

# Fragebogen Anhörung zum Vorprojekt Tram Region Bern

Organisation FORUM 3072 Ostermundigen  
Kontaktperson Michael Meienhofer (Präsident)  
Strasse Rütliweg 123  
PLZ/Ort 3072 Ostermundigen  
E-Mail forum@bluewin.ch

## 1. Gesamteindruck Vorprojekt Tram Region Bern

### Wie ist Ihr Gesamteindruck des Vorprojekts?

Es ist nach wie vor äusserst schade, dass das Projekt gestartet wurde ohne unmissverständliche Zielsetzungen, die vorgängig von den 3 Parlamenten (Köniz, Bern, Ostermundigen) hätten genehmigt werden sollen. Der Tenor lautete: Nur das Tram kommt in Frage! Wann wurde denn der **echte** ¼-h-Takt von S1 und S2 zwischen Gümligen und Flamatt durch und bei wem schriftlich verlangt? Wurden zusätzliche Buslinien und grössere Busse für die Lösung des Transport-Problems ernsthaft erwogen?

### Wurden aus Ihrer Sicht die Ziele des Vorprojekts (vgl. Kapitel I./3. des Anhörungsberichts) erfüllt?

Wir verlangen nach wie vor, dass die 2. Tram-Achse durch Berns Innenstadt ab Start des 1. Trams im Betrieb ist. Zudem ist sicher zu stellen, dass das Tram nicht aus beliebigen Gründen (Demos, Umzüge, Märkte usw.) ausser Betrieb gesetzt wird. Die vielen öffentlichen Gelder sind **für** den OeV bzw. seine Benützer/innen einzusetzen. Nötig ist auch die Feststellung, dass die heutigen Busse zwischen den Haltestellen „Bahnhof Ostermundigen und Rütli“ nur in wenigen Ausnahmefällen (= verspätete Busse) überfüllt sind. Die teure Umstellung vom Bus aufs Tram rechtfertigt sich nur, wenn es während seiner Lebensdauer von 30 Jahren stets überall freie und sichere Fahrt geniessen kann.

### Sind die Ergebnisse aus Ihrer Sicht nachvollziehbar (vgl. Kapitel II./1.)?

Die folgenden Informationen haben den Charakter von Ratschlägen, Erwartungen, Ratschlägen, Fragen oder Sachkritik:

a

ETH-Studie: Warum wurden die sinnvollen Bemerkungen, Empfehlungen und Ratschläge der Studie nur so weit berücksichtigt, wie sie ins laufende OeV-Konzept passten? Die grösstenteils problemlosen Strassen-Verhältnisse nach Bern-West sind mit jenen nach Ostermundigen - oft enge Strassen zwischen Gemeindegrenze und Rütli - gar nicht vergleichbar.

b

Haltestellen-Anordnung: Weshalb wurde die u.E. sinnvolle Bus-Haltestellen-Philosophie „OeV hält wo möglich am normalerweise breiten Trottoir“ nicht übernommen? Tram-Haltestellen in der Strassenmitte bedeuten: alle Passagiere (inkl. Handicaperte sowie solche in Kinderwagen oder Rollstühlen) müssen von beiden Strassenseiten her mindestens 1 Fahrbahn-Hälfte überqueren, was zwingende Stopps hinter den OeV-Fahrzeugen bedeuten oder Gefahren für die Passagiere durch MiV oder Velofahrende verursachen können. Lichtsignal-Steuerungen drängen sich an jeder Mitte-Strassen-Haltestelle auf (ähnlich Galgenfeld). Damit die Fussgänger geschützt werden und die Trams immer Fahrplan-gerecht rasch fahren können, darf bei den Fussgängerstreifen auf Lichtsignale nicht verzichtet werden. Wer die Strasse ausserhalb von Fussgängerstreifen quert, tut dies auf eigenes Risiko.

c

Veloverkehr: Wir haben nichts gegen den Veloverkehr. Ihm wird jedoch - in Konkurrenz zum sehr stark benutzten OeV - die teure Umstellung aufs Tram findet nicht zufällig statt - eine betr. Verkehrsanteil viel zu grosse Bedeutung beigemessen. Selbst während der warmen Jahreszeit hat es verhältnismässig nur wenige Velofahrende. Jene, die nach Bern wollen, und Schüler befahren sinnvollerweise Strecken, die die Bernstrasse nicht tangieren. Die Gemeinde hat dafür zu sorgen, dass Velofahrende ihre Bernstrassen-Fahrziele zwar möglichst nahe der Bernstrasse, aber auf Parallelwegen zur Bernstrasse erreichen. Dies setzt zweckmässige Signalisierungen voraus. Das mehrfach nötige, nicht rechtwinklige Queren von Tramgleisen ist gefährlich. Könnten Velos mit Anhänger auf dem schmalen Velostreifen überhaupt problemlos fahren? Wo würden langsame Velofahrende durch Velo-Sprinter überholt? Gelten Kreisel als besonders Velo-freundlich?

d

MiV: Wie wird garantiert, dass kein zusätzlicher MiV (z.B. infolge von Ausstellungen, Sportanlässen, Demos) auf die Tramachsen geleitet wird? Wie wird vermieden, dass wegen der Vortritts-bevorzugten Trams und den dadurch zu erwartenden MiV-Stopps (Ampeln, Fahrbahn-Verengungen, Wechsel von Tramgleisen in anderen Strassenbereich) nicht andere Ostermundiger Strassen zu Lasten der Wohnqualität der dortigen Anwohner als Auswegstrecken befahren werden?

e

Tram-Ersatz-Fahrzeuge: Könnten die Busse problemlos auf der Tramroute fahren? Wären die Tram-Signalisationen überall sofort änderbar?

f

Haltestellen: Es ist nicht erkennbar, ob die Haltestellen selbst (inkl. Dach und gedecktem Billett-Automaten und Fahrplänen) mindestens doppelt so gross gebaut würden wie für die Busse im 3-Min.-Takt. Die Passagiermenge nimmt angeblich jährlich um ca. 1 % zu und verdoppelt sich gegenüber dem 3-Min.-Bustakt. Wo sind – wenn überhaupt - WC-Anlagen vorgesehen?

g

Fussgängerstreifen: Ist unsere Annahme richtig, die Bernstrasse könne auch ausserhalb der Fussgängerstreifen ohne irgendein Lichtsignal und ohne unbedingt zu vermeidende Stopp-Risiken fürs Tram jederzeit überquert werden (analog Berns Innenstadt, wo aber deswegen der OeV besonders langsam fahren muss)? Wenn nicht: Warum ist überall in der Strassenmitte ein „Leerstreifen“ vorgesehen, der ggf. eine grosse Strassenfläche unnütz beansprucht?

h

Simulation: Wurde bei zuverlässigen Ergebnissen simuliert, was geschieht, falls ein Tram an einem neuralgischen Ort (z.B. in Berns Innenstadt oder in der Ostermundiger Bahnunterführung) für längere Zeit blockiert ist wegen Unfällen, Kollisionen, Tram-Fahrproblemen, Überschwemmungen, Polizeieinsätzen)? Inwieweit wären Ersatzbusse garantiert in der Lage, die überall wartenden Passagiere zielkonform weiter zu befördern?

i

Lokale Störungen im Tram-Fahrbereich:

Ist überall garantiert, dass keine Fahr-Behinderungen fürs Tram entstehen infolge von Strassen-Reparaturen, die nicht aufs Tram zurück zu führen sind (z.B. wegen Leitungen für Wasser, Abwasser, Regenwasser, Strom, Gas, ungenügenden Stromerdungen usw.)?

j

Fahrplan-Gewähr: Ist gewährleistet, dass die Anschlüsse zwischen Bahn/Tram/Bussen beim Tram-Fahrtakt grösser als 6 Minuten sicher gestellt sind?

k

Fahrplan-Fahrzeit: Ist sicher gestellt, dass das Tram zwischen Rüti und HB Bern stets fahrplanmässig sowie bei mindestens gleicher Dauer fährt wie der heutige Bus?

l

Kostenschätzungen: Für die Vorlage, die dem Souverän unterbreitet wird, erwarten wir a) Kostenschätzungen von +/- 10%, die auch die MwSt. und die mutmassliche Bau-Teuerung einschliessen, sowie b) eine Schätzung der zu erwartenden Betriebskosten, die auf die Gemeinde Ostermundigen sowie allenfalls auf die Passagiere in Form von Tarifen anfallen.

Warum sind Rückstellungen nur bei Gebühren nötig? (braucht es keine Strassen-/Schienen-/Depot-/Tunnel-/Fahrzeug-/Signal-Erneuerungen?). Wie sieht die wahrscheinliche Wirtschaftlichkeits-Rechnung für alle Beteiligten (Kanton, Gemeinden, BernMobil) aus?

m

Warum werden Kreisel erstellt, wenn nur Nebenstrassen in die Bernstrasse münden (z.B. Waldeck, Bahnhofstrasse)? OeV-Bussen kann durch ein vom Bus steuerbares Lichtsignal freie Fahrt gegeben werden? MiV, der nicht zwingend auf die Benützung der Bernstrasse angewiesen ist, muss von ihr fern gehalten werden.

## 2. Rückmeldungen zu einzelnen Aspekten

### 2.1 Rückmeldung 1: TP 4 Ostermundigen; Bahn-Unterführung:

Dieser Verkehrsbereich ist mit absolutem Primat zu Gunsten der OeV-Benützenden besser zu lösen:

- Die Zugspassagiere müssen auf beiden Seiten der Unterführung direkt zu/von den Zügen gehen können
- Trams + Busse (diese auch hintereinander) müssen nebeneinander auf ihren Anschluss warten können
- Auf beiden Seiten der Überführung braucht es eine Fussgänger-Unterführung, sofern der MiV nicht anderweitig von den Fussgängern gestoppt werden kann.
- Während der frühzeitig mit Lichtsignalen zu avisierenden Ein- und Ausfahrten von Trams darf in der Unterführung kein MiV (Lärm, Abgase) blockiert sein.
- Die Busse müssen auf beiden Seiten der Unterführung wenden können (kürzlich konnten sie dies im Rahmen der Schermenweg-Sperrung).

Wir stufen die Vergrösserung des Platzes unter der Bahnlinie **nur** sinnvoll ein zu Gunsten der Passanten sowie der OeV-Passagiere; diese legen keinen Wert auf lange OeV-Wartezeiten. In der Unterführung gibt es auch künftig unvermeidbaren, grossen Bahnlärm, schlechte Luft und oft genug auch lästigen Luftzug. Anzustreben sind grösstmögliche Sicherheit für Passanten und Passagiere sowie die prophylaktische Abwehr von Vandalismus.

Sind alle Anforderungen der seit langem bekannten ESP-Bahnhof-Planung und der geplanten Bären- sowie Poststrasse-Gebäude in der Tram-Planung vorausschauend vollständig abgedeckt (z.B. Parkzone für Kiss + Ride und für alle Benutzer des kompletten Bahnareals: Wohnungen, Büroräume, Garagen, Zonen für den

Güterumschlag usw.)? Sind zusätzliche Fahrten sowie zusätzliche Parkplätze (Bären, Bahnareal, Poststrasse) für den problemlosen Tram-Verkehr im **Engpass** der Bernstrasse tatsächlich erwünscht, obschon die Umfahrungsstrasse bereits heute zu wenig leistungsfähig ist?

## **2.2 Rückmeldung 2: Dreieck:**

Ist sichergestellt, dass die Schulkinder auf ihrem Schulweg keinesfalls stärker gefährdet sind als heute? Der MiV soll die Bernstrasse möglichst wenig und nur lokal benützen. D.h. der MiV ist unbedingt auf die Umfahrungsstrasse (siehe jedoch auch 2.1) zu leiten. Dies setzt zweckmässige Signalisationen bei den Ortseinfahrten und auf der Umfahrungsstrasse voraus (wäre seit langer Zeit ein Muss)!

## **2.3 Rückmeldung 3: Alleen:**

Bäume leben nicht ewig. Neue, problemlos und kostengünstig pflegbare (Krone, Laub, Wurzeln) sowie Blumen sollen überall die alten in gleicher Anzahl und Pracht ersetzen.

## **2.4 Rückmeldung 4: TP 5 Rüti:**

Die Wohnqualität der Anwohner der Tram-Haltestelle und der geplanten Wendeschleifen ist zu wahren. Die potenziellen Tram-Nachbarn tragen keine Schuld, weder für den nötig gewordenen teuren Tunnel, noch für die mehrmals abgeänderte Planung der Terrassenrain-Siedlung. Der Rütieweg ist oberhalb des Tunnel-Nordportals von Schienen vollständig frei zu halten.

Die 2. Wendeschleife könnte auch als 3. Gleis (= Mittelgleis) zwischen die beiden Haltegleise platziert werden.

Auf Geräusch-Immissionen der Trams zu Lasten der Tram-Anwohner ist unbedingt vollständig zu verzichten; sonst entstehen für die Besitzer von Gebäuden bzw. Wohnungen Wertverminderungen. Für solche könnte die Gemeinde zahlungspflichtig werden.

22.12.2011 Bruderer / 7.1.2012 Bruderer (nach der Besprechung vom 4.1.12 mit dem FORUM-Präsidenten).