

## Antworten zu Fragen von Walter Bruderer

---

- 1 Warum wurde der Wohnqualität der Bewohner keine höhere Bedeutung beigemessen? In der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde mitgeteilt, fürs Tram werde die gleiche Linienführung gewählt (analog dem heutigen Bus).

*Die Tram-Linienführung hält sich nicht an diese Vorgabe (z.B.):*

- Rüti = neue Wendeschleife am Hohlenweg,
- Dreieck = Mehrverkehr auf Unt. Zollgasse,
- Oberfeld = Variante mit Tramgleis zwischen Fussballfeld und angrenzendem Block

*Die Tram-Linienführung entspricht im aktuellen Projektstand derjenigen der heutigen Buslinie. Die Aussage der ZMB bezieht sich auf die Bedienung des Korridors der Linie 10. Bei den aufgeführten Situationen handelt es sich eigentlich mehr um notwendige punktuelle Anpassungen innerhalb der vorgegebenen Linienführung. Diese lassen sich wie folgt begründen:*

- Rüti: Aus geometrischen Gründen kann das Tram am Standort der heutigen Buswendeschleife nicht wenden. Eine Tramwendeschleife in der Rüti ist unabdingbar.
- Dreieck: Die Linienführung des Trams liegt auf der Bernstrasse. Die Führung des motorisierten Verkehrs erfolgt auf der Aussenseite des heutigen Dreiecks und somit auf einem sehr kurzen Stück auf der Unteren Zollgasse. Diese Lösung ermöglicht eine fahrplangerechte Abwicklung des Tramverkehrs, einer optimalen Verkehrsabwicklung am Dreieck und eine gute Nutzung des städtebaulichen Potentials am Dreieck. Zahlreiche untersuchte Varianten für die Tramführung und Knotenausgestaltung führten zu weniger guten bzw. nur ungenügenden Lösungen.
- Oberfeld: Der Richtungsbetrieb (Richtung Rüti entlang des Sportplatzes, Richtung Zentrum um die Coop-Ecke Rütliweg-Bernstrasse, wie bestehende Busführung) löst zwei anspruchsvolle Anforderungen: An der Coop-Ecke kann auf ein Gebäudeabbruch verzichtet werden, der durch die Führung der Tramgleise um die enge rechtwinklige Kurve erforderlich wäre. Gleichzeitig ist diese Gleisanlage als Betriebswendegleis nutzbar, welche Ausnahmesituationen bei Betriebsschwierigkeiten auf dem steilen Abschnitt zur Rüti zwingend vorzusehen ist.

- 1 Ist sichergestellt, dass das Tram – vorbehältlich höherer Gewalt – immer auf die Rüti, und zwar ganztags - im gleichen Takt fährt wie auf der Bernstrasse?

*Auf der Rüti sind keine zusätzlichen Bauten und damit auch keine wesentliche Verkehrszunahme mehr zu erwarten. Heute fahren die Busse oft leer auf die Rüti.*

*Wie schon heute der Bus wird das Tram gemäss aktueller Planung im gleichen Takt wie auf der Bernstrasse bis auf die Rüti verkehren. Es ist nicht geplant, ein Tram fahrplanmässig vorzeitig zu wenden.*

- 1 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?

*Laut Verwaltungsbericht 2008 gab es werktags folgende Passagiermengen bei der Haltestelle Waldeck:*

- 7300 Richtung Rüti
- 7700 Richtung Bern

*Zwei verschiedene Buslinien bedingen unterschiedliche Wege. Die ZMB hat nachgewiesen, dass eine zweite Buslinie (z.B. über den Guisanplatz oder Paul-Klee-Zentrum) keine hinreichende*

*Entlastung der Linie 10 über die Ostermundigenstrasse bringt. Der Bericht der ZMB wurde von der RVK 4 im 2008 veröffentlicht.*

**Bei welchem Ergebnis wurde untersucht, ob a) ein Eilkurs ab Waldeck via Guisanplatz - Bärensgraben - Zytglogge zum HB Bern oder b) via Kleezentrum – Bärensgraben – Zytglogge - HB Bern die Passagiermenge transportiert werden kann?**

*Zusätzliche Eilkurse, die während der Rushhours auf Berner Boden auf einer anderen Route fahren, würden bestimmt genügen. Falls zudem die S-2, die heute rund 5 Minuten 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.*

*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 Bahnhof-Haltestelle im Bereich Tiefenmösli/Dennigkofenweg wäre bereits heute sinnvoll.*

*Würde der Bus 28, vorab während der Rushhours 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.*

*Siehe oben*

**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 Überprüfung der heutigen Ortsplanung zwar vom Parlament verlangt worden, aber noch hängig ist?**

*Das prognostizierte Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen gründet auf der heutigen, rechtsgültigen baurechtlichen Grundordnung (Zonenplan, Baureglement). Dabei sind hinsichtlich der Einwohnerzahl vor allem die künftigen Wohngebiete „Oberfeld“ (ca. 1'200-1'400 Einwohner), „Grube/Hättenberg“ (ca. 600 Einwohner) und Flurweg (ca. 200 Einwohner) von Bedeutung. Für die Arbeitsplatzkapazitäten sind vor allem die Gebiete „Arbeitszone Mösli“ und „ESP Bahnhof“ von Bedeutung.*

*Im Zusammenhang mit der vom Parlament geforderten Überprüfung der Ortsplanung, erarbeitete der Gemeinderat als Vorstufe die sogenannten „Leitlinien zur Siedlungsentwicklung“, für welche in der Öffentlichkeit und bei den politischen Parteien im Herbst 2008 eine Vernehmlassung durchgeführt wurde. Der Erlass dieser Leitlinien durch den Gemeinderat ist allerdings noch hängig.*

**Wurde die Ostermundiger Bevölkerung je gefragt, ob eine Bevölkerungszunahme solange erwünscht ist, bis jeder noch grüne m2 überbaut ist?**

*Die oben erwähnten rechtsgültigen Bauzonenreserven wurden von den Stimmberechtigten und/oder dem Parlament beschlossen und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt. Insofern kann also die Frage nach dem „Befragen der Bevölkerung“ in Sachen Bauzonenreserven sowohl für diese, als auch für die „Leitlinien zur Siedlungsentwicklung“ deutlich mit „ja“ beantwortet werden.*

- 1 **Ist sichergestellt, dass lange Gelenk-Lastwagen bei allen vorgesehenen Kreiseln problemlos ein-/ausfahren und wenden können?**

**Braucht es den Kreisel bei der Post 1? Wird nicht dadurch mehr MiV an diesem wichtigen neuralgischen Verkehrspunkt generiert?**

*Bereits heute bilden die Kreisel für viele ortsfremden Chauffeure eine echte Herausforderung (mit entsprechenden Stau-Gefahren).*

*Für die Einfahrt der OeV-Busse aus der B'hofstr. in die Bernstrasse wäre eine vom Buschauffeur steuerbare Ampel sinnvoll.*

*Die geometrische Dimensionierung erfolgt so, dass das Befahren aller Kreisel für alle regulär zugelassenen Schwerverkehrsfahrzeuge, und dazu gehören alle Busse, Lastwagen, Lastwagen mit Anhänger und Sattelschlepper (Gelenklastwagen) möglich ist.*

*Eine Busbevorzugung (durch Buschauffeur ansteuerbare Lösung) für die Einfahrt der Busse aus der Bahnhofstrasse in die Bernstrasse wurde bereits diskutiert und ist auf einfache Weise möglich, da der Kreisel bei der Tramdurchfahrt auf allen Zufahrten schon mit Ampeln auszurüsten ist. Dieser Punkt wird bei der Detailprojektierung berücksichtigt.*

- 1 **Bietet die vorgeschlagene Lösung im Haltestellenbereich Bahnhof Ostermundigen echt attraktive Umsteige- und Wartebedingungen für die Passagiere (riesiger Lärm, Abgase, Gefahren beim Queren der Strasse)?**

*Wir erwarten, dass bei einem neuen Verkehrsmittel in allen Belangen optimale Bedingungen für zufriedene Passagiere entstehen. Ziel des Trams müsste ja sein, dass immer mehr Personen den OeV gerne benützen.*

*Der ganze OeV-Bereich ist vom MiV-Bereich unbedingt mit einer Wand abzutrennen.*

*Die Aufwertung der Bahnstufunterführung zu einem attraktiven, sicheren und stark frequentierten Umsteigepunkt ist ein wichtiges Ziel im Projekt Tram Region Bern. Mit der vorgesehen Ausweitung der Unterführung mit einer Breite bis knapp 40m und der Entflechtung zwischen Strasse und Tramgleis (Tram in Seitenlage) wird eine grosszügige, offene und helle „Bahnhofshalle“ mit guten Umsteigebeziehungen und Warteräumen geschaffen. Die Situation ist bei weitem nicht mehr vergleichbar mit den heute sehr engen Verkehrskanälen durch die Unterführung und den schwierigen und unattraktiven Bedingungen für den Langsamverkehr.*

*Eine Trennung des ÖV und des MIV durch eine Wand wirkt diesem Lösungsansatz stark entgegen, führt zu Schwierigkeiten in der Abwicklung des Tram- und Busverkehrs und zu einer schlechteren Erreichbarkeit der Haltestellen für Velofahrende und Fussverkehr aus dem umliegenden Siedlungsgebiet. Ein entsprechender Lösungsansatz wurde skizziert, aber im Planungsprozess sehr schnell wieder verworfen.*

**Ist das problemlose Umsteigen zwischen den S-Bahnen und Tram/Bussen auch für Behinderte gewährleistet?**

*Ja. Die behindertengerechte Ausbildung der Haltestelle sowie der Umsteigebeziehung S-Bahn – Tram/Bus ist eine strikte und gesetzlich vorgegebene Rahmenbedingung. Konkret sind für die*

*Überwindung der Höhendifferenz vom Tram-/Busperron hinauf auf die Bahnperrons Lifte vorgesehen. Die behindertengerechte Ausgestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsfläche in der Unterführung erfolgt im Rahmen der Detailprojektierung.*

- 1 Ist sichergestellt, dass das Tram überall uneingeschränkten Vortritt erhält? Wo überall zwischen der Rüti und dem Viktoriaplatz würde der künftige Verkehr mit Ampeln geregelt?**  
*Bei der neuen Lösung muss jedes Tram den HB Bern bzw. die Rüti ganztägig stets fahrplangerecht und mindestens so rasch wie der Bus – lieber schneller – erreichen.*

*Das Tram erhält bei jeder Knotendurchfahrt, sei es bei einer Lichtsignalanlage, bei einem Kreisell oder einer unregelmässigen Kreuzung Vortritt. Dies wird bei lichtsignalgeregelten Knoten mit einer Tramanmeldung auf der Zufahrtstrecke und bei einer Durchfahrt durch einen Kreisell oder einen unregelmässigen Knoten mit einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage gesteuert. Bei Anmeldung einer Tramankunft werden alle im Konflikt zum Tram stehenden Verkehrsströme mit Rotlichtern gestoppt. Das Tram wird auch in Spitzenzeiten den Fahrplan gut und weit besser als die heutigen Busse einhalten können.*

- 1 a) 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?**

*Frau Gemeinderätin R. Unteregger erwähnte diese Annahme betr. Ueberholmöglichkeit bei ihrer Orientierung im Tell.*

*Die Tram-Passagiere sollten sich – wie bis anhin beim Bus auf den Trottoirs - stets sicher fühlen können.*

*Im Moment sieht die Planung folgende Überholmöglichkeiten vor (vorbehaltlich der Entscheidung zur Bestvariante):*

*Stadtauswärts: Rosengarten, Schosshaldenfriedhof, Waldeck, Bahnhof Ostermundigen, Dreieck, Sportplatz*

*Stadteinwärts: Wegmühlegässli, Dreieck, Bahnhof Ostermundigen, Waldeck, Schosshaldenfriedhof, Rosengarten, evtl. Schönburg*

*Grundsätzlich gilt, dass da, wo der Platz für eine sinnvolle Überholmöglichkeit gegeben ist, diese auch realisiert wird.*

*Die Sicherheit für die Fussgänger ist bei allen Haltestellen gewährleistet. An beiden Seiten der Haltestelle liegt ein Fussgängerstreifen. Hier gilt in der Regel das Vortrittsrecht des Fussgängers. Die Lage der Fussgängerstreifen ist so angeordnet, dass ausreichende Sichtweiten bestehen.*

- b) Sind alle Lösungsvorschläge Velo-freundlich? Sind zusätzliche Velo-Abstellplätze geplant?**

*Laut Ausführungen der Planer sind sie noch nicht überall optimiert, sofern überhaupt möglich.*

*Einer ausreichenden Verkehrssicherheit für die Velofahrenden wird im Projekt grosse Beachtung geschenkt. Für den Veloverkehr verträgliche Lösungen zu finden, erweist sich in allen Tramprojekten und insbesondere auch im Tram Region Bern an mehreren Stellen als sehr anspruchsvoll.*

*In Ostermundigen sind die Planer insbesondere noch daran, beim Wegmühlegässli und am Dreieck Verbesserungen zu erzielen. Ziel der Planung ist, abhängig von den Platzverhältnissen für alle Nutzer freundliche Lösungen zu finden.*

- 1 **Wie lauten die Fahrtakte für die 5 geplanten Tramlinien während der Rushhours? Ist anzunehmen, dass der Fahrtakt trotz dem prognostizierten grossen Passagiermengen-Wachstum nie kürzer als 6' möglich sein muss?**

Wie wird sichergestellt, dass die Trams im 1,2'-Minuten-Takt (ohne Staubildung zwischen den Trams) vom Zytglogge zum HB fahren können?

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?

Wie stellt BernMobil sicher, dass alle Trams im 1,2'-Takt in die Marktgasse oder die Spitalgasse hinein fahren?

*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?*

*Es ist fragwürdig anzunehmen, auf der Linie 10 seien 18 m lange Busse im 3'-Takt nicht mehr verantwortlich, 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.*

*Die Tramlinien verkehren grundsätzlich im 6' Takt, mit Ausnahme der Linie 6 Worb Dorf – Fischermätteli, welche im 10' Takt verkehrt. Gemäss dem prognostizierten Verkehrsaufkommen wird auf der Tramlinie 10 langfristig ein 5' Takt notwendig sein.*

*Die Simulationen mit einem Verkehrsmodell haben gezeigt, dass der Betrieb mit 5 Tramlinien in der Markt- und Spitalgasse ohne Weiteres möglich ist.*

*Der Tramfahrplan wird so aufgebaut, dass die Trams möglichst regelmässig in die Innenstadt einfahren und sich so wenig wie möglich gegenseitig behindern.*

*Zur Linie 12 Zentrum Paul Klee – Bahnhof Bern: Die Linie zum Zentrum Paul Klee verkehrt nur in der Morgenspitze im 3' Takt und zwar wegen hohem Verkehrsaufkommen stadtauswärts (Schüler). Stadteinwärts steht auch langfristig genügend Kapazität zur Verfügung.*

- 1 **Warum kann die Normallinie Tram 10 auf der Rütli nicht im Bereich der heutigen Bus-Endstation wenden?**

*Nötiger Platz fürs Wenden: Was stimmt?:*

*- Tell: es brauche einen Wenderadius von 20 m*

*- von BernMobil: 20 m Fläche genügen fürs Wenden. Das Ein-/Austeigen 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.*

*Würde das Gleis zwischen Marktgasse Richtung Casino analog dortigem engstem Kurventeil 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 "Terrassenain" bekannt war.*

*Wendeschlaupe: Der Radius von rund 20 m ist das Minimum für eine Neuanlage. Es ist uns keine Aussage von BERNMOBIL bekannt, dass eine Fläche von 20 m genüge. Sie ist auf jeden Fall falsch.*

*Technisch sind kleinere Radien möglich, bezüglich Lärm und Verschleiss von Schienen und Fahrzeugen sind diese aber nicht sinnvoll und wirtschaftlich.*

*Die Haltestelle kann in einem Bogen liegen, der Radius muss aber über die ganze Länge gleich sein und mindestens 150 m betragen.*

*Nach unserem Wissen, ist die Planung und Genehmigung der Siedlung Terrassenhain ohne Abstimmung auf das - damals noch zukünftige - Tramprojekt erfolgt. Auf jeden Fall wurde die erforderliche Grösse der Tramwendeschlaupe beim Layout nicht berücksichtigt.*

*Allgemein kann gesagt werden: je kleiner der Kurvenradius der Wendeschlaupe, desto grösser wird die Gefahr der Quietschgeräusche. Eine Unterschreitung der empfohlenen Radien ist in der Nähe von Wohnbauten nie zu empfehlen und widerspricht der Forderung nach einem gut funktionierenden, verträglichen und auf die Zukunft ausgerichteten Verkehrsmittel.*

#### **Warum kann nicht NUR das 2. Wendegleis zum Hohlenweg geführt werden?**

*Aus Sicht der Landbeanspruchung, der Trasselänge und damit der Kosten, der Anzahl der betroffenen Anwohner und den Unterhaltsaufwendungen schneidet diese Lösung deutlich schlechter ab als die vorgeschlagene.*

#### **Ist mit einem Gelenkbus je versucht worden, bei einem Tramausfall am Wendeplatz beim Haus Rütiweg 69 zu wenden?**

*Ist noch nicht ausprobiert worden, der Platz dürfte aber ziemlich knapp sein. Das Problem dürften dazu noch die parkierten Fahrzeuge sein. Es ist für die Verkehrsteilnehmer nichtverständlich, dass eine genügend grosse Wendefläche, die sehr selten benutzt, jederzeit von abgestellten Fahrzeugen freigehalten werden muss.*

#### **Warum braucht es auf der Rüti 2 Haltestellen?**

*Die Passagiere sollten sich auf 1 Ein-/Aussteigeort auf der Rütiweg-Ostseite ausrichten.*

*Die Trennung hat den Vorteil, dass man nicht warten muss bis das Tram die Wendeschlaupe durchfahren hat bis man aussteigen kann. Zudem ist für den weitaus grössten Teil der Aussteigenden der folgende Fussweg so kürzer.*

#### **Warum soll das Tram von der heutigen Bus-Endstation zum Hohlenweg die Rütiweg-Seite 2 mal wechseln?**

*Das Tram zum Hohlenweg muss auf der linken Seite des Rütieweges sowie links vom heute noch fehlenden, vorgesehenen Trottoir bleiben.*

*Die Kurve des Rütieweg bei der Liegenschaft Nr. 85 ist zu eng als dass das Tram nur auf der Bergseite dem Rütieweg entlangfahren könnte. Um die auf dem Grünareal benutzte Fläche aber möglichst gering zu halten ist man mit dem Tramtrasse so weit wie möglich auf dem Rütieweg geblieben.*

**1 Werden alle Fussgängerstreifen hinter dem Tram platziert?**

*Passagiere sollten das Wegfahren des Trams nicht verzögern.*

*Die genaue Fussgängerführung wird erst in der weiteren Bearbeitung projektiert.*

**1 Wie und wo werden die Anschlüsse zwischen Tram, Buslinien und den fahrplanmässig verkehrenden S-Bahnen ganztags sicher gestellt?**

*Ein grosser Teil der Ostermundiger Passagiere wird irgendwo in Ostermundigen umsteigen müssen und will darum schlanke Anschlüsse.*

*Ein Fahrplan existiert noch nicht, dieser wird zu gegebener Zeit erarbeitet. Als Umsteigeknoten ist die Unterführung beim Bahnhof Ostermundigen vorgesehen.*

**1 Ist sichergestellt, dass das Tram in Kurven keinen Lärm verursacht?**

*Wäre eine Bedingung der Anwohner für die nötige Akzeptanz der geplanten Rüti-Wendeschleife.*

*Die Trassierung des Trams wird nach Möglichkeit so vorgenommen, dass kein Kurvenquietschen mehr entsteht, in dem bspw. enge Kurvenradien vermieden werden.*

*Die modernen Niederflurtrams von BERNMOBIL verursachen in den Kurven kaum mehr Lärm. Wo ein Kurvenquietschen auftreten kann, werden Schmierapparate eingebaut, um das Quietschen zu vermeiden. Das Auftreten von Lärm ist zudem wetter- und temperaturabhängig.*

**1 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.*

*Alle Tramhaltestellen sind mit einer minimalen Breite von 3.10m vorgesehen. Damit genügen sie den heutigen Anforderungen und sind auch behindertengerecht. Vorhandene Haltestellenbreiten von 1.50m wie beispielsweise am Viktoriaplatz sind für Neuanlagen nicht mehr zulässig. Die erforderliche Haltestellenlänge von 45m ist konsequent vorgesehen und wird somit den Anforderungen der langen Trams gerecht.*

*Genau dies ist eine der Herausforderungen bei der Wendeschleife im Bereich der heutigen Busschleife.*

**1 In welchem Takt fahren die Trams samstags, sonntags, abends)?**

*Zuverlässige Information über kundenfreundliches Angebot sind für die Umstellung aufs Tram wichtig.*

*Das Tram nach Ostermundigen wird gemäss heutiger Planung grundsätzlich denselben Takt aufweisen wie die bereits bestehenden Tramlinien. Werktags von ca. 06.30 h bis 19.00 h fährt das Tram im 6-Minutentakt, in den Randstunden und an den Wochenenden wird der Fahrplan entsprechend der Nachfrage stufenweise ausgedünnt, vergleichbar mit dem heutigen Fahrplan der Buslinie 10.*

- 1 Ist sichergestellt, dass das Tram den HB Bern vorbehältlich 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 uneingeschränkte Fahr-Priorität erhalten.*

*Der Trambetrieb von BERNMOBL funktioniert sehr zuverlässig. Die fahrplanmässige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs mit dem Tram ist, vorbehältlich der normal vorkommenden Störungen, stets gewährleistet. Die Stadt Bern bewilligt zudem Umzüge und Demos durch die Markt-/Spitalgasse nur äusserst zurückhaltend.*

*Die Projektierung des Trams ist eine grosse Chance, den Verkehr auf den betroffenen Strassen neu zu planen und für alle Verkehrsteilnehmenden bessere Lösungen zu erarbeiten. So soll das Tram teilweise ein Eigenstrasse erhalten. Auf den Abschnitten mit Mischverkehr kann das Tram mit geeigneten Massnahmen wie Lichtsignalbeeinflussung priorisiert werden und freie Fahrt erhalten. Daher darf davon ausgegangen werden, dass die Fahrplanstabilität mit dem Tram sich gegenüber der heutigen Buslösung deutlich verbessern wird und das Tram weniger im Stau stecken bleibt als der Bus.*

*Bei einer Störung der Achse Markt-/Spitalgasse können die Trams von Ostermundigen bspw. im Ostring oder Saali im Osten von Bern wenden oder via einer neuen Gleisverbindung am Viktoriaplatz zum Guisanplatz umgeleitet werden. So gelangen die Fahrgäste mit dem Tram trotzdem möglichst nahe zum Stadtzentrum und können von dort entweder zu Fuss weiter oder auf die Ersatzbusse umsteigen.*

- 1 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.*

*Die Erfahrungswerte von BERNMOBIL zeigen, dass ein Busersatzbetrieb innerhalb von 20 Minuten ab Eintreten der Störung in der Markt-/Spitalgasse bereit ist. In den Spitzenverkehrszeiten morgens und abends ist ein Ersatzbetrieb sogar schneller möglich, da Fahrzeuge von bestehenden Linien (Verdichtungskurse) abgezogen und als Ersatzbusse eingesetzt werden können. Zudem besteht immer die Möglichkeit, zwischen Hauptbahnhof und Zytglogge die Busse der Linien 19 oder 10 (künftig 12) zu benutzen.*

- 1 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.*

*Ein modernes Niederflurtram mit einer Länge von 42 m hat eine rund 2,5 mal höhere Kapazität als ein Gelenkbus von 18.5 m Länge.*

*Das Tram im 6-Minutentakt kann also gegenüber dem Bus im 3-Minutentakt einen Viertel mehr Fahrgäste transportieren. Aufgrund des 6-Minutentaktes wird die Auslastung der Fahrzeuge zudem gleichmässiger sein. Bei den sich heute bildenden Buspaketen sind die Fahrzeuge sehr unterschiedlich ausgelastet und können ihre theoretische Kapazität nicht ausnützen.*

*Das Tram ist aber auch Zukunftsvorsorge. Nur das Tram kann für die Zukunft ausreichende Kapazitätsreserven bereit stellen, um eine allfällig noch weitere Zunahme der Nachfrage auffangen zu können.*

**1 Zu welchen Lasten würde das denkbare, neue Tram-Depot (nähe Eisstadion) gebaut? Welches Tram-Depot wäre für die Linie 10 verantwortlich?**

*Zutreffendenfalls sollten diese Kosten auch in eine transparente Tram-Investitionsrechnung einfließen.*

*Das neue Tramdepot an der Bolligenstrasse wird durch BERNMOBIL gebaut und ersetzt das bisherige Depot Burgernziel. Mit dem Tram Ostermundigen – Köniz kann das neue Depot in einer zweiten Ausbaustufe problemlos erweitert werden, damit ausreichende Abstellkapazitäten dafür vorhanden sind. Die Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern, wie dies bei allen Infrastrukturinvestitionen üblich ist, sowie BERNMOBIL.*

*Für den Linienast Ostermundigen wird das neue Depot Bolligenstrasse zuständig sein, da es dafür eine ideale Lage aufweist. Hingegen liegt das bestehende Depot Eigerplatz direkt am Linienast Köniz, so dass mit grosser Wahrscheinlichkeit auch Fahrzeuge dieses Depot für dessen Beschickung verwendet werden. Es wird also eine Arbeitsteilung zwischen den Depots geben.*

**Gäbe es ggf. eine direkte Gleisverbindung via Pulverweg zur Ostermundigenstrasse?**

*Das erste Tram müsste möglichst früh am Morgen, das letzte möglichst spät am Abend fahren.*

*Es ist geplant, eine Gleisverbindung zwischen dem neuen Depot Bolligenstrasse und der Ostermundigenstrasse via Pulverweg zu erstellen.*

**1 Ist garantiert, dass die Tarife von BernMobil wegen der Tram-Realisierung nicht steigen?**

*Ist eine wichtige Grundlage für den Entscheid.*

*BERNMOBIL hat keine eigenen Tarife mehr, sondern ist Teil des Libero-Tarifverbundes. Die Zuständigkeit für Tarifierhöhungen liegt beim Libero-Tarifverbund. Die 13 beteiligten Transportunternehmen entscheiden dort einvernehmlich über allfällige Tarifmassnahmen im ganzen Libero-Verbundgebiet. Ob und welche Tarifmassnahmen in Zukunft ergriffen werden, ist zurzeit offen. Allein wegen der Realisierung des Tram Ostermundigen – Köniz werden die Tarife auf keinen Fall erhöht.*

**Ist die Aussage richtig, dass die Ostermundiger aufs Tram nicht verzichten könnten?**

*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.*

*Das Projekt Tram Region Bern ist ein Gesamtprojekt, das davon ausgeht, dass eine durchgehende Verbindung zwischen Schliern und Ostermundigen gewährleistet ist. Wie die ZMB ÖV Ostermundigen aufgezeigt hat, könnte mit einem Busbetrieb die ÖV-Erschliessung von Ostermundigen nicht mehr sichergestellt werden. Das Tram hat sich als Bestvariante herausgestellt,*

*was auch vom Bund anerkannt wurde. Ohne Tram muss Ostermundigen mittel- bis langfristig mit einer Verschlechterung der ÖV-Erschliessung rechnen (mehr Störungen auf der Buslinie, weniger Sitzplätze, Gedränge in den Bussen, Buspakete und abgewiesene Fahrgäste, mehr Autoverkehr und Staus). Es ist zudem so, dass die Mehrheit der Infrastrukturkosten durch den Kanton getragen werden. Langfristig erweist sich das Tram als volkswirtschaftlich sinnvoll.*

**1 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.*

*Alle beteiligten PlanerInnen handeln nach Ihrem besten Wissen und Gewissen und nach dem heutigen Wissensstand. Das Tram ist heute anerkanntermassen die Bestlösung. Erfahrungen aus vielen Städten weltweit, die in den letzten zwanzig Jahren auf das Tram gesetzt haben bestätigen dies.*

**1 Was geschieht tatsächlich, sollte die Mehrheit der Ostermündiger das Tram ablehnen?**

*Frau RR Egger-Jenzer hatte früher auf diese Frage geantwortet, dann müsste das Tram an der Gemeindegrenze wenden (das heisst bei der Waldeck).*

*In diesem Fall wird die Situation neu zu beurteilen sein. Das Gesamtprojekt wird in der geplanten Form nicht oder nur mit Abstrichen umgesetzt werden können. Wie eine Lösung genau aussehen würde ist zum heutigen Zeitpunkt offen.*

**Ist die Ausgangsalge in Köniz nicht wesentlich besser als in Ostermundigen?**

*Das Tram könnte auch nur zwischen Bern und Schliern verkehren. Früher war die Linie 10 auch keine Durchmessderlinie.*

*Auch in Köniz gilt es, grosse Herausforderungen zu lösen, die keineswegs einfacher sind als in Ostermundigen. Fakt ist, dass die Buslösung für Ostermundigen nicht zukunftstauglich ist. Eine Tramlinie zwischen HB und Schliern ist planerisch grundsätzlich möglich, löst aber das Ostermündiger Problem nicht respektive verschärft dieses eher.*