



Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)

## Varianten für eine zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt

Zusammenfassende Ergebnisse  
der Phase 1 (Grobbewertung)  
Juni 2023

# Vom Möglichen zum Machbaren

## Warum braucht es eine zweite Tramachse?

Die Berner Innenstadt ist durch Verkehr stark belastet. Vier Tramlinien und die Busse der Linie 12 führen heute zwischen Hirschengraben und Zytglogge durch die Hauptgassen. Am Hirschengraben verkehrt eine fünfte Tramlinie. Hier hat der Trambetrieb die Kapazitätsgrenzen erreicht, bei Störungen fehlen Ausweichmöglichkeiten. In der Spital- und der Marktgasse führt der dichte Tram- und Busverkehr zu Konflikten mit Zufussgehenden. Die Rede ist von einer «roten Wand», der Passanten ausgesetzt sind.

Mit einer zweiten Tramachse lässt sich diese Situation verbessern. Eine zusätzliche Achse dient auch dazu, den Trambetrieb aufrecht zu erhalten, wenn die bestehende Achse wegen Veranstaltungen oder anderweitigen Ereignissen unterbrochen ist. Darüber hinaus schafft eine zweite Tramachse mehr Flexibilität für den weiteren Ausbau des ÖV-Netzes. Eine zweite Tramachse wird zudem zu einer Verkehrsentlastung und damit zu einer besseren Aufenthaltsqualität in der Innenstadt beitragen.

## Wo könnte eine zweite Tramachse durchführen?

Mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) «Zweite Tramachse Innenstadt» sucht die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM gemeinsam mit Kanton Bern und Stadt Bern, BERNMOBIL sowie der Gemeinde Ostermundigen nach einer geeigneten Linienführung. Ziel der Studie ist es, eine zusätzliche Tramachse zu evaluieren, die machbar, zweckmässig, städtebaulich verträglich und finanzierbar ist.

Die ZMB verfolgt dieses Ziel schrittweise: In einem ersten Schritt wurde eine Auslegeordnung möglicher Linienführungen vorgenommen. Danach sind mittels einer Grobbewertung jene Varianten ermittelt worden, die in einem nächsten Schritt detailliert untersucht werden sollen. Dieses Faktenblatt stellt die Ergebnisse der Grobbewertung vor. Das Endergebnis in Form einer Bestvariante wird erst nach Abschluss der Detailbewertung (ca. 2025) vorliegen. Der Kriterienkatalog, welcher der Bewertung der Varianten zugrunde liegt, umfasst neben ÖV-spezifischen Aspekten (Betrieb, Netzkompatibilität) auch die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr inkl. Fuss- und Veloverkehr sowie städtebauliche, ökologische und wirtschaftliche Indikatoren. Die Suche nach einer Linienführung für eine zweite Tramachse ist eine grosse Herausforderung. Es zeichnet sich ab, dass es keine Lösung gibt, die nicht auch Nachteile hat. Klar ist aber auch, dass der Status quo keine zukunftsgerichtete Lösung ist: Mit nur einer Tramachse stösst das bestehende Verkehrssystem in der Innenstadt bereits heute an Grenzen.

## Die untersuchten Linienführungen



### Verworfenne Linienführungen

#### S → Seilerstrasse

Im Vergleich zur Belpstrasse hat die Seilerstrasse nur beschränktes stadträumliches Aufwertungspotenzial (keine Haltestelle in der Seilerstrasse selbst möglich).

#### H → Hirschengraben

Hier bestehen Risiken bezüglich Denkmalpflege/ISOS (Beeinträchtigung Baumreihe) und Veloführung. Der Hirschengraben dient als Rückfallebene zur Linienführung via Belpstrasse, falls eine Haltestelle an der Laupenstrasse nicht machbar wäre.

#### SA → Schaufplatz-/Amtshausgasse

In beiden Gassen sind die Platzverhältnisse zu eng für ein Tram im Gegenverkehr.

#### N → Altstadt Nordkante

Eine Linienführung via Hodlerstrasse- Schüttestrasse schafft städtebaulich unlösbare Konflikte und erfordert grosse Eingriffe im Bereich Stadttheater/Kornhausbrücke.

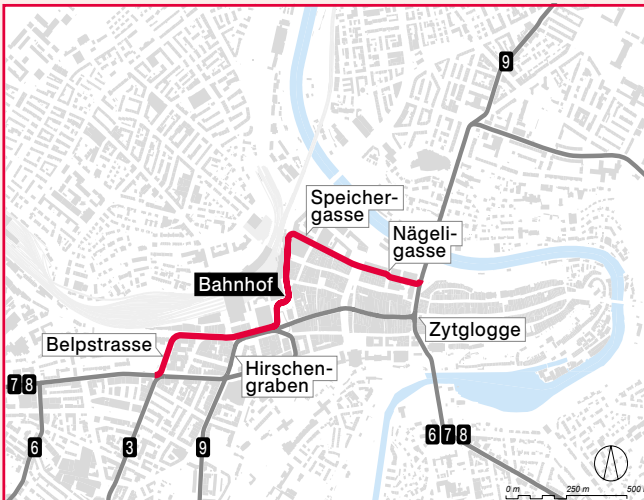
#### V → Breitenrainstrasse

Das Tram gerät hier in Konflikt mit der heutigen Nutzung als Quartierstrasse. Zudem wäre ein erneuter Umbau des Breitenrainplatzes unausweichlich.

Weitere Ansätze wie z. B. unterirdische Lösungen oder tangentielle Linienführungen ohne Anbindung an den Bahnhof Bern wurden aus verschiedenen Gründen (Zweckmässigkeit, Städtebau, Finanzen u. a.) verworfen.

# Drei Varianten werden weiterverfolgt

## Variante 1: via Speichergasse – Nägeligasse



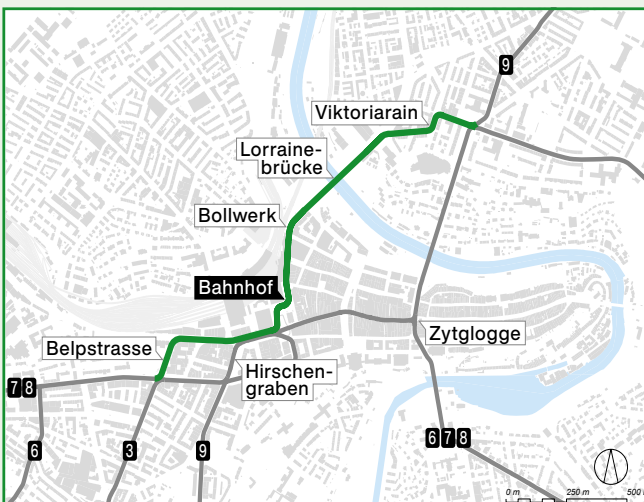
### Beurteilung:

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

### Herausforderung:

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

## Variante 2: via Lorrainebrücke – Viktoriarain



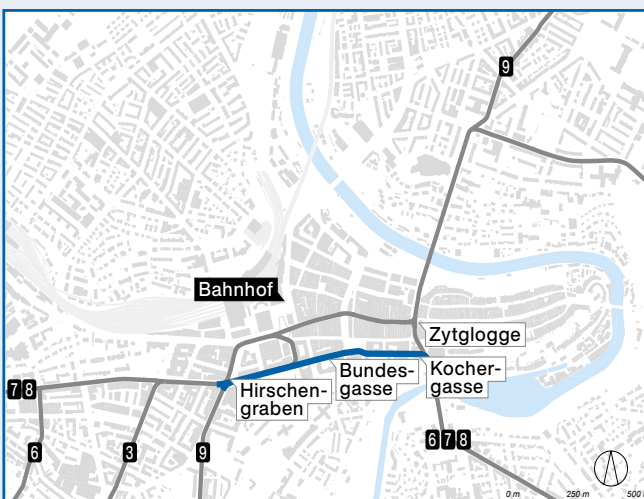
### Beurteilung:

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

### Herausforderung:

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

## Variante 3: via Bundesgasse – Kochergasse



### Beurteilung:

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

### Herausforderung:

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

# Der lange Weg zur besten Lösung

## Eine weitere Zweckmässigkeitsbeurteilung – wozu?

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für eine zweite Tramachse wurde bereits 2012 durchgeführt. Inzwischen haben sich die politischen Anforderungen und Strategien zum Tramnetzausbau weiterentwickelt (u. a. Zukunft Bahnhof Bern, Tram Ostermundigen, Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration, Zweckmässigkeitsbeurteilungen für die ÖV-Erschliessung des Korridors Wyler-Länggasse und des Inselareals). Eine aktualisierte ZMB trägt diesen Veränderungen Rechnung. Gesucht wird ein machbarer Lösungsvorschlag, der anschliessend in Vorprojekten weiterentwickelt werden kann.

## Wer kann mitreden?

Sowohl für die Ergebnisse der vorliegenden Grobbeurteilung wie für diejenigen der späteren Detailbewertung wird eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Um die vielfältigen Interessen und Ansprüche abzuholen, die mit der Frage nach einer zweiten Tramachse verknüpft sind, wird die ZMB zudem durch einen partizipativen Prozess begleitet. Der Variantenfächer und das Endergebnis werden jeweils Vertretungen aus Politik, Wirtschaft, Gewerbe und Fachorganisationen vorgestellt und mit diesen diskutiert.

## Wollen Sie mitwirken?

Die Ergebnisse der Grobbeurteilung liegen vom 19. Juni bis 30. September 2023 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Die Unterlagen (Fachberichte und Pläne) sind auf der Website der Regionalkonferenz Bern-Mittelland verfügbar: [www.bernmittelland.ch/tramachse](http://www.bernmittelland.ch/tramachse)

### Weitere Informationen und Kontakt

Regionalkonferenz Bern-Mittelland:  
Fachbereich Verkehr, Tel. 031 370 40 70  
[info@bernmittelland.ch](mailto:info@bernmittelland.ch)  
[www.bernmittelland.ch/tramachse](http://www.bernmittelland.ch/tramachse)



## Wie geht es weiter?

Unter Berücksichtigung der Mitwirkungseingaben werden die aus der Grobbeurteilung hervorgegangenen Varianten im nächsten Schritt einer Detailbewertung unterzogen. Deren Ergebnisse werden wiederum zur Mitwirkung aufgelegt. Ziel dieses Prozesses ist es, bis 2025 eine Bestvariante zu eruiieren und die fachlichen Grundlagen für den weiteren politischen Entscheidprozess zu liefern.

### Weitere Projekte im Umfeld des Bahnhofs

Parallel zur ZMB «Zweite Tramachse Innenstadt» laufen weitere Projekte, die den Raum Bahnhof Bern betreffen:

- Im Rahmen von **«Zukunft Bahnhof Bern»** stellt die Stadt Bern sicher, dass die zukünftigen Passantenströme schnell und gefahrlos vom und zum Bahnhof geleitet werden können. Die dafür nötigen baulichen und verkehrlichen Massnahmen lagen im Frühling 2023 öffentlich auf und sollen ab 2026 realisiert werden.
- Mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung **ÖV Köniz / Bern Süd** klärt der Kanton ab, wie der Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg durch den öffentlichen Verkehr längerfristig erschlossen werden soll. Die Ergebnisse liegen im Sommer 2023 zur öffentlichen Mitwirkung auf.
- Im Planungsprozess **«Stadtraum Bahnhof»** entwirft das Stadtplanungsamt eine langfristige Vision für das Umfeld des Bahnhofs Bern ab 2035. Die Ergebnisse der Testplanung werden der Öffentlichkeit Anfang 2024 vorgestellt. Sie werden in die stadträumlichen Bewertungen der ZMB «Zweite Tramachse Innenstadt» einfließen.
- Für den Perimeter des Unesco-Weltkulturerbes Altstadt Bern und seine Pufferzone wird bis 2025 ein Managementplan erarbeitet.

Die genannten Projekte werden inhaltlich und terminlich koordiniert und aufeinander abgestimmt.



### Impressum

Herausgeber: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Kanton und Stadt Bern, BERNSMOBIL, Gemeinde Ostermundigen  
Bearbeiterteam ZMB: B+S AG, INFRAS, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH  
Konzept und Redaktion: Egger Kommunikation, Bern; Grafik: Picasox Mediengestaltung, Bern; Bilder: Alexander Egger, Bern