

Bern, 25. Januar 2012

An ihrer Delegiertenversammlung vom 25. Januar verabschiedete die Quav4 die folgende Stellungnahme zum Vorprojekt Tram Region Bern:

Tram Region Bern / Anhörung zum Vorprojekt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem für den Stadtteil IV sehr wichtigen Projekt. Die Quav4 befasste sich im vergangenen Jahr immer wieder mit Informationen, die aus dem Begleitgremium ‚Kerngruppe Bern Nord‘ in die Delegiertenversammlung getragen wurden. Dadurch waren die QuartiervertreterInnen über die gesamte Planungszeit relativ gut informiert und konnten laufend Beiträge einbringen, die -so unsere Wahrnehmung- auch ernst genommen wurden. Dafür danken wir herzlich. In der Stellungnahme beschränken wir uns auf den uns direkt betreffenden Abschnitt Bern-Nord

Gesamteindruck

Die Quav4 steht mit Überzeugung hinter dem Projekt TRB, werden doch viele BewohnerInnen unseres Stadtteils, insbesondere der Quartiere Baumgarten, Reiterstrasse, Schönberg Ost, Bizius, Burgfeld etc. direkt von der neuen Tramlinie profitieren. Wir teilen die Ansicht, dass die heutige Linie 10 an ihre Kapazitätsgrenze gestossen ist und keine zusätzlichen Belastungen durch die Siedlungserweiterung in Ostermundigen oder eine weitere, an sich wünschenswerte, Verlagerung auf den ÖV verkraftet. Zudem ist es erfreulich, dass an diesem Projekt die konkrete Zusammenarbeit über die Gemeindegrenzen geübt und gepflegt wird.

Zielerreichung

Mit der Zielsetzung, sowohl die technisch- betrieblichen als auch die städtebaulichen Kriterien in dem dicht bebauten und historisch gewachsenen Stadtraum (Alleen!) in Übereinstimmung zu bringen und unter ‚Berücksichtigung der Anliegen aller Verkehrsteilnehmer‘ die ‚Chance für die Stadterneuerung und -Gestaltung‘ wahrzunehmen, wurde die Latte ausserordentlich hoch gelegt. Durch die systematische Neuplanung konnten viele Verbesserungen für den Langsamverkehr, im Hinblick auf Behindertengängigkeit, das Priorisieren des ÖV und die Minderung der gegenseitigen Störung von Motorfahrzeugverkehr und ÖV erzielt werden. Gesamthaft ist eine Verstärkung des Verkehrssystems in unserem Perimeter zu erwarten.

Allerdings wird -wohl nicht ganz unabsichtlich- im Abschnitt ‚Chance für die räumliche Gestaltung‘ ((Bericht zur Anhörung) die brisante Allelenfrage mit keinem Wort erwähnt. Im ausführlicheren, technischen Bericht Seite 14 steht aber, dass die Erhaltung der historischen Allelen in ihrem heutigen Bestand zwar zu Projektbeginn eine Bedingung war, diese dann aber zufolge technischer Anforderungen und Ansprüche an die Strassenquerschnitte fallen gelassen wurde.

Die Mitglieder der Kerngruppe konnten sich davon überzeugen, dass die Planer sich diese Weichenstellung nicht leicht machten und konnten den Entscheidungsprozess gut nachvollziehen. Trotzdem befürchten wir nach wie vor, dass gerade dieser hoch emotionale Aspekt zum Prüf- oder gar Stolperstein des Zukunftprojekts TRB in der öffentlichen Meinung werden könnte. Deshalb erlauben wir uns im Bewusstsein, dass die Linienführung in der Anhörung nicht mehr zur Diskussion gestellt wird, nochmals auf diesen Punkt im besonders kritischen Abschnitt Rosengarten bis Schosshaldenfriedhof zurück zu kommen.

2. Rückmeldungen zu einzelnen Aspekten

2.1 Dienstgeleise Viktoriaplatz und Velospur

Quav4 kann das Erfordernis für zwei über das Eck geführte Dienstgeleise nicht nachvollziehen: Gründe, die im Normalbetrieb ein Befahren dieser Geleise erfordern würden, sind nicht ersichtlich. Nur der Ausnahmefall "Geleiseblockade am Zytglogge" kann dazu führen, dass Tramzüge zeitlich befristet von der Moserstrasse übers Eck in die Viktoriastrasse geleitet werden müssen (und umgekehrt). Für diesen Ausnahmefall ist es ohne weiteres möglich mit nur einem Dienstgeleise den Betrieb aufrecht zu erhalten: Es genügt die vor der Feuerwehrkaserne installierte Lichtsignalanlage, welche bei Brandalarm mittels "Zeitinsel" jeweils die Ausfahrt der Feuerwehrkaserne sichert, auf die Bedürfnisse des Trambetriebes abzustimmen. Auf das innere der beiden Geleise ist deshalb unbedingt zu verzichten, weil

- Richtung Kreisverkehr fahrende Velofahrer wegen der spitzwinkligen Geleisequerung in höchstem Grad gefährdet würden,
- die Gestaltung der Fussverkehrsfläche im Spickel zwischen der Moser- und der Viktoriastrasse erheblich erschwert wird.

2.2 Haltestelle Schönburg

Im Gegensatz zu allen übrigen Haltestellen- Anordnungen sind nur hier die beiden Richtungen weit auseinander gezogen, was verhindert, dass beide Seiten mit dem gleichen Fussgängerstreifen bedient werden können. Die Gestaltung des Strassenraums mit den räumlichen und funktionalen Elementen (Dreiecksplätzli mit Café, Kiosk, Entsorgungsstelle, Fussgängerstreifen, Mobilityparkplatz, Einmündung Spitalackerstrasse etc. etc.) sollte zusammen mit der neuen Zugansssituation des Schönburgprojekts nochmals gesamthaft überarbeitet werden. Dies um so mehr, wenn die von uns unter 2.3 vorgeschlagene Änderung der Linienführung einen Linksabbieger des Trams in die Papiermühlestrasse bedingen würde.

2.3 neue Linienführung ab Rosengarten bis Friedhof

In der gesamten Projektentwicklung stach immer wieder dieser Abschnitt als besonders problematisch hervor. Das latente Unbehagen mit der als kaum befriedigend zu lösenden topografischen und stadträumlichen, aber auch verkehrstechnischen Situation verstärkte sich noch in der eingehenden Diskussion zum vorliegenden Vorprojekt. Folgende Kritikpunkte und Argumente stützen eine erneute Prüfung der Linienführung ab Schönburg via Papiermühleallee - Guisanplatz - Mingerstrasse - Pulverweg - Schosshaldenfriedhof

- Generell fällt auf diesen Streckenabschnitt ein überdurchschnittlich hoher Kostenanteil, der nach unserem Ermessen nicht einen adäquaten Gegenwert erbringt.
- Die Steigung Rosengartenstutz und im Mündungsbereich der Ostermundigenstrasse ist grundsätzlich nicht tramfreundlich: Sie bedingt teure Kunstbauten und einen aufwändigen Geländeeinschnitt, welcher den nicht überbauten Spickel zwischen der Bolligen- und der Ostermundigenstrasse verschandelt.
- die scharfe Linkskurve am steilen Hang mit zusätzlichen Tramschienen, Fahrleitungen, Ampelsteuerungen etc. wird mit Sicherheit noch unübersichtlicher als heute.
- Die Velobeziehung Richtung Stadt ist unbefriedigend gelöst und provoziert Rotlichtmissachten bei der Lichtsignalanlage am Rosengarten; stadtauswärts bleibt das Einbiegen / Anfahren am Stutz in die Ostermundigenstrasse mit zusätzlichem Tramverkehr auch bei ausgeklügelten Detailmassnahmen problematisch, linksabbiegen von der Ostermundigenstrasse in die Laubeggstrasse ist für die Velofahrer sogar lebensbedrohlich. .
- Die vitale und gesunde Baumreihe gegenüber der Rosengartenmauer muss einer Strassenverbreiterung weichen in einem Bereich, wo die Laubeggstrasse bereits als sehr breit empfunden wird! Die auf der Siedlungsseite liegende Velospur, befriedigt nicht (Ein- und Ausfahrten) bedingt aber den Verlust an PW Parkplätzen in einer touristisch interessanten Zone.
- Die Verlegung von Carparkplätzen (und die entsprechende Suche nach Ersatzparkplätzen)
- Betriebe mit viel Publikumsverkehr wie Pentagon, kantonale Verwaltung Reiterstrasse, Musikschule / Kaserne würden direkter erschlossen
- Die Linie könnte Entlastungsfunktion übernehmen bei grossen Messen
- Die Alleeproblematik ist im auch Abschnitt entlang der Siedlung Baumgarten hoch umstritten. Trotz geplantem Kahlschlag und teuer zu versetzender Lärmschutzwand werden die Strassenverhältnisse immer noch eng bleiben
- die BewohnerInnen vom Baumgarten werden sich gegen die durch die Verschiebung nach innen notwendige Erhöhung der Lärmschutzwand wehren.

- Die teure neue Autobahnbrücke ist obsolet – zur direkten Erschliessung der Siedlung Baumgarten nordseitig zur neuen Haltestelle im Pulverweg müsste lediglich ein Fussgängersteg über die A6 angeboten werden.
- Die auf dem Pulverweg ohnehin vorgesehenen Dienstgeleise werden als "Stammgeleise" aufgewertet
- Die Buslinie 12 könnte ab ZPK via Friedhofweg, Ostermundigenstrasse in einer Schlaufe wieder zum Laubegg Schulhaus geführt werden und erschliesst so das im westlichen Schönberg-Ost gelegene Wohngebiet.
Das Baumgartenquartier kann von der Nussbaumstrasse her über einen neuen Fussgängersteg, welcher zwischen Swisscom- und rotem Dienstleistungsgebäude die N6 überspannt direkt an eine neue Tramhaltestelle im unteren Abschnitt des Pulverweges angeschlossen werden
- Eine neue Haltestelle auf der Kuppe der Laubeggstrasse / Haspelweg erreicht bisher schlecht durch ÖV erschlossenen Teil des Obstbergquartiers

2.4 Haltestelle Schosshaldenfriedhof

Die Neugestaltung des Eingangsbereichs in Zusammenhang mit der Haltestelle gefällt gut. Einziger Nachteil ist die grössere Fussdistanz zum Krematorium. Positiv fällt ins Gewicht, dass die eher gefährliche heutige Haltestelle (undisziplinierte Überholmanöver der Automobilen) sicherer wird

2.5 Kreisel Waldegg bis Unterführung Bahnhof Ostermundigen

Für das Burgfeld-Quartier sind die Haltestellen Waldegg und Bahnhof Ostermundigen sehr wichtig.

Bei der Station Waldegg begrüssen wir die Aufhebung der gefährlichen S-Kurve im Zentweg und die damit verbundene Schliessung dieses Astes des Zentwegs. Wichtig ist, dass weiterhin Fussgänger und Velofahrer diesen Weg benutzen können und dass den Schulkindern auf dem Velo eine gefahrenfreie Traversierung der Ostermundigenstrasse ermöglicht wird. Der Schulweg führt über den Weg entlang des Friedhofes zum Bitziusschulhaus, das rund 1,5 km vom Burgfeld-Quartier entfernt ist.

Nicht ganz klar ist die neue Einmündung in den Zentweg unmittelbar neben dem Restaurant Waldegg. Dieser Weg ist heute zu schmal für zwei Autos. Bleibt das Industriegeleise erhalten? Auch hier ist auf eine gute Schulwegsicherung für Fussgänger und Velofahrer zu achten, insbesondere von der Einmündung des Breitewegs bis zum oben erwähnten Weg über die bisherige S-Kurve im Zentweg.

Die Strecke zwischen Waldegg und Unterführung gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

Die neue Haltestelle in der Unterführung wird ausdrücklich begrüsst, insbesondere auch die direkte Umsteigemöglichkeit auf die Busse und die Züge. Diese verbessert die Anbindung an unser Quartier deutlich, vor allem für die Biderstrasse und den östlichen Teil des Breitewegs. Heute ist die Haltestelle stadteinwärts für uns zu weit entfernt.

Mit freundlichen Grüssen

QUAV 4, Quartiervertretung Stadtteil 4

Sabine Schärner, Präsidentin Karin Feuz, Vizepräsidentin