte Wendeschleife, Brückenersatz, Topographie etc. idealer löst.	Kenntnisnahme	
27	UniBe	6	Eine gute und ausreichende Anbindung der grossen universitären Zentren im Länggassquartier an den öffentlichen Verkehr ist ein wichtiges Anliegen der Universität Bern. Wir sind daher froh, dass sich das AÖV mit der Mobilität im Länggassquartier auseinandersetzt und zukunftsfähige Lösungen sucht. Im Anhang finden Sie die Zusammenstellung mit den Prognosen gemäss bekannten Entwicklungen der Studierenden und Mitarbeitenden per 2030 auf einem Situationsplan mit unseren Schwerpunktarealen. Bei der Beurteilung und Verwendung der Zahlen bitten wir Sie folgende Punkte zu beachten: - Die Zuteilung der Studierenden zu den Standortschwerpunkten haben wir aufgrund der Institution vorgenommen, welche das Studienhauptfach anbietet. - Die Nebenfächer werden meistens an anderen Standorten angeboten (z. B. Sport der PHBern in Sportwissenschaft). Die Studierenden sind somit häufig mehrmals täglich im Länggassquartier unterwegs. - Die Grosshörräume (300 bis 500 Plätze) befinden sich im Hörraumzentrum vonRoll, auf der Hochschulstrasse 4 (Grosse Schanze) sowie künftig auch auf dem Inselareal. - Die Vorlesungen enden immer eine Viertelstunde vor der vollen Stunde. - Studierende sind nebst mit dem ÖV teilweise auch mit dem Velo oder zu Fuss im Länggassquartier unterwegs. Die Nutzung eines Veloverleihsystems ist daher attraktiv, sofern es denn für Studierende kostenfrei nutzbar ist. Für Studierende werden keine, für Mitarbeitende nur sehr eingeschränkt Autoparkplätze angeboten, daher ist der Modal Split Anteil des MIV vernachlässigbar. - Mitarbeitende sind ganzjährig, Studierende hauptsächlich während den Semestern täglich vor Ort. In den ersten und letzten zwei bis drei Wochen der vorlesungsfreien Zeit (Juni bis ca. Mitte September) werden Prüfungen durchgeführt. - In der vorlesungsfreien Zeit finden an den Standorten auch grosse Kongresse und Tagungen mit externen Gästen statt.	Kenntnisnahme	Besten Dank für die Unterlagen. Diese wurden geprüft. Daraus lassen sich keine wesentlichen Abweichungen von der bisherigen Nachfrageprognose ableiten. Vgl. Ziffer 4.7 Mitwirkungsbericht
28	ProBahn	1	Die Ein-Aussteige-Frequenzen sind gut dargestellt.	Kenntnisnahme	
28	ProBahn	2	Die Varianten werden sowohl mit Bussen und Trams gut dargestellt. Eine interessante Variante mit dem Rollband ist neu für den ÖV, städtebaulich wie erwähnt sehr schwer realisierbar.	Kenntnisnahme	
28	ProBahn	3	Haltestellenkanten wurden sauber definiert.	Kenntnisnahme	
28	ProBahn	5	Eigentlich schon, sind wohl so auch politisch umsetzbar.	Kenntnisnahme	
28	ProBahn	6	Die Einführung von DGT und das Zusammenlegen der Trolleybusse 12 Länggasse und Wyler scheinen für uns sehr dringlich und sollten sofort umgesetzt werden. Die Redundanzen im Tramnetz sollten unbedingt besser werden, daher ist eine durchgehende Tramverbindung von der Länggasse in den Wyler für uns die beste Lösung. Die Anbindung des Lindenhofspitals sollte eigentlich mit der Tramlösung stattfinden.	Kenntnisnahme Ablehnung	VWA und KWA zeigen, dass eine Tramlösung auf dem Ast Wyler nicht zweckmässig ist.
29	HeitSorg	1	Die Analyse ZMB ÖV Wyler-Länggasse ist ausführlich. Er geht aber nicht auf die gestalterischen und städtebaulichen Aspekte und Konsequenzen ein, welche der Ausbau der ÖV-Verkehrsinfrastruktur zur Folge hat. Für Heit Sorg zu Bärn ist es zentral, dass dem Städtebau hohe Priorität eingeräumt wird. Inwiefern die Prognosen über künftige Verkehrsströme zutreffen, können wir nur schlecht abschätzen.	Kenntnisnahme Ablehnung	Städtebau und Gestaltung sind bei der Variantenbewertung berücksichtigt.
29	HeitSorg	2	Die Länggassstrasse wird auch in der Zukunft eine wichtige Strasse für den MIV bleiben. Eine Tramlinie mit Kapphaltestellen ist der Lebensqualität im Quartier nicht förderlich und muss vermieden werden. Offen bleibt die Frage, wo allenfalls eine Tramwendeschleife erstellt würde und wie die heutigen Postautolinien integriert werden. Daraus ergibt sich die Frage, ob allenfalls Doppelgelenkbusse die bessere Lösung darstellen. Für eine Verlängerung einer Tramlinie bis Neufeld dürfte das Passagieraufkommen zu klein sein.	Ablehnung Zustimmung	Kapazität Doppelgelenkbus genügt langfristig nicht. Eine Integration des Trams in den bestehenden Strassenraum ist machbar.
29	HeitSorg	3	Im Hinblick auf die prekären innerstädtischen Verkehrsverhältnisse sind weitere Tramlinien nur realisierbar, wenn eine zweite Tramachse über Bollwerk-Breitenrainplatz realisiert würde. Die Achse Spitalgasse – Marktgassee muss in der Zukunft vom Tramverkehr entlastet werden. Das UNESCO Weltkulturerbe muss längerfristig vom Tramdurchgangsverkehr entlastet werden. Deshalb würde es kein zusätzliches Tram aus der Länggasse auf dieser Achse vertragen.	Ablehnung	Die 2. Tramachse ist ein separates Projekt. Es sind auch Verknüpfungen ohne weitere Tramlinien durch die Altstadt möglich. Vgl. Ziffer 4.10 Mitwirkungsbericht
29	HeitSorg	4	Für Heit Sorg zu Bärn ist es wichtig, dass den städtebaulichen Aspekten hohe Priorität eingeräumt wird. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen ein attraktives Erscheinungsbild haben und sollten auf kurzen Wegen möglichst direkt erreichbar sein. Bushaltestellen sind so zu gestalten, dass die haltenden Fahrzeuge überholt werden können.	Zustimmung Kenntnisnahme	Aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht erwünscht. Ausnahmen im Einzelfall sind in der nächsten Planungsphase zu prüfen.
29	HeitSorg	5	Das formulierte Fazit, dass als Bestvariante für die Länggasse ein Trambetrieb und für die Wylerachse ein Busbetrieb die beste Lösung darstellt, teilen wir nicht. Aus unserer Sicht ist genau der gegenteilige Schluss richtig. Für die Achse Länggasse ist ein Busbetrieb die bessere Lösung und für die Achse Nordring-Wylerquartier erscheint uns längerfristig der Trambetrieb im Vordergrund zu stehen.	Kenntnisnahme	
29	HeitSorg	6	keine		
30	CVP	1	(1) Es ist nicht verständlich dargelegt, weshalb das Tram Bern-Ostermundigen NICHT in den Referenzzustand 2030 aufgenommen wurde. (2) Auf die "Tramwand" in der Innenstadt wird nicht eingegangen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb dieser bereits heute existierende Engpass nicht in den Analysebericht aufgenommen wird. Die CVP versteht den ÖV als Gesamtsystem, in welchem gerade bei einer Variantendiskussion mit einer möglichen zusätzlichen Tramlinie, bestehende Engpässe zu erfassen sind.	Kenntnisnahme Ablehnung	Zum Zeitpunkt der ZMB Bearbeitung war die Realisierung des Projektes TBO noch nicht gesichert. Die Belastung der Innenstadt durch die Tramlinien ist nicht Gegenstand der vorliegenden ZMB. Die Thematik wird in der Netzstrategie und im Projekt 2. Tramachse behandelt. Vgl. Ziffer 4.10 Mitwirkungsbericht

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
30	CVP	2	Eine Anbindung des Neufeld Car-Terminals wird unseres Erachtens zu wenig berücksichtigt. Die CVP des Kantons und die CVP der Stadt Bern fordern eine auf die Ankunftszeiten der Fernbusse abgestimmte Anbindung an das ÖV-Netz. Dies kann auch bspw. mittels Fahrplananpassung und Haltestellenoptimierung der Buslinie 12 gelöst werden.	Kenntnisnahme	Nicht Gegenstand der ZMB. Der detaillierte Fahrplan wird später festgelegt. Vgl. Ziffer 4.10 Mitwirkungsbericht
30	CVP	3	a) Es ist für eine sinnvolle Anbindung des Länggasstrams zwingend eine zweite Tramachse durch die Innenstadt zu realisieren. Die Debatte um die Abstimmung des Trams nach Ostermundigen hat gezeigt, dass die Tramwand im Perimeter Hirschengraben-Zytglogge erstens Realität und zweitens gefährlich ist. Erst recht im Sommer, wenn Touristenströme, Veranstaltungen oder Demos die Busse und Trams zusätzlich verlangsamen oder ganz zum Stehen bringen. b) Der geplante Carterminal im Neufeld ist bedarfsgerecht ins ÖV-Netz der Stadt einzubinden. Die Ankunft im Neufeld ist für die Busreisenden die erste Visitenkarte der Stadt und nichts ist für Gäste frustrierender, als nicht durchdachte oder mangelhafte Umsteigemöglichkeiten. Die optimale Lösung für diesen Anschluss (bspw. Verlängerung des Länggasstrams oder Kapazitätsoptimierung des 11er Bus) überlässt die CVP explizit den Verkehrsplanern.	Kenntnisnahme	Gegenstand der Netzstrategie sowie des separaten Projektes 2. Tramachse Nicht Gegenstand der ZMB. Der Carterminal ist mit den Linien 11, 102 und 106 gut an den ÖV angeschlossen.
30	CVP	4	Vgl. Pkt 3		
30	CVP	5	Die CVP des Kantons Bern und die CVP der Stadt Bern unterstützen die vorgeschlagene Bestvariante 2-2. Kritische Punkte hingegen sind: 1) Verkehrsmix: Eine ÖV-Linie soll vor allem zur Entlastung des Individualverkehrs beitragen. Das heisst aber nicht, dass ein Verkehrsträger radikal benachteiligt werden soll (bspw. Parkplatzaufhebungen). Das Ziel ist ein gesunder Mix für Tram/Bus, Autos, Velos und Fussgänger. 2) Kostenrahmen: Die tatsächlichen Kosten für Infrastruktur sind immer schwierig zu beziffern. Für die CVP ist es aber selbstverständlich, dass der Kostenrahmen im Griff gehalten werden muss. Alles andere wäre Verschwendung von Steuergeldern. 3) Zugang für Alle: Für die CVP ist ebenfalls selbstverständlich, dass alle Bauten und Fahrzeuge behindertengerecht zu gestalten sind. 4) Lärmschutz: Bauarbeiten sind immer mit Lärm verbunden. Es gilt deshalb die Emissionen auf einem erträglichen Niveau zu halten.	Kenntnisnahme teilweise Zustimmung Kenntnisnahme Zustimmung Zustimmung	
30	CVP	6	Die CVP der Stadt Bern und des Kantons Bern unterstützen die vorgeschlagene Bestvariante der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) mit einem Tram in der Länggasse und einem Doppelgelenkbus im Wyler. Sie geht aber noch einen Schritt weiter und fordert zur sinnvollen Anbindung des neuen Trams an das Bernmobilnetz die Realisierung der zweiten Tramachse durch die Innenstadt. Zudem muss der geplante Carterminal im Neufeld bedarfsgerecht an das ÖV-Netz der Stadt Bern angeschlossen werden. Reisende sollen mit dem ÖV bequem in die Innenstadt gelangen können. Was heisst dies im Einzelnen: Bus Wyler: Der Vorschlag zum Doppelgelenkbus Richtung Wyler und Wankdorf und der Shuttle zur Gewerbeschule ist aus Sicht der CVP nicht zu beanstanden: Diese Lösung ist bedarfsgerecht und relativ rasch realisierbar. Ebenfalls macht es Sinn, die ÖV-Anbindungen in das Wylerfeld und die Länggasse gesondert zu betrachten. Die grossen Personenströme bewegen sich primär vom Bahnhof in die jeweiligen Quartiere und zurück, nicht aber zwischen den Quartieren. Tram Länggasse: Die CVP unterstützt den Vorschlag, eine Tramlinie in die Länggasse zu führen. Dazu gilt es aber einen Schritt weiter zu denken und zwei verkehrstechnische Herausforderungen zu lösen: a) Es ist für eine sinnvolle Anbindung des Länggasstrams zwingend eine zweite Tramachse durch die Innenstadt zu realisieren. Die Debatte um die Abstimmung des Trams nach Ostermundigen hat gezeigt, dass die Tramwand im Perimeter Hirschengraben-Zytglogge erstens Realität und zweitens gefährlich ist. Erst recht im Sommer, wenn Touristenströme, Veranstaltungen oder Demos die Busse und Trams zusätzlich verlangsamen oder ganz zum Stehen bringen. b) Der geplante Carterminal im Neufeld ist bedarfsgerecht ins ÖV-Netz der Stadt einzubinden. Die Ankunft im Neufeld ist für die Busreisenden die erste Visitenkarte der Stadt und nichts ist für Gäste frustrierender, als nicht durchdachte oder mangelhafte Umsteigemöglichkeiten. Die optimale Lösung für diesen Anschluss (bspw. Verlängerung des Länggasstrams oder Kapazitätsoptimierung des 11er Bus) überlässt die CVP explizit den Verkehrsplanern. Regionale Bedeutung. Der Ausbau der Linien und Achsen ist auch von regionaler Bedeutung. Dies erschliesst sich nur schon aus der Tatsache, dass Bern als einzige grössere Stadt mehr Arbeitsplätze als Einwohnende zählt. Zwangsläufig entstehen so Pendlerströme. Zudem kommen an den Wochenenden hunderte von Personen für Freizeit und Einkauf in die Stadt, bei Sportveranstaltungen oder Konzerten sogar noch mehr. Lasst uns also für Anwohner, Studierende, Einkaufende, Freizeitgeniessende und vor allem Arbeitende sowohl aus der Region auch weit darüber ein zukunftsfähiges Nahverkehrsnetz realisieren. Kritische Punkte: Nicht zuletzt gilt es, wie bei jeder Infrastrukturplanung auch beim Länggasstram und dem Wylerbus einige kritische Punkte im Auge zu behalten: Verkehrsmix: Eine ÖV-Linie soll vor allem zur Entlastung des Individualverkehrs beitragen. Das heisst aber nicht, dass ein Verkehrsträger radikal benachteiligt werden soll (bspw. Parkplatzaufhebungen). Das Ziel ist ein gesunder Mix für Tram/Bus, Autos, Velos und Fussgänger. Kostenrahmen: Die tatsächlichen Kosten für Infrastruktur sind immer schwierig zu beziffern. Für die CVP ist es aber selbstverständlich, dass der Kostenrahmen im Griff gehalten werden muss. Alles andere wäre Verschwendung von Steuergeldern. Zugang für Alle: Für die CVP ist ebenfalls selbstverständlich, dass alle Bauten und Fahrzeuge behindertengerecht zu gestalten sind. Lärmschutz: Bauarbeiten sind immer mit Lärm verbunden. Es gilt deshalb die Emissionen auf einem erträglichen Niveau zu halten.	Kenntnisnahme	Die 2. Tramachse sowie der Carterminal Neufeld sind ein separate Projekt und unabhängig von der ZMB weiterzubearbeiten.
Eingaben zu den Schreiben (Stellungnahme in Briefform)					
3	QLE	1	Länggasse soll fussgängerfreundlich, umweltbewusst und lebensfreundlich gestaltet werden. Verbesserung der Platzverhältnisse für Velofahrende. Innovative Lösungen bei den Bus-/Tramhaltestellen für die Führung von ÖV und Veloverkehr ohne Gefährdung von FussgängerInnen und ÖV-NutzerInnen.	Kenntnisnahme	
3	QLE	2	rasche Einführung von Doppelgelenktrolleybussen DGT auf der Busstrecke 12 wird begrüsst	Kenntnisnahme	
3	QLE	3	rasche und sanfte Sanierung der Länggassstrasse wird begrüsst	Kenntnisnahme	
3	QLE	4	Die QLE begrüsst im Weiteren, dass die gewählte Vorgehensweise offenlässt, ob in 10-15 Jahren wirklich eine Tramanlage erstellt werden wird und damit auch die Schanzenbrücke abgebrochen werden muss, oder ob allenfalls weiterhin DGT auf der Strecke verkehren werden. Letztlich wird die Entwicklung in den kommenden Jahren zeigen, ob die heute prognostizierten Massnahmen aufgrund der künftig veränderten Mobilität und technologischen Entwicklung so umgesetzt werden oder ob allenfalls die heutige vorgeschlagene Lösung nochmals angepasst wird.	Kenntnisnahme	
3	QLE	5	Sollten sich die Behörden auf eine Tramlösung verständigen, so fordert die QLE aber bereits heute, dass die heute gute Anbindung von Lindenhofspital und Gymnasium Neufeld mit einer eigenen ÖV-Station weiterhin gewährleistet wird	Kenntnisnahme	ist mit der RKBM zu koordinieren.
3	QLE	6	Berücksichtigung der Parkplatzbedürfnisse, trotz teilweiser Aufhebung von Parkplätzen	Kenntnisnahme	in das Projekt "BGK Länggassstrasse" aufnehmen
3	QLE	7	Tempo 20 in Kreuzungsbereichen	Kenntnisnahme	in das Projekt "BGK Länggassstrasse" aufnehmen
3	QLE	8	Dass die Aufhebung der heutigen Endstation zur Schaffung eines neuen Quartier-Freiraums an deren Stelle führt; dazu zählen auch die hinter der Buswendeschleife liegenden Abstellbereiche von Bernmobil. In keiner Weise, kann und darf diese Fläche als Ersatz für allfällig wegfallende sonstige Verkehrsflächen geplant werden.	Kenntnisnahme	Berücksichtigung in der nächsten Planungsphase
3	QLE	9	Zweirichtungstrams, Bus im Kreisel	Kenntnisnahme	in der nächsten Planungsphase prüfen
3	QLE	10	Bessere Anbindung Engehalsinsel	Kenntnisnahme	Überprüfung ÖV-Erschliessung Rossfeld ist bei RKBM beantragt.

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
8	VCS	1	Den Kapazitätsausbau sehen wir nicht zwingend als erstes und oberstes Ziel. Wir würden eine (ganzheitliche) Betrachtung begrüßen, die folgende Fragen beantwortet: • Wie verhalten sich die Benutzer des ÖV, wenn (einzelne) Kurse überlastet sind? • Mit welchen Massnahmen kann die ÖV-Nachfrage gedämmt werden?	Ablehnung	Übergeordnete Zielsetzung von STEK und Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept ist die Erhöhung ÖV-Anteil an Modalsplit. Folglich ist die Zielsetzung der ZMB die Evaluation eines zweckmässigen ÖV-Angebots, welches die prognostizierten Nachfragen abzudecken vermag. Erfahrungen zeigen, dass ungenügende ÖV-Kapazitäten die Nutzung des ÖV reduzieren und dass auf andere Verkehrsmittel ausgewichen wird.
8	VCS	2	Um diese Probleme zu lösen, sehen wir mehrere Ansätze, die auch kombiniert werden können: • Die Schüler und Schülerinnen gelangen vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. • Die Unterrichtszeiten werden gestaffelt und/oder zeitlich verlegt (ausserhalb der „üblichen“ Spitzenzeiten). • Für einzelne Kurse werden Doppelgelenkbusse oder zwei (Gelenk-) Busse eingesetzt.	Ablehnung	Wenn die Schüler nicht auf die Alternativen zu Fuss oder Velo wechseln, finden die Quartierbewohner und Arbeitenden kein Platz im ÖV. Vgl. Ziffer 4.5.1 Mitwirkungsbericht
8	VCS	3	Den durchgehenden und generellen Einsatz von Doppelgelenkbussen auf diesem Ast sehen wir zum jetzigen Zeitpunkt und auch mittelfristig als nicht erforderlich. Die Wirkung der Shuttle-Busse ist abzuwarten.	Ablehnung	Die Doppelgelenkbusse werden ab Herbst 2018 auf der Linie 20 und auf der Linie Wyler - Länggasse wird ab Dezember 2019 eingeführt.
8	VCS	4	Entwicklung der Studenten und Arbeitsplatzzahlen im Synthesebericht wird auf die Studie der RKBM „Verkehrliche Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern“ aus dem Jahre 2014 verwiesen. Darin wird in der Länggasse bis 2025 ein Zuwachs an Studierenden und Mitarbeitenden von 20-25% oder 4'500 bis 5'700 Personen geschätzt. Bezogen auf Total 30'900 Studierende und Mitarbeitende im Länggassquartier im Jahr 2014 (gemäss einer Zusammenstellung der Uni vom August 2015), entspricht eine Zunahme um 4'500 bis 5'700 Personen niedrigeren Prozentwerten von 14.5 bis 18.5%.	Kenntnisnahme	Die Annahmen zu den Entwicklungen von Arbeitsplätzen und Studenten entsprechen dem aktuellen Kenntnisstand.
8	VCS	5	Räumliche Verteilung des Zuwachses: Wie auch immer der Zuwachs genau ausfallen wird, ist doch zu berücksichtigen, dass sich diese Zahlen auf die ganze Länggasse beziehen. Ein Teil des Wachstums wird in der vorderen Länggasse stattfinden; diese ist ab Bahnhof gut zu Fuss erreichbar (bestehende Lifte, neuer Ausgang beim Obergericht/grosse Schanze). Höchstens ein kleiner Teil wird den ÖV nutzen. Die mittlere Länggasse ist einerseits noch gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar, andererseits dürfte das Wachstum vor allem im Bereich Muesmatt stattfinden; die Muesmatt ist zwischen der Haltestelle Inselplatz (Linie 11) und der Haltestelle Mittelstrasse oder Unitobler (Linie 12) gelegen. Je nach Ausgang beim Bahnhof, Durchbindung der Linien (Linie 1, Linie 12) und Ziel in der Muesmatt ist der eine oder andere Weg schneller. Und last but not least dürften die Studierendenzahlen in der hinteren Länggasse vor allem im vonRoll-Areal zunehmen, welches besser mit der Linie 11 bzw. 101 erreichbar ist.	Kenntnisnahme	Dies wurde in der Nachfrageprognose so berücksichtigt.
8	VCS	6	Querschnitt Schanzenstrasse nicht unbedingt massgebend: Mit Ausbau des Bahnhofes Bern (Projekt ZBB) gibt es einen neuen Ausgang auf Höhe der heutigen (PostAuto) Haltestelle Obergericht. Von da sind es ca. 100 Meter zur Haltestelle Universität. Anzunehmen ist, dass ein Teil der Fahrgäste neu diesen Ausgang und weiter zu Fuss unterwegs sein wird oder an der Haltestelle Universität in den Bus steigt statt an der Haltestelle Schanzenstrasse. Es ist demnach fraglich, ob der Querschnitt Schanzenstrasse der massgebende Querschnitt für die Dimensionierung des künftigen ÖV-Angebotes sein sollte.	Ablehnung	Die Auswirkungen des neuen Bahnhofzugangs auf ÖV-Nachfrage auf die Schanzenstrasse sind schwer abschätzbar (Entlastung durch besseren Bahnhofzugang Länggasse, Mehrverkehr wegen Attraktivität als Umsteigepunkt)?
8	VCS	7	Kapazitätsgrenze Tram: Sofern die Nachfrage tatsächlich im angenommenen Masse steigt (wir bezweifeln dies) und sich die Nachfrage linear auf die Kurse verteilt (hier könnte auch angenommen werden, dass sich die Spitzen verschärfen), ergibt sich für die Morgenspitze folgende Überlegung. Die morgendlichen Kurse mit Überlast (siehe oben, 4 Kurse zwischen 7.40 und 7.49 Uhr) weisen zusammen eine Nachfrage von 337 Fahrgästen auf (Abbildung 10, Querschnitt Schanzenstrasse). Plus 45% Zunahme ergibt im 2030 488 Fahrgäste, die sich dann aber auf 3 Tramkurse verteilen würden (4 statt 3 Minutentakt). Ergibt pro Kurs 163 Fahrgäste, womit die Kapazitätsgrenze von 170 Personen auch fast erreicht wäre.	Kenntnisnahme	Ein Tram weist eine deutlich grössere Kapazität als ein Grossbus auf und auch eine Tramlinie hat in den Spitzenzeiten eine sehr hohe Auslastung.
8	VCS	8	Enger Strassenquerschnitt bringt Nachteile für Velofahrende: Die Platzverhältnisse in der Länggassstrasse sind vergleichsweise eng. Zwar braucht ein Tram im Querschnitt nicht mehr Platz als ein Bus; die Schienen stellen jedoch eine Einschränkung und Gefahr für Velofahrende dar. Für viele Velofahrende ist die Länggassstrasse eine Wunschroute und Hauptverbindung (vor allem Richtung Halenstrasse und weiter).	Zustimmung	
8	VCS	9	(zu) hohe Kosten Die geschätzten rund 100 Millionen Baukosten sind für den erwarteten Nutzen und die Kürze der Strecke sehr hoch, selbst wenn ein grosser Teil dieses Geldes in die ohnehin irgendwann fällige Sanierung der Schanzenbrücke fliesst.	Ablehnung	Kosten-/Wirksamkeitsverhältnis einer Tramlösung ist gut. Zu berücksichtigen sind die weitaus höheren Betriebskosten eines Busangebots mit vergleichbarer Kapazität. Vgl. Ziffer 4.8 Mitwirkungsbericht
8	VCS	10	Mangelnde Flexibilität: Die Überlast besteht heute wie dargelegt bei einigen wenigen Kursen in der Spitzenzeit. Sollten die Prognosen zutreffen, wäre das auch bei einem Trambetrieb (bald wieder) der Fall. Ein Trambetrieb kann „naturgemäss“ sowohl räumlich (gezielte Kurse von A nach B oder alternative Routen) als auch zeitlich (Verdichtung, Doppelführung) viel schlechter angepasst werden als ein Busbetrieb.	Ablehnung	In der Länggasse ist eine hohe Grundlast auf dem ganzen Ast und während dem ganzen Tag vorhanden.
8	VCS	11	Einbindung ins städtische Tramnetz: Ein Tram nur für ein paar Haltestellen zu bauen ist wenig zielführend. Die sinnvolle Einbindung in das städtische Tramnetz wäre Voraussetzung für ein Tram Länggasse.	Kenntnisnahme	Die konkrete Einbindung ist im Rahmen der Netzstrategie zu prüfen.
8	VCS	12	Deckung Nachfragen mit andere Linien, v.a. 11 und 101	Kenntnisnahme	In der Nachfrageverteilung sind die Linien 11 und 101 berücksichtigt. Auch diese Linien weisen in den HVZ eine sehr hohe Auslastung auf.

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
8	VCS	13	Fuss- und Veloverkehr stärken: Die relativ kurzen Wege in der Länggasse, die Nähe zum Hauptbahnhof, die disperse Verteilung der diversen Bildungsinstitute (und weiterer Arbeitsplätze) sowie das engmaschige Strassen und Wegenetz sprechen dafür, das zu Fussgehen und Velofahren zu fördern/stärken. Hierzu gehört zum Beispiel der neue Bahnhofsausgang beim Obergericht/grosse Schanze, die Velostrasse Erlach-/Freiestrasse, der jetzt anlaufende städtische Veloverleih, die möglichst „LV-gerechte“ Umgestaltung der Länggassstrasse. Oft dürfte der ÖV gerade in der Länggasse (Vermeiden der Steigung vom Bahnhof in die Länggasse) rein aus Bequemlichkeit benutzt werden. Soll mit einem Ausbau des ÖV diese Bequemlichkeit noch unterstützt werden?	Zustimmung Kenntnisnahme	betreffend Stärkung Fuss- und Veloverkehr (ist nicht Gegenstand der ZMB). Die entsprechenden Massnahmen werden im BGK Länggassstrasse vertieft abgeklärt. Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen, welches die Grundlage für den Bauentscheid eines Trams bildet.
8	VCS	14	Spitzen brechen: Im Synthesebericht wird auf Seite 39 auf die Auswirkungen eines späteren Unterrichtsbeginns am Gymnasium kurz eingegangen. Es werden keine „massgebenden Auswirkungen“ erwartet. Dieser Aussage in ihrer pauschalen Form können wir uns nicht anschliessen.	Kenntnisnahme	Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen, welches die Grundlage für den Bauentscheid eines Trams bildet.
10	GBB	1	Um aber der Nachfrage nachzukommen, ist der Ausbau der Kapazitäten nicht der einzige Ansatz. Das GB wünscht sich eine Gesamtschau der verschiedenen stadtverträglichen Mobilitätsformen und Überlegungen sowie Experimente hinsichtlich Verhaltensökonomie. Wie verhalten sich (Keine Vorschläge) bei überlasteten Kursen? Wie können sie zu einer Verhaltensänderung bewegt werden? Welche anderen Angebote können zu einer Eindämmung der ÖV-Nachfrage führen? Diese Fragen werden in der ZMB nur am Rand thematisiert, sollten jetzt aber ins Zentrum gerückt werden. Erst wenn die «Soft»-Massnahmen nicht mehr genügen sollten, ist ein teurer Infrastrukturausbau in Betracht zu ziehen.	Zustimmung Ablehnung	betreffend Stärkung der verschiedenen stadtverträglichen Mobilitätsformen (ist nicht Gegenstand der ZMB) Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen, welches die Grundlage für den Bauentscheid eines Trams bildet.
10	GBB	2	Förderung des Fussverkehrs für Schüler_innen der GIBB-Förderung des Veloverkehrs für Schüler_innen, z.B. durch eine verbilligte Nutzung des städtischen Veloverleihsystems. Staffelung und bzw. oder Verlegung der Unterrichtszeit .	Zustimmung Ablehnung	betreffend Förderung Velo/Fussverkehr für Schülerinnen (nicht Gegenstand der ZMB) Trotz Massnahmen zur Förderung des Velo-/Fussverkehrs ist der GIBB-Shuttle erforderlich.
10	GBB	3	Weiter hat das GB grosse Bedenken bezüglich der Quartierverträglichkeit der Wendeschleife des geplanten Shuttle-Busses. Es müssen unbedingt Varianten geprüft werden, die verkehrsberuhigte Abschnitte nicht belasten. Schliesslich ist ein besonderes Augenmerk auf die Schulwege der jüngeren Kinder im Quartier zu legen - denn der Shuttle-Bus wird zur Schulwegzeit irgendwo wenden müssen.	Kenntnisnahme	Prüfung und Festlegung in der nächsten Planungsphase
10	GBB	4	Was ist die tatsächliche Entwicklung der Studierenden- und Arbeitsplatzzahlen? Wie sieht die räumliche Verteilung des Zuwachses aus? Die Vordere Länggasse wird mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) über den neuen Ausgang beim Obergericht/Grosse Schanze besser erschlossen. Die mittlere Länggasse ist noch gut zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Andererseits dürfte vor allem ein Wachstum im Bereich Muesmatt stattfinden. Dieser liegt zwischen der Haltestelle Mittelstrasse (Linie 12) und der Haltestelle Inselplatz (Linie 11). Höhere Zahlen sind speziell für die hintere Länggasse, insbesondere für das von Roll-Areal, anzunehmen. Dieser Bereich ist auch mit der Linie 11 bzw. 101 erreichbar.	Ablehnung	Die zukünftige ÖV-Nachfrage bedingt dennoch eine Stärkung des ÖV-Angebots. Vgl. Ziffern 4.5.1 und 4.7 Mitwirkungsbericht Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen, welches die Grundlage für den Bauentscheid eines Trams bildet.
10	GBB	5	Der enge Strassenquerschnitt ist ein Nachteil für Velos. Die Platzverhältnisse sind vergleichsweise eng. Zwar braucht ein Tram im Querschnitt nicht mehr Platz als ein Bus, aber die Schienen stellen eine Einschränkung und Gefahr für Velofahrende dar. Für viele Velofahrende ist die Länggassstrasse eine Wunschroute und Hauptverbindung nach Hinterkappelen und in weitere Ortschaften.	Zustimmung	In Projekt "BGK Länggassstrasse" wird eine velo-verträgliche Lösung entwickelt.
10	GBB	6	(zu) hohe Kosten: Die geschätzten rund 100 Millionen Baukosten sind für den erwarteten Nutzen und die Kürze der Strecke sehr hoch, selbst wenn ein grosser Teil dieses Geldes in die ohnehin irgendwann fällige Sanierung der Schanzenbrücke fliesst.	Ablehnung	Kosten-/Wirksamkeitsverhältnis einer Tramlösung ist gut. Zu berücksichtigen sind die weitaus höheren Betriebskosten eines Busangebots mit vergleichbarer Kapazität. Vgl. Ziffer 4.8 Mitwirkungsbericht
10	GBB	7	Einbindung ins städtische Tramnetz: Ein Tram nur für ein paar Haltestellen zu bauen ist wenig zielführend. Die sinnvolle Einbindung in das städtische Tramnetz wäre Voraussetzung für ein Tram Länggasse.	Zustimmung	Das Tram Länggasse ist ins zukünftige regionale Tramnetz einzubinden. Entsprechende Lösungsansätze werden im Rahmen der Netzstrategie geprüft.
10	GBB	8	Deckung Nachfragen mit andere Linien, v.a. 11 und 101	Kenntnisnahme	In der Nachfrageverteilung sind die Linien 11 und 101 berücksichtigt. Auch diese Linien weisen in den HVZ eine sehr hohe Auslastung auf.
10	GBB	9	Fuss- und Veloverkehr stärken: Die relativ kurzen Wege in der Länggasse, die Nähe zum Hauptbahnhof, die disperse Verteilung der diversen Bildungsinstitute (und weiterer Arbeitsplätze) sowie das engmaschige Strassen und Wegenetz sprechen dafür, das zu Fussgehen und Velofahren zu fördern/stärken. Hierzu gehört zum Beispiel der neue Bahnhofsausgang beim Obergericht/grosse Schanze, die Velostrasse Erlach-/Freiestrasse, der jetzt anlaufende städtische Veloverleih, die möglichst „LV-gerechte“ Umgestaltung der Länggassstrasse. Oft dürfte der ÖV gerade in der Länggasse (Vermeiden der Steigung vom Bahnhof in die Länggasse) rein aus Bequemlichkeit benutzt werden. Soll mit einem Ausbau des ÖV diese Bequemlichkeit noch unterstützt werden?	Zustimmung Kenntnisnahme	betreffend Stärkung Fuss- und Veloverkehr (ist nicht Gegenstand der ZMB). Die entsprechenden Massnahmen werden im BGK Länggassstrasse vertieft abgeklärt. Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen, welches die Grundlage für den Bauentscheid eines Trams bildet.
10	GBB	10	Spitzen brechen: Im Synthesebericht wird auf Seite 39 auf die Auswirkungen eines späteren Unterrichtsbeginns am Gymnasium kurz eingegangen. Es werden keine „massgebenden Auswirkungen“ erwartet. Dieser Aussage in ihrer pauschalen Form können wir uns nicht anschliessen.	Kenntnisnahme	Die Nachfrageentwicklung in der Länggasse wird einem Monitoring unterzogen, welches die Grundlage für den Bauentscheid eines Trams bildet.

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
12	DialogNord	1	Nachfrage mit DGT auffangen. GIBB zu Fuss oder mit dem Fahrrad erreichbar.	Ablehnung	Trotz Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist auch zukünftig von einer hohen Nachfrage durch GIBB-Schüler auszugehen, deshalb ist der Shuttle erforderlich. Vgl. Ziffer 4.5.1 Mitwirkungsbericht
12	DialogNord	2	Die durch das Linksabbiegeverbot von der Breitenrainstrasse in den Nordring stark befahrene Strecke Schulweg - Lorrainestrasse würde durch eine Shuttle-Bus-Linienführung zusätzlich belastet und kommt für die Anwohnenden, den Verein Läbige Lorraine und den DIALOG Nordquartier nicht in Frage.	Kenntnisnahme	Prüfung und Festlegung der Wendeschlaufe in der nächsten Planungsphase
12	DialogNord	3	Wendeschlaufe Känzeli – bevorzugte Variante Von uns wird eine andere, im Bericht unerwähnte, Variante favorisiert: Ein Shuttle-Bus mit Busschlaufe auf dem Känzeli. Diese Lösung würde den Shuttle-Verkehr vom Lorrainequartier fernhalten.	Kenntnisnahme	Der Vorschlag wird als weitere Möglichkeit in die ZMB aufgenommen. Festlegung der Wendeschlaufe in der nächsten Planungsphase.
12	DialogNord	4	Wendeschlaufe Wyleregg – Ersatzvariante: Die Busschlaufe im Wyleregg, wie sie heute teilweise benutzt wird, sehen wir aktuell nur als Option für den Shuttle-Verkehr, falls die Lösung beim Känzeli Lorraine nicht realisiert werden kann. Damit an der Haltestelle Wyleregg ein Doppelgelenkbus und ein wartender Shuttle-Bus hintereinander Platz haben, müsste die Haltestelle Wyleregg stadteinwärts leicht angepasst werden. Sobald das WIFAG-Areal an der Wylerfeldstrasse fertig entwickelt und gebaut ist, scheint die Wylereggschlaufe an Bedeutung zu gewinnen, weil das SBB-Gebäude WylerPark und die neue Wohnüberbauung im WIFAG-Areal eine grosse Personenfrequenz generieren.	Kenntnisnahme	Das Wenden in der Wyleregg ist in der ZMB als Alternative bereits enthalten. Festlegung der Wendeschlaufe in der nächsten Planungsphase.
13	SPLF	1	Die SP Länggasse-Felsenau lehnt eine Tangentialbuslinie von Köniz nach Tiefenau entschieden ab, sofern sie durch die Mittelstrasse führt; alle Bemühungen zur Verkehrsberuhigung und -verlangsamung, zur Sicherheit des Langsamverkehrs, zur Realisierung einer grossflächigen Begegnungszone Hochfeld und zur Stärkung der Begegnungszone Mittelstrasse würden zerstört. Falls eine Tangentialbuslinie zur Prüfung gelangt, kommt die Bremgartenstrasse als Möglichkeit in Frage. Eine Prüfung der Option einer Tangentialbuslinie sollte zwingend den Erhalt der Begegnungszone Mittelstrasse, die Pläne für eine grossflächige Begegnungszone Hochfeld und die Bemühungen zur Verkehrsberuhigung sowie -reduktion im Länggassquartier berücksichtigen.	Kenntnisnahme	Eine solche Tangentialbuslinie ist nicht Gegenstand der ZMB-Bestlösung.
13	SPLF	2	Der Betrachtungsperimeter erstreckt sich aber leider nicht über die beiden betroffenen Linien hinaus; neue Netzverknüpfungen gelangen so nicht zur Diskussion.	Kenntnisnahme	Ist Gegenstand der laufenden Bearbeitung Netzstrategie
13	SPLF	3	Eine Tramlinie in die Länggasse würde gewaltige Mehrkosten verursachen – nicht zuletzt wegen dem nötigen Neubau der Schanzenbrücke. Es erscheint unklar, weshalb diese Investitionen zu tätigen sind, wenn zugleich die bisherigen Haltestellen erhalten bleiben, aber keine neuen Gebiete zur Erschliessung gelangen.	Kenntnisnahme	Das Tram Länggasse bringt das beste Kosten-/Wirksamkeitsverhältnis. Die steigende Nachfrage in der Länggasse bedingt eine Stärkung des Angebots.
13	SPLF	4	Mit dem Campus von Roll, dem Lindenhofspital und dem Gymnasium Neufeld gibt es im Perimeter drei Institutionen, die seit Jahren auf eine bessere Erschliessung warten. Die vorliegende ZMB nimmt diese Tatsache nicht auf bzw. verschärft die Situation, indem mit der Verlegung der Postautolinien auf die Neubrückstrasse die ohnehin dürftige Erschliessung sogar aufgegeben würde.	Kenntnisnahme	Die genannten Institutionen sind hinreichend erschlossen. Allfällige Anpassungen werden in der Netzstrategie geprüft.
13	SPLF	5	Tramlösung wirkt sich negativ auf den Veloverkehr aus. Wie in der ZMB richtig erwähnt, würde insbesondere der Bubenbergsplatz ein gewaltiger Knackpunkt. Um ein sicheres Nebeneinander von Tram und Velos zu ermöglichen, müsste zudem die Länggassstrasse verbreitert werden. Dieser Einschnitt ginge auf Kosten des Trottoirs und somit der Fussgänger und Fussgängerinnen.	Kenntnisnahme	Im Projekt ZBBS Bubenbergsplatz wird die Aufwärtskompatibilität für ein Tram Länggasse sichergestellt. Im Projekt "Neugestaltung Länggassstrasse" wird eine verträgliche Lösung Tram-Velo entwickelt.
14	SPKt	1	Der Betrachtungsperimeter erstreckt sich aber leider nicht über die beiden betroffenen Linien hinaus; neue Netzverknüpfungen gelangen so nicht zur Diskussion.	Kenntnisnahme	Behandlung in der laufenden Bearbeitung der Netzstrategie
14	SPKt	2	Statt einem Shuttlebus würden wir für die Spitzenzeiten Verstärkungskurse vorziehen. Mit einem Shuttlebus müsste eine zusätzliche Wendeschlaufe eingerichtet werden, was viel Platz im Quartier kosten würde. Zudem braucht es in Spitzenzeiten wegen dem erhöhten Passagieraufkommen auf der ganzen Strecke zusätzliche Busse.	Kenntnisnahme	Festlegung der Wendeschlaufe in der nächsten Planungsphase
14	SPKt	3	Eine Tramlinie in die Länggasse würde gewaltige Mehrkosten verursachen – nicht zuletzt wegen dem nötigen Neubau der Schanzenbrücke. Es erscheint unklar, weshalb diese Investitionen zu tätigen sind, wenn zugleich die bisherigen Haltestellen erhalten bleiben, aber keine neuen Gebiete zur Erschliessung gelangen.	Kenntnisnahme	Das Tram Länggasse bringt das beste Kosten-/Wirksamkeitsverhältnis. Die steigende Nachfrage in der Länggasse bedingt eine Stärkung des Angebots.
14	SPKt	4	Mit dem Campus von Roll, dem Lindenhofspital und dem Gymnasium Neufeld gibt es im Perimeter drei Institutionen, die seit Jahren auf eine bessere Erschliessung warten. Die vorliegende ZMB nimmt diese Tatsache nicht auf bzw. verschärft die Situation, indem mit der Verlegung der Postautolinien auf die Neubrückstrasse die ohnehin dürftige Erschliessung sogar aufgegeben würde.	Kenntnisnahme	Behandlung in der laufenden Bearbeitung der Netzstrategie
14	SPKt	5	Tramlösung wirkt sich negativ auf den Veloverkehr aus. Wie in der ZMB richtig erwähnt, würde insbesondere der Bubenbergsplatz ein gewaltiger Knackpunkt. Um ein sicheres Nebeneinander von Tram und Velos zu ermöglichen, müsste zudem die Länggassstrasse verbreitert werden. Dieser Einschnitt ginge auf Kosten des Trottoirs und somit der Fussgänger und Fussgängerinnen.	Kenntnisnahme	Im Projekt ZBBS Bubenbergsplatz wird die Aufwärtskompatibilität für ein Tram Länggasse sichergestellt. Im Projekt "Neugestaltung Länggassstrasse" wird eine verträgliche Lösung Tram-Velo entwickelt.
16	GFL	1	Die Überlastung findet in einem sehr kurzen Abschnitt vom Bahnhof Bern bis zu den nächsten 2 (Wyler) bis 3-4 Haltestellen (Länggasse) statt. Die Überlastung findet aufgrund der hohen Anzahl an BerufsschülerInnen (Wyler) und StudentInnen (Länggasse) statt. Die Überlastung findet insbesondere während der Schul- und Unizeit statt. Während den vielen Ferienwochen ist keine Überlastung feststellbar. Es stellt sich die Frage, ob es angebracht ist, das Angebot auf diese kurzen (zeitlich und geografisch) Spitzen auszulegen. Diese Überlegungen wurden im Bericht nicht behandelt.	Kenntnisnahme	Aufgrund der konzentrierten Nachfrage Richtung Wyler ist die Lösung mit dem GIBB-Shuttle entstanden. Die starke Nachfrage in der Länggasse besteht auch tagsüber und auf der ganzen Linie und ist deshalb ein massgebender Grund für eine Tramlösung.

Mitwirken-				Umgang mit dem	
Nr. der	Frage	Eingabe		Anliegen	Bemerkungen
16	GFL	2	Alternativ müsste untersucht werden, ob die grosse Anzahl an SchülerInnen und StudentInnen nicht motiviert werden könnten, den kurzen Weg zu Fuss oder mit dem Velo zu gehen.	Kenntnisnahme	Die Förderung des Velo- und Fussverkehrs ist nicht eine Alternative, sondern eine wichtige Ergänzung zur Verbesserung des ÖV-Angebots. Trotz Förderung von Fuss- und Veloverkehr ist eine Stärkung des ÖV-Angebots und somit ein GIBB-Shuttle erforderlich.
16	GFL	3	Die Varianten sind klar dargestellt und werden anschliessend anhand von verschiedenen Kriterien qualitativ bewertet. Die Darstellung der Bewertung pro Variante ist sehr gut lesbar und gibt dem Leser sofort einen guten Gesamteindruck der Vor- und Nachteile. Nachfolgend das Beispiel von den Varianten Tram Länggasse und Doppelgelenkbus Wyler und Doppelgelenkbus Länggasse-Wyler aus dem Bericht. Die Variante Doppelgelenkbus zeigt praktisch durchgehend ein positives Bild (Bewertung 0-5). Hingegen die Variante Tram Länggasse zeigt eine sehr unruhige Zick-zack-Linie, das heisst einschneidende Vor- und Nachteile. Liegen die beiden Grafiken nebeneinander, tendiert die geneigte Leserschaft dazu, die Variante Doppelgelenkbus (linke Abbildung) als „besser“ einzustufen. Es drängt sich auf, nach der Ursache für das bessere Abschneiden im Fazit der Variante Tram Länggasse zu suchen. Im Bericht fehlt aus unserer Sicht eine Gegenüberstellung der verschiedenen Varianten. Nur so kann eine Gesamtbewertung gemacht und ein Fazit daraus gezogen werden. Dies kann ungewichtet geschehen, indem alle Bewertungspunkte zusammengezählt werden. Daraus resultiert folgende Bewertung: • Korridor Tram Länggasse: 1.5 • Korridor Doppelgelenkbusse Länggasse: 8 Das heisst, dass in der Gesamtbewertung der Doppelgelenkbus Länggasse deutlich besser abschneidet als das Tram auf demselben Korridor. Aus unserer Sicht ist es nicht nachvollziehbar, warum trotz schlechterer Gesamtnote das Tram Länggasse als Bestvariante dargestellt wird. Eine Erklärung wäre wünschenswert.	Kenntnisnahme	Ausschlaggebend für den Entscheid für ein Tram Länggasse waren: Nur das Tram hat längerfristig ausreichend Kapazität, um die prognostizierte Verkehrsnachfrage zu bewältigen. Somit hat es auch im Vergleich zum DGT die bessere Kosten-Wirksamkeit. Vgl. Mitwirkungsbericht, Ziffer 4.6
16	GFL	4	Investitionskosten von über 100 Millionen sind enorm, und somit 10 x (!) höher als die Variante Doppelgelenkbusse.	Ablehnung	Kosten-/Wirksamkeitsverhältnis einer Tramlösung ist gut. Zu berücksichtigen sind die weitaus höheren Betriebskosten eines Busangebots mit vergleichbarer Kapazität. Vgl. Ziffer 4.8 Mitwirkungsbericht
16	GFL	5	Nachteile für die Velofahrer aufgrund der zum Teil engen Platzverhältnisse.	Zustimmung	
16	GFL	6	Ein Tram wertet das Gebiet der Länggasse noch mehr auf mit den bekannten Nebeneffekten (Gentrifizierung mit steigenden Mieten).	Kenntnisnahme	Auswirkung auf Lebensqualität ist in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen STEK eines der Beurteilungskriterien der ZMB.
16	GFL	7	Als bedeutend dringender erachten wir eine Neuplanung der 2. Tramachse zwischen Casinoplatz und Hirschengraben.	Kenntnisnahme	Die 2. Tramachse ist ein separates Projekt.
16	GFL	8	Bei der Umsetzung eines Shuttle-Busses muss die Wendeschleife/Haltestelle gut geplant werden; das Quartier nicht beeinträchtigt werden.	Zustimmung	Festlegung der Wendeschleife in der nächsten Planungsphase
16	GFL	9	Als Alternative empfehlen wir eine Kombination mit den Verstärkungskursen zum Guisanplatz via Breitenrainstrasse zu prüfen.	Ablehnung	Der Shuttle zur GIBB ist bereits ausgelastet und verfügt kaum über wesentliche Kapazität für die Pendler zum Guisanplatz. Zudem ist es fragwürdig eine zusätzliche Strasse als ÖV-Achse zu nutzen.
18	Fussverkehr	1	Im Abschnitt Bahnhof Bern–Gewerbeschule besteht gegenwärtig bei einzelnen Kursen am Morgen und am Abend eine Überlast. Die hohe Nutzung der Linie 20 zu diesen Zeiten und in diesem Abschnitt erklären sich primär durch die An-/Abreise zu/von den Bildungsinstitutionen in der vorderen Lorraine. Wie in Kapitel 2.2 des Syntheseberichts festgehalten, werden für diese Bildungsinstitutionen bis ins Jahr 2030 stagnierende Lernendenzahlen erwartet, wobei in Kapitel 2.3.2 für das Gebiet «vordere und mittlere Lorraine» eine Zunahme der Verkehrsnachfrage um 26 Prozent prognostiziert wird. Die heutige Situation wie auch deren Entwicklung bis 2030 kann nur als mässig problematisch bezeichnet werden, ist doch auch zu berücksichtigen, dass es sich beim Abschnitt Bahnhof Bern–Gewerbeschule um eine nur dreiminütige Fahrt handelt.	Ablehnung	Mit dieser Lösung kann insbesondere für die Bevölkerung des Nordquartiers die ÖV-Erschliessung qualitativ verbessert werden. Die Problematik der Überlast besteht bereits heute. Aufgrund der konzentrierten Überlast ist die Lösung mit dem GIBB-Shuttle entstanden. Sollte sich dieser langfristig wider Erwarten als nicht mehr notwendig zeigen, kann er wieder eingestellt werden.
18	Fussverkehr	2	Als Massnahmen werden in der ZMB die Einführung eines sog. GIBB-Shuttles, welcher auf der Strecke Bahnhof Bern–Gewerbeschule verkehrt, sowie die Umstellung der Linie 20 auf Doppelgelenktrolleybusse (DGT) vorgeschlagen. Angesichts der oben dargelegten Situation ist grundsätzlich nicht ersichtlich, warum es notwendig sein soll, die Linie 20, insb. den Abschnitt Gewerbeschule–Bahnhof Wankdorf, auf DGT umzustellen. Zwar würden die DGT der Überlast auf dem Abschnitt Bahnhof Bern–Gewerbeschule entgegenwirken, dafür schaffen sie eine nicht benötigte Zusatzkapazität auf dem Abschnitt Gewerbeschule–Bahnhof Wankdorf. Aufgrund der Darstellungen in der neueren Medienberichterstattung und auch im Synthesebericht ist allerdings zu entnehmen, dass die Umstellung der Linie 20 auf DGT bereits beschlossene Sache ist.	Ablehnung	Aufgrund der Überlastsituation der Linie 20, ist die Einführung von Doppelgelenkbussen parallel zur ZMB beschlossen worden, da neue Trolleybusse beschafft werden. Die Busse ermöglichen auch längerfristig eine ausreichende Kapazität auf der Linie 20 zwischen Gewerbeschule und Wankdorf.
18	Fussverkehr	3	Das – überschaubare – Kapazitätsproblem auf dieser Strecke wird, wie erwähnt, durch die Umstellung der Linie 20 auf DGT bereits reduziert. Ausserdem ist festzuhalten: Die Strecke Bahnhof Bern–Gewerbeschule hat eine Länge von weniger als einem Kilometer. Bei den meisten Fahrgästen, die das Shuttle benutzen würden, handelt es sich um Schülerinnen und Schüler der Bildungsinstitutionen in der vorderen Lorraine, welche grossmehrheitlich in bester gesundheitlicher Verfassung sind und die Strecke problemlos zu Fuss zurücklegen können. In dieser Konstellation stehen aus unserer Sicht andere Massnahmen als die Einführung eines Shuttle-Busses im Vordergrund, namentlich die Förderung des Fussverkehrs auf dieser Strecke.	Kenntnisnahme	Es ist Fakt, dass die meisten GIBB-Schüler ein ÖV-Abonnement besitzen und damit auf dieser Strecke den ÖV benützen können. Ein Alternativangebot für den Fussverkehr würde nur genügend beansprucht, wenn es attraktiver als der ÖV ist. Vgl. Ziffern 4.1.2 und 4.2 Mitwirkungsbericht

Mitwirken-				Umgang mit dem	
Nr. der	Frage	Eingabe		Anliegen	Bemerkungen
18	Fussverkehr	4	Bemerkenswerterweise wurde im Synthesebericht an einer der wenigen Stellen, wo näher auf den Fussverkehr eingegangen wird, ein Ansatz zur besseren Erschliessung der vorderen Lorraine auf dem Fussweg diskutiert, und zwar eine «Fusswegverbindung mit Rollband» (Variante B2). Fussverkehr Kanton Bern begrüsst ausdrücklich, dass im Rahmen der ZMB auch unkonventionelle Ansätze untersucht werden. Zugleich ist aber festzuhalten, dass die – in der ZMB verworfene – Variante B2 eine merkwürdige Sichtweise auf das Zu-Fuss-Gehen beinhaltet: So soll das Zu-Fuss-Gehen auf der ohnehin nicht übermässig langen Strecke durch maschinelle Unterstützung (Rollband) erleichtert werden. Gleichzeitig dürfte genau dies massgeblich dazu beigetragen haben, dass die Variante bei den Beurteilungskriterien «Investitionskosten» und «Technische Machbarkeit» schlecht bzw. sehr schlecht abschneidet.	Kenntnisnahme	vgl. obige Antwort
18	Fussverkehr	5	Die Schaffung einer direkteren Fusswegverbindung von den Perrons des Bahnhofs Bern zur Lorrainebrücke wird geprüft. Die Fusswegverbindung entlang des Bollwerks wird beidseitig aufgewertet. Schüler/-innen und Mitarbeitende der Bildungsinstitutionen in der vorderen Lorraine werden dafür sensibilisiert, den Weg vom und zum Bahnhof zu Fuss zurückzulegen.	Ablehnung	Dieser Lösungsansatz wurde geprüft und verworfen.
18	Fussverkehr	6	Auf die Einrichtung eines GIBB-Shuttles wird verzichtet. So können auch allfällige Konflikte mit einer Begegnungszone Lorrainestrasse ausgeschlossen werden.	Ablehnung	In der nächsten Projektphase sind die möglichen Alternativen zum Wenden des Shuttles zu prüfen. Vgl. Ziffer 4.1.2 Mitwirkungsbericht
18	Fussverkehr	7	Zunächst ist festzuhalten, dass einige der Universitäts-Standorte durch andere bestehende Linien ab Bahnhof Bern besser erschlossen sind als mit der Linie 12, namentlich das Von-Roll-Areal (Linie 101) und teilweise die Muesmatt (Linien 11 und 101). Es erscheint, selbst wenn man vor allem auf den ÖV setzt, nicht sinnvoll, die An- und Abreise zu diesen Standorten primär über die Länggassstrasse abwickeln zu wollen.	Kenntnisnahme	Dies ist in der Nachfrageprognose der ZMB berücksichtigt.
18	Fussverkehr	8	Für Studierende, die zwischen zwei Veranstaltungen den Standort wechseln – was in der Regel nicht mit den Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend zusammenfällt –, ist, wenn sie den ÖV nutzen, ein hoher Takt wichtig. Bereits eine Wartezeit von wenigen Minuten an der Haltestelle führt die Nutzung des ÖV ad absurdum, da man zu Fuss schneller ist. Der Betrieb mit DGT und in noch höherem Masse mit Trams weist aber einen tieferen Takt auf, gerade ausserhalb der Verkehrsspitzen.	Kenntnisnahme	
18	Fussverkehr	9	Um Standortwechsel infrastrukturell zu unterstützen, für die es zu Fuss zeitlich knapp ist (z. B. in 15 Minuten vom Universitäts-Hauptgebäude ins Von-Roll-Areal), ist das Bereitstellen einer grösseren Anzahl Velos im Rahmen des neuen Veloverleihsystems eine geeignetere Massnahme als der Ausbau einer ÖV-Linie, deren Nutzung im konkreten Fall mit Wartezeiten und zusätzlichem Fussmarsch verbunden ist.	Kenntnisnahme	Begleitmassnahmen zur Förderung des Veloverkehrs bei gleichzeitiger Stärkung des ÖV-Angebots sind sinnvoll.
18	Fussverkehr	10	Die Maximalvariante mit der Umstellung der Linie 12 auf Tram ist ausserdem mit substantiellen Investitionskosten verbunden, was angesichts des fraglichen Nutzens nicht zu rechtfertigen ist, fehlen diese Gelder doch für andere Verkehrsprojekte mit besserem Kosten-Nutzen-Verhältnis	Ablehnung	Kosten-/Wirksamkeitsverhältnis einer Tramlösung ist gut. Zu berücksichtigen sind die weitaus höheren Betriebskosten eines Busangebots mit vergleichbarer Kapazität. Vgl. Ziffer 4.8 Mitwirkungsbericht
18	Fussverkehr	11	In Zusammenhang mit den Kosten sollten auch vermehrt Massnahmen zur Berechnung der Verkehrsspitzen ergriffen werden. Dabei ist zum einen an die zeitliche Verschiebung von Universitätsveranstaltungen mit hoher Teilnehmerzahl zu denken. Zum anderen sollte der Kanton auch die Bereitstellung von Podcasts und Live-Streaming der Veranstaltungen aktiv fördern, so dass Studierende mehr Flexibilität hinsichtlich ihrer An- und Abreisezeiten haben.	Kenntnisnahme	Die vorgeschlagenen Massnahmen sind als Begleitmassnahmen zur Stärkung des ÖV-Angebots sinnvoll.
18	Fussverkehr	12	Sowohl die Wege vom Bahnhof Bern zu den einzelnen Standorten der Universität als auch die Wege zwischen den einzelnen Universitätsstandorten sind für Personen ohne Mobilitätseinschränkung von der Länge her problemlos zu Fuss zu bewältigen. Generell ist festzuhalten, dass das gesamte Länggass-Quartier als Fussverkehrs- oder auch Flanier-Quartier prädestiniert ist.	Kenntnisnahme	Trotz Förderung des Fussverkehrs ist eine Stärkung des ÖV-Angebots erforderlich. Viele Studierende besitzen ein ÖV-Abonnement und sind somit frei, für Wege zwischen den Uni-Standorten den ÖV zu benutzen. Ein Alternativangebot für den Fussverkehr wird nur beansprucht, wenn es attraktiver als der ÖV ist, was auch abhängig von Wetter und Jahreszeit ist.
18	Fussverkehr	13	Beidseitig und durchgehend Trottoirbreiten von mindestens drei Metern. Auf der ganzen Länge Möglichkeit zum flächigen Queren, inkl. Mittelstreifen. Ausreichend breite Velostreifen. Dies ist notwendig, damit Velofahrerinnen und -fahrer nicht, um Abstand zum motorisierten Verkehr zu gewinnen, die Trottoirs statt der Strasse benutzen. Optimierung der Ampelsteuerung für ein schnelleres Vorankommen der Zu-Fuss-Gehenden.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen zur Stärkung des Velo- und Fussverkehrs sind im Projekt "BGK Länggassstrasse" zu prüfen und festzulegen.
18	Fussverkehr	14	Eine direkte, unterirdische Verbindung von der neuen Bahnhofhalle zum Falkenplatz ist zu prüfen.	Kenntnisnahme	Mit dem neuen Bahnhofzugang Länggasse ist eine vergleichbare direkte Verbindung vorgesehen.
18	Fussverkehr	15	Angesichts des Querschnitts der Länggassstrasse wird es unvermeidbar sein, einen Teil der bestehenden Parkplätze aufzuheben.	Kenntnisnahme	Prüfung im Zuge des Projektes "BGK Länggassstrasse"
18	Fussverkehr	16	Der vorhandene Querschnitt der Länggassstrasse ist im Übrigen ein weiteres Argument gegen die Umstellung der Linie 12 auf Tram: Eine dem Quartier angemessene Infrastruktur für den Fussverkehr wie auch, aus den genannten Gründen, den Veloverkehr lässt nicht genug Platz, um die Länggassstrasse auch noch mit Gleisen zu versehen. Gleise können für Velofahrende ausserdem einen zusätzlichen Grund darstellen, aufs Trottoir auszuweichen.	Kenntnisnahme	Eine verträgliche Lösung Fussverkehr-Veloverkehr-Tram ist im Projekt "BGK Länggassstrasse" zu entwickeln.
18	Fussverkehr	17	Auch auf Vorarbeiten für eine spätere Umstellung ist bis auf Weiteres zu verzichten. Der Fokus der Behörden bei der Verbesserung der Verkehrssituation im Länggass-Quartier soll auf dem Fussverkehr und, wie erläutert, dem Veloverkehr liegen. Dies erfordert nicht nur infrastrukturelle Massnahmen, sondern auch eine aktive Sensibilisierung der betroffenen Verkehrsteilnehmer/-innen.	Ablehnung	
19	HIV	1	Die Untersuchung, ob eine Tramlösung Bahnhof – Lorrainebrücke – Viktoriarain – Viktoriastrasse – Richtung Ostermundigen nicht wertvoll sein könnte, sollte rasch angestellt werden, bevor das Tram Ostermundigen Bern realisiert wird? Eine Verbindung der beiden stark belasteten Ziele könnte Sinn machen und die Investitionskosten positiv beeinflussen. Zudem würde die Innenstadt entlastet. Die Verbindung Bahnhof – Zytlogge ist auch ohne das Tram nach Ostermundigen genügend bedient, ein Umsteigen am Viktoriaplatz oder am Bahnhof für Ostermundigenreisende aus dem Osten Berns und der unteren Altstadt durchaus zumutbar.	Ablehnung	Dieser Vorschlag war Gegenstand der ZMB für die zweite Tramachse und wurde damals verworfen. Varianten mit einer Linienführung über die den Viktoriaplatz (in Richtung Guisanplatz) wurden auch in der ZMB geprüft und wegen übermässigen negativen Auswirkungen wieder verworfen.

Mitwirken-				Umgang mit dem	
Nr. der	Frage	Eingabe		Anliegen	Bemerkungen
19	HIV	2	Eine künftige – wenn dann unvermeidbare – Tramlösung in die Länggasse könnte (wohl nach 2035) mit einer Verlängerung via Lorrainebrücke bis zur GIBB ergänzt oder gar mit der oben aufgeführten Variante verbunden werden.	Ablehnung	Eine Tramlösung für die GIBB-Erschliessung ist nicht zweckmässig
19	HIV	3	Für die bessere Abdeckung der stark belasteten Haltestellen der vorderen Länggasse sind unseres Erachtens zu wenige kreative Gedankenansätze eingeflossen. Ohne eine Ideensammlung anstellen zu wollen oder Ideen auch nur im Entferntesten zu bewerten, kann an eine Einbeziehung der kurzen Wege vom Bahnhof auf die grosse Schanze und von da durch die Gesellschaftsstrasse oder an die Strecke von der Neubrückstrasse über die Mittelstrasse gedacht werden.	Ablehnung	Um die zukünftige Nachfrage zu decken, ist ein leistungsfähiger ÖV unabdingbar.
19	HIV	4	Vor dem Hintergrund, dass das STEK 2016 eine wesentliche Reduktion des sog. MIV beabsichtigt, ist in der Grobbeurteilung nicht ganz schlüssig, ob die negativen Werte puncto „V7 Auswirkungen MIV“ in den Varianten A4-Tram und A5-Tram aussagen sollen, dass der MIV zusätzlich oder (andersrum) nicht genügend behindert wird. Unbestrittenermassen bedeutet eine Tramführung durch den Viktoriarain eine Behinderung des motorisierten Verkehrs und würde mittelfristig zu dessen Reduktion führen. Insofern gehen wir mit der betreffenden Grobbewertung einig: dies ist in unserem Sinne als negativ zu bezeichnen. Wir zweifeln jedoch diesbezüglich die Stringenz in der Befolgung der Grundsätze aus dem STEK 2016 an.	Kenntnisnahme	Unter dem Kriterium "MIV" werden in der ZMB Auswirkungen der geprüften Varianten auf den MIV bewertet.
19	HIV	5	Mit der Linienführung verbunden ist eine voraussichtliche Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Raum, der die heute bereits kritische Situation in der Länggasse zu Lasten der Anwohnerschaft und des lokalen Gewerbes zusätzlich belastet. Auf die Beibehaltung einer Mindestzahl von Parkplätzen ist deshalb zwingend zu achten.	Kenntnisnahme	Prüfung im Rahmen des Projektes "Neugestaltung Länggassstrasse"
22	KMU	1	Die Untersuchung, ob eine Tramlösung Bahnhof – Lorrainebrücke – Viktoriarain – Viktoriastrasse – Richtung Ostermundigen nicht wertvoll sein könnte, sollte rasch angestellt werden, bevor das Tram Ostermundigen Bern realisiert wird? Eine Verbindung der beiden stark belasteten Ziele könnte Sinn machen und die Investitionskosten positiv beeinflussen. Zudem würde die Innenstadt entlastet. Die Verbindung Bahnhof – Zytglogge ist auch ohne das Tram nach Ostermundigen genügend bedient, ein Umsteigen am Viktoriaplatz oder am Bahnhof für Ostermundigenreisende aus dem Osten Berns und der unteren Altstadt durchaus zumutbar.	Ablehnung	Dieser Vorschlag war Gegenstand der ZMB für die zweite Tramachse und wurde damals verworfen. Varianten mit einer Linienführung über die den Viktoriaplatz (in Richtung Guisanplatz) wurden auch in der ZMB geprüft und wegen übermässigen negativen Auswirkungen wieder verworfen. Zudem würde die Projektierung einer solchen Lösung mehrere Jahre beanspruchen.
22	KMU	2	Eine künftige – wenn dann unvermeidbare – Tramlösung in die Länggasse könnte (wohl nach 2035) mit einer Verlängerung via Lorrainebrücke bis zur GIBB ergänzt oder gar mit der oben aufgeführten Variante verbunden werden.	Ablehnung	Eine Tramlösung für die GIBB-Erschliessung ist nicht zweckmässig
22	KMU	3	Für die bessere Abdeckung der stark belasteten Haltestellen der vorderen Länggasse sind unseres Erachtens zu wenige kreative Gedankenansätze eingeflossen. Ohne eine Ideensammlung anstellen zu wollen oder Ideen auch nur im Entferntesten zu bewerten, kann an eine Einbeziehung der kurzen Wege vom Bahnhof auf die grosse Schanze und von da durch die Gesellschaftsstrasse oder an die Strecke von der Neubrückstrasse über die Mittelstrasse gedacht werden.	Ablehnung	Um die zukünftige Nachfrage zu decken, ist ein leistungsfähiger ÖV unabdingbar.
22	KMU	4	Vor dem Hintergrund, dass das STEK 2016 eine wesentliche Reduktion des sog. MIV beabsichtigt, ist in der Grobbeurteilung nicht ganz schlüssig, ob die negativen Werte puncto „V7 Auswirkungen MIV“ in den Varianten A4-Tram und A5-Tram aussagen sollen, dass der MIV zusätzlich oder (andersrum) nicht genügend behindert wird. Unbestrittenermassen bedeutet eine Tramführung durch den Viktoriarain eine Behinderung des motorisierten Verkehrs und würde mittelfristig zu dessen Reduktion führen. Insofern gehen wir mit der betreffenden Grobbewertung einig: dies ist in unserem Sinne als negativ zu bezeichnen. Wir zweifeln jedoch diesbezüglich die Stringenz in der Befolgung der Grundsätze aus dem STEK 2016 an.	Kenntnisnahme	Unter dem Kriterium "MIV" werden in der ZMB Auswirkungen der geprüften Varianten auf den MIV bewertet.
22	KMU	5	Mit der Linienführung verbunden ist eine voraussichtliche Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Raum, der die heute bereits kritische Situation in der Länggasse zu Lasten der Anwohnerschaft und des lokalen Gewerbes zusätzlich belastet. Auf die Beibehaltung einer Mindestzahl von Parkplätzen ist deshalb zwingend zu achten.	Kenntnisnahme	Prüfung im Rahmen des Projektes "Neugestaltung Länggassstrasse"
23	SPBB	1	Die ZMB Länggasse - Wyler beschränkt sich in der Analyse und Beurteilung auf die zwei Korridore Länggasse und Wyler, obwohl sich das Resultat Auswirkungen auf Tramnetz der ganzen Stadt auswirkt. Wir möchten hier deshalb die Auswirkungen der Planung auf den Westen der Stadt hervorheben und die daraus hergeleiteten Forderungen. Gerade weil starke ÖV-Verflechtungen zwischen den Räumen Köniz, Mattenhof-Weissenbühl und Bümpliz-Bethlehem mit der Länggasse bestehen, erachten wir die isolierte Betrachtung als ungenügend.	Kenntnisnahme	Netzbetrachtung erfolgt im Rahmen der laufenden Netzstrategie
23	SPBB	2	Aus den negativen Erfahrungen mit der Zerschlagung der Tramlinie 3 muss hinzugelernt werden. Die Abwertung der Linie 3 hat zusätzlich zur Überlastung der Linie 10 geführt. Dieser Fehler darf nicht wiederholt werden und muss dementsprechend bereits bei der Grobbeurteilung berücksichtigt werden. Für die Bildung eines Variantenfächers und für die Grobbeurteilung darf das Zusammenspiel zwischen den Linien im Gesamtnetz nicht negiert werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtnetz an Qualität verliert, obwohl einzelne Varianten in der Grobbeurteilung gut abschneiden.	Kenntnisnahme	Linienverknüpfungen sind Gegenstand der Netzstrategie. In der ZMB wurden diese Aspekte nicht beurteilt. Es wurden nur Arbeitsannahmen zu Verknüpfungen zur Prüfung der Gesamtvarianten getroffen.
23	SPBB	3	In der Variantenvertiefung wird ersichtlich, dass der Hirschengraben und der Bahnhofplatz für den Ausbau des Tramnetzes und des öffentlichen Verkehrs das Nadelöhr darstellen und die Anbindung eines einzelnen Tramastes beim Bubenbergrplatz sowohl technisch wie städtebaulich schwierig ist. Aus Sicht der SP ist die Umstellung von nur einem Tramast aus städtebaulichen Überlegungen beim Bahnhof und Bubenbergrplatz nicht sinnvoll möglich, da es zu einer Überlastung des Knotens führt. Eine zweite Tramachse muss untersucht werden oder es werden konsequenterweise mehr Korridore auf ein Tram umgestellt. Die vorgeschlagene Bestvariante überzeugt hingegen nicht.	Kenntnisnahme	Gegenstand der Netzstrategie, der 2. Tramachse sowie des Projektes ZBBS Bubenbergrplatz
23	SPBB	4	Keine Abwertung der Tramlinien 3 und 7. Die Kappung der Durchmesserlinie 7 Bümpliz-Ostring ist ein unnötiger Kapazitätsabbau. Die heutige Anordnung der Haltestellen und Wendekreise bei Bahnhof, Schwanengasse und Hirschengraben sind zudem einer solchen Verlagerung nicht gewachsen, wie Erfahrungen bei zeitlich begrenzten Unterbrüchen der Linien 7 und 8 (zB am Zibelemärit, bei Sanierungen, Kundgebungen) beweisen. Eine Kappung der Linie 7 würde auch die bereits ausgelastete Linie 8 zusätzlich strapazieren.	Kenntnisnahme	Umgang mit Linien 3 und 7 ist Gegenstand der Netzstrategie. In der ZMB dargestellte Linienverknüpfungen und Umstellungen Transportgefässe sind Arbeitsannahmen zur Beurteilung der Gesamtvarianten.
23	SPBB	5	Eine Aufwertung der Linie 12 für die Studierenden auf Kosten der Wohn- und Arbeitsgebiete entlang der Linie 7 ist für die SPBB nicht hinnehmbar. 100 Millionen in fünf Tramhaltestellen zu investieren, um eine Tramlinie mit fünf Haltestellen abzubauen und eine neue ganze Tramlinie abzuwerten, lehnt die SP Bümpliz/Bethlehem ab.	Kenntnisnahme	Ein solcher Zusammenhang ist nicht vorhanden, da in der ZMB dargestellte Linienverknüpfungen und Umstellungen Transportgefässe sind Arbeitsannahmen zur Beurteilung der Gesamtvarianten
23	SPBB	6	Nur Lösungsvorschläge mit einer ausgeglichenen Anzahl Tramäste auf beiden Seiten (Beispielsweise die Umstellung der Länggasse und Wyler auf Tram)	Kenntnisnahme	Gegenstand der Netzstrategie
23	SPBB	7	Prüfung Tangentiallinie Köniz - Tiefenau	Kenntnisnahme	Gegenstand der Netzstrategie

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
23	SPBB	8	Bessere Abstimmung zwischen Entwicklungsgebieten und Verkehrsentwicklung. Stärkere Koordination des Ausbaus der Schulen mit dem Verkehr unter Beachtung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses. Prüfung von Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs für die Schulen (GIBB, FH, Uni).	Kenntnisnahme Zustimmung Zustimmung	Ist in der ZMB ausreichend erfolgt Ist sinnvoll, aber nicht Gegenstand der ZMB Ist sinnvoll, aber nicht Gegenstand der ZMB
24	SPStadt	1	Die ZMB Länggasse – Wyler beschränkt sich in Analyse und Beurteilung auf die zwei Korridore Länggasse und Wyler, obwohl das Hauptresultat – die Umstellung eines einzigen Astes auf Trambetrieb – Auswirkungen auf das Tram- und Busnetz der ganzen Stadt hätte. Aus Sicht der SP liefert die vorliegende ZMB somit wegen der fehlenden Gesamtbetrachtung noch keine Antwort, wie die beste Variante zum Ausbau der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs in der Länggasse und Wyler aussieht. Dazu muss zuerst eine Analyse des gesamten Netzes durchgeführt werden und erst anschliessend können die Varianten beurteilt werden.	Kenntnisnahme	Untersuchung der Auswirkungen auf Gesamtnetz Ist Gegenstand der Netzstrategie
24	SPStadt	2	Aus dem Bericht kann hingegen nicht nachvollzogen werden, ob wichtige Entwicklungen wie die Planung Wifag oder der Umzug der Fachhochschule aus der Länggasse 2026 berücksichtigt wurden. Hinweise dazu liegen nicht vor. Die Planung Wifag wird aufgrund ihrer Grösse die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr auf dem Ast Wyler beeinflussen und muss daher zwingend berücksichtigt werden. Für die Nachfrage auf dem Ast Länggasse ist die Nachnutzung der Fachhochschule ein wesentlicher Faktor. Sollten die Gebäude an die Universität übergehen, halten sich das Wachstum der Universität und der Wegzug der Fachhochschule die Waage. Sollten hingegen Wohnungen und Büros folgen, muss gegebenenfalls sogar von einer geringeren Nachfrage ausgegangen werden, da Schulen, aufgrund der intensiven Nutzung, grosse Auswirkungen auf den ÖV haben. Dies belegt auf dem anderen Ast der Einfluss der GIBB. Hier stellt sich wiederum die Frage, ob das prognostizierte Wachstum überhaupt in den Räumlichkeiten in der Lorraine stattfinden kann. Allenfalls wäre eine Lösung günstiger, in der das Wachstum der GIBB an einen anderen gut erschlossenen Standort (Bsp. Wankdorf) verlagert wird. Die SP erwartet eine Antwort, wie diese Entwicklungen in der Detailanalyse berücksichtigt wurden und wie die drei Schulen (Uni, FH und GIBB) bei der ZMB einbezogen wurden.	Kenntnisnahme	Die aktuellen Kenntnisse zur erwarteten Siedlungsentwicklung sind in die Prognosen eingeflossen.
24	SPStadt	3	Eine Tangentiallinie von Köniz über den Eigerplatz, Insepsital, in die Tiefenau wird gefordert. Die Vorteile der Linie liegen in der Entlastung des Knotens Hirschengraben, schnellen Direktverbindungen zwischen wichtigen Entwicklungsgebieten Arbeiten und Wohnen (Liebefeld, Ziegler, Insel, Vierfeld und Tiefenau) und einer Verknüpfung mit 26 anderen ÖV-Linien. Leider wurde diese Linie bisher nicht geprüft und in der vorliegenden ZMB nicht einmal im Variantenfächer aufgenommen (S. 53). Die Begründung, dass die «innere Tangente» zu nah am Zentrum verläuft, kann nicht nachvollzogen werden.	Ablehnung	Ist in der Netzstrategie und allenfalls in der Folgestudie zur Verbesserung der Tangentialverbindungen zu untersuchen. Vgl. Ziffer 4.2 Mitwirkungsbericht
24	SPStadt	4	Die Begründung, dass die «innere Tangente» zu nah am Zentrum verläuft, kann nicht nachvollzogen werden. Wieso eine Variante mit grossem Potenzial nicht geprüft wird und umgekehrt von vornherein unrealistische Lösungen wie ein Rollband in die Lorraine betrachtet wurden, wirft Fragen auf. Hier erwartet die SP eine ausführliche Begründung, wie der Variantenfächer bestimmt wurde. Bereits bei der Grobbewertung auf den Seiten 47 und 54 wird ersichtlich, dass der Variantenfächer ungenügend ist. Im gewählten Variantenfächer schliesst kein Vorschlag eindeutig positiv ab.	Ablehnung	Die Abklärungen in der ZMB haben gezeigt, dass zusätzliche tangentiale ÖV-Angebote die radialen Einfallachsen Länggasse und Wyler nur unwesentlich entlasten. Vgl. Ziffer 4.2 Mitwirkungsbericht
24	SPStadt	5	Eine isolierte Linie für die Gewerbeschule bringt keinen besseren Takt für die Wohngebiete in der hinteren Lorraine. Zusätzlich wird das Wohngebiet in der vorderen Lorraine mit einer Wendeschleife massiv belastet. Diese Wendeschleife durch das Wohnquartier für einen Shuttlebus, der dem Quartier nicht zu Gute kommt, lehnt die SP ab. Wir bevorzugen eine Variante, in der von den Verstärkungskursen (bis Wendeschleife Wyleregg) auch die hintere Lorraine und das Wylerquartier profitieren.	Kenntnisnahme	Die Shuttlelinie eliminiert die Überlastung auf der Linie 20 und verbessert damit die Angebotsqualität. Davon profitiert insbesondere die Bevölkerung des Nordquartiers.
24	SPStadt	6	Durchmesserlinien sind attraktiver als Verbindungen, die am Bahnhof wenden. Eine ausgeglichene Anzahl Tramäste auf beiden Seiten der Altstadt ist folglich in der Planung weiterer Linien zu berücksichtigen und in der Beurteilung zu beachten.	Kenntnisnahme	Gegenstand der Netzstrategie
24	SPStadt	7	Die SP erwartet von einem Grossprojekt mit einem Investitionsvolumen von über 100 Millionen Franken, dass die positiven Effekte insgesamt deutlich überwiegen.	Kenntnisnahme	Kosten-/Wirksamkeitsverhältnis einer Tramlösung ist gut. Zu berücksichtigen sind die weitaus höheren Betriebskosten eines Busangebots mit vergleichbarer Kapazität.
24	SPStadt	8	Der Variantenfächer in der Grobbeurteilung umfasst auf dem Ast Länggasse auch für eine Tramlinie verschiedene mögliche Endhaltestellen: vonRoll, Neufeld und «Tierspital». Obwohl sie in der Gesamtbewertung ungefähr gleich abschneiden, werden zwei Varianten ohne nähere Prüfung einzig aufgrund der Investitionskosten ausgeschlossen. Anders als im Bericht behauptet, hätte die Variante vonRoll allerdings ein beträchtliches Nachfragepotenzial.	Ablehnung	Die beiden Verlängerungen haben ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis (hohe Investitionskosten, geringes Einzugsgebiet). Vgl. Ziffer 4.2 Mitwirkungsbericht
24	SPStadt	9	Die Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr, die unverständlicherweise nicht einmal einzeln ausgewiesen werden, sind bei allen Varianten negativ bis sehr negativ. Dies wird so in Kauf genommen, ohne in der weiteren Betrachtung auf Möglichkeiten einzugehen, wie diese Nachteile zumindest entschärft werden könnten. Vor dem Hintergrund der akzentuierten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern stellt dies einen gravierenden verkehrspolitischen Zielkonflikt dar, der nicht einfach so hingenommen werden kann.	Kenntnisnahme	Velo- und fussverkehrsverträgliche Lösungen sind in der nächsten Planungsphase zu erarbeiten.
24	SPStadt	10	In der Variantenvertiefung wird ersichtlich, dass der Hirschengraben und der Bahnhofplatz für den Ausbau des Tramnetzes und des öffentlichen Verkehrs das Nadelöhr darstellen und die Anbindung eines einzelnen Tramastes beim Bubenbergrplatz sowohl technisch wie städtebaulich schwierig ist. Auf Seite 77 wird die Anbindung des Astes Wyler ans Tram Weissenbühl als nicht machbar ausgewiesen, während auf Seite 79 umgekehrt die Anbindung des Trams Länggasse an derselben Stelle möglich sein soll. Diese Argumentation können wir aus dem Synthesebericht ungenügend nachvollziehen und wir bitten um Erläuterung. Aus Sicht der SP ist die Umstellung von nur einem Tramast aus städtebaulichen Überlegungen beim Bahnhof und Bubenbergrplatz nicht sinnvoll möglich, da es zu einer Überlastung des Knotens führt. Eine zweite Tramachse muss im Zusammenhang mit den Korridoren Wyler – Länggasse untersucht werden oder es werden konsequenterweise beide Korridore auf ein Tram umgestellt. Die vorgeschlagene Bestvariante überzeugt hingegen nicht. Wie auf der S. 77 und 79 erläutert, ist die Machbarkeit eines Anschlusses ans Tramnetz beim Bubenbergrplatz nicht nachgewiesen bzw. wird stark in Frage gestellt. Dies stellt das Resultat der Detailbewertung insgesamt in Frage, da bei der Weiterverfolgung einer Variante zumindest die Machbarkeit gegeben sein müsste. Sonst besteht die Gefahr, dass die weitere Planung zu einem Flickwerk verkommt und nur geringe Chancen hat, die weiteren Hürden zu meistern.	Kenntnisnahme	Das Tram Länggasse ist ins zukünftige regionale Tramnetz zu integrieren und einem vom Bahnhof wegführenden Tramast zu verknüpfen. Mögliche Lösungsansätze werden in der Netzstrategie aufgezeigt.
24	SPStadt	11	Aus Sicht der SP müssten die Parkplätze in der Länggassstrasse aufgehoben werden, damit überhaupt genügend Platz für den Veloverkehr zur Verfügung steht. Auch bei einer Erschliessung der Länggasse mit Doppelgelenkbussen müssen die Parkplätze in der Länggassstrasse zwingend aufgehoben werden, um Platz für den Veloverkehr zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Schliesslich soll das zusätzliche Wachstum der Studierenden in der Länggasse, aber auch der SchülerInnen der Gewerbeschule gezielt auch mit dem Verkehrsmittel Velo aufgefangen werden.	Kenntnisnahme	Gegenstand der nächsten Planungsphase
24	SPStadt	12	Aufgrund der geringen Distanzen und des neuen Bahnhofzugangs Länggasse hat auch der Fussverkehr hier ein beträchtliches Potenzial. Diesbezügliche Massnahmen müssen nicht zuletzt aus Kostenüberlegungen ernsthaft geprüft werden.	Kenntnisnahme	Stärkung des ÖV-Angebots ist dennoch erforderlich

Mitwirken-			Umgang mit dem		
Nr. der	Frage	Eingabe	Anliegen	Bemerkungen	
24	SPStadt	13	Bevor auf der Linie 20 Doppelgelenkbusse eingesetzt werden können, muss die Sicherheit für Velofahrende auf der Lorrainebrücke verbessert werden. Die Veloführung stadteinwärts zwischen MIV und Bussen ist sehr gefährlich und beim Einsatz von längeren Bussen würde die Gefährdung von Velofahrenden noch zunehmen.	Ablehnung	Die beiden Vorhaben können unabhängig voneinander weitergeplant und umgesetzt werden. Das Projekt Velomassnahmen Lorrainebrücke wird vorbehältlich Kreditbewilligung Stadtrat bis Ende 2019 umgesetzt. Vgl. Ziffer 4.10 Mitwirkungsbericht
24	SPStadt	14	Des Weiteren führt die ungleiche Anzahl Tramäste auf beiden Seiten der Altstadt dazu, dass die Linie 7 am Bahnhof wenden müsste. Solche unsinnigen Gedankenspiele sind bei den weiteren Überlegungen konsequent zu streichen. Entlang der Linie 7 und der Achse Murtenstrasse werden im Gegensatz zur Linie 12 in den nächsten Jahren zahlreiche Areale entwickelt: Meinen, Mutachstrasse, KVA-Warmbächli, Bahnstrasse, Weyermannshaus, Gangloff, Bernstrasse, Mädergut, Winterhalde und Stadterweiterung West. Eine Aufwertung der Linie 12 für die Studierenden auf Kosten der Wohngebiete entlang der Linie 7 lehnt die SP ab. Dieses Beispiel zeigt auf, dass ohne fehlende Gesamtbetrachtung eine Bewertung von Varianten unsinnig ist.	Ablehnung	Netzbetrachtungen sind Gegenstand der laufenden regionalen Netzstrategie, insb. auch mit welchem Tramast ein zukünftiges Tram Länggasse verknüpft werden kann.
24	SPStadt	15	100 Millionen in fünf Tramhaltestellen zu investieren, um fünf andere Haltestellen abzubauen und eine neue ganze Tramlinie abzuwerten, lehnt die SP Stadt Bern ab.	Kenntnisnahme	Kosten-/Wirksamkeitsverhältnis einer Tramlösung ist gut. Zu berücksichtigen sind die weitaus höheren Betriebskosten eines Busangebots mit vergleichbarer Kapazität.
24	SPStadt	16	Nur Lösungsvorschläge mit einer ausgeglichenen Anzahl Tramäste auf beiden Seiten (Beispielsweise die Umstellung der Länggasse und Wyler auf Tram)	Kenntnisnahme	Gegenstand der Netzstrategie
24	SPStadt	17	Prüfung Tangentiallinie Köniz - Tiefenau	Ablehnung	Gegenstand der Netzstrategie
24	SPStadt	18	Bessere Abstimmung zwischen Entwicklungsgebieten und Verkehrsentwicklung. Stärkere Koordination des Ausbaus der Schulen mit dem Verkehr unter Beachtung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses. Prüfung von Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs für die Schulen (GIBB, FH, Uni).	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Zustimmung	Ist in der ZMB ausreichend erfolgt Ist sinnvoll, aber nicht Gegenstand der ZMB Ist sinnvoll, aber nicht Gegenstand der ZMB
24	SPStadt	19	Berücksichtigung einer zweiten Tramachse bei der Lösungsfindung.	Kenntnisnahme	Ist ein separates Projekt und nicht Gegenstand der ZMB
31	Stadt Bern		Grundsätzliche Unterstützung der von der ZMB vorgeschlagenen Lösung.	Kenntnisnahme	
31	Stadt Bern		Ablehnung Wendeschleife GIBB "vor GIBB" und "via Lorrainestrasse-Schulweg"; Prüfung des Vorschlages Wendeschleife "Känzeli" und Gegenüberstellung der Wendeschleife "Wyleregg".	Kenntnisnahme	Prüfung und Festlegung in der nächsten Planungsphase. Die Variante Känzeli wird zusätzlich in den ZMB-Synthesebericht aufgenommen.
31	Stadt Bern		Prüfung tangentialer ÖV-Verbindungen in einer eigenen Studie.	Kenntnisnahme	Ist in der Netzstrategie und allenfalls in der Folgestudie zur Verbesserung der Tangentialverbindungen zu untersuchen.
31	Stadt Bern		Befürwortung der Auslagerung der Postautolinien aus der Länggassstrasse in die Neubrückstrasse.	Kenntnisnahme	
31	Stadt Bern		Tramwendeschleife Länggasse: Befürwortung des Standorts vor dem Tierspital, sofern es in der weiteren Planung gelingt, einen öffentlich nutzbaren Raum von hoher Qualität zu schaffen.	Kenntnisnahme	
31	Stadt Bern		Zustimmung zur Übergangslösung für den Betrieb mit durchgehenden DGT Wyler - Länggasse.	Kenntnisnahme	