

TRAM: Fragen nach der Orientierung vom 22.4.2010 im Tell

Sehr geehrter Herr Deuschle

Am interessanten Info-Abend vom 22.4.10 haben Sie u.a. an die Besucher appelliert, man solle Ihnen mitteilen, wo und wie vorgeschlagene Lösungen dank konstruktivem Dialog verbessert werden können. Ich mache davon wie folgt gerne Gebrauch.

Die Inhalte der nachstehenden Tabelle zeigen, wo ich noch gültige Antworten auf meine Fragen und informative Kommentare auf meine Bemerkungen erwarte. Weil ich meine Infos FORUM-intern erst nach dem Eingang Ihrer Reaktion behandeln möchte, schreibe ich Ihnen vorerst als Privatperson, die von den vorgeschlagenen Lösungen teilweise als Anrainer sowie als häufiger OeV-Passagier betroffen ist. Es liegt mir sehr viel daran, dass eine Tramlösung zustande kommt, die von tatsächlich zutreffenden Informationen ausgeht sowie der Bevölkerung und der OeV-Kundschaft während mindestens 30 Jahren grosse Freude und den Planern Anerkennung für ihre weitsichtige Planung bereitet..

Es ist denkbar, dass ich die eine oder andere Frage oder Bemerkung anhand der im Tell gezeigten Pläne selber beantworten könnte. Angeblich sind sie jedoch noch nicht via Internet einsehbar.

Besten Dank im Voraus für Ihre schriftliche Reaktion (durchaus auch per Mail). Ich lege nur Wert auf den Inhalt.

Freundliche Grüsse von

Walter Bruderer, Rütliweg 67, 3072 Ostermundigen
Mail: wabrom@sunrise.ch

| Nr. | F r a g e n | B e m e r k u n g e n |
|------------|---|---|
| 1 | Warum wurde der Wohnqualität der Bewohner keine höhere Bedeutung beigemessen? In der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde mitgeteilt, fürs Tram werde die <u>gleiche</u> Linienführung gewählt (analog dem heutigen Bus). | Die Tram-Linienführung hält sich nicht an diese Vorgabe (z.B.): - Rütli = neue Wendeschleife am Hohlenweg, - Dreieck = Mehrverkehr auf Unt. Zollgasse, - Oberfeld = Variante mit Tramgleis zwischen Fussballfeld und angrenzendem Block |
| 2 | Ist sicher gestellt, dass das Tram – vorbehaltlich höherer Gewalt – immer auf die Rütli, und zwar ganztags - im gleichen Takt fährt wie auf der Bernstrasse? | Auf der Rütli sind keine zusätzlichen Bauten und damit auch keine wesentliche Verkehrszunahme mehr zu erwarten. Heute fahren die Busse oft leer auf die Rütli. |
| 3 | Wann wurde im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (an wen) stichhaltig begründet, bei 2 Buslinien von Ostermundigen nach Bern sei es unmöglich, die zunehmende Passagiermenge zu transportieren? Bei welchem Ergebnis wurde untersucht, ob a) ein Eilkurs ab Waldeck via Guisanplatz - Bärengraben - Zytglogge zum HB Bern oder b) via Kleezentrum – Bärengraben – Zytglogge - | Laut Verwaltungsbericht 2008 gab es werktags folgende Passagiermengen bei der Haltestelle Waldeck: - 7300 Richtung Rütli - 7700 Richtung Bern Zusätzliche Eilkurse, die während der Rush-hours auf Berner Boden auf einer anderen Route fahren, würden bestimmt genügen. Falls zudem die S-2, die heute rund 5 Minuten |

| | | |
|---|--|--|
| | <p>HB Bern die Passagiermenge transportiert werden kann?</p> <p>Wo in Ostermundigen soll das prognostizierte Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen erfolgen, nachdem das Bevölkerungsforum 2007 künftig nur noch qualitatives Wachstum gefordert hat und die Ueberprüfung der heutigen Ortsplanung zwar vom Parlament verlangt worden, aber noch hängig ist?</p> <p>Wurde die Ostermundiger Bevölkerung je gefragt, ob eine Bevölkerungszunahme solange erwünscht ist, bis jeder noch grüne m2 überbaut ist?</p> | <p>nach/vor der S-1 fährt, eine echte Viertelstunde nach/vor der S-1 führe, würden viele Leute, die nahe vom Bahnhof Ostermundigen wohnen oder in Ostermundigen ohnehin umsteigen müssen, die S-1 bzw. S-2 statt den Bus benützen-</p> <p>Da Bern auch im Osten wachsen will, wird zudem über kurz oder lang das Tram zum Saali entweder zur Ob. Zollgasse oder zum Dennigkofenweg verlängert werden müssen. Eine zusätzliche Bahn-Haltestelle im Bereich Tiefenmösli/Dennigkofenweg wäre bereits <u>heute</u> sinnvoll.</p> <p>Würde der Bus 28, vorab während der Rush-hours häufiger Richtung Ostring fahren, würden wahrscheinlich mehr Passagiere diesen Weg nach Bern (Zytglogge, HB) mit dem Tram ab Ostring wählen. Umgestiegen muss ja auch in Ostermundigen.</p> |
| 4 | <p>Ist sicher gestellt, dass lange Gelenk-Lastwagen bei allen vorgesehenen Kreiseln problemlos ein-/ausfahren und wenden können?</p> <p>Braucht es den Kreisel bei der Post 1? Wird nicht dadurch mehr MiV an diesem wichtigen neuralgischen Verkehrspunkt generiert?</p> | <p>Bereits heute bilden die Kreisel für viele ortsfremden Chauffeure eine echte Herausforderung (mit entsprechenden Stau-Gefahren).</p> <p>Für die Einfahrt der OeV-Busse aus der B'hofstr. in die Bernstrasse wäre eine vom Buschauffeur steuerbare Ampel sinnvoll.</p> |
| 5 | <p>Bietet die vorgeschlagene Lösung im Haltestellenbereich Bahnhof Ostermundigen echt attraktive Umsteige- und Wartebedingungen für die Passagiere (riesiger Lärm, Abgase, Gefahren beim Queren der Strasse)?</p> <p>Ist das problemlose Umsteigen zwischen den S-Bahnen und Tram/Bussen auch für Behinderte gewährleistet?</p> | <p>Wir erwarten, dass bei einem neuen Verkehrsmittel in allen Belangen optimale Bedingungen für <u>zufriedene</u> Passagiere entstehen. Ziel des Trams müsste ja sein, dass immer mehr Personen den OeV <u>gerne</u> benützen.</p> <p>Der <u>ganze</u> OeV-Bereich ist vom MiV-Bereich unbedingt mit einer Wand abzutrennen.</p> |
| 6 | <p>Ist sicher gestellt, dass das Tram überall uneingeschränkten Vortritt erhält? Wo überall zwischen der Rüti und dem Viktoriaplatz würde der künftige Verkehr mit Ampeln geregelt?</p> | <p>Bei der neuen Lösung muss jedes Tram den HB Bern bzw. die Rüti ganztägig stets fahrlangerecht und mindestens so rasch wie der Bus – lieber schneller – erreichen.</p> |
| 7 | <p>Wo zwischen Rüti und Viktoriaplatz könnte der MiV das Tram problemlos überholen? Würde dabei die Sicherheit von Tram-Passagieren nicht gefährdet? Wird der MiV bei der Einfahrt des Trams in eine Haltestelle immer gestoppt, damit alle Passagiere die Strasse zwischen Tram und Trottoir gefahrlos queren können?</p> | <p>Frau Gemeinderätin R. Unteregger erwähnte diese Annahme betr. Ueberholmöglichkeit bei ihrer Orientierung im Tell.</p> <p>Die Tram-Passagiere sollten sich – wie bis anhin beim Bus auf den Trottoirs - stets sicher fühlen können.</p> |
| 7 | <p>Sind alle Lösungsvorschläge Velo-freundlich? Sind zusätzliche Velo-Abstellplätze geplant?</p> | <p>Laut Ausführungen der Planer sind sie noch nicht überall optimiert, sofern überhaupt möglich..</p> |

| | | |
|----|--|---|
| 8 | <p>Wie lauten die Fahrpläne für die 5 geplanten Tramlinien während der Rushhours? Ist anzunehmen, dass der Fahrplan trotz dem prognostizierten grossen Passagiermengen-Wachstum nie kürzer als 6' möglich sein muss?</p> <p>Wie wird sicher gestellt, dass die Trams im 1,2'-Minuten-Takt (ohne Staubildung zwischen den Trams) vom Zytglogge zum HB fahren können?</p> <p>Warum wird bei der Linie 12 im Gegensatz zur Linie 10 ein 3'-Takt toleriert, obschon im Gebiet „Kleezentrum“ noch sehr viele Wohnungen gebaut und Neu-Passagiere dazu kommen werden?</p> <p>Wie stellt BernMobil sicher, dass alle Trams im 1,2'-Takt in die Marktgasse oder die Spitalgasse hinein fahren?</p> | <p>Zwischen Zytglogge und Marktgasse fahren heute Trams von 3 Linien im 6'-Takt sowie die Buslinie 12 (während der Rushhours im 3'-Takt) in beide Richtungen. Neu werden es Trams von 5 Linien sein. Die Worbahn fährt morgens teilweise sogar in einem engeren Takt. Die Linie 12 wird vermutlich analog der heutigen Buslinie 10 geführt; trotzdem könnte sie den neuralgischen Knoten beim Zytglogge weiterhin im 3-Minuten-Takt tangieren. Auf welchem Weg käme der Bus aus der Schauplatzgasse (Loeb) in die Länggasse?</p> <p>Es ist fragwürdig anzunehmen, auf der Linie 10 seien 18 m lange Busse im 3'-Takt nicht mehr verantwortbar, wenn man gleichzeitig die Trams, die von/nach mehreren Endstationen und bei unterschiedlich langen Strecken unterwegs sind, im 1,2'-Abstand fahren lässt. Bereits heute kommt es zwischen Zytglogge und HB vor, dass sich Trams unmittelbar folgen (= Paketbildung). Das eine kommt zu früh, das andere zu spät.</p> |
| 9 | <p>Warum kann die Normallinie Tram 10 auf der Rütli nicht im Bereich der heutigen Bus-Endstation wenden?</p> <p>Warum kann nicht NUR das 2. Wendegleis zum Hohlenweg geführt werden?</p> <p>Ist mit einem Gelenkbus je versucht worden, bei einem Tramausfall am Wendepunkt beim Haus Rütliweg 69 zu wenden? ..</p> <p>Warum braucht es auf der Rütli 2 Haltestellen?</p> <p>Warum soll das Tram von der heutigen Bus-Endstation zum Hohlenweg die Rütliweg-Seite 2 mal wechseln?</p> | <p>Nötiger Platz fürs Wenden: Was stimmt?:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tell: es brauche einen Wenderadius von 20 m - von BernMobil: 20 m Fläche genügen fürs Wenden. Das Ein-/Aussteigen setze zudem keine Gerade voraus.. - Im Internet: Das Combino-Tram in Basel brauche einen minimalen Kurvenradius von 12 m und jenes in Bern von 14,5 m. <p>Würde das Gleis zwischen Marktgasse Richtung Casino analog dortigem <u>engstem Kurven</u>teil weiter geführt, bräuchte das Tram vermutlich keine 20 m Radius zum Wenden. Wir gehen davon aus, dass der Platzbedarf für die Tramwende bereits vor der Planung der Siedlung „Terrsassenain“ bekannt war.</p> <p>Die Passagiere sollten sich auf 1 Ein-/Aussteigeort auf der Rütliweg-Ostseite ausrichten.</p> <p>Das Tram zum Hohlenweg muss auf der linken Seite des Rütliweges sowie links vom heute noch fehlenden, vorgesehenen Trottoir bleiben.</p> |
| 10 | <p>Werden alle Fussgängerstreifen hinter dem Tram platziert?</p> | <p>Passagiere sollten das Wegfahren des Trams nicht verzögern.</p> |
| 11 | <p>Wie und wo werden die Anschlüsse zwischen Tram, Buslinien und den <u>fahrplanmässig</u> ver-</p> | <p>Ein grosser Teil der Ostermundiger Passagiere wird irgendwo in Ostermundigen umsteigen</p> |

| | | |
|----|--|--|
| | kehrenden S-Bahnen ganztags sicher gestellt? | müssen und will darum schlanke Anschlüsse. |
| 12 | Ist sicher gestellt, dass das Tram in Kurven keinen Lärm verursacht? | Wäre eine Bedingung der Anwohner für die nötige Akzeptanz der geplanten Rüti-Wendeschleife. |
| 13 | Sind alle Haltestellen genügend breit sowie genügend lang für die Aufnahme des langen Trams? | Bei der heutigen (z.B. Viktoriaplatz) Tram-Haltestelle können nicht alle Passagiere auf der Traminsel ein-/aussteigen. |
| 14 | In welchem Takt fahren die Trams samstags, sonntags, abends)? | Zuverlässige Information über kundenfreundliches Angebot sind für die Umstellung aufs Tram wichtig. |
| 15 | Ist sicher gestellt, dass das Tram den HB Bern vorbehaltlich höherer Gewalt stets fahrplanmässig erreichen kann? (Demos, Umzüge, Gleis-/Strassen-Reparaturen)? Wäre allenfalls sicher gestellt, dass das Tram notfalls auch im Bereich „Zytglogge“ wenden kann? | Das Tram muss überall sowie stets <u>uneingeschränkte</u> Fahr-Priorität erhalten. |
| 16 | Wie rasch kann der übliche Fahrplan nach Unfällen/Pannen im „Schlauch“ durch Busse wieder hergestellt + gewährleistet werden? | Der weitaus grösste Teil der Passagiere wird künftig in alle Richtungen in den 5 Trams unterwegs sein. |
| 17 | Linie 10: Bieten die neuen Trams im 6'-Takt tatsächlich die 2,5-fache Transport-Kapazität der Busse, die im 3'-Takt fahren? | Es ist von sehr hohen Passagier-Zunahmen die Rede. Ich hätte gerne die Berechnung gesehen. |
| 18 | Zu welchen Lasten würde das denkbare, neue Tram-Depot (nähe Eisstadion) gebaut? Welches Tram-Depot wäre für die Linie 10 verantwortlich? Gäbe es ggf. eine direkte Gleisverbindung via Pulverweg zur Ostermundigenstrasse? | Zutreffendenfalls sollten diese Kosten auch in eine transparente Tram-Investitionsrechnung einfließen. Das erste Tram müsste möglichst früh am Morgen, das letzte möglichst spät am Abend fahren. |
| 19 | Ist garantiert, dass die Tarife von BernMobil wegen der Tram-Realisierung nicht steigen? Ist die Aussage richtig, dass die Ostermundiger aufs Tram nicht verzichten könnten?. | Ist eine wichtige Grundlage für den Entscheid. Eher zutreffend wäre vermutlich, dass ohne Wechsel aufs Tram keine Bundesgelder fließen würden. Beim HB Bern gäbe es eine Kehrmöglichkeit für einen Nur-Könizer-Ast. |
| 20 | Garantieren alle Tram-Planer mit uneingeschränkter Ueberzeugung und mit eigenem Namen dafür, dass die vorgeschlagene Tramlösung die hohen Erwartungen ans Tram während mindesten 30 Jahren ab Start erfüllen wird? | Zu oft finden heute Planungs- und Baupannen statt, für die niemand die Verantwortung tragen will. Hohe Kosten, um Lösungen nachträglich grundlegend zu ändern, können die unerwünschte Folge sein. |
| 21 | Was geschieht tatsächlich, sollte die Mehrheit der Ostermundiger das Tram ablehnen? Ist die Ausgangsalge in Köniz nicht wesentlich besser als in Ostermundigen? | Frau RR Egger-Jenzer hatte früher auf diese Frage geantwortet, dann müsste das Tram an der Gemeindegrenze wenden (das heisst bei der Waldeck). Das Tram könnte auch nur zwischen Bern und Schliern verkehren. Früher war die Linie 10 |

auch keine Durchmesserlinie.

25.4.2010 Br