

**Bereich Verkehr**

Spitalgasse 34

Postfach 5965

3001 Bern

Tel. 031 310 50 90

Fax 031 310 50 81

Email [verkehr@bernmittelland.ch](mailto:verkehr@bernmittelland.ch)

[www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch)

## **Tram Region Bern**

### **Belastung Innenstadt und alternative Linienführungen**

### **Auswertung der Mitwirkung**

Genehmigt an der Sitzung der Kommission Verkehr vom 15. Juni 2010

## **Ausgangslage**

Mit Tram Region Bern (TRB) ist ca. 2017/18 ein Traktionswechsel von Bus auf Tram auf der Linie 10 Köniz–Ostermundigen sowie die Verlegung der Linie 12 aus der Hauptgasse vorgesehen. Parallel zur Projektierung des Trams Köniz–Ostermundigen wurden im Laufe des Jahres 2009 die Auswirkungen der neuen Tramlinie 10 auf die Innenstadt vertieft abgeklärt. Es wurden einerseits die Belastung des Innenstadt-Abschnittes aufgezeigt und beurteilt und andererseits folgende Varianten für die alternativen Linienführungen der Trams dargestellt und bewertet:

- Tramführung in der Innenstadt Süd bzw. Nord
- weiträumige Umfahrung Süd bzw. Nord
- Aufteilung der Tramnetze Ost und West (betriebliche Variante)
- Tieflegung der Trams in der Innenstadt.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die heutige und die geplante ÖV-Lösung zwar eine Belastung für die Hauptgassen darstellt, jedoch eine hohe Erschliessungsqualität mit dem ÖV gewährleistet. Alle geprüften Varianten würden eine deutliche Verschlechterung der Erschliessungsqualität in der Innenstadt und höhere Belastungen für den Gesamtverkehr mit sich bringen. Die heutige Lösung leistet einen wesentlichen Beitrag für eine attraktive, umweltfreundliche Entwicklung der Innenstadt und trägt damit erheblich zum hohen Modalsplit-Anteil des ÖV in der Region Bern bei.

Zudem wurde aufgezeigt, dass auch mit allen Tramlinien in der Hauptgasse die Belastung tragbar ist (52 Kurse/h zwischen 2011 und 2016 bzw. 46 Kurse/h ab 2017). Voraussetzung ist die Verlegung der Linie 12 aus der Hauptgasse. Aus heutiger Sicht ist somit keine 2. Tramachse erforderlich. Mittel- bis langfristig soll die Option einer 2. Tramachse jedoch zum Auffangen von unvorhersehbaren Entwicklungen offen gehalten werden. Insbesondere könnten starke Frequenzzunahmen längerfristig eine Angebotsverdichtung in Spitzenzeiten erforderlich machen.

Es wird deshalb empfohlen, die im Rahmen von Tram Region Bern angestrebte Netzstruktur mit einer Tramhauptachse Marktgasse – Spitalgasse weiterzuverfolgen und die Verlegung der Linie 12 zu projektieren.

## **Zusammenfassung**

Mitte Februar 2010 wurden die im Rahmen von Tram Region Bern (TRB) von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitete Berichte «Belastung Innenstadt» und «Alternative Linienführungen» in die Mitwirkung gegeben. Bis Ende April 2010 gingen Rückmeldungen der Stadt Bern, des Amt für öffentlichen Verkehr von 10 Parteien, Verbänden oder Organisationen, von einer Transportunternehmung sowie von 6 Privaten ein.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind insbesondere von der Seite der Verbände grösstenteils positiv. Kritische Stimmen kommen hauptsächlich von Privaten sowie von der GPB-DA. Im Rahmen dieser Mitwirkung wurden vor allem folgende Punkte thematisiert:

- Massnahmen im Bereich der neuralgischen Stellen (u.a. Hirschengraben inkl. LSA) sind notwendig
- Der Betrieb mit fahrdrahtlosen Trams ist zu prüfen
- Mittelfristig ist eine 2. Tramachse in der Innenstadt vorzusehen
- Der Zeitpunkt der Verlegung der Linie 12 sowie deren Linienführung und Verknüpfung sind zu überprüfen
- Varianten für eine Weiterentwicklung des Tramnetzes sind offen zu halten (z.B. Bollwerk–Lorrainebrücke–Viktoriarain)
- Zusätzliche Redundanzen im Tramnetz (z.B. Viktoriarain) sind zu prüfen
- Es ist eine unterirdische Linienführung in der Innenstadt vorzusehen

Der fahrdrahtloser Betrieb von Trams, die Redundanzen sowie die Linienführung und Verknüpfung der Äste der Linie 12 werden zurzeit im Rahmen des Projekts «Zukunft ÖV Innenstadt» vertieft abgeklärt. Entsprechende Resultate werden Ende 2010 vorliegen. Es ist darauf hinzuweisen, dass im Projekt TRB in der Innenstadt keine wesentlichen Investitionen getätigt werden und somit auch keine langfristige Lösung, beispielsweise eine unterirdische Linienführung, präjudiziert wird.

Der Gemeinderat der Stadt Bern beantragt in seiner Stellungnahme, parallel zum Projekt Tram Region Bern, die Aufnahme der Planung von mindestens einer zusätzlichen einspurigen Tramachse zur Verbindung der Teilnetze Ost und West des Tramnetzes Bern.

## **Eingegangene Stellungnahmen**

### **Kantonale Ämter und Gemeinden**

Stadt Bern  
Amt für öffentlichen Verkehr

### **Verbände / Vereine / Parteien**

BERNcity  
Fussverkehr Bern  
IGöV Bern  
Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace-Mittelland  
TCS Landesteil Bern-Mittelland  
VCS  
Lägibi Stadt  
Schosshalden-Ostring-Murifeld-Leist (SOML)  
Grüne Partei Bern-Demokratische Alternative  
SP

### **Transportunternehmungen (TU)**

Bernmobil

**Private**

Parkleitsystem Bern AG	PR1
Simon Bratschi	PR2
Jacqueline Gafner Wasem	PR3
Jürg Struffenegger	PR4
Peter Willen	PR5
Erich Zraggen	PR6

**Haben keine Ergänzungen: –**

**Verzichten auf eine Stellungnahme: –**

## Auswertung der eingegangenen Fragebogen

### Gemeinden, Kanton, Verbände und Transportunternehmungen

#### Zu Frage 1: Gesamteindruck

Wurden Ihre Erwartungen gemäss Projektskizze bzw. wurden die Ziele der zwei Studien erreicht?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BERNcity	– Die Ziele der Studie konnten erreicht werden.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Fussverkehr Bern	– Gut. Allerdings fehlt ein Grundkonzept: Bahnhof–Nahverkehr–Postauto und Umsteigebeziehungen Nord, Ost, West und Süd, Umsteigen im weiteren Perimeter: an Kreuzungspunkten und S-Bahnhöfen.	– War nicht Gegenstand der Studie.
IGöV Bern	– Ja, sehr gut.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Pro Bahn	– Ja auf jeden Fall. Es wird klar aufgezeigt mit welchen Belastungen die heutige und zukünftige Tramachse in der Innenstadt belastet wird. Auch sind klar die alternativen Routen der Tramlinien in der Innenstadt aufgezeigt worden, auch mit ihren Nachteilen. – Weniger klar hingegen sind die Trasse-Varianten C + D behandelt worden.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Die Varianten C und D wurden nicht vertieft behandelt, da sie u.a. eine Verschlechterung der Erschliessungsqualität und der Erreichbarkeit der Innenstadt mit sich bringen würden.
TCS	– Die Erwartungen wurden erfüllt. Die Studien sind ausführlich und berücksichtigen die möglichen Varianten in der nötigen Ausführlichkeit.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
VCS	– Die Studien sind umfänglich und sorgfältig durchgeführt worden.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

## Zu Frage 2: Belastung Innenstadt, Schlussfolgerungen

Wie beurteilen Sie die Analyse der Belastung? Sind die Schlussfolgerungen aus Ihrer Sicht nachvollziehbar?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BERNcity	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist nicht klar, warum die Frequenzen der Linien nur in eine Richtung dargestellt werden, muss man doch von doppelt so hohen Frequenzen ausgehen wenn beide Fahrtrichtungen berücksichtigt werden.</li> <li>- Die deutlich längeren Tramzüge gegenüber früher werden nicht berücksichtigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundsätzlich sind beide Darstellungsarten möglich. Wichtig ist eine korrekte Bezeichnung.</li> <li>- Dass die Tramzüge teilweise länger werden wird im Bericht erwähnt. Die Linie 9 führte bis 2009 Anhänger. Die Gesamtlänge im Vergleich zu den neuen Trams ist in etwa gleich.</li> </ul>
Fussverkehr Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leider fehlen die Zahlen (Zustand Jetzt, Vergangenheit, Prognose) zum Anlieferverkehr und die Entwicklung der Personenströme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diese Daten sind leider nicht vorhanden.</li> </ul>
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die aufgezeigten Trambelastungen nach den Tabellen sind nachvollziehbar. Mit der Einführung langer Combino-Trams können so die Kursintervalle verlängert werden. Pro Bahn ist mit der zukünftigen Belastung der Innenstadt einverstanden.</li> <li>- Die Verlegung der Trolleybuslinie 12 aus der Tramachse in die südlichen Seitengassen mit Führung durch die Hotelgasse wird begrüsst.</li> <li>- Pro Bahn fordert klar die Einführung von Doppelhaltestellen in der Innenstadt, sowie die bessere Lichtsignalführungen für Bernmobil an den Kreuzungen Hirschengraben und Effingerstrasse/Kochergasse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Der Handlungsbedarf ist erkannt. Vor allem im Bereich Hirschengraben sind so oder so Massnahmen zu ergreifen.</li> </ul>
TCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Analyse und die Schlussfolgerungen sind nachvollziehbar.</li> <li>- Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Belastungsgrenzen an neuralgischen Stellen wie Hirschengraben und Zytglogge (bei Betriebsstörungen etc.) sehr rasch erreicht werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Wie bei jedem Verkehrssystem, welches schwer belastet ist, besteht das Risiko von Störungen und Staus.</li> </ul>
VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch eine Analyse über einen längeren Zeitraum, weist die Studie auf, dass die Belastung der Innenstadt kaum angestiegen ist. Der künftige Maximalwert von 52 Kursen/h (ab 2011 mit TBW) wurde bereits in den 80er und 90er Jahren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inwieweit sich die Zahl der Fussgängerinnen und Fussgänger in den letzten Jahrzehnten entwickelt hat kann nicht abschliessend gesagt werden. Vermutlich hat sich jedoch eine Zunahme ergeben. Die Unfallzahlen zeigen,</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>erreicht. In Anbetracht der angestiegenen Nutzungen (Arbeitsplätze und Verkauf) ist anzunehmen, dass die Menge der FussgängerInnen in der Innenstadt gegenüber vor 30, bzw. 20 Jahren zugenommen hat. Weil sich deshalb der Nutzungskonflikt zwischen ÖV und FussgängerInnen zugespitzt hat, zwingt sich eine Alternativroute zur Hauptgasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit dem TBW wird der Maximalwert von 52 Kursen/h erreicht. Es ist für den VCS nicht ersichtlich, warum die Buslinie 12 erst bei der Inbetriebnahme vom TRB aus der Hauptachse verlegt wird, denn die Anlieferung der Verkaufsläden führt sowohl in der Hauptgasse als auch in den Nebengasse (Amtshausgasse, Schauplatzgasse) in den Morgenstunden zu Strassenengpässen. Diese könnten in den Nebengasse durch die Entfernung (bessere Kontrolle) der Parkplätze entschärft werden, womit eine bessere Durchfahrt des ÖV gewährleistet werden könnte. Der VCS fordert die sofortige Verlegung der 12er Linie aus der Hauptgasse in die Amts- und Schauplatzgasse und die Zusammenführung der Linie 12 (ab ZPK) und der Linie 17 nach Köniz Weiermatt.</li> <li>- Durch die Stärkung des Westausganges des Bahnhofs (Welle) nehmen die Fussgängerströme im Hirschengraben zu. Zusammen mit der Problematik der LSA am Hirschengraben erachtet es der VCS für notwendig, sofort eine Lösung auszuarbeiten, die nicht nur die Stabilität des ÖV-Betriebs stärkt sondern den ÖV priorisiert.</li> </ul>	<p>dass eine Koexistenz in den Hauptgassen gut funktioniert. Eine Verlegung der Trams in eine enge Seitengasse würde demgegenüber den Konflikt mit dem Langsamverkehr und der Anlieferung verschärfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Verlegung der Linie 12 zieht einige Konsequenzen mit sich, die noch sauber aufgearbeitet und politisch konsolidiert werden müssen. Bei der Linie 12 müssen u.a. noch folgende Fragen geklärt werden: Fahrleitungsloser Betrieb und neue Verknüpfung am Bahnhof Bern. Die Verknüpfung der Linie 12 wird z.Z. im Rahmen einer Studie untersucht. Entsprechende Resultate werden in der 2. Hälfte 2010 vorliegen.</li> <li>- Der Handlungsbedarf ist erkannt und die Stadt Bern wird in enger Koordination mit Bernmobil die LSA-Anlagen soweit möglich optimieren.</li> </ul>
<p><b>Bernmobil</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bernmobil stimmt mit den Schlussfolgerungen des Berichts überein. Die betrieblichen Erfahrungen aus diversen Umleitungen zeigen, dass die Achse Spitalgasse-/Markt-gasse sowohl technisch als auch betrieblich eine deutlich höhere Kursanzahl bewältigen kann.</li> <li>- Die Verlegung der Trolleybuslinie 12 in die südlichen Seitengassen bei der Umstellung der Linie 10 von Bus auf Tram wird als sinnvoll und zweckmässig erachtet. Bernmobil ist bereit, auf diesen Zeitpunkt hin auch einen teilweise fahrleitungslosen Betrieb der Linie 12 zu prüfen, damit die elektrische Traktion beibehalten werden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

### Zu Frage 3: Analyse Innenstadt

Wie beurteilen Sie die Analyse (Ein-/Aussteiger, Einzugsbereiche, Unfallsituation, Detailhandelsstandort)?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BERNcity	– In Ordnung. Keine Ergänzungen	– Wird zur Kenntnis genommen.
Fussverkehr Bern	– Ja. Der grosse Wechsel am Bahnhof erfordert dringend klarere, kürzere Umsteigebeziehungen – die Haltestelle Bahnhof gehört in den Bereich Bubenbergplatz, zudem zeigen die Einzugsbereiche, dass die Haltestellen Bahnhof und Bärenplatz zu eng aneinander liegen.  – Zu den Unfällen: Der MIV muss reduziert werden. – Bei den Dienstleistungen fehlen die Frequenzen.	– Mit der Realisierung des Baldachins wurde der Grundsatzentscheid der Lage der Haltestellen gefällt. Die Lage im Bereich Bubenbergplatz wird als weniger gut bewertet. Die Attraktivität der Haltestellen am Bahnhof zeigt sich auch durch die hohe Zahl der Ein- und Aussteiger. Die Haltestellen Bahnhof und Bärenplatz liegen zweifellos nahe beieinander, aber auch die Lage Bärenplatz wird als richtig beurteilt.  – Wird zur Kenntnis genommen. – Diese Zahlen sind leider nicht vorhanden.
IGöV Bern	– Anzahl Ein-/Aussteiger Zytglogge bis Bahnhof sind inkl. Linie 12.	– Ja.
Pro Bahn	– Die Studie zeigt klar auf, wie gross die Benützung der einzelnen Haltestellen in der Innenstadt sind und so der Detailhandelsumsatz mit der sehr guten Erschliessung überhaupt zu Stande kommt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist sehr wichtig und im heutigen Zustand so zu belassen.	– Einschätzung wird geteilt.
TCS	– Die Analyse bestätigt die seit Jahren gewachsene Innenstadtstruktur, die von der sehr guten ÖV-Erschliessung profitiert. Alternative Linienführungen ausserhalb der Innenstadt sind deshalb wenig zielführend. Eine zweite Linienführung ausserhalb der Hauptgasse wird aus Kapazitätsgründen mittelfristig aber nötig werden.	– Aus diesen Gründen muss die Option einer zweiten Achse offen gehalten werden.
VCS	– Ein-/Aussteiger Die Ein- und Aussteigewerte sind in der Tat bei den Haltestellen Bahnhof, Zytglogge, Hirschengraben und Bärenplatz sehr hoch. Die hohen Werte bei den Haltestellen Hirschengraben und Bahnhof erklären sich bestimmt auch durch die Anbindung am Regional- und Fernverkehrsnetz. Die Werte beim Bahnhof sind durch das ÖV-Netz bedingt, welches zu Durchmesserlinien verknüpfte Ästen alle Kurse über den	– Einschätzung kann nur teilweise geteilt werden. Die vier Innenstadthaltestellen weisen 245'000 Ein- und Aussteiger auf. Demgegenüber steigen am Bahnhof Bern täglich ca. 140'000 Personen in die Züge ein oder aus. Diese Werte zeigen, dass auch eine grosse Anzahl Personen in die Innenstadt und in die innenstadtnahen Quartiere gehen (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit).

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>zentralen Bahnhof führt. Die Werte beim Zytglogge sind sicher auch bedingt durch das Worbabhängli, welches beim Casinoplatz endet. Alles in allem ist deshalb anzunehmen, dass die Passagiere, die bei den genannten Haltestellen gezählt wurden, auf den Zug umsteigen bzw. vom Zug kommen, oder auf eine andere Linie umsteigen. Deshalb ist die Schlussfolgerung wonach die Passagiere alle in die Innenstadt gehen wollen oder von der Innenstadt her kommen nicht restlos erhärtet worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einzugsbereich S. Antwort zu Frage 5</li> <li>- Unfallsituationen Dadurch dass sich die Busse und Trams durch einen Signalton bemerkbar machen, konnte die Sicherheit für die Passagiere (Unfälle durch abruptes Bremsen) und die FussgängerInnen erhöht werden. Der VCS erachtet die Verkehrssicherheit in der Innenstadt als angemessen; hingegen ist der Komfort nicht besonders hoch. So sind Markt- und Spitalgasse insbesondere zu Spitzenzeiten (Samstag, Donnerstagabend) bestimmt keine Flanierzonen.</li> <li>- Detailhandelsstandort Die Bedeutung der Innenstadt als Detailhandelsstandort stellt der VCS nicht in Abrede. Die heutigen Haltestellen tragen sicher zur Attraktivität bei. Es stellt sich jedoch schon die Frage, ob die Kurse zwingend durch die Marktgasse verkehren müssen, wenn sie dort nirgends halten. Zudem ist der Standort der Bärenplatz Haltestelle (Richtung Bahnhof) zu überdenken, da sie bedingt durch die Länge der Trams und Kapazitätsengpässen immer näher zum Bahnhofplatz rückt. Mittlerweile kommt der Bus der Linie 12 fast auf der Höhe des Pfeiferbrunnens zum Halten, wenn er gleichzeitig einem Tram den Platz an der Haltestelle ermöglichen muss. Von da aus sind es noch rund 50 m bis zur nächsten Haltestelle am Bahnhofplatz. Diese Überlegungen legen es nahe, eine Alternativroute zur Markt- und Spitalgasse in Erwägung zu ziehen. Der bestehenden Linienführung ohne Haltestellen, bzw. mit Haltestellen die sich immer weiter verschieben ist durch eine Alternativroute zu entlasten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wurde immer anerkannt, dass einer Belastung der Hauptgasse der Innenstadt durch der ÖV besteht.</li> <li>- Die Idee einer Entlastung der Hauptachsen ist nachvollziehbar. Wie die Berichte jedoch zeigen fehlen die Alternativen.</li> </ul>

### Zu Frage 4: Vorausscheidung von Trasse-Varianten

Ist aus Ihrer Sicht die vorgenommene Vorausscheidung von Varianten nachvollziehbar?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
BERNcity	– Ja.	– Wird zur Kenntnis genommen.
Fussverkehr Bern	– Ja.	– Wird zur Kenntnis genommen.
IGöV Bern	– Ja, durchaus.	– Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Bahn	– Die ausgeschiedenen Varianten bis auf die Achse C sind klar aufgezeigt worden. Es ist wichtig das zukünftig auch eine Netzredundanz hergestellt werden könnte via Viktoriarain oder Breitenrainstrasse (Guisanplatz–Schosshaldenfriedhof).	– Für eine mittel- bis langfristige Weiterentwicklung der Traminfrastruktur wird die Netzredundanz im Bereich Viktoriarain im Rahmen des Projekts Zukunft ÖV Innenstadt geprüft. Resultate sollten Ende 2010 vorliegen.
TCS	– Die Vorausscheidung ist nachvollziehbar. Linienführungen ausserhalb der Innenstadt sind für die meisten Nutzer nicht attraktiv genug.	– Einschätzung wird geteilt.
VCS	– Die vorgenommene Vorausscheidung der alternativen Trasse-Varianten sind insofern nachvollziehbar, als dass die vorgeschlagenen Routen – ausser vielleicht Variante C – kaum als echte Alternativen zur Strecke durch die Innenstadt betrachtet werden können. Echte Alternativen bieten die Trasse-Untersuchungen unter Kap. 4 und 5. Die hier diskutierten Trasse-Varianten sind jedoch im Hinblick auf zukünftige ÖV-Angebote spannend. So ist z.B. Variante C Bollkwerk – Lorrainebrücke – Viktoriarain eine vertiefungswürdige Variante im Hinblick auf dem längerfristig möglichen Traktionswechsel auf den Linien 12/20.	– Einschätzung wird geteilt.

## Zu Frage 5: Trasse-Untersuchungen, Schlussfolgerungen

Erachten Sie die Beurteilung der Trasse A1/A2, B1 und B2 als angemessen? Sind Sie mit den Schlussfolgerungen einverstanden?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Gemeinderat unterstützt das Projekt TRB, wie er auch in seiner Strategie Bern 2020 festgehalten hat. Das Projekt ist eine wichtige Voraussetzung für das angestrebte Wachstum der Bevölkerung der Stadt Bern auf 140'000 Menschen. Nur mit einem gut ausgebauten öV als Hauptträger des Stadtverkehrs können aktuelle und zukünftige Mobilitätsbedürfnisse quartier- und umweltverträglich umgesetzt werden.</li> <li>- Allerdings hat der Gemeinderat in seiner Strategie 2020 auch festgehalten, dass er die Attraktivität der Innenstadt weiterhin erhöhen will. Dazu soll die Spital- und Marktgasse vom ÖV entlastet werden. Gestützt auf dieses Ziel beantragt der Gemeinderat, es sei parallel zum Projekt TRB die Planung von mindestens einer zusätzlichen einspurigen Tramachse zur Verbindung der Teilnetze Ost und West des Tramnetzes Bern aufzunehmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Die Weiterentwicklung des Netzes und der Redundanzen ist weiter zu verfolgen. Die Option einer 2. Tramachse ist im aktuellen Entwurf des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) enthalten. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland erklärt sich gerne bereit, bis auf Stufe Machbarkeitsstudie/Zweckmässigkeitsbeurteilung die Federführung für die weitere Planung zu übernehmen.</li> </ul>
AöV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit Tram Region Bern sinkt die Anzahl der öV-Fahrten zwischen Bahnhof und Zytglogge insgesamt, obwohl die Transportkapazität vergrössert wird (grössere Kapazität der einzelnen Gefässe). Mit Tram Region Bern wird keine zusätzliche öV-Linie die Innenstadt belasten.</li> <li>- Es stellt sich die Frage der Verteilung der bestehenden öV-Linien auf die Achsen Spital-/Marktgasse und Schaubplatz-/Amthausgasse (Rtg. Westen), respektive Bundes-/Kochergasse (Rtg. Osten). Weitere untersuchte Achsen (Tram oder Bus) stellen keine taugliche Alternative dar. Der Grundsatz, dass die Tramlinien die Achse Spital-/Marktgasse bedienen sollen, ist richtig. Damit kann mit Tram Region Bern die Belastung von Spital/ Marktgasse gegenüber dem Referenzzustand 2011 reduziert werden (Anzahl Fahrten), die nachfragestarken (Tram-)Linien verkehren auf der zentralen und daher attraktiven Route und die Beeinträchtigung pro Durchfahrt der sensiblen Achse Spital-/Marktgasse kann minimal gehalten werden (geringerer Platzbedarf dank Spurführung Tram, geringe Lärm- und Luftbelastung Tram</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>dank elektrischem Antrieb).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Erreichbarkeit des Wirtschaftspols Innenstadt bleibt damit optimal gewährleistet.</li> <li>– Die Führung der Linie 12 in der „Südlage“ bedingt eine andere Verknüpfung der Linienäste. Ein elektrischer Betrieb bleibt aber gewährleistet.</li> <li>– Eine zweite Tramachse soll weiterhin als Option gesichert bleiben. Dazu braucht es die planerische Sicherung des Raums durch die Stadt Bern. Tram Region Bern trägt zur Reduktion und damit Entlastung des öV-Bewegungen durch die Innenstadt bei und kann daher nicht Auslöser einer Konkretisierung der Planung dieser Achse sein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
<b>BERNcity</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mit den Schlussfolgerungen ist BERNcity grundsätzlich einverstanden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
<b>Fussverkehr Bern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Haltestellen Hirschengraben und Bahnhof fehlen leider in der Qualitätsbeurteilung.</li> <li>– Die Linie 12 durch die Innenstadt unbedingt so erhalten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Handlungsbedarf für die Haltestellen Hirschgraben und Bahnhof wurde ausgewiesen.</li> <li>– Letztlich handelt es sich um einen Abtausch der Linienführung zwischen den Linien 10 und 12.</li> </ul>
<b>IGöV Bern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ja, sie sind richtig und realistisch beurteilt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
<b>Pro Bahn</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Beurteilung wird als richtig erachtet. Die alternativen Linienführungen wurden klar aufgezeigt, auch mit ihren zum Teil sehr negativen Linienführungen, deren schlechten Erreichbarkeit und mit den sehr hohen Baukosten, auch für den wieder umzubauenden Bahnhofplatz.</li> <li>– Knapp kann sich Pro Bahn höchstens für die südlichen A1/A2 Varianten entscheiden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Die Option für A1/A2 soll offen gehalten werden.</li> </ul>
<b>TCS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Beurteilungen sind angemessen und zeigen die bestehenden engen Platzverhältnisse auf, welche die möglichen Varianten stark einschränken. Die Schlussfolgerungen sind nachvollziehbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
<b>VCS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der VCS bevorzugt die Variante Amthausgasse – Schauplatzgasse / Bundesgasse – Kochergasse (A1/A2) als Entlastung der zentralen Achse Spital-/Marktgasse. Die Konflikte mit der Anlieferung müssten durch die Aufhebung der Parkplätze (bessere Kontrollen) vermieden werden und gleichzeitig müsste den VelofahrerInnen die Durchfahrt durch Markt- und Spitalgasse erlaubt werden. Die Aufhebung der Parkplätze in der Amts- und Schauplatzgasse hätte auch die Aufhebung von</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung bezüglich A1/A2 wird geteilt. Wie der VCS richtig erkannt hat, nehmen die Personenströme in der Innenstadt eher zu. Eine gewisse Zuordnung der Verkehrsarten in den verschiedenen Gassen ist unumgänglich. Eine Öffnung der Spitalgasse für den Radverkehr würde unweigerlich zu Konflikten führen. Ob die Bundesgasse mit Trams befahren werden kann hängt von einem fahrleistungslosen Betrieb ab und dies</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>Veloparkplätzen zur Folge. Diese müssten vollumfänglich an einem möglichst nahen Standort ersetzt werden. Weiter müsste eine Weiterführung der Tramstrecke Bundesgasse bis Hirschengraben in Erwägung gezogen werden. Damit würde der Knoten Bahnhofplatz unter dem Baldachin entlastet werden und der Priorisierung des ÖV bei der LSA am Hirschengraben stünden weitere Optionen offen.</p>	<p>wiederum von der Brückenbelastung Kornhausbrücke und Kirchenfeldbrücke. Die Brückenbelastung wird z.Z. geprüft.</p>
<p><b>Bernmobil</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="607 469 1344 687">– Bernmobil ist mit den Schlussfolgerungen einverstanden. Die Tramachse Spital-/Marktgasse stellt aus betrieblicher Sicht die eindeutig beste Lösung dar. Für einen stabilen Betrieb auf dieser Achse sind jedoch eine strikte Regelung des Anliefer- und Entsorgungsverkehr sowie die strikte Bewilligungspraxis für Demonstrationen und andere Anlässe notwendig. Diese Regeln müssen zudem durch die zuständigen Behörden nachdrücklich durchgesetzt werden.</li> <li data-bbox="607 687 1344 940">– Bernmobil ist einverstanden, die Option einer 2. Tramachse via Bundesgasse – Kochergasse bzw. Amtshausgasse – Schauspielplatzgasse für die Zukunft offen zu halten. Sie stellt aus technischer und betrieblicher Sicht die einzig taugliche Alternative für eine 2. Achse durch die Innenstadt dar. Diese Option sollte daher rechtlich in geeigneter Weise gesichert werden, damit keine Investitionen (Verkleitungen, Kellerbauten etc.) vorgenommen werden, die den späteren Bau der Tramgleise erschweren oder verunmöglichen könnten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1344 469 2020 687">– Einschätzung wird geteilt.</li> <li data-bbox="1344 687 2020 940">– Einschätzung wird geteilt. Notwendig ist eine Verankerung im regionalen Richtplan (RGSK) und in der Stadt Bern sind Baulinienpläne zu erlassen.</li> </ul>

**Zu Frage 6: Spezielle Optik der Gemeinden, Verbände, weitere Bemerkungen**

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus der Optik bei der weiteren Planung speziell berücksichtigt werden?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
BERNcity	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei zukünftigen Bauvorhaben in der Innenstadt soll darauf geachtet werden, dass mögliche Alternativszenarien (Bspw. Untergrund) nicht verbaut werden und die Baulinien gesichert bleiben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einschätzung wird geteilt. Entsprechende Vorschläge werden im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) formuliert.</li> </ul>
Fussverkehr Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Wegbeziehungen der Fussgänger (ÖV-Benutzer) sollte man sehen können (in den Plan eintragen) sowie die Tramlängen und die Haltebereiche, z.B. Hirschengraben: Dort können nicht zwei Tram hintereinander stehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Koexistenz zwischen ÖV und Fussgängern hat sich gut eingespielt. Dies zeigen auch die geringen Unfallzahlen. Eine Staffelung der Abfahrtszeiten der Trams ab Bahnhof Bern ist (soweit als möglich) durch betriebliche Massnahmen sicher zu stellen.</li> </ul>
IGöV Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>Führung Linie 12 ausserhalb Spital-/Marktgasse noch zu untersuchen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einschätzung wird geteilt. Die Verlegung und Verknüpfung der Linie 12 wird ausserhalb des Projekts Tram Region Bern von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland dieses Jahr noch untersucht.</li> </ul>
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit der zukünftigen Einführung der Tramlinie Länggasse - Wyler könnte mit einer kurzen Verbindungsstrecke zu den Linien 9+10 eine Netzredundanz hergestellt werden. Pro Bahn befürchtet mit dieser sicher berechtigten Umstellung auf Trambetrieb die Einstellung des Trolleybetriebs von Bernmobil. Desweiteren befürchtet Pro Bahn die Einstellung der Linie 3 im Weissenbühl, so fordert Pro Bahn eine Einführung einer neuen tangentialen Tramlinie Kleinwabern – Weissenbühl – Hirschengraben – Länggasse. In Zukunft sollten keine Tramschienen herausgerissen werden. Im Osten von Bern wird mit der Schliessung des Depots Brunnadernstrasse eine Schlaufe eliminiert. Deshalb fordert Pro Bahn wieder den Einbau der Schleife am Helvetiaplatz, um wenigstens die Leute bis an den Brückenkopf der Kirchenfeldbrücke mit Trams bei besonderen Events in der Innenstadt zu bringen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Netzredundanzen werden z.Z. im Projekt Zukunft ÖV Innenstadt untersucht. Entsprechende Resultate sollten Ende 2010 vorliegen.</li> </ul>
TCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linienführungen des ÖV sind auf die bestehenden Bedürfnisse des MIV abzustimmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angestrebt wird eine Aufgabenteilung in der die einzelnen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden.</li> </ul>
VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für den VCS ist das Ziel nicht die Verlegung aller Tramlinien, sondern die Realisierung einer Ergänzungssachse im zentralen Abschnitt des Berner Tramnetzes. Das Tram ist ein zweck-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit der Konzentration der Trams in die Hauptachse und der restlichen Linien in die südlichen Gassen kann eine Systematisierung erreicht werden, die die Innenstadt am</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	<p>mässiges Verkehrsmittel im dicht bebauten Stadtzentrum. Es braucht innovative Ideen, damit der Ausbau des Berner Tramnetzes nicht zwischen Hirschengraben und Zytglogge stecken bleibt! Darum hat die VCS-Regionalgruppe Bern die Prüfung vom Tram ohne Fahrleitungen vorgeschlagen. Als Möglichkeit zur Entlastung der Hauptachse wurde bis vor den Studien nur die Verlegung der Buslinie 12 diskutiert. Eine Tramverlegung sei nicht möglich, insbesondere weil im Bereich der Bundesplatzes Fahrleitungen aus ästhetischen Gründen nicht realisierbar seien. Es gibt aber zweckmässige und bewährte Lösungen, welche die ästhetischen Anforderungen berücksichtigen, weil auf eine Fahrleitung verzichtet werden kann: Stromversorgung aus einer Batterie oder aus dem Boden. Die VCS-Regionalgruppe empfiehlt deshalb den Projektverantwortlichen, im Zusammenhang mit der Variante A1/A2 alternative Antriebsmöglichkeiten umzusetzen.</p>	<p>wenigsten belastet.</p> <p>Alternative Antriebsmöglichkeiten werden z.Z. geprüft. Da die Stromversorgung aus Batterien das Gewicht der Trams deutlich erhöht, müssen die Auswirkungen auf den historischen Brücken ins Kirchenfeld und ins Nordquartier im Detail untersucht werden. Die entsprechenden Resultate liegen Ende 2010 vor.</p>

## Quartierorganisationen, Vereine, Parteien und Private

### Zu Frage 1: Gesamteindruck

Wurden Ihre Erwartungen gemäss Projektskizze bzw. wurden die Ziele der zwei Studien erreicht?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
Läbigi Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Durchführung der Studien und die Variantenprüfung werden begrüsst. Die Ergebnisse der Studien überraschen nicht. Der Spielraum für alternative Tramrouten ist in der Berner Innenstadt durch die spezifische Topografie limitiert. Der Verein „Läbigi Stadt“ anerkennt die Ergebnisse der Studie grundsätzlich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
GPB-DA	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Verfasser der Studie waren voreingenommen. Sie haben schon 2003 in einem Gutachten die verkehrsfreie Innerstadtachse abgelehnt. Die neuen "Projektskizzen" konnten gar nicht anders ausfallen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wie an der Mitwirkungsveranstaltung vom 22. Februar 2010 bereits mitgeteilt, stimmt diese Aussage so nicht. Gegenstand der Studie von 2003 war Tram Bern West mit der Verknüpfung der Linien und der Belastung der Spitalgasse. Alternative Linienführungen waren damals (mit Ausnahme der Linie 12) kein Thema.</li> </ul>
SP	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die vorgelegten Studien werden als taugliche Diskussionsgrundlagen für die Weiterentwicklung des Projekts TRB erachtet. Die SP hat sich stets für einen Ausbau des ÖV eingesetzt und unterstützt deshalb die Umstellung der Buslinie 10 Ostermundigen–Schliern auf Trambetrieb. Bei der Beurteilung der Auswirkungen des Projekts auf die Innenstadt steht für die SP – neben städtebaulichen Aspekten – die Sichtweise der ÖV-BenutzerInnen im Vordergrund.</li> <li>– Die vorgeschlagene Entwicklung des Liniennetzes ist noch zu vage, um endgültig beurteilt werden zu können. Aus heutiger Sicht kommt für die SP eine Aufteilung der Linie 12 Länggasse–Zentrum–Paul-Klee und die Verknüpfung des Abschnittes Länggasse mit der Linie 20 nicht in Betracht. Diese Option kann allenfalls bei einer Umstellung auf Trambetrieb geprüft werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Die Verknüpfung der Linie 12 wird z.Z. im Rahmen einer Studie untersucht. Entsprechende Resultate werden in der 2. Hälfte 2010 vorliegen.</li> </ul>
PR1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ja.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
PR2	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR3	– Nein. Begründung: Vgl. die Diskussion (inklusive Abstimmungsergebnis), die der Stadtrat von Bern am 11. März 2010 zu zwei Motionen geführt hat, welche die vorliegende Thematik beschlagen und durch Luzius Theiler (GPB-DA) respektive Mario Imhof (FDP) eingereicht worden sind.	– Der Stadtrat hat die Motionen am 11. März 2010 abgelehnt.
PR4	– Teilweise.	– Wird zur Kenntnis genommen.
PR5	– An der Infoveranstaltung hat PR5 erwähnt, dass zwischen Bahnhof und Zytglogge das Tram unterirdisch geführt werden sollte. Es wurde geantwortet, dass dies nicht gehe, sonst müsste man die Kirchenfeld- und Kornhausbrücke zweistöckig machen. Er staunte, dass unter tramregionbern.ch eine Skizze von einer Tieflegung Tram vorlag. Dort wird das Tram zwischen Casinoplatz und Bärenplatz unter der Kochergasse geführt. Entgegen der Antwort von der Infoveranstaltung, geht es gemäss Plan sogar ohne zweistöckige Brücken! Wenn zu recht befürchtet wird, dass es in der Spital- und Marktgasse zu eng wird, wenn eine weitere Tramlinie diese Route befährt, kann man sich fragen, warum einige Gaststätten auf der zu engen Gasse bedienen dürfen. Wie viel bringt diese „Aktion“ der Stadt? Bei der unterirdischen Linienführung wäre man bei der Minimetrostation Bahnhof auf dem gleichen Niveau zu der SBB-Unterführung. Die zu kurzen Perrons könnten verlängert werden, damit zwei Tramzüge Platz haben und man umsteigen könnte, statt dass das nachfolgende Tram einige Meter vor der Station bei geschlossenen Türen auf die Abfahrt des vordern Trams wartet. Beim wieder aufsteigen auf das heutige Niveau könnte wieder das „Blasermätteli“ hergestellt werden.	– Die Idee, die Tramlinien unterirdisch zu führen, stammt von der privaten Gruppierung „Vision 2020“. Die zitierten Skizzen stammen ebenfalls von der Gruppierung „Vision 2020“. Stadt, Region und Kanton bezweifeln, dass eine solche Lösung beim Casinoplatz möglich ist. Eine unterirdische Lösung erfordert sehr detaillierte Abklärungen und Kostenschätzungen. Mit Tram Region Bern werden in der Innenstadt keine wesentlichen Investitionen getätigt und somit auch keine langfristige Lösung einer unterirdischen Führung präjudiziert.

## Zu Frage 2: Belastung Innenstadt, Schlussfolgerungen

Wie beurteilen Sie die Analyse der Belastung? Sind die Schlussfolgerungen aus Ihrer Sicht nachvollziehbar?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Läbigi Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Belastungsanalyse der Innenstadt wird z.K. genommen. Der Verein kann die Schlussfolgerungen in weiten Teilen nachvollziehen. Auch wenn die Belastungsanalyse keinen unmittelbaren Handlungsbedarf bezüglich 2. Tramachse ergibt, ist eine teilweise Entbündelung der ÖV-Linien in der Innenstadt nicht nur als langfristige Option offen zu halten, sondern – falls aus zeitlichen Gründen nicht anders möglich unabhängig des TRB – aktiv voranzutreiben. Eine rasch umsetzbare Entbündelungsmöglichkeit bietet der Bus 12, der neu als „Kulturbus-Linie“ die nördliche Innenstadt erschliessen könnte (s. Grafik). Dies würde das Gebiet auf der Achse Bollwerk-Kunstmuseum-Progr-Stadttheater aufwerten und die Aufenthaltsqualität in diesem heute insbesondere nachts eher wenig belebten Innenstadtteil verbessern.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Fehlen des öffentlichen Verkehrs in den nördlichen Gassen ist tatsächlich eine Lücke und muss im Lichte der Verlegung der Linie 12 aus der Spitalgasse heraus geprüft werden.</li> </ul>
GPB-DA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine fantasielose Analyse des Ist-Zustandes ohne Vorstellungskraft. Die künftig zu erwartenden Rückstaus wegen des "Engpasses Baldachin" werden ausgeblendet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ziel der Studie war nicht die Erarbeitung von fantasievollen Ideen, sondern die Erarbeitung von zweckmässigen Lösungen zur Erschliessung der Innenstadt mit dem öffentlichen Verkehr. Der Fahrplan der Trams wird vom Bahnhof aus aufgebaut, d.h. die Abfahrten werden gestaffelt.</li> </ul>
SP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die SP teilt die Schlussfolgerung der Analyse, wonach die Belastung der Innenstadt (insb. Markt- und Spitalgasse) hoch, aber zumutbar ist. Aufgrund der ausgewiesenen Frequenzwerte ist eine Verlegung der Linie 12 nicht zwingend. Aus Sicht der ÖV-BenutzerInnen ist die möglichst unmittelbare Erreichbarkeit der Zielorte im Zentrum sehr wichtig, was die Analyse der Haltestellenfrequenzen eindrücklich belegt.</li> <li>Die Verlegung der Linie 12 bringt einige Nachteile mit sich: Die direkte Verbindung der bevölkerungsreichen Länggasse und der neuen Quartiere im Osten wird mit der oberen Innenstadt unterbrochen und diejenige zwischen unterer und oberer Altstadt aufgehoben. Die Haltestellen am Bahnhof in Richtung der touristisch wichtigen Ziele ZPK und Bärengraben müssen an eher periphere Standorte verschoben werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einschätzung wird geteilt.</li> <li>Jede Veränderung bringt Vor- und Nachteile. Die Verknüpfung der Linie 12 wird in den nächsten Monaten noch im Detail analysiert. Bezüglich der Nachfrage weist der Ast in die Länggasse eine deutlich höhere Nachfrage auf als der Ast Paul Klee. Somit besteht für diese Linie ohnehin ein Handlungsbedarf.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die SP hat grosses Verständnis für das Ziel, die Belastung der Hauptgassen in der oberen Altstadt zu vermindern. Die Hauptbelastung der Spital- und Marktgasse ist jedoch nicht durch den ÖV, sondern durch den unkontrollierten und z.T. unorganisierten Anliefer-, Taxi- und sonstigen, auch illegalen Individualverkehr verursacht. Die SP befürchtet, dass ohne entsprechende Massnahmen bei einer Verlegung der Buslinie 12 diese Beeinträchtigungen noch zunehmen werden. Anders ausgedrückt: Jeder Bus weniger schafft Platz für einen Lastwagen mehr.</li> <li>- Nach der Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb werden in der Amthausgasse Kapazitäten für den Anlieferverkehr frei werden. Die dort vorhandenen Parkplätze können aufgehoben und dieser Strassenraum dem Anlieferverkehr zur Verfügung gestellt werden. Eine teilweise Versorgung v.a. der Markt-gasse von der Rückseite her ist absolut zumutbar.</li> <li>- Durch diese kostengünstigen organisatorischen Massnahmen lässt sich die Belastung der Innenstadt insgesamt vermindern und Platz schaffen für einen ÖV, der sich an den Bedürfnissen seiner KundInnen orientiert.</li> <li>- Aus diesen Gründen steht die SP der Stadt Bern der Verlegung der Linie 12 aus den Hauptgassen in die Amthaus-/Kochergasse sehr kritisch gegenüber. Die Frage kann selbstverständlich bei einer starken Nachfragezunahme noch einmal diskutiert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seitens der Stadt besteht klar die Absicht, den Verkehr so verträglich in der Innenstadt wie möglich zu gestalten. Leider gelingt dies aufgrund des Fehlverhaltens verschiedener Personen nicht immer.</li> <li>- Die Linie 10 wird ersetzt durch die Linie 12. Es werden kaum Kapazitäten frei.</li> <li>- Siehe oben.</li> <li>- Die Verlegung der Linien 12 entlastet die Spital- und Markt-gasse. Dieser Vorteil überwiegt den Nachteilen einer neuen Linienführung.</li> </ul>
<b>PR1</b>	- Analyse zutreffend. Schlussfolgerungen ohne Weiteres nachvollziehbar.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<b>PR2</b>	- Fundiert, nachvollziehbar.	- Wird zur Kenntnis genommen.
<b>PR3</b>	- Nein. Begründung. Vgl. oben (1. Gesamteindruck).	- Siehe oben.
<b>PR4</b>	- Alles Theorie. In 15 - 20 Jahren werden alle Planer wieder Entflechtungslösungen suchen.	- Die Zukunft wird es zeigen.

### Zu Frage 3: Analyse Innenstadt

Wie beurteilen Sie die Analyse (Ein-/Aussteiger, Einzugsbereiche, Unfallsituation, Detailhandelsstandort)?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Läbigi Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Präsentation der Trasse-Varianten scheint eine „entweder-oder“-Perspektive zugrunde zu liegen, derzufolge der Betrieb eines alternativen Trassees zwingend zur Aufgabe der zentralen Achse führen müsste. Dies muss nicht der Fall sein. Ein zweites Trasse sollte als Ergänzung oder Entlastung des Bestehenden dienen. Das bestehende Trasse durch die Spital-/Marktgasse bietet unbestritten eine optimale Erschliessungsqualität für die Innenstadt. Die Konzentration der Berner Trams auf ein einziges Trasse birgt jedoch auch ein Risiko. So besteht keine Ausweichroute im Falle einer Störung. Ein ergänzendes Tramtrasse (entweder analog den A-Varianten oder als Umfahrung) könnte die Flexibilität im Tramverkehr erhöhen.</li> <li>- Die Studien orientieren sich stark am Bestehenden. „Läbigi Stadt“ teilt das Interesse daran, die Innenstadt als attraktiven Gewerbe- und Detailhandelsstandort zu erhalten. Kaum berücksichtigt wird in der Studie jedoch, dass alternative oder ergänzende Trasse-Varianten auch zur Neuansiedlung von Gewerbe und Detailhandel führen können. Die Erhaltung der gegebenen Standortattraktivität ist damit nicht gefährdet. Kaum berücksichtigt wurde, dass auch die Wohn- und Aufenthaltsqualität relevante Faktoren der Attraktivität der Innenstadt sind. Wird die Belastung der Hauptachse aus einer Perspektive der Erschliessung analysiert, ist diese tragbar. Aus der Perspektive der Wohnqualität und der Aufenthaltsqualität für FussgängerInnen ist die Belastung mit den erhöhten Frequenzen zu hoch. Zudem sind neue ÖV-Linien auch eine Chance für die Stadtentwicklung: Durch eine bessere bzw. andere Erschliessung könnten Teile der Innenstadt aufgewertet werden. Das kann dazu führen, dass sich an heute eher peripheren Innenstadtstrassen neues Gewerbe ansiedelt, der Wohnraum attraktiver wird oder dass belebtere Plätze oder Strassenzüge entstehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sollte dieser Eindruck entstanden sein, so wäre dies ein Missverständnis. Einschätzung wird geteilt.</li> <li>- Die Einschätzung wird geteilt, dass eine Verlegung des öffentlichen Verkehrs zu einer Verlegung der Standortattraktivität führen würde. Allerdings wird bezweifelt, ob dadurch die Detailhandelsumsätze erhöht werden könnten. Eine Qualität des Detailhandels in der Innenstadt ist eine gewisse Kompaktheit des Angebots.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
GPB-DA	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die sehr positiven Erfahrungen - auch für den Detailhandel - von Städten mit verkehrsfreien Fussgängerzonen werden nicht berücksichtigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es wird nicht bestritten, dass Fussgängerzonen in der Innenstadt zweckmässig sind. Es wird bestritten, dass die Trams in den Seitengassen gelegt werden können.</li> </ul>
PR1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Analyse deckt sich mit eigenen Feststellungen und untermauert die Richtigkeit bisheriger blosser Vermutungen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR2	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überzeugend, fundiert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR3	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vgl. oben (1. Gesamteindruck; 2. Belastung Innenstadt, Schlussfolgerungen).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siehe oben.</li> </ul>
PR4	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nach einer Angewöhnungsphase wäre allen (Ladenbesitzer und der Kundschaft) gedient .</li> <li>– Unfälle die leider nicht zu vermeiden sein, kein Argument.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzungen werden nicht geteilt.</li> <li>– Unfälle sind so weit als möglich zu reduzieren. Sehr wichtiges Argument.</li> </ul>
PR5	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Tabelle Ein-/Aussteiger wurde während der Uniferien erstellt. Es kann nicht möglich sein, dass die Haltestelle Unitobler weniger Fahrgäste hat als die Station Mittelstrasse. Bei diesen aufwendigen Studien hat es noch andere Tabellen, an denen PR5 zweifelt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Ein-/Aussteiger stellen einen Jahresmittelwert dar. Die Haltestelle Unitobler hat zweifellos während des Semesters hohe Einsteigerzahlen, nicht jedoch während den Semesterferien.</li> </ul>
PR6	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hat schon heute zuviele Busse und Trams.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird nicht geteilt.</li> </ul>

**Zu Frage 4: Vorausscheidung von Trasse-Varianten**

Ist aus Ihrer Sicht die vorgenommene Vorausscheidung von Varianten nachvollziehbar?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
Läbigi Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die vorgenommene Vorausscheidung ist grösstenteils nachvollziehbar. Mit der Ausscheidung der Trasse-Varianten D, E sowie F ist der Verein einverstanden. Diese würden die Erschliessungsqualität sowie die Erreichbarkeit der Innenstadt verschlechtern.</li> <li>- Die Umsetzung der Trasse-Variante C (Bollwerk-Lorrainebrücke-Viktoriarain) wird hingegen als Ergänzung und Entlastung des Trassees in der Hauptgasse befürwortet. Diese Alternative bringt v.a. auch mit Blick auf eine spätere Zusammenlegung und Umstellung auf Trambetrieb der Linie Länggasse-Wankdorf Synergien und kann bei einer vorübergehenden Sperrung der Innenstadt (Zibelemärit, Fasnacht, Demos, betriebliche Störungen etc.) als Ausweichroute für das künftige Tram 10 dienen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Chance dieser Achse erhöht sich zweifellos, wenn eines Tages eine Umstellung der Linie 20 auf Tram diskutiert wird.</li> </ul>
GPB-DA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sachlich nicht nachvollziehbar, aber durch in Anbetracht der Auswahl der Gutachter schon... Die in der GPB-DA-Motion vorgeschlagenen Varianten wurden nicht geprüft, sondern ohne Prüfung "vorausgeschieden"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe oben. Unter der Prämisse, dass die Innenstadt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden soll, machen diese Varianten wirklich keinen Sinn.</li> </ul>
PR1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die getroffene Vorausscheidung ist durchaus nachvollziehbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ja.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vgl. oben (1. Gesamteindruck; 2. Belastung Innenstadt, Schlussfolgerungen).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe oben.</li> </ul>
PR4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Längerfristig ist nur eine Entflechtung der Markt- und Spitalgassen und der unteren Altstadt sinnvoll.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR6	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Findet wirklich nicht angebracht dass 2 Tramlinien die Strecke HB-Viktoriaplatz benützen. Eine Variante via Lorrainebrücke wäre viel angesagter und könnte die Linie 20 bis Gewerbeschule verstärken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Variante via Viktoriain würde u.a. die Erschliessungsqualität und die Erreichbarkeit der Innenstadt verschlechtern.</li> </ul>

## Zu Frage 5: Trasse-Untersuchungen, Schlussfolgerungen

Erachten Sie die Beurteilung der Trasse A1/A2, B1 und B2 als angemessen? Sind Sie mit den Schlussfolgerungen einverstanden?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Läbige Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Varianten A1 (Amthausgasse–Schauplatzgasse) / A2 (Bundesgasse–Kochergasse): Das zentrale Trasse via Spitalgasse/Marktgasse bietet die grösstmögliche Erschliessungsqualität. Allerdings stellt diese einzige Verkehrsachse auch ein Risiko für den Tramverkehr in Bern dar, da im Falle einer Störung keine Ausweichmöglichkeiten bestehen. Mit der Erhöhung der Tramfrequenz nimmt dieses Risiko weiter zu. Ein ergänzendes Tramtrasse (entweder analog den A-Varianten oder als Umfahrung C) könnte die Flexibilität im Tramverkehr erhöhen.</li> <li>- Varianten B1 (Bollwerk–Speichergasse–Nägeligasse) / B2 (Hodlerstrasse–Schüttstrasse): „Läbige Stadt“ teilt die Auffassung, dass die Trassevarianten B1 und B2 nicht als Tramlinien realisierbar sind. Der Verein empfiehlt die B-Routen als Buslinie zu betreiben. „Läbige Stadt“ begrüsst den Ansatz, die Buslinie 12 aus der Spital-/Marktgasse zu verlegen. Dies sollte allerdings baldmöglichst geschehen und nicht erst 2017 wie projektiert. „Läbige Stadt“ schlägt die rasche Verlegung der Linie 12 auf die in der Beilage skizzierte Route vor. Dies würde es ermöglichen, wichtige Kulturanbieter der Stadt (Kunstmuseum, Progr, Stadttheater, ZPK etc.) an einer Linie zu verbinden. Ein solcher „Kulturbus“ könnte schon kurzfristig für eine Entlastung der Hauptgasse und zur besseren Erschliessung der nördlichen Innenstadt führen. Die möglichst rasche Umsetzung dieser neuen Buslinienführung ist auch deshalb sinnvoll, weil ab Inbetriebnahme des TBW 2011 die Belastung der Spital-/Marktgasse auf 52 Kurse/h und Richtung ansteigen wird. Diese sehr hohe Belastung wird sich erst ab 2017 mit dem TRB wieder reduzieren. Gerade in der stark belasteten Phase zwischen 2011 und 2017 würde eine vorgezogene neue Linienführung des Bus 12 entlang der „Kulturachse“ eine Entlastung der Hauptachse um 16 Kurse/h und Richtung bringen (s. Studie Belastung Innenstadt, S. 13).</li> <li>- Mit der Verbindung der Achse Länggasse – Bahnhof der Linie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschätzung wird geteilt.</li> <li>- Vorschlag muss geprüft werden. Erschliessungslücke in den nördlichen Gassen ist anerkannt. Die Verlegung der Linie 12 erfordert noch eine Reihe von Abklärungen die auch politisch konsolidiert und umgesetzt werden müssen. Dies alles erfordert Zeit.</li> <li>- Siehe oben</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	12 mit der Linie 20 als Tramlinie könnte der „Kulturbus“ weiterhin ab dem Bahnhofplatz über die Routen B1/B2 Richtung Schosshalde verkehren.	
<b>SOML</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dem SOML ist es wichtig darzulegen, dass die geplante Linienführung des 12-er Busses in der Innenstadt nicht im Interesse der QuartierbewohnerInnen des Obstbergs, der Schosshalde, Gryphenhübeli und des weiteren Einzugsgebiets sei. Folgende Argumente werden aufgezählt:</li> <li>– Die Durchmesserlinie 12 ist die best ausgelastete Linie.</li> <li>– Durch die Aufteilung der Linie in 2 Äste geht der direkte Anschluss zum westlichen Bahnhofzugang (Welle) verloren, was nicht nur Komforteinbusse für die Benutzer, sondern auch eine Mehrbelastung des Fussverkehrs im Bahnhof bedeutet.</li> <li>– Die BewohnerInnen des Quartiers seien besonders gute SteuerzahlerInnen und hätten folglich Anspruch auf einen besonderen ÖV-Komfort. Dass in einem so komplexen Gesamtprojekt jemand 'Federn lassen' müsse, wurde zwar akzeptiert, die Opfersymmetrie sei aber im Fall der SOML-Quartiere nicht gegeben, da nirgends ein Mehrwert als Kompensation des Komfortverlusts resultiere</li> <li>– Es wird zudem befürchtet, dass mittelfristig der Elektrobetrieb durch Diesel ersetzt werde.</li> <li>– Namens des SOML hat sich Oskar Balsiger zusätzliche Überlegungen zu Linienführung und Netz gemacht. Diese sind beim SOML abrufbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Jede Veränderung bringt Vor- und Nachteile. Dafür profitieren die Quartiere Spitalacker, Baumgarten, Schönberg und Oberes Galgenfeld.</li> <li>– Die gute Auslastung ist in erster Linie auf dem Ast Länggasse.</li> <li>– Die Durchbindung des Astes Zentrum Paul Klee muss noch geprüft werden. Der Zugang zum Bahnhof bleibt in etwa gleich. Durch den Abstand der Linien verändert sich die Mehrbelastung durch den Fussverkehr kaum.</li> <li>– Es ist nicht Aufgabe der Regionalkonferenz guten SteuerzahlerInnen zu privilegieren, sondern für möglichst viele BürgerInnen ein gutes ÖV Angebot anzubieten.</li> <li>– Bernmobil verfolgt die Strategie der Beibehaltung der Trolleybusse.</li> <li>– Besten Dank.</li> </ul>
<b>GPB-DA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zum Teil ja. Unser Ziel ist eine grossräumige Entlastung der Innenstadt und nicht eine Belastungsverschiebung innerhalb der Innenstadt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zielsetzung der GPB-DA wird nicht geteilt.</li> </ul>
<b>SP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die SP teilt die Schlussfolgerungen der Berichte, wonach im heutigen Zeitpunkt keine neue Tramlinienführung in der Innenstadt notwendig ist. Diese Option muss aber für zukünftige Entwicklungen planerisch offengehalten werden.</li> <li>– Zielgerichteten punktuellen Ausbauten an den Haltestellen (Bärenplatz, Bahnhof, Hirschengraben) steht die SP positiv gegenüber, ein Vorprojekt für die Verlegung der Zytglogge-Haltestelle der Linie 12 ist aber unnötig (s. Ausführungen zu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Entsprechende Massnahmen auf Stufen Region und Stadt sind zu ergreifen (Regionale Richtplanung, Baulinienpläne u.a.).</li> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Eine Verlegung der Haltestelle Zytglogge der Linie 12 steht nicht zur Diskussion.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	Frage 2).	
PR1	– Die abgeklärten Trassees werden angemessen beurteilt. Die Schlussfolgerungen aus den Untersuchungen, mit denen Parkleitsystem Bern AG einverstanden ist, drängen sich auf und sind folgerichtig.	– Wird zur Kenntnis genommen.
PR2	– Unterirdische Lösung in Hauptgassen städtebaulich am attraktivsten (Fussgängerzone). Bei oberirdischer Linienführung ist bessere Unterscheidung zwischen Fahrbahn und Fussgängerbereich dringend notwendig (wie bestehende Haltestelle Bärenplatz)	– Eine unterirdische Lösung ist sehr teuer und die Finanzierung müsste durch die Stadt sichergestellt werden.
PR3	– Vgl. oben (1. Gesamteindruck; 2. Belastung Innenstadt, Schlussfolgerungen).	– Siehe oben.
PR4	– Nur Innenstadt Nord B1 (Tram) B2 (Bus) zukunftsweisend unseren kommenden Generationen zumutbar!	– Einschätzung wird nicht geteilt.

**Zu Frage 6: Spezielle Optik der Gemeinden, Verbände, weitere Bemerkungen**

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus der Optik bei der weiteren Planung speziell berücksichtigt werden?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
Läbigi Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Seit seiner Gründung hat sich „Läbigi Stadt“ für Verkehrsberuhigung und eine Reduktion des MIV eingesetzt. Ein attraktiver ÖV ist diesbezüglich ein entscheidender Faktor. „Läbigi Stadt“ begrüsst deshalb die Weiterentwicklung des Tramverkehrs in der Stadt und Region Bern.</li> <li>– „Läbigi Stadt“ nimmt das denkmalschützerische Argument gegen neue Oberleitungen ernst. Allerdings sind oberleitungsfreie Modi möglich, die den baulichen Spielraum erhöhen können. Die in der Studie erwähnte Möglichkeit fahrdrahtloser Trams mit Energiespeicher sollte weiter ernsthaft evaluiert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Der Betrieb mit fahrdrahtlosen Trams wird z.Z. im Rahmen des Projekts Zukunft ÖV Innenstadt untersucht.</li> </ul>
GPB-DA	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mit den beiden Studien ist der Auftrag des Stadtrates vom 13. August 2009 nicht erfüllt. Der Auftrag lautet, Varianten im Rahmen des Vorprojektes zu entwickeln. Die GPB-DA besteht darauf, dass dieser Parlamentsauftrag erfüllt wird.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es macht wenig Sinn für Varianten, die die Zielsetzung einer guten Erschliessung der Innenstadt mit dem ÖV in keiner Weise erfüllen kann, Hunderttausende von Franken auszugeben.</li> </ul>
PR1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Als an der Aufrechterhaltung und weiteren Steigerung der Attraktivität der bernischen Innenstadt stark interessierte Gesellschaft anerkennen wir in diesem Zusammenhang ausdrücklich den sehr grossen Anteil, welchen der ÖV zur Attraktivitätssteigerung der bernischen Innenstadt beiträgt. Die Umstellung der Linie 10 auf Tram wird hiezu einen weiteren Beitrag leisten. Wir erachten die Partnerschaft zwischen MIV und ÖV sowie die Förderung der Zusammenarbeit dieser beiden Partner als durchaus erwünscht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
PR2	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Trolleybus aufgeben. Wirtschaftlich unsinnige dritte Traktionsart mit störenden Fahrleitungen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird so nicht geteilt. Auch gilt es, den Investitionsschutz zu berücksichtigen.</li> </ul>
PR3	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Selbst mit viel gutem Willen vermittelt die Lektüre der beiden Studien nicht ansatzweise den Eindruck, als hätten die Projektverantwortlichen auch nur einen einzigen ernsthaften Gedanken auf die Tatsache verwendet, dass das Teilprojekt Innenstadt nicht irgendwo in der Stadt Bern realisiert werden soll, sondern mitten im Herzen des UNESCO Welterbes Berner Altstadt, von dem nicht allein die Landesund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gerne nehmen wir Hinweise entgegen, wie eine solche unterirdische Lösung finanziert werden könnte.</li> </ul>

---

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	<p>Kantonshauptstadt Bern, sondern namentlich auch das Berner Oberland und darüber hinaus die gesamte Hauptstadtregion Schweiz profitiert, und auch das nicht nur in touristischer Hinsicht. Das ist nicht akzeptabel und wird sich spätestens dann rächen, wenn auch die Stimmberechtigten der Stadt Bern die nötigen Kreditmittel für die Projektrealisierung bewilligen sollen. Einen ersten Vorgeschmack darauf hat bereits die eingangs erwähnte Stadtratsdebatte vom 11. März 2010 vermittelt.</p>	

---