

# PARTIZIPATIONSBERICHT

## Auswertung der Offenen Foren Juni 2010

Zürich, 18. Oktober 2010

## Änderungsnachweis

Version	Datum	Bezeichnung der Änderungen	Verteiler
0.1	02.08.10	Erster Entwurf	BB, FK
0.2	10.09.10	Schlussredaktion	KOG
1.0	18.10.10	Schlussversion	LA

## Impressum

### Redaktion und Koordination:

- bürokobi GmbH, Münsingen: Fritz Kobi
- TBF + Partner AG, Zürich: Mirjam Bieri, Marco Erni, Patrick Inglin, Bernard Koller, Simone Jaeche, Alexander Burkardt
- Interpublicum AG, Bern: Bernard Bickel, Barbara Käser

### Fachliche Beurteilungen:

- TP 1 Köniz: Thomas Widmer (INGE IMAD, Markwalder und Partner AG, Burgdorf) gemeinsam mit Vertretern der Gemeinde Köniz, des Kantons Bern, BERNMOBIL, bürokobi GmbH
- TP 2 Eigerplatz: Walter Schaufelberger (Planergesellschaft B+S AG, Bern /Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich/giuliani.hönger, Zürich) gemeinsam mit Vertretern der Stadt Bern, des Kantons Bern, BERNMOBIL, bürokobi GmbH
- TP 4 Ostermundigen: Walter Schaufelberger (B+S AG, Bern) gemeinsam mit Vertretern der Gemeinde Ostermundigen, des Kantons Bern und BERNMOBIL
- TP 5 Rüti: Lucas Rentsch (INGE AKB, A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel) gemeinsam mit Vertretern der Gemeinde Ostermundigen, des Kantons Bern und BERNMOBIL
- TP 6 Kleinwabern: Javier Oliva (IG RGS, Rapp Infra AG, Basel) gemeinsam mit Vertretern der Gemeinde Köniz, des Kantons Bern, BERNMOBIL und bürokobi GmbH
- Kanton Bern, Bau- Verkehrs und Energiedirektion: Dr. Ulrich Seewer, Barbara Sury (Abteilung Gesamtmobilität), Daniel Schwarz (Amt für öffentlichen Verkehr), Ueli Weber (Oberingenieurkreis II), Thomas Schmid (Oberingenieurkreis II)
- Stadt Bern: Hugo Staub (Verkehrsplanung), Stephan Moser (Verkehrsplanung), Urs Gloor (Verkehrsplanung)
- Gemeinde Köniz: Rudolf Käser, Tanja Trachsler, Adrian Stäheli (Abteilung Verkehr und Unterhalt)
- Gemeinde Ostermundigen: Walter Wirz, Marianne Meyer (Präsidialdirektion)
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Dr. Marco Rupp (Fachbereich Verkehr)
- BERNMOBIL: Thomas Ledergerber (Netzmanagement), Sergio Rizzoli (Netzmanagement), Roman Steffen (Netzmanagement), Rolf Meyer (Unternehmensstab)

## Inhaltsverzeichnis

Abstract	5
1. Aufbau und Ziel des Berichts	7
2. Übersicht Partizipation	8
2.1 Begriff Partizipation	8
2.2 Partizipationsprozess Tram Region Bern: Zielsetzung und Spielraum	8
2.3 Partizipationsprozess Tram Region Bern: Gremien	12
2.3.1 Gesamtprojektebene: Begleitgruppe	13
2.3.2 Teilprojektebene: Foren und Kerngruppenworkshops	13
2.3.3 Formelle Mitwirkungsverfahren	13
2.3.4 Anhörungsverfahren	14
2.4 Partizipationsprozess Tram Region Bern: Durchgeführte Veranstaltungen	14
2.4.1 Gesamtprojekt	14
2.4.2 Köniz (inkl. Wabern)	14
2.4.3 Bern-Süd	15
2.4.4 Innenstadt	15
2.4.5 Bern-Nord	15
2.4.6 Ostermundigen	16
3. Zusammenfassung Auswertung Foren	17
4. Detailauswertung Forum Köniz (TP 1 und TP 6)	18
5. Detailauswertung Forum Bern-Süd (TP 1 und TP 2)	47
6. Detailauswertung Forum Bern-Nord	78
7. Detailauswertung Forum Ostermundigen	94

## Anhang

Anhang 1: Schriftliche Eingabe

## Abstract

Im Vorprojekt Tram Region Bern spielte die Partizipation eine zentrale Rolle. Auf verschiedenen Ebenen waren mehrere Gremien tätig (Begleitgruppe auf Stufe Gesamtprojekt, sogenannte Kerngruppen auf Ebene Teilprojekte bzw. Gemeinden).

In der Anfangsphase wurden in allen Gemeinden öffentliche Foren durchgeführt, an welchen die Zielsetzungen des Projektes der Bevölkerung erläutert wurden. An sogenannten Spezialforen wurde verschiedenen Bevölkerungs- oder Interessensgruppen gezielt Einblick in die laufenden Arbeiten gewährt.

Im Juni 2010, quasi als Abschluss des ersten Teils des Partizipationsprozesses, wurden vier öffentliche Foren zum Entwurf technisches Vorprojekt durchgeführt:

- Ostermundigen (Restaurant Tell): 07. Juni 2010 (ca. 250 Anwesende)  
Thema: Teilprojekt 4 "Bern–Ostermundigen" (Teil Ostermundigen) und Teilprojekt 5 "Ostermundigen–Rüti"
- Bern-Nord (Feuerwehrkaserne): 09. Juni 2010 (ca. 70 Anwesende)  
Thema: Teilprojekt 4 "Bern–Ostermundigen" (Teil Bern)
- Bern-Süd (Hotel Astoria): 15. Juni 2010 (ca. 70 Anwesende)  
Teilprojekt 1 "Bern–Köniz" (Teil Bern) und Teilprojekt 2 "Eigerplatz"
- Köniz: 22. Juni 2010 (ca. 100 Anwesende)  
Teilprojekt 1 "Bern–Köniz" und Teilprojekt 6 "Kleinwabern"

Aus den Veranstaltungen resultierten insgesamt 266 schriftliche Bemerkungen, Anregungen und Fragen, welche im vorliegenden Bericht dokumentiert werden.

## Schwerpunktthemen der Bevölkerungsrückmeldungen

Teilprojektübergreifend wurden vereinzelt Fragen zur Linienführung gestellt. Bezüglich Projektierung waren Veloführungen an Haltestellen, Parkplätze und Überholmöglichkeiten wichtige teilprojektübergreifende Themen. Weitere Schwerpunktthemen waren nach Gebieten:

- **Ostermundigen:** In einer Konsultativabstimmung sprachen sich alle Teilnehmenden an der Abstimmung für die Tunnelvariante aus. Kritik wurde am Tunnelportal zwischen den Häusern geäussert. In Ostermundigen-Zentrum waren die Parkplätze ein wichtiges Thema sowie Fragen zum Langsamverkehr und zur Verkehrssicherheit (Fussgängerstreifen, Schulhaus etc.).
- **Köniz:** In Köniz möchte man dem erreichten Status quo der Koexistenz nicht verlieren, daher wurden Fragen des Zusammenspiels von MIV, öV und Langsamverkehr intensiv diskutiert (in Bezug auf das sanierte Zentrum aber auch entlang dem restlichen Streckenabschnitt). Das Gewerbe fürchtet Umsatzeinbussen durch eine erneute Baustelle. Weiterhin kontrovers sind die Betriebswendeschleufe Sandwürfi und die Wendeschleufe Schliern. In Wabern wurde insbesondere die Veloführung kritisch diskutiert.

- **Bern-Nord:** Diskutiert wurde insbesondere das Thema Alleen sowie Fragen der Veloführung und der Haltestellenlage am Viktoriaplatz. Sehr viele Rückmeldungen waren zum Thema Linienführung zu verzeichnen (Variante über Guisanplatz).
- **Bern-Süd:** Der Bevölkerung im Quartier brannte das Thema ÖV-Erschliessung Weissenbühl – obwohl nicht zu Tram Region Bern gehörend - nach wie vor mehr unter den Nägeln als das Tramprojekt. Die Umgestaltung des Eigerplatzes wurde sehr begrüsst, Detailfragen wurden insbesondere zu den Veloführungen gestellt.

### **Auswertung**

Die Auswertung der Eingaben erfolgte durch die jeweiligen Projektspezialisten (Planer, Kanton, Gemeinden, Gesamtprojektleitung, BERNMOBIL und externe Fachberater).

Rund 35 Foren-Inputs wurden von den Planerteams aufgenommen und im Vorprojekt berücksichtigt. Sie betreffen mehrheitlich den Velo- und Fussgängerverkehr, die Strassenquerungen, die Sicherheit sowie die Gestaltung des Strassenraums. Knapp 100 Anregungen werden bei der Ausarbeitung des Bauprojektes näher geprüft. Rund 20 Bemerkungen beziehen sich auf andere Projekte und werden in deren Rahmen geprüft. Die restlichen gut 100 Voten werden nach einer Erstprüfung nicht weiter verfolgt, weil sie sich entweder ausserhalb des Projektes bewegen (insbesondere Fragen der Linienführung), gegen zwingende Normen verstossen oder technisch nicht realisierbar sind.

## **1. Aufbau und Ziel des Berichts**

Der vorliegende Bericht rekapituliert den Partizipationsprozess im Projekt Tram Region Bern während der Phase Vorprojekt.

In einem einleitenden Kapitel werden die wichtigsten Begriffe eingeführt und ein Überblick über den Partizipationsprozess im Projekt Tram Region Bern vermittelt.

In einem zweiten Kapitel wird aufgezeigt, welche Veranstaltungen im Rahmen der Vorprojektphase durchgeführt wurden.

Anschliessend folgen die detaillierten Auswertungen der öffentlichen Veranstaltungen (Offene Foren), welche im Juni 2010 stattgefunden haben: Im Rahmen von 4 Veranstaltungen mit vorangehenden Ausstellungen konnte sich die Bevölkerung zu einem ersten Entwurf des Vorprojekts äussern (Betriebskonzept, Gestaltungskonzept, Technisches Projekt) und ihre Rückmeldungen abgeben. Dabei wurde in Aussicht gestellt, dass alle Anliegen geprüft und wo möglich aufgegriffen werden, zum Teil sogar noch im definitiven Vorprojekt. Der vorliegende Bericht gibt nun detailliert Aufschluss, welche Anliegen in welcher Art aufgegriffen werden könnten und begründet, weshalb gewisse Anliegen nach der Prüfung nicht weiter bearbeitet werden.

Die Beteiligten haben sich um eine möglichst klare, schriftliche Beantwortung bemüht. Sollten trotzdem Fragen auftauchen, erreichen Sie uns unter [info@tramregionbern.ch](mailto:info@tramregionbern.ch).

Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Beantwortungen dem Stand September 2010 entsprechen. Änderungen in einem späteren Projektverlauf sind möglich.

## **2. Übersicht Partizipation**

### **2.1 Begriff Partizipation**

Projektpartizipation heisst, zusammen mit den Betroffenen und Beteiligten ein Projekt zu entwickeln und zu erarbeiten.

In einem partizipativen Planungsprozess erfolgt der frühzeitige Einbezug der Bevölkerung, die Ziele werden gemeinsam erarbeitet und das Projekt schrittweise entwickelt. Dabei können Konflikte rechtzeitig erkannt, mit den Betroffenen diskutiert und nach Lösungen gesucht werden. Ziel ist, den öffentlichen Raum im Rahmen der übergeordneten Planungen und Gesetze sowie der finanziellen Möglichkeiten gemeinsam mit den BürgerInnen zu entwickeln und ihre Anliegen in die Planung aufzunehmen.

### **2.2 Partizipationsprozess Tram Region Bern: Zielsetzung und Spielraum**

Die Partizipation hat im Projekt Tram Region Bern einen grossen Stellenwert, unterliegt jedoch auch klaren Rahmenbedingungen, welche sich aus der Projektgeschichte ergeben (vgl. Tabelle 1).

Im Vorprojekt lässt sich die Zielsetzung der Partizipation wie folgt herleiten:

#### **Mitwirkung im Rahmen der Zweckmässigeitsbeurteilung ZMB (vgl. Tabelle 1)**

- Aus der Zweckmässigeitsbeurteilung Bern wurden die Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb und die Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern als zentrale Bausteine zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur identifiziert und als Bestlösungen ausgewiesen, um heutige und künftige die Kapazitätsprobleme des öV zu lösen.

Zur ZMB hat eine Mitwirkung stattgefunden, in welcher dieses Vorhaben auf breite Zustimmung gestossen ist. Damit wurde der Entscheid für das Gefäss Tram und die Linienführung bestätigt. Der Entscheid für das Transportmittel Tram sowie die Linienführung entlang der heutigen Buslinie 10 stand deshalb in der Folge nicht mehr zur Diskussion.

Aus den Ergebnissen der ZMB und der Mitwirkung resultierte ein Projektauftrag zur Planung eines Trams. Als Bauherrschaft tritt die Planungsgemeinschaft Tram Region Bern auf.


Meilenstein	Beschrieb	Festlegungen
<p><b>Mobilitätsstrategie Region Bern</b> (2003: Synthesebericht)</p>	<p>Strategien für die Verkehrsentwicklung (Gesamtverkehrsansatz), 3 V-Strategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Vermeiden:</b> Verkehr vermeiden (Raumplanung, Nachfrage dämpfende Massnahmen)</li> <li>– <b>Verlagern:</b> Den Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern</li> <li>– <b>Verträglich gestalten:</b> Der motorisierte Individualverkehr soll im Zentrum dosiert und möglichst auf die Autobahnen gelenkt werden, und diese sollen wo nötig ausgebaut werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Angebotsorientierte Verkehrspolitik</li> <li>– Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung</li> </ul> <p>→ Bestätigung im durchgeführten Mitwirkungsverfahren</p>
<p><b>Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern</b> (2005/2007)</p>	<p>Das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung konkretisiert die Mobilitätsstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Konzentration: Neueinzonungen sollen in Zukunft zu mindestens 80 % in Gebieten erfolgen, die sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind</li> <li>– Verkehrswachstum lenken und dämpfen (MIV) mit diversen Massnahmen</li> <li>– Attraktivität von Velo- und Fussverkehr steigern sowie Förderung von kombinierter Mobilität</li> <li>– <b>Attraktiver und leistungsfähiger öV</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Konkretisierung der Mobilitätsstrategie</li> <li>– <b>Auftrag für Zweckmässigkeitsbeurteilungen, welche den Infrastrukturbedarf für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Region Bern festlegen</b></li> </ul>
<p><b>ZMB Bern</b></p>	<p>In Variantenstudien wurde untersucht, mit welchen Verkehrsangeboten die künftige Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplätzen am besten abgedeckt werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>ZMB ÖV Ostermundigen:</b> Prüfung von Lösungen für die bessere öV-Erschliessung von Ostermundigen</li> <li>– <b>ZMB Bern-Süd:</b> Lösungen für eine verbesserte öV-Erschliessung von Bern-Süd/Köniz unter Beachtung der Gesamtentwicklung des regionalen öV-Systems</li> <li>– <b>ZMB Bern HLS:</b> Lösungen der Kapazitätsengpässe auf HLS-Netz in Region Bern, Erhöhung der Netz-Redundanz</li> </ul> <p>Fazit für öV: Bestlösungen bedingt u.a Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb und Verlängerung Linie 9 nach Kleinwabern</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Entscheid für Gefäss Tram</b></li> <li>– <b>Entscheid für Linienführung entlang der heutigen Buslinie 10 und der Verlängerung der Linie 9</b></li> </ul> <p>→ Bestätigung im durchgeführten Mitwirkungsverfahren</p> 

Tabelle 1: Projektgeschichte; diese Festlegungen standen nicht zur Diskussion, da dazu in früheren Phasen bereits entsprechende Mitwirkungsmöglichkeiten angeboten wurden.

### **Partizipation im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts (vgl. Tabelle 2)**

- Zur Erfüllung des Projektauftrags wurde eine verzweigte Projektorganisation gebildet, in welcher Kanton, Regionalkonferenz, BERNMOBIL sowie die Gemeinden (Bauherrschaft Planungsgemeinschaft) stufengerecht vertreten sind (politische Ebene, strategische Ebene, technische Ebene). So wurde sichergestellt, dass die Koordination und die Entscheidungsfindung stufengerecht erfolgen.
- Der Auftrag der Bauherrschaft lautet, bis Ende Jahr 2010 ein Vorprojekt zu erarbeiten. Dies bedeutet, einen Lösungsansatz für die Tramführung im Strassenraum zu entwickeln, welcher den verkehrlichen, stadträumlichen und gestalterischen Anforderungen entspricht. Um dies zu bewerkstelligen, wurden für die Bearbeitung externe Mandate vergeben (Vorprojekt Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Umwelt, Fahrleitungen, Verkehrsmanagement etc.).
- Damit die Planenden die Bedürfnisse der Bevölkerung in die konkrete Planung einbeziehen können, wurden innerhalb der Projektorganisation verschiedene Partizipationsgefässe geschaffen. In diesen Gruppen soll der Austausch zwischen Bevölkerung und Planern zu Fragen der konkreten Projektierung stattfinden können.
- **Aus diesen Rahmenbedingungen leitet sich der Spielraum der Partizipation im Projekt Tram Region Bern ab: Hinweise und Bedürfnisse auf die konkrete Tramplanung im Rahmen der Vorprojektphase einzubringen.**

<p><b>Vorprojekt</b> Nachweis der stadträumlichen, betrieblichen und technischen Machbarkeit</p>	<p><b>Betriebskonzept: Nachweis der betrieblichen Machbarkeit</b> Konkretisierung des Korridors der künftigen Tramlinie zu einer Trasseelösung im Strassenraum. Eckpunkte: – Eigentrassee, Mischtrassee – Haltestellenanordnung und Ausgestaltung – Knoten (Kreisel, Lichtsignal) – Verkehrsabwicklung öffentlicher Verkehr, Autoverkehr, Veloverkehr und Fussverkehr Nachweis eines funktionierenden Gesamtverkehrsystems mittels Simulationen</p>	
	<p><b>Gestaltungskonzept: Nachweis der stadträumlichen Machbarkeit</b> Ausarbeitung des Tramprojekts hinsichtlich der für den Nachweis der stadträumlichen Machbarkeit relevanten gestalterischen Fragen. Im Detail werden diese erst im Bauprojekt bearbeitet.</p>	
	<p><b>Technisches Projekt: Nachweis der technischen Machbarkeit</b> Ausarbeitung des Tramprojekts im Strassenraum, Klärung der für den Nachweis der Machbarkeit relevanten Fragen</p>	

Tabelle 2: Partizipationsspielraum; im Rahmen des Partizipationsprozesses während der Vorprojektphase Tram Region Bern wurden die Inhalte des Vorprojekts zur Diskussion gestellt. Die Festlegungen aus der früheren Projektgeschichte standen nicht zur Diskussion, da dazu in früheren Phasen bereits entsprechende Mitwirkungsmöglichkeiten angeboten wurden.

## 2.3 Partizipationsprozess Tram Region Bern: Gremien

Die Partizipation findet sowohl auf Gesamtprojektebene statt wie auch für einzelne Streckenabschnitte (Teilprojektebene). Eine Übersicht der Partizipationsgefässe ist in der Tabelle 3 dargestellt.

Ebene	Partizipationsform	Definition/Ziel	TeilnehmerInnen
Gesamtprojekt	Begleitgruppe	Regelmässige Sitzungen zum Informationsaustausch mit Parteien, Organisationen, Fachstellen und Interessensgruppen zu Belangen des Gesamtprojekts	Breiter, geschlossener Teilnehmerkreis
Unterabschnitte/ Einzelaspekte in den Teilprojekten	Kerngruppen- Workshops	Bearbeitung einzelner Linienabschnitte durch geschlossene Gruppen (Bevölkerungsververtretung) mit Rückmeldung an Planer	Breiter, geschlossener Teilnehmerkreis <sup>1</sup>
	Offene Foren	Allgemeine Informations-/Konsultationsveranstaltungen zum Projekt TRB für Öffentlichkeit	Offener Teilnehmerkreis, Zielpublikum: Anwohner, Bevölkerung, Organisationen, Interessensgruppen
	Spezialforen	Konsultation/Information der direkt Betroffenen bei speziellen Themen (Studien, Informationen zu anlaufenden Mitwirkungsverfahren, Gewerbeveranstaltungen etc.).	Teilnehmerkreis je nach Thema offen oder geschlossen (z.B. Quartierbevölkerung, Gewerbeverein)
	Formelle, schriftliche Mitwirkungsverfahren	Verfahren für RVK-Studien (Angebotskonzepte etc.).	Bevölkerung, insbesondere Gemeinden, Verbände, Quartiervertretungen, Interessensgruppen

Tabelle 3: Partizipationsgremien

<sup>1</sup> In den einzelnen Kerngruppen vertreten sind verschiedene Interessensgruppen, wie z. B. Quartierorganisationen, Parteien usw. Um möglichst alle Meinungen in einer frühen Projektphase zu erkennen und einfließen zu lassen, wurden die Kerngruppen sorgfältig zusammengestellt und bei Bedarf ergänzt.

In der Stadt Bern bestehen innerhalb der meisten Quartierorganisationen, die gesetzlich mit der Mitwirkung betraut sind, Fachausschüsse für Verkehr und Planung. Diese wurden für die Zusammensetzung der Kerngruppen massgeblich beigezogen.

### 2.3.1 Gesamtprojektebene: Begleitgruppe

Die politische Koordination und Partizipation auf der Gesamtprojektebene Tram Region Bern geschieht innerhalb der Begleitgruppe. In diesem Gremium sind Vertreterinnen und Vertreter von Parteien, Organisationen und Interessengruppen von Kanton und Gemeinden vertreten. Die Leitung dieser Begleitgruppe obliegt dem Kanton resp. der zuständigen Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer. Die Begleitgruppe gewährleistet, dass Anliegen, welche das Gesamtprojekt betreffen, erkannt und aufgenommen werden.

### 2.3.2 Teilprojektebene: Foren und Kerngruppenworkshops

Die Partizipation zur konkreten Projektierung mit dem engen Austausch zwischen den Anwohnern und den Planern geschieht in den zahlreichen Workshops und Foren. Auf Stufe der Teilprojekte und Gemeinde: Köniz (Teil TP 1 und TP 6), Bern-Süd (Teil TP 1 und TP 2), Bern-Innenstadt (TP 3), Bern-Nord (Teil TP 4) und Ostermundigen (Teil TP 4 und TP 5).

In **Kerngruppen-Workshops** wird das Projekt vertieft diskutiert und Rückmeldungen dazu an die Planenden gegeben.

Die **Offenen Foren** richten sich an die breite Öffentlichkeit. Sie ermöglichen, die Bevölkerung über das Projekt zu informieren und ihre Anliegen aufzunehmen. Die offenen Foren finden zeitlich abgestimmt auf das Gesamtprojekt zu den wichtigen Meilensteinen statt.

Die Foren im Juni 2010 ermöglichten einen Zwischeneinblick in den ersten Entwurf des Vorprojekts.

Zu spezifischen Themen wurden für bestimmte Zielgruppen zusätzliche Spezialforen angeboten, wie z. B. für die Lage der Wendeschleufe in Schliern oder die Tramführung hinauf in die Rüti.

### 2.3.3 Formelle Mitwirkungsverfahren

Für die ergänzenden Angebotskonzepte der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (ehemals RVK4) und wichtige Planungsstudien wurden formelle, schriftliche Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Dies betrifft die folgenden Studien:

- Buskonzept Ostermundigen–Bern
- Innenstadtstudien: Belastung und alternative Linienführung
- Buskonzept Kleinwabern
- Angebotskonzept Büschiacker
- Diskussionspapier Weissenbühl–Monbijou

### 2.3.4 Anhörungsverfahren

Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren kennt das Mitwirkungsverfahren nicht. Trotzdem ist vorgesehen, im ersten Quartal 2011 ein öffentliches, breites Anhörungsverfahren durchzuführen, in welchem Rückmeldungen im Hinblick auf die Erarbeitung des Auflage- und Bauprojekts erwartet werden.

## 2.4 Partizipationsprozess Tram Region Bern: Durchgeführte Veranstaltungen

Zwischen September 2009 und Dezember 2010 wurden Anwohnerschaft, Quartiervertretungen, Interessensgruppen und das lokale Gewerbe in einer Vielzahl von Veranstaltungen konsultiert. Diese werden im Folgenden aufgelistet.

### 2.4.1 Gesamtprojekt

11.01.2009	Begleitgruppensitzung
09.03.2010	Begleitgruppensitzung
05.05.2010	Werkstattgespräch VCS
03.06.2010	Begleitgruppensitzung
20.09.2010	Begleitgruppensitzung
18.01.2011	Begleitgruppensitzung

### 2.4.2 Köniz (inkl. Wabern)

26.10.2009	Kerngruppe (Workshop)
05.11.2009	Spezialforum Wendeschlaufe Schliern
17.11.2009	Offenes Forum zum Start, Inputs in das Vorprojekt
19.01.2010	Kerngruppe (Workshop)
15.03.2010 – 23. 04.2010	Schriftliche Mitwirkung Studie öV-Erschliessung Büsschiacker
15.03.2010 – 23. 04.2010	Schriftliche Mitwirkung Studie Buskonzept Kleinwabern
23.03.2010	Kerngruppe (Workshop)
24.03.2010	Spezialforum Büsschiacker (Information zur Mitwirkung öV-Erschliessung Büsschiacker)
31.03.2010	Spezialforum Kleinwabern (Information zur Mitwirkung Buskonzept Kleinwabern und Betriebskonzept Kleinwabern)
04.05.2010	Kerngruppe (Zusatzworkshop für die politische Spezialkommission des Gemeindeparlaments)
17.05.2010	Kerngruppe (Workshop)
10.06.2010	Kerngruppe (Workshop)

22.06.2010	Offenes Forum zum ersten Entwurf der Vorprojekte TP 1 Teil Köniz und TP 6 Kleinwabern
16.08.2010	Kerngruppe (Workshop)
18.11.2010	Kerngruppe

### 2.4.3 Bern-Süd

08.06.2009	Kerngruppe (Workshop, Inputs in das Programm Ideenwettbewerb)
26.10.2009	Spezialforum (DV QM3)
18.11.2009	Kerngruppe (Workshop, Ergebnisse Ideenwettbewerb, Inputs in das Programm Studienauftrag)
17.02.2010	Kerngruppe (Workshop)
07.04.2010	Kerngruppe (Workshop)
19.05.2010	Kerngruppe (Workshop)
15.06.2010	Offenes Forum zum ersten Entwurf der Vorprojekte TP 1 Teil Bern und TP 2 Eigerplatz
26.01.2010	Kerngruppe (Workshop)

### 2.4.4 Innenstadt

15.02.2010 – 06.04.2010	Schriftliche Mitwirkung Studien Innenstadt (Belastungsstudie, Studie zu alternativen Linienführungen)
22.02.2010	Spezialforum Innenstadt (Information zur Mitwirkung Innenstadstudien)

### 2.4.5 Bern-Nord

03.11.2009	Projektpräsentation im Rahmen der Delegiertenversammlung der Quartierorganisation "Dialog Nordquartier"
18.11.2009	Projektpräsentation im Rahmen der Delegiertenversammlung der Quartierorganisation "Quav4"
20.01.2010	Kerngruppe (Workshop)
15.02.2010	Kerngruppe (Workshop)
23.03.2010	Kerngruppe (Workshop)
29.04.2010	Kerngruppe (Workshop)
04.05.2010	Präsentation im Rahmen der Delegiertenversammlung der Quartierorganisation "Dialog Nordquartier"
20.05.2010	Kerngruppe (Workshop)
01.06.2010	Infoveranstaltung Wohnbaugenossenschaft Baumgarten

09.06.2010	Offenes Forum zum Entwurf technisches Vorprojekt TP 4 Bern–Ostermundigen
17.06.2010	Kerngruppe (Workshop)
09.09.2010	Kerngruppe (Workshop)

#### 2.4.6 Ostermundigen

21.09.2010	Kerngruppe
22.10.2009	Veranstaltung der Arbeitsgruppe Rüti zu Tram Region Bern
20.10.2009 – 27.11.2009	Schriftliche Mitwirkung Buskonzept Ostermundigen
27.10.2009	Kerngruppe (Workshop)
16.11.2009	Offenes Forum zum Start, Inputs in das Vorprojekt
24.11.2009	Kerngruppe (Workshop)
19.01.2010	Kerngruppe (Workshop)
16.02.2010	Kerngruppe (Workshop)
16.03.2010	Kerngruppe (Workshop)
19.04.2010	Projektpräsentation im Rahmen der Delegiertenversammlung der Quartierorganisation "Rüti"
19.04.2010	Führung Tram Bern West für Delegation aus Gemeinderat und Verwaltung zum Thema: "Chance Tram für die Standortgemeinde"
22.04.2010	Spezialforum zum Thema Gestaltung Bernstrasse (für Gewerbe und Eigentümer)
(27.04.2010)	Kerngruppe (Workshop)
19.05.2010	Spezialforum zum Thema Gestaltung Bernstrasse Abschnitt Wegmühlegässli bis Aufstieg Rüti (für Gewerbe und Eigentümer)
25.05.2010	Kerngruppe (Workshop)
07.06.2010	Offenes Forum zum Entwurf technisches Vorprojekt TP 4 Bern–Ostermundigen und TP 5 Rüti
15.06.2010	Kerngruppe (Workshop)
16.11.2010	Kerngruppe (Workshop)

### **3. Zusammenfassung Auswertung Foren**

Im Rahmen der Offenen Foren im Juni 2010 wurde die Bevölkerung zu einem ersten Entwurf der Vorprojekte konsultiert. Das dafür gewählte Verfahren mittels Marktstände zu verschiedenen Themen ermöglichte viele intensive Gespräche zwischen Bevölkerung, BehördenvertreterInnen sowie den Projektverfassenden. Zudem durften 266 konkrete schriftliche Rückmeldungen entgegengenommen werden. Diese Hinweise wurden anschliessend von den Planungsteams sowie Vertretern der Bauherrschaft geprüft. Grundsätzlich vertieft geprüft wurden alle Hinweise, welche die konkrete Projektierung im Rahmen des Vorprojekts betrafen. Nicht zur Diskussion standen Festlegungen aus den früheren Projektphasen (Linienführung, Umstellung auf das Tram). Zu diesen Themen haben in früheren Phasen bereits entsprechende Mitwirkungsmöglichkeiten stattgefunden mit den entsprechenden Bestätigungen. Diese Hinweise wurden daher nicht erneut abgeklärt, sondern es wird jeweils auf die entsprechenden Studien verwiesen (vgl. dazu auch Abschnitt 2.2 zu Ziel und Spielraum der Partizipation).

Die Aufarbeitung zeigt, dass die Veranstaltungen einen Mehrwert für das Projekt gebracht haben und zahlreiche wertvolle Hinweise in die weitere Planung einfließen werden: Über 100 Hinweise fließen direkt in die weitere Tramprojektierung ein, weitere werden in den ergänzenden öV-Studien berücksichtigt.

Der vorliegende Bericht gibt allen Teilnehmenden detailliert Aufschluss darüber, welche Vorschläge aufgegriffen werden und weshalb ein bestimmter Vorschlag allenfalls nicht berücksichtigt werden konnte.

Der Kanton Bern, die Stadt Bern, die Gemeinden Köniz und Ostermundigen, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland sowie BERNMOBIL danken allen Mitwirkenden herzlich für Ihre Rückmeldungen!

#### 4. Detailauswertung Forum Köniz (TP 1 und TP 6)

Anlass: Offenes Forum im Gemeindehaus Köniz

Datum: 22. Juni 2010

Gemeinde: Köniz

Teilprojekte: Teilprojekt 1 Bern–Köniz (Teil auf Gemeindegebiet Köniz) und Teilprojekt 6 Tramverlängerung Kleinwabern

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
1.	Allgemein: Was ist, wenn eine der 3 Gemeinden Nein sagt?	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.				X	
2.	Allgemein: Separate Tramspur und mehr Überholmöglichkeiten für Autos!	Entlang der Gesamtstrecke sind aus Gründen der dichten Bebauung an vielen Stellen keine separaten Trampuren möglich. Daher wurde im Rahmen einer Gesamtüberprüfung des Verkehrsablaufs (Verkehrssimulationen mit allen Verkehrsteilnehmenden) festgelegt, an welchen Stellen Eigentrassees notwendig sind und wo ein Überholen des Trams durch den MIV (in Haltestellen) möglich sein soll. Die jetzige Lösung stellt aus unserer Sicht das mit den geringsten Eingriffen mögliche Optimum dar. Die Simulation zeigt zudem, dass eine gute Abwicklung des Autoverkehrs erreicht wird, sogar eine viel bessere als beim Beibehalten des Busses.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
3.	Haltestellentypen:  Befürworte Veloumfahrungsmöglichkeit oder 90 cm Bordsteinkante zu Geleise	Der Raum für eine alternative Umfahrungsmöglichkeit für Velos wurde soweit möglich ausgewiesen und ausgespart. Die genaue Ausgestaltung und Signalisation ist Teil des Bauprojektes. Die Durchfahrtsbreite neben den Haltestellenkanten entspricht der neuen BERNMOBIL-Norm und ist mit 90 cm um 10 cm grösser als bei bisherigen Anlagen (inkl. Tram Bern West).		X			Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.  Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.
4.	Allgemein:  Ein Tram für die Spitzenzeiten (2 x 2 Std/Tag)?	Die Realisierung einer neuen Tramlinie ist eine grosse Investition, die sich dort rechtfertigt, wo eine grosse Nachfrage besteht. Dies ist z.B. in Köniz der Fall. Nur mit Bussen kann die zukünftige Nachfrage im öffentlichen Verkehr gar nicht transportiert werden, eine Kapazitätssteigerung ist also nötig. Der Nutzen ergibt sich durch die ausreichende Kapazität und durch die – im Vergleich zum Busbetrieb – letztlich tieferen Betriebskosten. Feststellbar ist zudem eine zunehmende Nachfragesteigerung auch in den Zwischenzeiten.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
5.	Allgemein: Autofahrer in Köniz - Bürger 2. Klasse	Ziel ist eine gute Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmenden. Die AutofahrerInnen werden dabei keinesfalls als BürgerInnen zweiter Klasse behandelt. Angestrebt wird eine gute Koexistenz, ein gutes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden. Bisher waren die Strassen weitgehend auf die Bedürfnisse der Autos und Busse ausgerichtet. Gleichbehandlung oder Miteinander bedeutet nun, dass die Autofahrenden einen Teil ihrer bisherigen Position zugunsten anderer Anliegen abgeben müssen. Gerade das Zentrum Köniz veranschaulicht sehr eindrücklich, dass dies im Interesse aller sein kann: Die AutofahrerInnen benötigen heute weniger Zeit als früher für die Durchfahrt, der Bus verkehrt regelmässiger, die FussgängerInnen und Velofahrenden haben gute Verhältnisse und die Läden und Geschäfte weisen über den Erwartungen liegende Umsätze auf.				X	
6.	Allgemein: Stromunterführung in der Schiene wie in Bordeaux!	In Bordeaux wird das System von Alstom eingesetzt, welches auf einer Stromschiene im Boden basiert, die jeweils abschnittsweise unter dem fahrenden Tram zu- bzw. weggeschaltet wird. Das System ist momentan auf einer Strecke von gut 11 km in Bordeaux in Betrieb. Es ist für Normalspur und nicht für Meterspur verfügbar. Zudem ist das System für die klimatischen Verhältnisse mit Schnee und Eis, wie sie in Bern herrschen, ungeeignet. Zwingend ist die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Energiespeichern, um kurze, systembedingte Unterbrüche der Stromschiene zu überbrücken. In Spezialfällen bietet Alstom zudem Fahrzeuge mit Batterien zur Überbrückung von kurzen Strecken ohne Fahrleitung an (in Nizza in Betrieb). Da die Batte-			X		

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
		<p>rien das Fahrzeuggewicht wesentlich erhöhen, wird die Achslast für das Befahren der Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke kritisch.</p> <p>Allgemein hat die Wahl eines fahrdrachtlosen Tramsystems stark präjudizierende Bedeutung für kommende Beschaffungen: Es besteht keine echte Fahrzeugwahl mehr, da diese Systeme untereinander nicht kompatibel sind. Die Wahl eines fahrdrachtlosen Trams kommt also einem Systemgeschäft gleich, was bekanntermassen Risiken birgt. Da solche Systeme zurzeit nur in einzelnen Städten in Betrieb bzw. noch gar nicht in der Praxis erprobt sind, besteht wenig Sicherheit, ob diese Systeme sich am Markt überhaupt durchsetzen werden oder nicht. Somit besteht beim Kauf eines solchen Systems auch ein Risiko, ob Ersatz und Unterhalt gewährleistet sind. Erinnerung sei bspw. an den spurgeführten Bus von Mercedes-Benz, dessen Produktion nach wenigen Jahren wieder eingestellt wurde. Deshalb erfolgt die Planung für Tram Region Bern auf Basis eines Trambetriebs mit durchgehendem konventionellem Fahrdracht. Parallel werden jedoch auch Überlegungen angestellt, unter welchen Bedingungen sich neue Technologien auch in Bern einsetzen lassen.</p>					

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
7.	<p>Allgemein:</p> <p>Wir sehen keine grosse Kapazitätssteigerung</p> <p>Bus heute fasst 70 Pers. alle 3 Minuten</p> <p>Tram morgen 170 Pers. alle 6 Minuten</p> <p>Bitte rechnen!</p>	<p>Die Kapazitätssteigerung des Trams gegenüber dem Bus beträgt theoretisch 21 % (30 Personen). Die effektive Kapazitätssteigerung liegt aber noch höher: Bei einem 3' Takt liegt die effektive Kapazität tiefer als bei einem 6' Takt, da der Bus im 3' Takt sehr unregelmässig fährt. Einem vollen Bus folgt vielfach unmittelbar ein (oder sogar zwei) halbleerer Bus. Der Fahrgastzustrom an die Haltestelle ist sehr unregelmässig. Mit grösseren Gefässen kann dieser Effekt besser ausgeglichen werden und die effektive Kapazität erhöht sich weiter.</p> <p>Massgebend ist aber auch die Kapazität des Gesamtverkehrsystems: Der Bustakt kann nicht mehr erhöht werden (bereits heute kein fahrplanstabiler Betrieb mehr möglich, Behinderung MIV). Beim Tram besteht jedoch noch Reserve für eine Taktverdichtung.</p>				X	
8.	<p>Allgemein:</p> <p>Wann Volksabstimmung?</p>	<p>In den Gemeinden werden dann Entscheide notwendig, wenn die Kredite für weitere Planungen (Bauprojekt) und den Bau gesprochen werden müssen. Die Kredithöhe ist ausschlaggebend für die Frage, ob ein Entschied des Gemeindeparlaments reicht oder ob eine Volksabstimmung notwendig ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kredithöhen Bern und Köniz: CHF 2 – 5 Mio. = fakultatives Referendum, ab CHF 5 Mio. obligatorisch</li> <li>- Kredithöhe Ostermundigen: CHF 1,5 – 2,5 Mio. = fakultatives Referendum, ab CHF 2,5 Mio. obligatorisch.</li> </ul> <p>Eine Volksabstimmung wird daher voraussichtlich erst beim Baukredit notwendig.</p>				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
9.	<p>Allgemein: Wenn Trams; nur mit Zweirichtungsbetrieb = keine Wendeschlaufen! (in Köniz und Ostermundigen)</p>	<p>Die Frage der Traminfrastruktur ist Gegenstand einer zusätzlichen Studie, welche unabhängig von Tram Region Bern durchgeführt wird. Die Ergebnisse liegen Ende Jahr 2010 vor. BERNMOBIL hat die Vor- und Nachteile von Zweirichtungsfahrzeugen in einer früheren Studie eingehend geprüft und ist zu folgenden Schlüssen gekommen:</p> <p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geringerer Landbedarf bei Endhaltestellen für das Wenden der Trams</li> <li>- Erhöhte Flexibilität bei Störungen auf dem Tramnetz (bedingt aber den Einbau von zusätzlichen Weichen für den Gleiswechsel an geeigneten Stellen im Eigentrassée)</li> </ul> <p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Höheres Gewicht wegen zweitem Führerstand und grösserer Stehplatzfläche im Bereich der Türen → Achslastbeschränkung auf Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke</li> <li>- Höhere Beschaffungskosten und Unterhaltskosten</li> <li>- Das Einrichtungstram hat Türen nur auf einer Seite. Ein Zweirichtungsfahrzeug braucht Türen auf beide Seiten, was die Sitzplatzanzahl deutlich reduziert. Reduzierte Zahl Türen pro Seite gegenüber Einrichtungsfahrzeug, damit Innenraum sinnvoll gestaltet werden kann → schlechterer Fahrgastwechsel</li> </ul>				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhter Zeitbedarf beim Wenden an den Endhaltestellen. Deshalb sollte auch bei Zweirichtungsfahrzeugen eine Wendeschleife am Linienende erstellt werden</li> <li>- BERNMOBIL-Netz ist auf Einrichtungsfahrzeuge ausgelegt. In der Übergangszeit bis zu einer vollständigen Umstellung des Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge fallen höhere Kosten an bei nicht vollem Nutzen</li> </ul> <p>Aus diesen Gründen erfolgt die Planung für Tram Region Bern auf der Basis von Einrichtungsfahrzeugen.</p>					
10.	Allgemein: Keine zusätzlichen Leitungen im Mittelbereich	Fahrleitungen sind zwingende technische Voraussetzungen für den Trambetrieb. Durch die Kombination der Aufhängung mit der Strassenbeleuchtung wird die Installation minimiert.				X	
11.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Parkplätze vor der Post Liebefeld	Die Parkplätze bei der Post Liebefeld können nicht in ihrer heutigen Form beibehalten werden. Im Rahmen des Bauprojektes wird eine neue Gesamtlösung "Parkierung" im Bereich Landhaus/Post/Kohlenweg entwickelt, um die Gesamtzahl der Parkplätze möglichst erhalten zu können.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
12.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Geschlossene Barrieren bei 1/4-Takt S-Bahn	Durch die Erhöhung des Taktes auf der BLS-Linie kommt es in der Tat zu häufigeren Schliessungen der Barrieren. Die BLS plant zurzeit neben einem Doppelspurausbau zwischen Köniz und Liebefeld auch eine vollständige Modernisierung der Sicherungsanlagen. Durch die neue Steuerungstechnik und die Flexibilität bezüglich der Zugkreuzungen wird die Schliessungsdauer im Einzelfall deutlich verkürzt. In der Summe führt dies zu tendenziell weniger Sperrzeiten und (infolge der kürzeren Einzelereignisse) zu deutlich kürzeren Rückstaus.			X		Der Projektfortschritt BLS wird im Auge behalten. Die gegenseitige Information über den Stand der Arbeiten und die Bemühungen um die terminliche Abstimmung der Projekte ist sichergestellt.
13.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Lage Station Liebefeld Park vor dem Park - Verknüpfung zu BLS - Distanzen zu Zentrum/Hessesstrasse	Die Lage der Haltestelle nördlich des Kreisels entspricht dem grössten Fahrgastpotenzial. Längerfristig, mit dem Doppelspurausbau der BLS, wird die Station Köniz voraussichtlich nach Norden geschoben. Die Verknüpfung zur BLS ist daher mit einer Tramhaltestelle nördlich des Kreisels besser gewährleistet.  Die Distanz zur Haltestelle Hessesstrasse ist eher etwas kurz, in Anbetracht des guten Fahrgastpotenzials jedoch vertretbar.		X			Die genaue Abstimmung u.a. zwischen S-Bahn und Tram ist Gegenstand einer laufenden Studie, welche gegenwärtig im Auftrag der Gemeinde erarbeitet wird.
14.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Mehr Platz für MIV und ÖV, wo bleiben die Fussgänger?	Die Trottoirbreiten bleiben gegenüber heute im Wesentlichen unverändert. Der vorgesehene Mittelbereich erleichtert zudem zukünftig Fussgängerquerungen und Abbiegevorgänge für Radfahrer, sodass die Situation auch für den Langsamverkehr verbessert wird.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
15.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Haltestelle Hessesstrasse: Konflikt Velo + Fussgänger v.a. Kinder (Schulweg)	Radfahrer benutzen auch in Zukunft in erster Linie die Strassenfahrbahn und stellen damit keine zusätzliche Gefährdung der Kinder dar. Für die alternativen Durchfahrten für ungeübte Radfahrer im Haltestellenbereich sind entsprechende Flächen ausgeschieden – die Aufenthalts- und Zirkulationsflächen bei den Haltestellen sind deutlich grosszügiger als heute (Mindestbreite 5 m), so dass nicht mit zusätzlichen Konflikten gerechnet werden muss.				X	
16.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Konflikt Velo-Fussgänger (Kinder) bei Tramhaltestelle Liebefeldpark! [3x]	Velos benutzen auch in Zukunft in erster Linie die Strassenfahrbahn und stellen damit keine zusätzliche Gefährdung der Kinder dar. Für die alternativen Durchfahrten für ungeübte Radfahrer im Haltestellenbereich sind entsprechende Flächen ausgeschieden – die Aufenthalts- und Zirkulationsflächen bei den Haltestellen sind deutlich grosszügiger als heute (Mindestbreite 5 m), so dass nicht mit zusätzlichen Konflikten gerechnet werden muss.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
17.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Vortritt Tram im Zentrum? - Auto - Velo - Fussgänger	Für diesen Abschnitt sind zurzeit keine besonderen Regelungen vorgesehen. Es wird zwar ein Mittelstreifen vorgeschlagen, das Verkehrsregime wird jedoch nicht zwingend geändert. Damit ergeben sich die üblichen strassenverkehrsrechtlichen Regelungen:  - Das Tram hat gegenüber den andern Verkehrsteilnehmenden Vortritt, auch gegenüber den FussgängerInnen beim Fussgängerstreifen - Bei den Fussgängerstreifen Vortritt der FussgängerInnen gegenüber den Autos und Zweirädern - Ohne Fussgängerstreifen Vortritt der Autos und Zweirädern gegenüber den FussgängerInnen				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
18.	Abschnitt Hessstrasse bis Liebefeld:  Bei Station in der Mitte, muss der Verkehr länger anhalten	Die Definition der Lage der S-Bahn-Haltestelle Liebefeld ist nicht Gegenstand des Tramprojekts, die Kompatibilität zu den verschiedenen Varianten ist jedoch sichergestellt. Aus Sicht von Gemeinde und BLS ist davon auszugehen, dass eine Haltestellenvariante südlich der Stationsstrasse (wie heute) ausgeschlossen werden kann. Im Rahmen des Vorprojekts wurden deshalb Varianten bevorzugt, die mit einer S-Bahn-Haltestelle Mitte oder Nord kompatibel sind. Das Vorprojekt ist mit beiden Lösungen kompatibel und berücksichtigt auch die Einmündung der Stationsstrasse.  Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen Tram - S-Bahn ist eine Verschiebung der Tramhaltestelle in Richtung Kreisel wünschbar. Dies würde eine Verschiebung der Stationsstrasse (Anbindung direkt an den Kreisel) oder die Sperrung der Stationsstrasse bedingen. Die Klärung dieser Fragen ist Gegenstand einer derzeit laufenden Studie der Gemeinde. Je nach Ergebnis kann die Haltestelle im Bauprojekt noch Richtung Kreisel geschoben werden.		X			Die genaue Abstimmung u.a. zwischen S-Bahn und Tram ist Gegenstand einer laufenden Studie, welche gegenwärtig im Auftrag der Gemeinde erarbeitet wird.
19.	Abschnitt Hessstrasse bis Liebefeld:  Autos müssen warten, wenn Leute aussteigen und Strasse queren	Bei allen mit Zebrastreifen gesicherten Fussgängerübergängen ist dies tatsächlich – wie übrigens auch heute bei den Bushaltestellen – der Fall.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
20.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Veloweg durch den Park? Weg von der Strasse?	Wie im gesamten Bereich des Liebefeldparks sind die Verbindungswege den FussgängerInnen vorbehalten. Auch für die neue Verbindung parallel zur Schwarzenburgstrasse ist hier keine Ausnahme geplant. Für Velos steht auf der ganzen Länge der Strecke beidseitig ein Radstreifen zur Verfügung.  Spätere Anpassungen dieser Regelung bleiben möglich (es wird kein Präjudiz geschaffen).				X	
21.	Abschnitt Hessesstrasse bis Liebefeld: Liebefeld - Begegnungszone --> keine Fussgängerstreifen?	Für diesen Abschnitt sind zurzeit keine besonderen Regelungen vorgesehen. Es wird zwar ein Mittelstreifen vorgeschlagen, das Verkehrsregime wird jedoch nicht zwingend geändert. Die Einführung von Tempo 30 ist unabhängig vom Tram möglich.			X		
22.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Zentrum Köniz: Bei stockendem Verkehr werden die Velofahrenden sehr Mühe haben "flüssig" durchzukommen. Wie kann das verbessert werden?	Ziel der ganzen Verkehrsregelung ist das Vermeiden von Staus im Zentrum von Köniz. Gegenüber heute werden bessere Verhältnisse angestrebt (Dosierung Turnier-/Könizstrasse). Bereits heute sind die Velofahrenden vielfach rascher unterwegs als die Autos. Daran wird sich nichts ändern.		X			
23.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Poller senken wird begrüsst. "vernageln"	Während den Spitzenzeiten und am Samstag sind die Poller bereits heute unten. Im Rahmen des Tramprojekts soll die gesamte Verkehrsregelung (Verkehrsmanagement) derart ausgestaltet werden, dass die Poller dauernd unten gelassen werden können.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
24.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Nicht zu viele Pfosten und Betonsockel etc., die die Sicht beeinträchtigen	Im Rahmen des Bauprojektes wird definiert, welche Pfosten und Betonsockel erhalten bleiben resp. welche ersetzt oder zurückgebaut werden. Ziel ist, das Erscheinungsbild des heutigen Zentrums möglichst zu erhalten.		X			
25.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Gewerbe stirbt während Bau --> Umsatzeinbussen zum zweiten Mal in 10 Jahren	Zusammen mit dem Gewerbe sollen Massnahmen diskutiert sowie umgesetzt und Vorkehren zur Abminderung der aufgeführten Auswirkungen getroffen werden. Die Gemeinde wird zusammen mit dem Verein "KMU in der Gemeinde Köniz" eine Veranstaltung für die vom Tramprojekt betroffenen KMU durchführen und die angesprochene Thematik diskutieren.		X			
26.	Entlang Liebefeldpark: Lebhag [=Hecke] bereits heute versetzen	Hecken, Gehölze und Grünflächen in Vorgärten werden kaum tangiert. Kommt es zu Anpassungen wird gleichwertiger Ersatz gepflanzt.  Strassenbäume, welche im Zuge der Bauarbeiten gefällt werden müssen, sind ebenfalls gleichwertig zu ersetzen.  Grundsätzlich kann die besagte Hecke bereits bei Vorliegen des Bauprojektes zurückversetzt werden.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
27.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Wunsch: Fussgänger-Unterführung von Migros zu Coop?	Mit der Signalisation der Tempo 30 Zone und der entsprechenden Gestaltung ist das Queren der Strasse überall gut möglich. Eine Unterführung ist deshalb nicht nötig. Die Erfahrungen zeigen zudem, dass heute die Leute die Strassen nicht mehr unterirdisch queren, auch wenn eine Unterführung vorhanden ist. Dies hängt insbesondere mit dem mangelnden Sicherheitsempfinden zusammen.				X	
28.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Fussgänger im Zentrum sind die Quelle der Verkehrsbehinderungen. Fussgängertunnel!	Die Läden und Geschäfte in einem Zentrum wie jenem von Köniz leben grossteils von den FussgängerInnen. Gerade weil es viele FussgängerInnen hat, liegen die Umsätze über den Erwartungen. Die Vorher-Nachher-Untersuchungen haben zudem ergeben, dass heute die Autofahrenden rascher durch Köniz fahren können als früher, trotz den FussgängerInnen.				X	
29.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Durch Einrahmen der Haltestellen mit Fussgängerstreifen kann man an keiner Haltestelle das Tram passieren	Das Tram kann in der Haltestelle Brühlplatz während der Einfahrt, dem Öffnen der Türen und dem Fahrgastwechsel überholt werden. Dies entspricht dem Standard bei überholbaren Haltestellen. Es muss aber mit Fussgängerquerungen gerechnet werden. Die Zugänglichkeit der Haltestellen soll optimal sein, deshalb werden vor und nach der Haltestelle Fussgängerstreifen angeordnet.				X	
30.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Niveau Bläuackerkreisel ist anzupassen	Im Rahmen des Tramprojektes werden aufgrund der Gleisgeometrie sämtliche Strassenränder angepasst. Im Rahmen dieser Anpassungen wird das Anliegen berücksichtigt (behindertenfreundlicher Randabschluss).		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
31.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Wendeschleife statt in der Sandwürfi beim Bahnhof Köniz (Sonnenweg - Parkplatz Otto)	Die Betriebswendeschleife beim Bahnhof wäre sehr teuer und liegt betrieblich am falschen Ort. Sie muss nach dem Zentrum/Schloss liegen, also jenen Haltestellen, wo noch viele Leute ein- und aussteigen.				X	
32.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Keine Pfosten, die die Blinden behindern	Die Detailgestaltung erfolgt im Bauprojekt. Ziel ist aber die Beibehaltung der heutigen Gestaltung soweit dies möglich und sinnvoll ist.		X			
33.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Unfallgefahr im Zentrum nimmt stark zu. Keine flexible Reaktion des Trams auf querende Fussgänger	Die Tempo 30 Zone wird beibehalten. An diese Regelung wird sich auch das Tram halten.				X	
34.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Schade um die bereits sanierte Strasse (Finanzen)	Der Hinweis trifft zu. Anlässlich der Projektierung und des Baus der Ortsdurchfahrt rechnete noch niemand mit dem Bau eines Trams. Erst die in der Region Bern durchgeführten Arbeiten zum Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung und die darauffolgende Zweckmässigkeitsbeurteilung zeigten die Notwendigkeit der Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb. Dahinter steckt letztlich auch die erfreuliche zunehmende Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel, gerade auch in Köniz.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
35.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Niveau-Höhe der Traminseln als Hindernisse beim Überqueren der Strasse?	Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt, die Haltekanten so auszuführen, dass der niveaugleiche Einstieg gewährleistet ist. Ob im Zentrum Köniz eine davon abweichende Lösung möglich ist, wird Gegenstand der Abklärungen bei der Erarbeitung des Bauprojektes sein.		X			
36.	Abschnitt Brühlplatz bis Zentrum: Strassenbreite wie heute	Das Tram wird in den heutigen Strassenraum integriert und die heutige Strassenbreite beibehalten.		X			
37.	Wendeschlaufe Friedhof/Sandwürfi: Garantieren Sie, dass das Tram immer nach Schliern fährt und nicht einzelne Kurse fahrplanmässig vorzeitig wenden.	Die aktuelle Angebotsplanung von Tram Region Bern geht davon aus, dass sämtliche Trams fahrplanmässig bis Schliern fahren. Es ist also nicht Projektabsicht, dass z.B. nur jedes zweite Tram nach Schliern fährt und die anderen bei der Betriebswendeschlaufe Sandwürfi wenden.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
38.	<p>Tramhaltestellen:</p> <p>Velofahrende nicht stauen</p> <p>Wo immer möglich Eigentrassee für Velofahrende (analog Casino --&gt; Viktoriaplatz).</p>	<p>Der Raum für eine Veloumfahrungsmöglichkeit wurde soweit möglich ausgewiesen und reserviert. Die genaue Ausgestaltung und Signalisation ist Teil des Bauprojektes.</p>		X			<p>Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.</p> <p>Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
39.	Abschnitt Schloss bis Sandwürfi:  Haltestelle Schloss Köniz stadteinwärts entlang Schlossmauer auf Platz machen, den heute sowieso kein/e Bürger/in nutzt und nicht auf Schwarzenburgstrasse!	Dies wurde im Rahmen des Variantenstudiums geprüft und aus folgenden Gründen verworfen:  - Gleisquerungen für Velofahrende sehr ungünstig (schleifende Gleisquerung) - Zusätzliche Beeinträchtigung des Autoverkehrs infolge zusätzlicher Kreuzungsmanöver (z.B. bei der Einfahrt des Trams aus Richtung Stadt auf den Vorplatz muss der Verkehr aus Richtung Schwarzenburg und Schliern gestoppt werden). Verschlechterung der Zugänglichkeit zum Schlossareal (Halteperrons) - Beeinträchtigung des Schlossensembles (Wartehalle, Fahrleitung)				X	
40.	Abschnitt Schloss bis Sandwürfi:  Schüler Fahrrad  Quermöglichkeit  Linksabbieger zum Schulhaus?	An beiden Enden der Haltestelle stadtauswärts besteht ein mit einer Mittelinsel geschützter Zebrastreifen. Die Fahrräder queren parallel dazu die Strasse.  Am Ende der Haltestelle (in Fahrtrichtung Schliern) ist eine Linksabbiegehilfe für Velofahrende vorgesehen:  - Indirektes Linksabbiegen, Inseln als Querungshilfe				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
41.	Abschnitt Schloss bis Sandwürfi:  Warum werden Landbesitzer so respektlos übergangen?	Die an das Tramtrasse anstossenden GrundeigentümerInnen wurden am 15. März 2010 mit Infoschreiben summarisch über das Projekt informiert.  Die zwischen Sandwürfi und Eichmatt betroffene Parzelle Nr. 44 liegt in der Landwirtschaftszone und gehört dem Kanton Bern, welcher das Land an einen Landwirt verpachtet hat. Nach heutigem Planungsstand ist von einem Landerwerb für die Betriebswendeschlaufe auszugehen, welche für den reibungslosen Trambetrieb nötig ist. Die Bewirtschaftung des umliegenden Kulturlands ist dadurch weiterhin möglich. Die Gebäude, Anlagen und Zufahrten des Bauernhofes sind vom Projekt nicht betroffen.				X	
42.	Betriebswendeschlaufen (vorgesehen im Bereich Sandwürfi)  Was passiert, wenn eine Panne z.B. bei der Haltestelle Dübystrasse passiert?	Je nach Standort der Panne wird das Tram durch ein anderes Tram zur nächstgelegenen Wendemöglichkeit abgeschleppt. Sollte die Panne bei der Haltestelle Dübystrasse eintreten, so wird das Tram entweder ins Depot Eigerplatz (falls Panne auf Gleis Richtung Bern) bzw. in die Betriebswendeschlaufe abgeschleppt (falls die Panne auf Gleis Richtung Schliern).				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
43.	<p>Abschnitt Schloss bis Sandwürfi: Im Sandwürfi bewirtschaften wir das Land seit <u>1895</u> und wollen kein Land verlieren.</p>	<p>Die zwischen Sandwürfi und Eichmatt betroffene Parzelle Nr 44 liegt in der Landwirtschaftszone und gehört dem Kanton Bern, welcher das Land an einen Landwirt verpachtet hat.</p> <p>Für einen fahrplanstabilen Trambetrieb und eine störungsfreie Abwicklung des Autoverkehrs sind Überholmöglichkeiten bei gewissen Haltestellen, Eigentrasseabschnitte sowie Betriebswendeschlaufen nötig. Der Abschnitt zwischen Sandwürfi und Eichmatt ist einer der wenigen Abschnitte in Köniz, in welchen ein Eigentrasse für den reibungslosen Betrieb des Verkehrs realisiert werden kann. Dies führt zu einer Verbreiterung der Strasse. Weiter ist im Bereich der Haltestelle Sandwürfi eine Betriebswendeschlaufe notwendig.</p> <p>Nach heutigem Planungsstand ist daher von einem Landerwerb für die Betriebswendeschlaufe sowie für die Realisierung des Eigentrasses auszugehen. Die Bewirtschaftung des umliegenden Kulturlands ist dadurch weiterhin möglich. Die Gebäude, Anlagen und Zufahrten des Bauernhofes sind vom Projekt nicht betroffen.</p>				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
44.	Abschnitt Schloss bis Sandwürfi: <u>Keine</u> Parkplätze im Sandwürfi ins Kultur- land	Für einen fahrplanstabilen Trambetrieb und eine störungsfreie Ab- wicklung des Autoverkehrs sind Überholmöglichkeiten bei gewissen Haltestellen und Eigentrasseeabschnitten nötig. Der Abschnitt zwi- schen Sandwürfi und Eichmatt ist einer der wenigen Abschnitte in Köniz, in welchen ein Eigentrassee für den reibungslosen Betrieb des Verkehrs realisiert werden kann. Ebenfalls im Bereich des OSZ muss die Strasse so verbreitert werden, dass die heutigen Parkplät- ze wegfallen. Für diese Parkplätze wird im Bereich Sandwürfi Ersatz geschaffen, da diese an dieser Stelle infolge der guten Lage (Fried- hof, Sportplätze, OSZ, Schloss) mehrfach genutzt werden können. Im Sinne dieser übergeordneten Interessen, muss an dieser Stelle voraussichtlich Kulturland (im Eigentum des Kantons) beansprucht werden.				X	Sofern sich andere Möglich- keiten für die Ersatzparkplät- ze eröffnen, werden diese selbstverständlich geprüft.
45.	Abschnitt Schloss bis Sandwürfi: Die Strasse zwischen Schloss und Schliern nicht 6 m! Verbreitern	Das Eigentrassee für das Tram in beiden Richtungen ist aus betrieb- lichen Gründen angezeigt; zudem besteht so die Möglichkeit, berg- wärts das Tram zu überholen. 5 m Verbreiterung ist dazu notwendig. Ein weiterer Meter wird für die Verbreiterung des bergwärts führen- den Fuss- und Veloweges benötigt.				X	
46.	Abschnitt Schloss bis Sandwürfi: Wendeschlaufe Sandwürfi in den ehemali- gen Friedhof! (Im Park integrieren)	Tangiert in unzulässigem Masse den Zweck der neugeschaffenen Schlosszone Köniz (nationales Schutzobjekt) und steht zudem im Widerspruch zum Denkmalschutz.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
47.	Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe: Grundeigentümer begrüßen	Die an das Tramtrasse anstossenden GrundeigentümerInnen wurden am 15. März 2010 mit Infoschreiben summarisch über das Projekt informiert.  Im Rahmen der Erarbeitung des Auflage- und Bauprojekts werden allenfalls Gespräche geführt.		X			Zusätzlich werden die Grundeigentümer entlang der Strecke mit dem Newsletter Tram Region Bern laufend über die Planung orientiert (wie auch andere Akteure).
48.	Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe: Keine Endhaltestelle vor 2-Familienhäuser!	Die Einfamilienhäuser werden durch eine Lärmschutzwand geschützt. Die Lage der Haltestelle an der Hauptstrasse gewährt eine gute soziale Kontrolle. Die Details werden mit den Grundeigentümern abgesprochen.		X			
49.	Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe: Endhaltestelle Schliern --> bei der Schlaufe erstellen! Distanz Schliern Zentrum - projektierte Haltestelle [an Muhlernstrasse] zu klein! (Luxus)	Die Haltestelle an der Wendeschlaufe der Plattenstrasse liegt abseits der Fussgängerverbindungen. Die Distanz zur Haltestelle Zentrum beträgt zwar nur 220 m, dazu kommen 15 m Höhendifferenz. Tramstationen müssen zudem dort sein, wo sich die Kunden befinden.				X	
50.	Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe: <u>Keine</u> Wendeschlaufe am grünen Plattenweg!	Im Rahmen des Vorprojektes wurde eine Standortevaluation für den Standort der Wendeschleife durchgeführt. Unter Betrachtung aller Kriterien weist die Wendeschleife Plattenweg die meisten Vorteile und die wenigsten negativen Auswirkungen auf.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
51.	Um das Umsteigen auf das Tram schmackhaft zu machen, sollten evtl. in Schliern und für den Verkehr von Schwarzenburg her, Park & Ride-Anlagen erstellt werden!	P+R-Anlagen in Zentrumsnähe und an der Peripherie der Agglomeration werden als nicht zweckmässig beurteilt und vom Kanton grundsätzlich nicht unterstützt. Privaten Investoren steht es jedoch frei, P+R-Anlagen zu erstellen.				X	
52.	Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe:  Um in die Stadt zu fahren, müssen 85 % der Schlierner die Muhlernstrasse überqueren	Eine Tramwendeschlaufe am Ort der heutigen Buswendeschlaufe ist leider ohne sehr grosse Eingriffe ins Ortsbild nicht möglich. Geprüft wurde auch die Führung des Trams durch das Zentrum Schliern, was leider auch nicht machbar ist. Bestandteil des Tramprojekts sind jedoch sichere und attraktive Fussgängerquerungen über die Muhlernstrasse.				X	
53.	Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe:  Keine Endhaltestelle und keine Wendeschlaufe am Plattenweg, sondern dort, wo Bevölkerungs-Schwerpunkt, nämlich im Quartier Schliern	Bezüglich Fahrgastpotenzial schneidet die Variante Plattenweg mindestens gleichwertig ab wie die Varianten im Quartier. Sie hat aber bezüglich negativer Beeinträchtigung im Quartier weit geringere Auswirkungen.				X	
54.	Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe:  Keine Linienführung mitten durch Quartiere.	Es wurde darauf geachtet, möglichst wenig durch Quartiere zu fahren.				X	

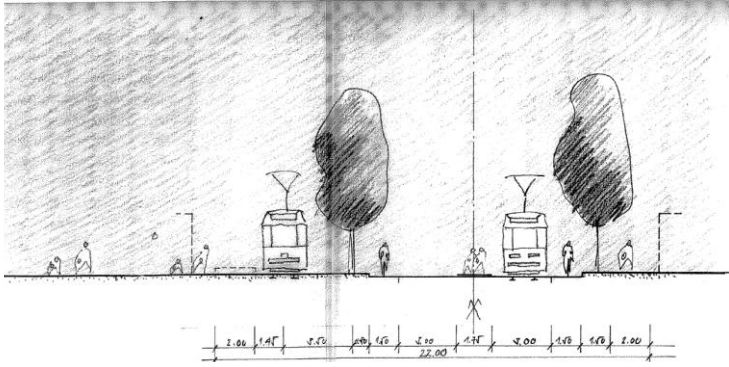
Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
55.	<p>Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linienführung Tram stadtauswärts mit Wendeschlaufe durch Froschweg inkl. Endhaltestelle</li> <li>- Endhaltestelle Schliern nicht auf Muhlernstrasse! beim Plattenweg</li> </ul>	<p>Im Rahmen des Vorprojektes wurde eine Standortevaluation für den Standort der Wendeschleife durchgeführt. Unter Betrachtung aller Kriterien hat die Wendeschleife Plattenweg am besten abgeschnitten.</p>				X	
56.	<p>Abschnitt Ortsbeginn Schliern bis Wendeschlaufe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Velostation - Parkplätze für Schlatter, Auswärtige</li> <li>- Sonstige Nutzung?</li> </ul>	<p>Der Bedarf an flankierenden und ergänzenden Einrichtungen zur Wendeschlaufe ist noch nicht festgelegt und Bestandteil der weiteren Bearbeitung.</p>		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
57.	Kleinwabern, Allgemein: Notumfahrung Velo hinter Haltestelle legalisieren	Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.  Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.		X			Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.  Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.
58.	Kleinwabern, Lindenweg: Kaphaltestelle prüfen	Die Kaphaltestelle wurde im Vorprojekt geprüft und zugunsten einer Inselhaltestelle verworfen, da dies die bessere Lösung für Velofahrende ist.				X	
59.	Kleinwabern: Betrachtung des Strassenzugs als Ganzes bzgl. Gestaltung Station Wabern bis Kleinwabern	Der Strassenzug wurde und wird als Ganzes betrachtet. Bestehende gestalterische Elemente wurde aufgenommen (Mittelstreifen, Beleuchtung), beim Kreisel Grünaustrasse erfolgt ein städtebaulich gewollter Wechsel).		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
60.	Kleinwabern: Velospur separat hinter Allee im Bereich Bächtelenacker und nicht in Strasse.	Dies wurde geprüft und zugunsten einer schnellen direkten Verbindung ohne zusätzliche Gleisquerung im Bereich Lindenweg verworfen. Die Mehrheit der Velofahrenden benützen zudem schon heute die Radstreifen und nicht den Veloweg.				X	
61.	Kleinwabern, Seftigenstrasse: Velo lieber den Bäumen entlang, statt ein Tram, das Velos rechts überholt.	Dies wurde geprüft und zugunsten einer schnellen direkten Verbindung ohne zusätzliche Gleisquerung im Bereich Lindenweg verworfen. Die Mehrheit der Velofahrenden benützen zudem schon heute die Radstreifen und nicht den Veloweg.				X	
62.	Kleinwabern: Gliederung der Strasse nicht nur mit Linien	Es besteht eine gestalterisch gewünschte Unterscheidung zwischen Zentrumsbereich Wabern und der Betonung der Ränder durch die Baumallee in Kleinwabern.				X	
63.	Kleinwabern: Abzweiger Maygutstrasse: Extraspur von Stadt her und Extraspur von Kehrsatz her (stadteinwärts besonders wichtig zur Wahrnehmung von Velofahrenden)	Für die Linksabbiegespur Velo/MIV steht in der aktuellen Lösung ein Mehrzweckstreifen zur Verfügung; für Rechtsabbieger ist dieser nicht zwingend erforderlich.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
64.	Kleinwabern:  Park & Ride hinter Tramhaltestelle Wabern (jetzige Wendeschleife) ist für Wabern unerlässlich	P+R-Anlagen in Zentrumsnähe und an der Peripherie des Agglomerationskerns werden als nicht zweckmässig beurteilt und vom Kanton grundsätzlich nicht unterstützt. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat unter dieser Voraussetzung im öV-Korridor Gürbetal die Standorte Kehrsatz Nord, Kehrsatz, Belp Steinbach, Belp, Toffen, Kaufdorf und Thurnen vorgesehen. Privaten Investoren steht es jedoch frei, auch in Kleinwabern P+R-Anlagen zu erstellen.				X	
65.	Kleinwabern:  Bei S-Bahnstation Kleinwabern: Park & Ride vorsehen.	Siehe Punkt 64				X	
66.	Kleinwabern :  Le plus élémentaire des concepts de ce projet fait défaut: l'intégration d'un "park & ride".	Siehe Punkt 64				X	
67.	Kleinwabern:  Heutige Tramendstation Nr. 9  - Wendeschleife wie bestehend belassen - Veloparkplatz wie bestehend belassen - Platz mit wenigen Mitteln verschönern - Tramdrähte reduzieren	Die Gemeinde und BERNMOBIL gehen davon aus, dass die Attraktivität und die Lärmsituation des Ortes mit einer entsprechenden Überbauung verbessert werden kann. Die Beibehaltung der Veloparkplätze wird in der weiteren Planung berücksichtigt.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
68.	Kleinwabern: Am Ort der jetzigen Wendeschlaufe und im Zentrum braucht es auch künftig Veloabstellplätze. Viele Leute aus dem Eichholz stiegen so aufs Tram um.	Beibehaltung der Veloparkplätze wird in der weiteren Planung berücksichtigt.		X			
69.	Kleinwabern, Endhaltestelle: Landbedarf zu gross.	Unter Berücksichtigung der gleisgeometrischen Randbedingungen sowie mit der Prämisse, eine optimale Umsteigebeziehung zwischen Tram, Bus und BLS zu schaffen, wurde der Landbedarf für die Tramanlage bereits so weit wie möglich minimiert. Das Anliegen wird bei der weiteren Planung beachtet.		X			
70.	Kleinwabern, Endhaltestelle: Anordnung der Haltestellen (inkl. Lindenweg) ist nicht günstig. Kein klares Konzept.	Das vorliegende Konzept für die Endhaltestelle führt zu guten Umsteigebeziehungen zwischen Tram, Bus und S-Bahn. Die Anordnung der Haltestellen Lindenweg ist platzsparend und führt zu guten Verhältnissen für den Velo- und Autoverkehr. Die Situation wird aber im Bauprojekt weiter optimiert.		X			
71.	Kleinwabern, Endhaltestelle: Diagonale Linienführung Tram nicht verständlich. Gleisgeometrie ≠ Städtebau.	Die platzsparende diagonale Linienführung, basierend auf der Grundlage eingehender Studien, ermöglicht eine gute Einsicht des öV-Umsteigeknotens (Blickverbindung vom Lindenweg zur Endhaltestelle). Mit der diagonalen Linienführung lässt sich ausserdem eine S-Bahn-Haltestelle an einem für die S-Bahn gerade noch geeigneten Ort erstellen.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
72.	Kleinwabern, Endhaltestelle:  Trassee Tram Endstation ungelöst. Zerstört Hostett und mauert denkmalgeschütztes Bauernhaus, Stöckli und Spycher ein.	Zum bestehenden Balsigergut wird der grösstmögliche Abstand gewählt. Die platzsparende diagonale Linienführung, basierend auf der Grundlage eingehender Studien, ermöglicht eine gute Einsicht des öV-Umsteigeknotens (Blickverbindung vom Lindenweg zur Endhaltestelle). Mit der diagonalen Linienführung lässt sich ausserdem eine S-Bahn-Haltestelle an einem für die S-Bahn gerade noch geeigneten Ort erstellen. Die Ausgestaltung der Endhaltestelle wird anhand einer städtebaulichen Studie im Bauprojekt überprüft.		X			
73.	Nachträgliche Eingabe per Post:  Anderer Strassenquerschnitt zwischen dem Grünaukreisel und dem Kreisel Lindenweg (Tram stadtauswärts ausserhalb Allee).	Der Vorschlag ist interessant und wird parallel zum Abschluss Vorprojekt auf Machbarkeit geprüft.	X	X			
							

## 5. Detailauswertung Forum Bern-Süd (TP 1 und TP 2)

Anlass: Offenes Forum im Hotel Astoria Bern

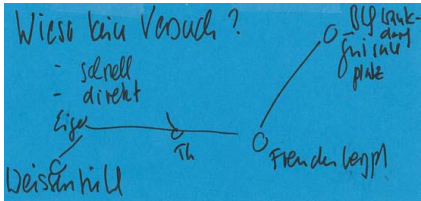
Datum: 15. Juni 2010

Gemeinde: Bern (Bern-Süd)

Teilprojekte: Teilprojekt 1 Bern–Köniz (Teil Bern bis Gemeindegrenze) und Teilprojekt 2 Eigerplatz

Vorbemerkung: Die Frage der Erschliessung des Weissenbühls wurde im Rahmen des Forums diskutiert, hängt inhaltlich jedoch nicht mit dem Projekt Tram Region Bern zusammen. Die Frage wird aktuell, weil bei der Inbetriebnahme von Tram Bern West die Linienäste neu durchgebunden werden. Dabei wird die Linie Nr. 3 auf dem Ast Weissenbühl isoliert.

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
1.	Allgemein: Haltestelle an Christoffelgasse ist zu weit von den anderen Tramhaltestellen (Balдахin). Sie sollte etwa 10 m zurückgesetzt werden Richtung Bahnhof.	Die Haltestelle Christoffelgasse ist genau auf die neuen, langen Trams ausgelegt, welche auch im Rahmen von Tram Region Bern im Einsatz sein werden. Sie kann deshalb nicht verschoben werden.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
2.	<p>Allgemein:</p> <p>Umwelttechnisch werden überall Trams eingeführt und in Weissenbühl soll ein Bus kommen (höchstens 1 Trolleybus liegt drin). Man kann auch nicht wegen Vorteilen für andere Quartiere ein anderes zum Verliererquartier machen. Das 3-Tram soll weiter existieren evtl. mit schwächeren Frequenzen. Es ist absurd, auf Tramschienen einen Bus (wenn möglich noch mit Benzin) fahren zu lassen.</p>	<p>Das Tram wird nicht wegen der Umwelt eingeführt, sondern wegen der hohen Nachfrage. Die modernen Busse werden entweder mit Gas betrieben oder haben Partikelfilter (EuroNorm 5).</p> <p>Die Frage, welches Angebot das Weissenbühlquartier bei der Einführung von Tram Region Bern erhalten soll, wird zz. geprüft. Dabei gilt es eine Gesamtbeurteilung zu machen: Angebot/Nachfrage, Takt, Belastung Gesamtnetz.</p>			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Angebotskonzept
3.	<p>Allgemein (Eigerplatz):</p> <p>Für alte Leute ist dieser stark befahrene Kreisell ohne Ampeln ein Grund, dass sie nicht mehr aus dem Haus gehen.</p>	<p>Die Erfahrungen andernorts zeigen, dass auch ältere Menschen die Strasse bei Kreiseln problemlos und sicher queren können. Voraussetzung ist ein Kreisell mit nur einspurigen Zu- und Ausfahrten sowie Mittelinseln für die FussgängerInnen. Der Kreisell Eigerplatz entspricht diesen Voraussetzungen.</p>				X	
4.	<p>Allgemein (Eigerplatz):</p> <p>Wieso kein Versuch? Schnell, direkt:</p> 	<p>Heute fährt die Buslinie 28 vom Eigerplatz ins Wankdorf. Allerdings übernimmt die Linie 28 auch die Funktion von Quartierserschliessungen und fährt deshalb die Route nicht sehr direkt. Das Anliegen ist jedoch richtig und wird in der Angebotsplanung der Region weiterbearbeitet.</p>			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Angebotskonzept

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
5.	Allgemein: Haltestelle Wallgasse (?): Keinen Unterstand bei Regen und Schnee	In der Wallgasse ist keine Haltestelle vorgesehen. Gemeint ist wohl die Haltestelle in der Schwanengasse, welche aber bloss in Ausnahmesituationen (Umleitungen) bedient wird und deshalb keinen Unterstand aufweist. Zudem wären die Platzverhältnisse für einen befriedigenden Unterstand ohnehin zu eng.				X	
6.	Allgemein: Verzicht auf Tram bei bestehendem gut ausgebautem Trassee ist einfach unverständlich. Bus bedeutet wesentliche Komfortverschlechterung! Tram fördern und gleichzeitig bestehende Linie durch Bus ersetzen ist eine Zumutung.	Das Tram ist zweifellos sehr komfortabel, aber auch Busse, insbesondere die neuen Modelle, sind ebenfalls sehr komfortabel.  Die Frage, welches Angebot das Weissenbühlquartier bei der Einführung von Tram Region Bern erhalten soll, wird zurzeit geprüft. Dabei gilt es eine Gesamtbeurteilung zu machen: Angebot/Nachfrage, Takt, Belastung Gesamtnetz u.a.			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Angebotskonzept
7.	Allgemein: Bus ab Bahnhof Weissenbühl–Beaumont–Eigerplatz–Monbijou–Bahnhof weiter als Ø-Linie	Die Frage des Linienendpunktes ist Gegenstand des Angebotskonzeptes. Ebenfalls wird zurzeit geprüft, ob die Linie am Bahnhof Bern durchgebunden werden kann.			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Angebotskonzept

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
8.	<p>Allgemein:</p> <p>Bahnhof Weissenbühl:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Pendlerlinien</li> <li>- (Die alte) Verbindung in die Stadt</li> <li>- Verlängerung bestehender Linie bis zum Bahnhof Weissenbühl</li> <li>- Model-Split: kurze Umsteigebeziehung</li> </ul>	<p>Die Frage des Linienendpunktes ist Gegenstand des Angebotskonzeptes. Ebenfalls wird zurzeit geprüft, ob die Linie am Bahnhof Bern durchgebunden werden kann.</p>			X		<p>Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Angebotskonzept</p>
9.	<p>Allgemein:</p> <p>Vorschlag: Tramlinie 10 zwischen Bahnhof und Eigerplatz so führen wie jetzt der Autobus 10.</p> <p>Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Achse via Kocherpark überlastet und langsam (Zumutung, wenn man nach Köniz will)</li> <li>- Grosse Nachfrage im Bereich Monbijou, wo Linie 9 nicht genügt</li> <li>- So könnte Tramlinie 3 erhalten bleiben. Es ist den Leuten beim Eigerplatz nicht zuzumuten, in das bereits volle 10er-Tram einzusteigen</li> </ul>	<p>Dieser Vorschlag würde bedeuten, dass neue Tramgleise zwischen Eigerplatz und Monbijou gelegt werden müssten. Der Vorteil einer Buslösung anstelle des Trams Nr. 3 wäre eben gerade, dass diese Linienführung gewählt werden könnte, ohne dass Zusatzkosten entstehen. Dieser Bus hätte auch genügend Kapazitäten, um die Leute im Eigerplatz aufzunehmen.</p> <p>Die Option eines späteren Einbaus von Tramgleisen im Bereich Eigerplatz–Monbijou wird jedoch nicht verbaut, sondern ist im Projekt Eigerplatz berücksichtigt.</p>			X		<p>Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Angebotskonzept</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
10.	Allgemein: Verknüpfung Südbahnhof – Tram 3?	Die Frage des Linienendpunktes der Linie 3 wird zz. geprüft. Wenn allerdings die Linie 3 zum Südbahnhof verlängert wird, dann nicht als Tram, sondern als Bus. Die Investitionskosten wären zu hoch und die Wendemöglichkeiten beim Südbahnhof schwierig.			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Angebotskonzept
11.	Allgemein: Zwischen Eigerplatz und Weissenbühl sind die Trams heute gar nicht so schlecht ausgelastet → reicht ein Gelenkbus im 6'-Takt wirklich? Lösungsvorschlag: Tram Weissenbühl – Bahnhof via Hasler/Tram Köniz – Ostermundigen via Mühlemattstrasse (wie heute 10er-Bus)	Ein Gelenkbus deckt die heutige Nachfrage sehr gut ab. Der Lösungsvorschlag hätte zur Folge, dass ein neues Gleis zwischen Eigerplatz und Monbijou gelegt werden müsste. Dies sind hohe Investitionskosten, die die Wirtschaftlichkeit des Projekts TRB deutlich verschlechtern würde. Der Vorteil einer Buslösung anstelle des Trams Nr. 3 wäre eben gerade, dass diese Linienführung gewählt werden könnte, ohne dass Zusatzkosten entstehen. Dieser Bus hätte auch genügend Kapazitäten, um die Leute im Eigerplatz aufzunehmen.  Die Option eines späteren Einbaus von Tramgleisen Eigerplatz – Monbijou wird nicht verbaut, sondern ist im Projekt Eigerplatz berücksichtigt.				X	
12.	Allgemein: Tramlinie 3 unbedingt erhalten: a) Mit besteh. Tramschleife oder b) als Verlängerung zu Bahnhof Weissenbühl (evtl. Bus) → Anbindung an S-Bahn (1/4-Std.-Takt) nach Bahnhof mit Bedienung (Knotenpunkt)	Die Zukunft der Linie 3 wird zurzeit in einer Angebotsplanung geprüft. Eine Verlängerung der Tramlinie 3 zum Bahnhof Weissenbühl führt zu hohen Investitionskosten. Diese sind bei der abgeschätzten Nachfrage nicht vertretbar.			X		

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
13.	Allgemein: Man geht nicht einkaufen per Bus. Ohne Tram fährt man mit Auto in die City. Der Entscheid ist Tram oder Auto, nicht Tram oder Bus	Selbstverständlich ist die Wahl eines Transportmittels ein persönlicher Entscheid. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass ein gutes Angebot (Takt) deutlich wichtiger ist, als das Verkehrsmittel (Tram oder Bus).				X	Wer kein Auto und kein Tramanschluss hat, geht heute auch bereits einkaufen.
14.	Allgemein: Verlängerung nach Kleinwabern mittels Linie 3 & 9  - Alternierend über Monbijou oder Eigerplatz - Doppelte Kapazität auch nach Guisanplatz zu Spitzenzeiten - Alternativ: neue Kleinwabernhaltestelle(n) Non-Stop bis Weissenbühl, dann über 3 Linie ins Zentrum - Gewährleistet Verkehrsfluss MIV da kein Halt in Wabern	Alternierende Linienführungen sind u.E. wenig geeignet. Sie erfordern präzises Fahrplanlesen und sind im Zusammenspiel mit der S-Bahn und den Postautolinien kaum umsetzbar. Wegen der unterschiedlich langen Fahrzeit der Route über das Monbijou und der Route über die Belpstrasse würde ein solches Angebot auch zu betrieblichen Problemen in Wabern und auf dem Ast ins Wankdorf führen.  Eilkurse der Buslinien (z.B. Linie 10) wurden alle abgeschafft, da der Nutzen sehr klein ist (nur geringer oder gar kein Fahrzeitgewinn, da keine Überholmöglichkeit), der Betrieb jedoch sehr aufwändig und teuer.			X		
15.	Erschliessung Weissenbühl:  Ein Bus zum Bahnhof Weissenbühl führen!	Dieses Anliegen wird zz. geprüft.			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
16.	Erschliessung Weissenbühl: Wenn ein Bus den Beaumont fährt, muss er gleicher Takt wie Tram haben	Dieses Anliegen wird zz. geprüft.			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern
17.	Erschliessung Weissenbühl: Falls ein Bus ins Weissenbühl – gleich gute "nahe" Haltstelle am Bahnhof Bern. Halt Hirschengraben minimum.	Das Anliegen ist richtig und wird auch so angestrebt.			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern
18.	Erschliessung Weissenbühl: Vorschlag: Endhaltestelle verlegen zu Bhf. Weissenbühl	Eine Endhaltestelle Bahnhof Weissenbühl wird zz. geprüft. Allerdings käme ein solcher Endhaltepunkt nur bei einer Buslinie in Frage, da die Investitionskosten für eine Tramlinie zu hoch wären.			X		Weiterbearbeitung durch Regionalkonferenz Bern
19.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Lösung: nur noch Tram in der Schwarzenburgstrasse. Sperrung für privaten Verkehr?	Die Schwarzenburgstrasse kann nicht für den Autoverkehr gesperrt werden. Sie ist Teil des Basisnetzes von Stadt und Region Bern. Die Sperrung der Schwarzenburgstrasse für den MIV führt zu Umwegfahrten über Beaumont- und die Seftigenstrasse. Der Druck auf Ausweichrouten durch Quartierstrassen steigt.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
20.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Schwarzenburgstrasse zu eng! Nadelöhr Bürkiweg/Cäcilienstrasse.	Die Verhältnisse sind eng, aber nicht zu eng. Die wichtigsten Bedürfnisse wie sichere Fussgängerquerungen, Trottoirs und Velostreifen bergwärts, aber auch eine gute Verkehrsabwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Autoverkehrs können berücksichtigt werden.  Entlang der gesamten Schwarzenburgstrasse findet der neue Querschnitt mit Tram und durchgehenden Radstreifen innerhalb der heutigen Strassenränder Platz. Einzig im Bereich der Fussgängerübergänge sind infolge der Schutzinseln geringfügige Anpassungen nötig (minimale Trottoirbreite von 2.00 m wird in jedem Falle eingehalten).				X	
21.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Tramlinie + Leitung optisch unschön → Stadtflucht → noch mehr Leute zum Befördern	Tramgeleise und Fahrleitungen sind ein gewohntes Bild in einem städtischen und urbanen Strassenraum.  Ein gutes öV-Angebot fördert ausserdem die Wohnqualität.				X	
22.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Kinder können während Bau nicht mehr schlafen (Entwicklungsstörungen?)	Im Rahmen der Planung der Bauabwicklung wird den Anliegen der Anwohnenden so weit als möglich Rechnung getragen. Die für Baustellen geltenden gesetzlichen Vorgaben bezüglich Lärmemissionen sind einzuhalten.		X			
23.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Tramstromleitung stört Stadtbild.	Die Aufhängungen der Fahrleitungen wird mit der Strassenbeleuchtung kombiniert. Dadurch wird die Beeinträchtigung des Strassenbildes möglichst minimal gehalten (vgl. Punkt 21).				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
24.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Fussgängerstreifen wofür? Tram hält ja eh nicht.	Die Fussgängerstreifen stellen die Verbindung zwischen den Wohnquartieren links und rechts der Schwarzenburgstrasse her. Sie sichern den FussgängerInnen den Vortritt gegenüber den auf der Schwarzenburgstrasse auch verkehrenden Autos.				X	
25.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Simulation des Verkehrs unrealistisch! Es wird mehr Stau geben!	Die Simulation darf als realistisch bezeichnet werden. Dies zeigen die Erfahrungen aus andern Projekten.				X	
26.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Elektrosmog? Leitung über 1000 V	600 V Gleichstrom. Elektrosmog-Problem bei Gleichstromanlagen gering.				X	
27.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Tram in der Schwarzenburgstrasse. Zerstörung von Lebensqualität der Anwohner.	Mit dem Tram können wieder mehr Leute in der Stadt wohnen und erzeugen damit weniger Autoverkehr, was der Wohnqualität nur förderlich ist. Busse im Zweiminutentakt sind weit lärm- und abgasintensiver als ein Tram im Sechsinutentakt.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
28.	Übersicht Schwarzenburgstrasse:  Alternative Veloführung Haltestelle Weissensteinstrasse Richtung Köniz. Wie gelangen Velos (mit Anhänger), welche hinter der Haltestelle durchfahren (auch ohne Tram in der Haltestelle) in den Kreisel?	Die Führung der Velofahrenden wird gemäss Programm im Detail im Bauprojekt bearbeitet.  Grundsätzlich ist für die alternative Veloverbindung eine eigene Einfahrt in den Kreisel vorgesehen. Die genaue Ausgestaltung wird im Rahmen des Bauprojektes festgelegt.		X			Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.  Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.
29.	Übersicht Schwarzenburgstrasse:  Finde Kreisel Weissensteinstrasse sehr positiv und breite Kaphaltestelle für die Velos auch.	Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
30.	Übersicht Schwarzenburgstrasse: Klare Signalisation bei allen Projekten.	Markierung und Signalisation werden im Bauprojekt vertieft bearbeitet.		X			Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.  Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.
31.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse: "Blaulichtsteuerung" der LSA?	Die LSA-Steuerung wird, wie in jedem Projekt, mit den Wehrdiensten (Feuerwehr, Polizei, Notfalldienste) abgesprochen.		X			
32.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse: Gibt es keine anwohnerfreundlichen Lösungen?	Es wurden verschiedene Varianten untersucht. Die nun vorliegende Lösung – ein Kreisel mit einstreifigen Zufahrten – stellt aufgrund einer Gesamtbeurteilung wie auch aus Sicht des Quartiers die optimalste Variante dar.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
33.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:  Fussgängerstreifen zu weit vom Kreisel entfernt. Fussgängerfeindlich!	Zu berücksichtigen ist auch die Sicherheit der FussgängerInnen. Diese ist dort am höchsten, wo die zu querende Fahrbahn möglichst schmal ist. Das Projekt trägt diesem Umstand Rechnung.				X	
34.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:  Fussgänger am Kreisel "Halt auf verlangen", gesteuerte LSA.	Die jahrzehntelangen Erfahrungen andernorts zeigen, dass auch SchülerInnen die Strasse bei Kreiseln problemlos und sicher queren können. Voraussetzung ist ein Kreisel mit nur einspurigen Zu- und Ausfahrten sowie Mittelinseln für die FussgängerInnen. Der Kreisel Weissensteinstrasse entspricht diesen Voraussetzungen.  Die Lichtsignalsteuerung dient nur dazu, die Durchfahrt für das Tram gegenüber dem MIV abzusichern (vergleiche Kreisel Beaumont) Eine Eingriffsmöglichkeit für den Fussverkehr ist am Kreisel nicht vorgesehen. Die Steuerung wird im Detail im Rahmen des Bauprojekts festgelegt.				X	Grundsätzlich ist keine Regelung der Fussgängerstreifen vorgesehen. Die Schüler müssen jeweils nur einen Fahrstreifen queren, da entsprechend Mittelinseln vorgesehen sind. Querungen wie heute mit der LSA-Regelung über mehrere Fahrstreifen kommen nicht mehr vor.

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
35.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:  Sicherheit der Kindergartenkinder auf den Fussgängerstreifen.	Die jahrzehntelangen Erfahrungen andernorts zeigen, dass auch SchülerInnen die Strasse bei Kreiseln problemlos und sicher queren können. Voraussetzung ist ein Kreisel mit nur einspurigen Zu- und Ausfahrten sowie Mittelinseln für die FussgängerInnen. Der Kreisel Weissensteinstrasse entspricht diesen Voraussetzungen				X	Grundsätzlich ist keine Regelung der Fussgängerstreifen vorgesehen. Die Schüler müssen jeweils nur einen Fahrstreifen queren, da entsprechend Mittelinseln vorgesehen sind. Querungen wie heute mit der LSA-Regelung über mehrere Fahrstreifen kommen nicht mehr vor.
36.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:  Stadt Bern schon jetzt zu klein für MEGA-Tram!	Die Platzverhältnisse bei der Haltestelle Weissensteinstrasse sind tatsächlich etwas knapp. Daraus darf nicht geschlossen werden, die Trams seien zu lang. In erster Linie geht es darum, dank den langen Trams die erforderliche Kapazität sicherzustellen, um möglichst viele Leute mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren. Die aktuelle Lösung für die Haltestelle Weissensteinstrasse stellt wohl nicht eine Maximallösung dar, darf jedoch als verkehrlich funktionierend und ortsverträglich eingestuft werden.				X	
37.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:  Opferung der Anwohner!	Es wurden verschiedene Varianten untersucht. Die nun vorliegende Lösung – ein Kreisel mit einstreifigen Zufahrten – stellt aufgrund einer Gesamtbeurteilung, wie auch aus Sicht des Quartiers die optimalste Variante dar.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
38.	<p>Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:</p> <p>Sicherstellen, dass die Sicherheit der Velofahrenden an den kritischen Stellen gewährleistet ist: Bei Tramhaltestellen ist der Fahrstreifen sehr schmal, vor allem im Winter bei unvollständiger Schneeräumung.</p>	<p>Der Sicherheit der Velofahrenden wird in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Fachstellen sehr grosse Bedeutung beigemessen. Die Details bei den Tramhaltestellen werden gemäss Terminprogramm im Bauprojekt bearbeitet.</p> <p>Die Durchfahrtsbreite neben den Haltestellenkanten entspricht der neuen BERNMOBIL-Norm und ist mit 90 cm um 10 cm grösser als bei bisherigen Anlagen (inkl. Tram Bern West). Die Schneeräumung ist auf jeden Fall gewährleistet, das sonst auch ein Tram nicht mehr in die Haltestelle einfahren und die Schiebetritte ausfahren könnte.</p>		X			<p>Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.</p> <p>Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.</p>
39.	<p>Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:</p> <p>Tram bitte unter den Boden!</p>	<p>Eine Lösung mit einer unterirdischen Tramführung im Bereich der Weissensteinstrasse würde einen sehr grossen städtebaulichen Eingriff in das Quartier bedeuten (Tunnelportal mit daneben liegenden Autospuren in der Schwarzenburgstrasse). Zudem müsste mit sehr hohen Kosten gerechnet werden.</p>				X	

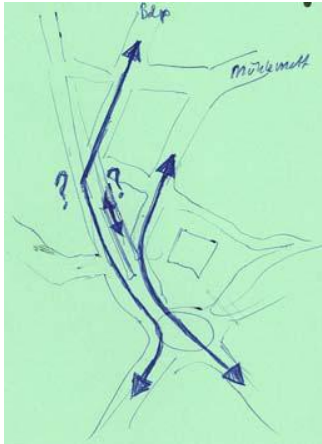
Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
40.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:  Anschluss S-Bahn: verpasste Chance (Gewerbefläche beim Bahnhof aufwerten)	Eine Verknüpfung von Tram und S-Bahn wäre an dieser Stelle sehr erwünscht. Sie scheitert aber an der Distanz Unterführung–Bahnhof und an den zu engen Verhältnissen bei der Unterführung (mehrere Rampen- und Liftanlagen). Eine Verschiebung der eben erst sanierten Perronanlage ist nicht finanzierbar. Zudem ist die heutige Lage für das Quartier gut.				X	
41.	Kreuzung und Haltestelle Weissensteinstrasse:  Kreisel + Veloführung überzeugen	Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	
42.	Verkehrsabwicklung mit Tram:  Einbahn-System Ziegler-/Belpstrasse im Verkehrsplan Stadtteil III trotz Eigerplatzkreisel möglich machen	Mit dem Projekt Eigerplatz kann der öffentliche Raum im Zentrum aufgewertet und damit ein wesentlicher Nutzen der "Netzvariante Einbahn" aus dem Teilverkehrsplan MIV Stadtteil 3 realisiert werden.			X		
43.	Verkehrsabwicklung mit Tram: Förderung von Fussgänger- + Veloverkehr auf der Mühlemattstrasse. Aufwertung grüne Oase Monbijoupark – viele Kinder!	Diese Anliegen werden entgegen genommen, müssen aber in separaten Projekten der Stadt bearbeitet werden.			X		

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
44.	Verkehrsabwicklung mit Tram:  Urs Gloor wurde am Stand darauf angesprochen, warum man denn am Burgernziel den Kreisel rückbauen und die Kreuzung mit einer LSA versehen will und am Eigerplatz plant man neu einen Kreisel?	Die Überlegungen sind nicht dieselben. Beim Eigerplatz steht eine Kapazitätserhöhung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs bei Verminderung der Verkehrsfläche im Vordergrund. Dies wird mit der Kreisellösung erfüllt. Beim Kreisel Burgernziel stehen Sicherheitsaspekte im Vordergrund. Aufgrund der weit höheren Verkehrsbelastung als der Eigerplatz weist dieser Kreisel mehrspurige Zufahrten mit entsprechend schwierigen und gefährlichen Querungsverhältnissen auf. Aus diesen Gründen prüft die Stadt den Umbau in eine lichtsignalgeregelte Kreuzung.			X		
45.	Übersicht Eigerplatz:  Seftigenstrasse–Zieglerstrasse → sichere Tramquerung für Velo?!	Ist bereits weitgehend berücksichtigt, Kreisel- und Gleisgeometrie werden im Vorprojekt u.a. bezüglich der Querung der Tramgleise durch die Velofahrenden optimiert.	X				<p>Generell führen Winkel über 30 Grad zu sicheren Querungen der Tramgleise. Dieser Mindestwinkel ist für alle Velobeziehungen am Kreisel eingehalten.</p> <p>Die gewählte Kreiselform und die Tramdurchfahrt durch die Mittelinsel erlauben für den Veloverkehr eine sichere Querung der Tramgleise unter Einhaltung der obigen Vorgabe.</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
46.	Übersicht Eigerplatz: Veloquerung Mühlemattstrasse und Tschannerstrasse: Bitte keine Randsteine, immer möglichst ohne Absätze.	Die Festlegung der Randabschlüsse erfolgt im Detail im Bauprojekt. Bei Veloquerungen wird der Hinweis berücksichtigt.		X			Es gilt aber zu beachten, dass Randsteine mit einer Minimalhöhe von 3 cm überall dort vorzusehen sind, wo sie zur Abgrenzung der Fussverkehrsfläche gegenüber einer Fahrbahn für die sehbehinderten FussgängerInnen erforderlich sind.
47.	Übersicht Eigerplatz: Flächengewinn + Zeitgewinn (für Fussgänger/Velo) ist super!	Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	
48.	Übersicht Eigerplatz: Velo-Parkplätze bei Tramhaltestelle, vor Coop (mehr als heute!)	Ist so vorgesehen. Die definitive Anordnung der Veloabstellplätze erfolgt im Bauprojekt.		X			Anliegen deckt sich mit den Zielvorstellungen für das TP 2
49.	Übersicht Eigerplatz: Um Himmels willen keine LSA mehr! (Fussgänger haben Vortritt!) → ausser wenn das Tram kommt. Fussgänger – LSA was wenn's nicht anders geht?	Entspricht der Projektphilosophie.				X	Ist im Projekt genau so vorgesehen. Bedarfsgesteuerte Fussverkehrs-LSA sind nicht vorgesehen.

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
50.	Übersicht Eigerplatz: Veloumfahrung bei allen Haltestellen signalisieren und markieren für Velos und FussgängerInnen → Ganzes Tramprojekt	Markierung und Signalisation werden im Bauprojekt vertieft bearbeitet.		X			Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.  Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
51.	<p>Übersicht Eigerplatz:</p> <p>Velo-Achse Tscharnerstr./Mühlemattstr.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1. Querung Zieglerstr. ohne Ampel → funktioniert das bei Verkehr?</li> <li>- 2. Abschnitt vor dem Coop: unbedingt klar markierter Veloweg. KEIN Mischverkehr Fussgänger + Velos.</li> </ul>	<p>Zu 1: Querungen ohne Ampel funktionieren, es bestehen genügend Zeitlücken zwischen den Autos. Der Mittelstreifen erlaubt eine Querung in 2 Etappen. Im "Windschatten" des Fussgängervortritts können auch die Velofahrenden queren.</p> <p>Zu 2: Die Trennung von FussgängerInnen und Velofahrenden wird grundsätzlich angestrebt.</p>	X			X	<p>In der weiteren Bearbeitung des Vorprojekts muss jedoch geprüft werden, inwieweit im Abschnitt beim Coop überhaupt ausreichend Platz für eigene Wege für die FussgängerInnen und den Veloverkehr vorhanden ist.</p> <p>Grundidee ist, dass der Veloverkehr für möglichst viele Fahrbeziehungen auf der Fahrbahn zirkuliert. Dazu sind aus allen Richtungen durchgehende Velostreifen vorgesehen und mit dem Kreisell sind alle Abbiegebeziehungen sicher möglich.</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
52.	<p>Übersicht Eigerplatz: WO sind die VELO-Hauptachsen Belpstrasse + Mühlemattstrasse?</p> 	<p>Verbindung Seftigen-/Schwarzenburgstrasse–Belpstrasse und umgekehrt: Die prinzipale Route führt über den Kreisel und neu durchgehende Velostreifen auf der Zieglerstrasse in die Belpstrasse und entsprechend auch umgekehrt. Die Querung der Tramgleise erfolgt nördlich der Tramhaltestelle bei der heutigen Einmündung der Belpstrasse in die Zieglerstrasse. Eine Alternative stadteinwärts führt direkt dem Tramgleis entlang.</p> <p>Verbindung Seftigen-/Schwarzenburgstrasse–Mühlemattstrasse: Die attraktivste Route führt über den Kreisel und die Eigerstrasse (breite Velolinksabbiegespur) in die Mühlemattstrasse. Die alternative Route führt ab dem Kreisel zwischen Tramgleis und Hochhaus sowie um den Coop herum in die Mühlemattstrasse. In der Gegenrichtung führt die attraktivste Route zwischen Coop und Tramwarte Halle hindurch über die Veloquerung Mühlemattstrasse–Tscharnerstrasse, die Zieglerstrasse und den Kreisel.</p>	X				<p>Die Führung der Hauptvelorouten wird im Vorprojekt bereinigt. In der weiteren Bearbeitung muss dabei geprüft werden, inwieweit im Abschnitt beim Coop überhaupt ausreichend Platz für eigene Wege für die FussgängerInnen und den Veloverkehr vorhanden ist.</p> <p>Grundidee ist, dass der Veloverkehr für möglichst viele Fahrbeziehungen auf der Fahrbahn zirkuliert. Dazu sind aus allen Richtungen durchgehende Velostreifen vorgesehen und mit dem Kreisel sind alle Abbiegebeziehungen sicher möglich.</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
53.	Übersicht Eigerplatz: Veloführung möglichst ohne Geleise- Querung, z.B. zwischen Haltestelle und Coop	Wird soweit wie möglich berücksichtigt, ist jedoch leider nicht überall erreichbar.	X				Viele Velobeziehungen sind mit einer Gleisquerung ver- bunden. Die Beziehungen von der Seftigenstrasse in die Eigerstrasse und in die Müh- lemattstrasse sowie aus der Zieglersrassse in die Schwarzenburgstrasse sind ohne Gleisquerung fahrbar.
54.	Übersicht Eigerplatz: Projekt macht Freude!	Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	
55.	Übersicht Eigerplatz: Tramhaltestelle: Sicherung für Wartende?	Detailbearbeitung erfolgt im Bauprojekt.		X			Stadteinwärts: Keine beson- dere Massnahmen vorgese- hen. Die Warthalle grenzt den Warteraum gut ab.  Stadtauswärts: Hier steht ein 3.5 m breiter Warteraum zur Verfügung. Die Abgrenzung zur Strasse ist hier im Bau- projekt festzulegen.


Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
56.	Übersicht Eigerplatz:  Veloroute Eigerstrasse – Mühlemattstrasse → Linksabbiegen ermöglichen vom Eigerplatz auf Eigerstrasse Richtung Mühlemattstrasse.	Wird so im Vorprojekt berücksichtigt.	X				
57.	Übersicht Eigerplatz:  Platz für Velo bei Einfahrt Kreisel? (von Schwarzenburgstrasse her)	Velo und Auto benutzen dieselbe Spur, das Tram hat eine eigene Spur. Die Geometrie der Einfahrt in den Kreisel unterstützt, dass Velos und Autos hintereinander und nicht nebeneinander in den Kreisel fahren, so dass das Auto dem Velo nicht den Weg abschneiden kann.				X	
58.	Übersicht Eigerplatz:  Mehr Querungsmöglichkeiten Zieglerstrasse.	Das Anliegen wird grundsätzlich aufgenommen. Im Vorprojekt werden noch weitere Querungsmöglichkeiten/Fussgängerstreifen geprüft.	X				Die vorhandene Lösung mit Mittelstreifen erlaubt auch, zu einem späteren Zeitpunkt weitere Fussgängerstreifen zu markieren oder umgekehrt die markierten Fussgängerstreifen wegzulassen und somit eine flächige Querung zu ermöglichen.
59.	Übersicht Eigerplatz:  Nur einspurige MIV-Fahrbahnen sind sehr gut!	Ist so vorgesehen. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
60.	Übersicht Eigerplatz: Mischfläche versus Vortritt Velo/Velospur vor Coop.	Die Trennung von FussgängerInnen und Velofahrenden wird grundsätzlich angestrebt.		X			<p>Die Führung der Hauptvelorouten wird im Vorprojekt bereinigt. In der weiteren Bearbeitung muss dabei geprüft werden, inwieweit im Abschnitt beim Coop überhaupt ausreichend Platz für eigene Wege für die FussgängerInnen und den Veloverkehr vorhanden ist.</p> <p>Grundidee ist, dass der Veloverkehr für möglichst viele Fahrbeziehungen auf der Fahrbahn zirkuliert. Dazu sind aus allen Richtungen durchgehende Velostreifen vorgesehen und mit dem Kreisel sind alle Abbiegebeziehungen sicher möglich.</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
61.	Übersicht Eigerplatz: Kreisel Eigerstrasse in Zieglerstrasse: teilweise Tramgleise in spitzem Winkel → Gefahr für Velos?	Ist bereits weitgehend berücksichtigt, Kreisel- und Gleisgeometrie werden im Vorprojekt u.a. bezüglich der Querung der Tramgleise durch die Velofahrenden optimiert.	X				<p>Generell führen Winkel über 30 Grad zu sicheren Querungen der Tramgleise. Dieser Mindestwinkel ist für alle Velobeziehungen am Kreisel eingehalten.</p> <p>Die gewählte Kreiselform und die Tramdurchfahrt durch die Mittelinsel erlauben für den Veloverkehr eine sichere Querung der Tramgleise unter Einhaltung der obigen Vorgabe.</p>
62.	Übersicht Eigerplatz: Begrüsse Kreisel Eigerplatz und einspurige Zufahrten sehr.	Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	

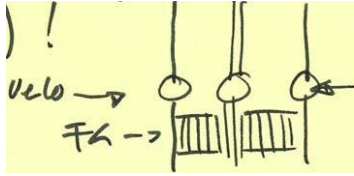
Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
63.	Übersicht Eigerplatz: Velo-Hauptverbindungen mitten durch Fussgänger-Aufenthaltsbereich? ("Sitzstufen")	Die Trennung von FussgängerInnen und Velofahrenden wird grundsätzlich angestrebt.	X				<p>Die Führung der Hauptvelorouten wird im Vorprojekt bereinigt.</p> <p>In der weiteren Bearbeitung des Vorprojekts muss jedoch geprüft werden, in wie weit im Abschnitt beim Coop überhaupt ausreichend Platz für eigene Wege für die FussgängerInnen und den Veloverkehr vorhanden ist.</p> <p>Grundidee ist, dass der Veloverkehr für möglichst viele Fahrbeziehungen auf der Fahrbahn zirkuliert. Dazu sind aus allen Richtungen durchgehende Velostreifen vorgesehen und mit dem Kreisel sind alle Abbiegebeziehungen sicher möglich. Die Verbindung bei den „Sitzstufen“ vor dem Hochhaus ist eine Alternative.</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
							Mit geeigneten Massnahmen ist sicherzustellen, dass hier die Velos mit tiefen Geschwindigkeiten zirkulieren.
64.	Übersicht Eigerplatz:  Velo-Umfahrung mit Piktogrammen und "Velo gestattet" signalisieren.	Markierung und Signalisation werden im Bauprojekt vertieft bearbeitet.		X			Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.  Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
65.	<p>Übersicht Eigerplatz: Veloverbindung aus dem Kreisel in die Tschannerstr. anbieten.</p> 	Ist bereits vorgesehen.				X	Die Velofahrenden können nach dem Kreisel auf der Zieglerstrasse links auf den Mittelstreifen einspuren und in die Tschannerstrasse einbiegen.
66.	<p>Übersicht Eigerplatz: Fussgängerstreifen: dichter an Kreisel (zw. Haltestelle + Kreisel) Kreisel viel kleiner, Wartehalle stadtauswärts zu wenig Raum.</p>	Der Kreisel und insbesondere die Kreiselfläche werden soweit reduziert, dass sie auch für grosse LKW noch befahrbar bleibt. Letztlich bestimmt die Lage der Zufahrten die Geometrie.	X			X	<p>Die optimale Lage des Fussgängerstreifens liegt auf der Achse Tschannerstrasse–Mühlemattstrasse, da hier die grössten Fussgänger- und Veloströme queren.</p> <p>Der Warteraum stadtauswärts bietet mit 3.50 m Breite ausreichend Platz und ist breiter als heute. Die Breite entspricht den Normvorgaben.</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
67.	Übersicht Eigerplatz: Veloverbindung Zieglerstrasse – Kreisel – Migros anbieten.	Ist berücksichtigt. Die Velofahrenden können über den Kreisel direkt zum Migros ausfädeln.				X	
68.	Übersicht Eigerplatz: Hat's keinen Platz für kurze Mittelzone vor Migros?	Leider Nein. Die Velofahrenden können aber über den Kreisel direkt zum Migros ausfädeln.				X	
69.	Übersicht Eigerplatz: Hohe Randsteine = hohe Gefahrenquelle für Velo- + Fussverkehr.	Die Ausgestaltung der Randabschlüsse sowie die Frage Randstein ja oder nein wird im Bauprojekt im Detail bearbeitet. Dabei wird der Hinweis berücksichtigt, unter Beachtung der Richtlinien über das behindertenfreundliche Bauen.		X			Die Absätze werden für den Veloverkehr so tief wie möglich gehalten bzw. wenn möglich weggelassen. Es gilt jedoch zu beachten, dass für die zu Fuss zirkulierenden Sehbehinderten zur Abgrenzung der Fussverkehrsfläche gegenüber einer Fahrbahn vertikale Absätze von mind. 3 cm und im Haltestellenbereich sogar höhere Perrons erforderlich sind.
70.	Eigerplatz: Lichtsignalanlage oder Kreisel? Wie fahre ich (Auto) von Köniz, Schwarzenburgstrasse in die Tscharnerstrasse?	Fahrt aus der Schwarzenburgstrasse über den Kreisel in die Zieglerstrasse und direkt nach dem Fussgängerstreifen über den Mittelstreifen links in die Tscharnerstrasse einbiegen.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
71.	Eigerplatz: Lichtsignalanlage oder Kreisel? Tramdepot → Sacrosankt?! Stau beim Rangieren vorprogrammiert.	Der Standort der Depot- und Werkstattanlagen am Eigerplatz ist für die nächsten Jahrzehnte gegeben. Durch eine geschickte Ausgestaltung der Anlagen soll die Beeinträchtigung der andern Verkehrsteilnehmenden minimiert werden.				X	
72.	Eigerplatz: Lichtsignalanlage oder Kreisel? Schulweg Sicherheit im Kreisel? "Bedarfsanlage"?	Die jahrzehntelangen Erfahrungen andernorts zeigen, dass auch SchülerInnen die Strasse bei Kreiseln problemlos und sicher queren können. Voraussetzung ist ein Kreisel mit nur einspurigen Zu- und Ausfahrten sowie Mittelinseln für die FussgängerInnen. Der Kreisel Eigerplatz entspricht diesen Voraussetzungen.	X				Grundsätzlich ist keine Regelung der Fussgängerstreifen vorgesehen. Die Schüler müssen jeweils nur einen Fahrstreifen queren, da entsprechend Mittelinseln vorgesehen sind. Querungen wie heute mit der LSA-Regelung über mehrere Fahrstreifen kommen nicht mehr vor.
73.	Eigerplatz: Lichtsignalanlage oder Kreisel? Finde Kreisellösung im Prinzip + Detail super! Heikler Punkt Fussgänger-Querung Anfang Schwarzenburgstrasse, wenn Tram in beiden Richtungen gleichzeitig kommt.	Danke für die Hinweise. Diese sind bereits berücksichtigt.				X	Zwischen separater MIV-Spur und dem Tramtrassee ist für die FussgängerInnen eine Fussgängerschutzinsel vorgesehen.

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
74.	<p>Eigerplatz: Lichtsignalanlage oder Kreisel?                      Fahrbahn-Querung für Velos: ohne Absatz bauen (0,0 cm Anschlag)!</p> 	<p>Die Ausgestaltung der Randabschlüsse sowie die Frage Randstein ja oder nein werden im Bauprojekt im Detail bearbeitet</p>		X			<p>Die Absätze werden für den Veloverkehr so tief wie möglich gehalten bzw. wenn möglich weggelassen. Es gilt jedoch zu beachten dass für die zu Fuss zirkulierenden Sehbehinderten zur Abgrenzung der Fussverkehrsfläche gegenüber einer Fahrbahn vertikale Absätze von mind. 3 cm und im Haltestellenbereich sogar höhere Perrons erforderlich sind.</p>
75.	<p>Eigerplatz: Wie wird es zukünftig aussehen?                      Schliessung Belpstrasse für MIV positiv.</p>	<p>Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>				X	
76.	<p>Eigerplatz: Wie wird es zukünftig aussehen?                      Schöne Lösung!</p>	<p>Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>				X	
77.	<p>Eigerplatz: Wie wird es zukünftig aussehen?                      Offene Wartehalle Positiv (übersichtlich)</p>	<p>Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
78.	Eigerplatz: Wie wird es zukünftig aussehen?  Grösserer Park vor Postgebäude gut	Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.					
79.	Eigerplatz: Wie wird es zukünftig aussehen?  Begrüsse Gestaltung Eigerplatz und Flächengewinn Fussgänger und Velo sehr.	Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	

## 6. Detailauswertung Forum Bern-Nord

Anlass: Offenes Forum in der Feuerwehrkaserne Viktoriaplatz

Datum: 09. Juni 2010

Gemeinde: Bern (Bern-Nord)

Teilprojekte: Teilprojekt 4 Bern–Ostermundigen (Teil Bern bis Gemeindegrenze Ostermundigen)

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
1.	Allgemein: Wird behindertengerecht gebaut?	Die Anlagen werden behindertengerecht gemäss den Vorschriften des Bundes ausgeführt. Das ist eine Voraussetzung für die Erlangung der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr.		X			
2.	Allgemein: Niederflurtram?	BERNMOBIL setzt konsequent auf niederflurige Fahrzeuge. Bereits heute ist die gesamte Tram- und Busflotte von BERNMOBIL niederflurig. Auch für das Tram Ostermundigen–Köniz werden niederflurige Fahrzeuge angeschafft werden.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
3.	Allgemein: Get the Tramway-Blues...	Wir verstehen, dass die nächste geplante Trambaustelle in der Stadt Bern innerhalb von 10 Jahren nicht nur Freude bereitet und bei Einwohnern der Stadt Bern hie und da zu einem "Tramway-Blues" führen kann. Jedoch haben schon heute Bus- und Autofahrer entlang der Linie 10 den "Überfüllter-Bus-Blues" und den "Im-Kolonnenverkehr-Steh-Blues". Das Tram schafft hier langfristig Abhilfe, indem durch Mehrkapazität genügend Platz im öV geschaffen wird und durch den 6' Takt des Trams (statt Bus im 2.5 Minuten Takt) die Strasse entlastet wird.				X	
4.	Allgemein: Ich finde es gut da gibt es weniger schnellen Autoverkehr und hoffentlich weniger Strassenlärm.	Weniger Umweltbelastung und mehr Verkehrssicherheit sind wichtige Ziele des Projekts.				X	
5.	Allgemein: Täglich mehrmals fährt die Sanität, Polizei oder auch Feuerwehr in Notfällen durch die Ostermundigenstrasse. Mit dem starken Individualverkehr und den langen Tramzügen ist ein rascher Einsatz kaum mehr möglich!	Notfallfahrzeuge werden auf dem Eigentrassee des Trams in der Ostermundigenstrasse voraussichtlich besser vorankommen als heute, da sie die separaten Spuren für den öffentlichen Verkehr mitbenutzen. Die Feuerwehr wird nach dem Wegzug aus der Kaserne Viktoriastrasse andere Haupteinsatzrouten haben. Wie in andern Projekten erfolgen die Absprache mit den Wehrdiensten und die Detailbearbeitung der Thematik im Bauprojekt.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
6.	Allgemein: Maut: Vgl. Lösung Norwegen: Stadtkern – teurer, äusserer Kreis – weniger teuer. Und – angeblich – es funktioniert => Entlastung	In der Schweiz fehlen die rechtlichen Grundlagen für ein Road Pricing noch.				X	
7.	Allgemein: Ungenügende Fussgängerkapazität an den Tramhaltestellen am Bahnhof Bern	Im Zentrum sind die Warteräume bei den Haltestellen tatsächlich knapp bemessen. Die Wartebereiche lassen sich im historischen Stadtzentrum (UNESCO-Weltkulturerbe) kaum vergrössern. Beim Bahnhof konnten mit der Sanierung des Bahnhofplatzes einzelne Verbesserungen realisiert werden.			X		
8.	Allgemein: Es gibt viel Ampel-Rot für <b>Autos</b> , damit sie das Tram nicht behindern. BITTE: Für Velos wo immer möglich <b>separates grün</b> und separate Ampeln, wo sich Velos und Tram nicht behindern.	Die bedarfsgesteuerten Knoten (Ampeln werden nur bei einer Tramdurchfahrt eingeschaltet) sehen nur für Verkehrsströme im Konflikt zum Tram Rot vor, dies aus Sicherheitsgründen für Autos, Velos und allenfalls FussgängerInnen. Steht nur das Auto und nicht das Velo im Konflikt zum Tram, wird nur das Auto gestoppt.  Die detaillierte Bearbeitung der Lichtsignalregelung erfolgt im Bauprojekt.		X			
9.	Allgemein: Wegen der zahlreichen Gleisquerungen ist das Fugenproblem sehr heikel.	Die Problematik der Fugen ist erkannt und wird im Bauprojekt bearbeitet.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
10.	Alleen: Warum muss Allee Laubeggstrasse weichen?	Das Tramprojekt bedingt eine Verbreiterung der Laubeggstrasse entlang des Rosengartens. Nur damit kann sichergestellt werden, dass <ul style="list-style-type: none"> <li>- der verkehrskritische Knoten Laubegg ausreichend funktioniert</li> <li>- das Tram nicht im Rückstau steckenbleibt</li> <li>- die Tramhaltestelle an der heutigen Lage möglich wird</li> <li>- die zahlreichen Velobeziehungen attraktiv und sicher möglich sind</li> <li>- der Fussverkehr die Strasse sicher überqueren kann</li> </ul>					
11.	Alleen: Wenigstens Abschnittweise Allee-Stöcke erhalten resp. zeitlich versetzt erneuern	Ist nicht machbar, da die meisten Bäume entweder gleichzeitig mit dem Neubau des Strassenraums in neuer Lage gepflanzt werden müssen oder aufgrund des Bauablaufs zu Schäden kommen und gleich beim Trambau ersetzt werden müssen.  Die Stadtgärtnerei der Stadt Bern hat im Weiteren festgestellt, dass zahlreiche Bäume (insbesondere in der Ostermundigenstrasse) Salzschäden aufweisen und voraussichtlich in den nächsten Jahren auch unabhängig vom Tramprojekt ersetzt werden müssten. Ein koordinierter Ersatz führt hier zu einem besseren Alleebild.				X	
12.	Alleen: Weshalb fällt man Bäume an der Viktoriastrasse, wenn man sie an derselben Stelle ersetzt?	Mit dem Trambau muss die Strasse inkl. Fahrbahnränder neu gebaut werden. Die Wurzeln der bestehenden Bäume sind stark in den Strassenkörper hineingewachsen und sehr nahe an der Oberfläche. Somit werden mit dem Tram- bzw. Strassenbau sowie durch die erforderliche Verlegung von Werkleitungen Wurzelteile der Bäume angeschnitten oder verletzt. Somit besteht praktisch keine Überlebenschance für den Baum.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
13.	Alleen: Welche Baumarten werden gesetzt?	Die Baumarten werden im Bauprojekt bestimmt.		X			
14.	Alleen: Es wird Opposition geben gegen die Gestaltung der Alleen (Fällen).	Es ist vorgesehen, den Ersatz und Neuaufbau der Alleen in der Öffentlichkeit sorgfältig und verständlich zu kommunizieren. Ziel ist sogar eine Verbesserung der heutigen Situation hinsichtlich der Standorte, der Baumgruben und des Erscheinungsbildes.	X	X			
15.	Alleen: Bäume sind ganz wichtig, man sollte versuchen, sie zu erhalten	Einverstanden. Das Tram bedingt allerdings in vielen Bereichen die Neupflanzung, sei es durch die erforderliche Verbreiterung des Strassenraums oder durch die damit verbundene Erneuerung des Strassenkörpers und die Verlegung von Werkleitungen.  Die Stadtgärtnerei der Stadt Bern hat im Weiteren festgestellt, dass zahlreiche Bäume (insbesondere in der Ostermundigenstrasse) in einem schlechten Zustand sind (Salzschäden) und voraussichtlich in den nächsten Jahren auch unabhängig vom Tramprojekt ersetzt werden müssten. Ein koordinierter Ersatz bietet die Möglichkeit, eine neue, gesunde, einheitliche Allee aufzubauen statt durch Einzelerersatz kranker Bäume ein Flickwerk zu schaffen.					
16.	Alleen: Wie heisst die Parole? Bern bleibt grün? Oder Bern war grün?	Das Tramprojekt unterstützt die Parole "Bern bleibt grün". Alle Alleen bleiben erhalten, auch wenn viele Abschnitte in neuer Lage gepflanzt oder an gleicher Stelle ersetzt werden müssen. Insgesamt erhöht sich der Baumbestand geringfügig.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
17.	Alleen: Wenn Bäume nicht mehr gesund, besser fällen	Ist so vorgesehen, allerdings nicht ersatzlos: Kranke Bäume werden durch Neupflanzungen ersetzt.		X			
18.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Auch die Linie 10 im Norden von Bern ist eine gute Kompromisslösung ohne Visionen und nachhaltiger Verkehrsentwicklung. Der Velofahrende ist an den Rand gedrückt, die Velos fahren <b>vor!</b>	Dem Veloverkehr steht künftig mehr Platz zur Verfügung als bisher, er wird also weniger und nicht mehr "an den Rand gedrückt".				X	Mit dem Projekt können verschiedene seit langer Zeit bekannte "Problem-Abschnitte" besser als bisher gelöst werden (z.B. Ostermundigenstrasse, Viktoriaplatz).
19.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Geht es am Viktoriaplatz auch mit einem Betriebsgeleise? Vermeiden Velofalle.	Im Vorprojekt ist nach sorgfältiger Abwägung aller Aspekte die zweispurige Lösung berücksichtigt.				X	
20.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Ampeln statt Kreisel?	Im Vorfeld wurden verschiedene Knotenformen, u.a. auch mit Lichtsignalanlagen geprüft. Der Entscheid zugunsten des Kreisels ist in erster Linie aus verkehrlicher Sicht gefallen:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kreisel erlaubt eine sichere Gleisquerung für den Veloverkehr in alle Richtungen</li> <li>- Der Kreisel führt zu einer begreifbaren und sicheren Verkehrsführung</li> <li>- Der Verkehrsfluss wird ausserhalb der Spitzenzeiten nur bei einer Tramdurchfahrt gestoppt</li> </ul>				X	

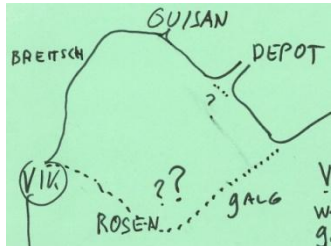
Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
21.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Innenstadtentlastung durch weiterziehen der Linie ab Viktoriaplatz über Lorrainebrücke	Die Frage der Linienführung wurde im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung im Jahr 2008 intensiv geprüft. Die Linienführung durch die Innenstadt ist die zweckmässigste, da sehr viele Leute in die Innenstadt wollen.				X	
22.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Tramhaltestelle auf Wunsch von BERN-MOBIL (zugunsten Betriebswendegleis) verschoben?	Die Tramhaltestelle Viktoriaplatz liegt für beide Linien (9 und 10) so nahe wie möglich am Viktoriaplatz. Die neuen betrieblichen Anforderungen und eine behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestelle (45 m lange gerade Haltestellenkante) erlauben für die Linie 9 keine Anordnung mehr an der heutigen Lage. Dies gilt mit oder ohne Betriebsgleis.				X	
23.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Überholbarkeit	Nicht überholbar ist das Tram an den Haltestellen Viktoriaplatz und Salem, dagegen an der Haltestelle Schönburg.				X	
24.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Wieso Haltestelle Viktoriaplatz stadtauswärts auf Strasse?	Aus städtebaulichen Gründen und insbesondere um eine geradlinig verlaufende Allee sicherzustellen, liegt die Haltestelle in der Fahrbahn (sogenannte Kaphaltestelle). Verkehrssimulationen haben gezeigt, dass der Rückstau hinter dem wartenden Tram den Viktoriaplatz nicht verstopft.				X	Sollte langfristig ein Rückstau auftreten, kann der Verkehr mit den für die Trampriorisierung vorgesehenen Ampeln vor dem Viktoriaplatz zurückgehalten werden.
25.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Kein Platz für Tram entlang Viktoriastrasse. Braucht Tram mehr Platz als Bus?	Das Tramprojekt benötigt hier denselben Strassenraum wie die heutige Buslösung. Die Strassenränder sind an der gleichen Stelle.				X	

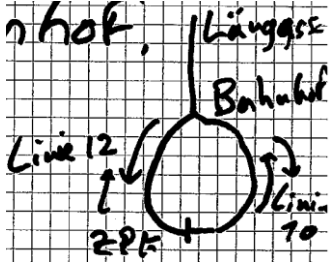
Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
26.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Umsteigen von Tram 9 auf Tram 10 auf Viktoriaplatz möglich? (grosse Distanz)	Das Umsteigen ist möglich. Wer kurze Wege bevorzugt, kann fürs Umsteigen die Haltestelle Kursaal benutzen.				X	
27.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Warum keine gemeinsame Haltestelle Viktoriaplatz? In Bern sind Haltestellen immer über ganze Kreuzung verteilt. Das nützt nur den jungen und gesunden öV-Nutzern. Alle andern verlieren Reisezeit.	Da sich die beiden Linien 9 und 10 am Viktoriaplatz trennen ist keine gemeinsame Haltestelle möglich. Die letzte Möglichkeit wäre im Steigungsbereich zwischen Kursaal und Viktoriaplatz. Diese wäre aber schlecht erreichbar, gleichzeitig liegt sie unmittelbar neben der Haltestelle Kursaal. Wer kurze Wege bevorzugt, kann fürs Umsteigen die Haltestelle Kursaal benutzen.				X	
28.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Veloführung Viktoriaplatz => eingleisiges Betriebsgleis	Vgl. Punkt 19	X				
29.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem: Haltestelle stadtauswärts <b>neben</b> Strasse. Im Stossverkehr verursacht sonst ein haltendes Tram Rückstau und macht den Kreislauf Viktoriaplatz zu/verstopft ihn.	Aus städtebaulichen Gründen und insbesondere um eine geradlinig verlaufende Allee sicherzustellen, liegt die Haltestelle in der Fahrbahn (sogenannte Kaphaltestelle). Verkehrssimulationen haben gezeigt, dass der Rückstau hinter dem wartenden Tram den Viktoriaplatz nicht verstopft. Sollte langfristig diese Gefahr bestehen, kann der Verkehr mit den für die Trampriorisierung vorgesehenen Ampeln vor dem Viktoriaplatz zurückgehalten werden.				X	

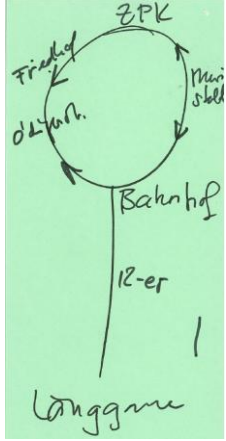
Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
30.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem:  Aufgrund der grossen Anzahl Personenbewegungen (ältere Personen, Behinderte usw.) vom und zum Areal der Alters- und Pflegeheime und dem Spital sind wir sehr dankbar, dass die jetzige Haltestelle Salem weiterhin geplant ist. Wir begrüssen diese Lösung sehr.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	Bereits berücksichtigt.
31.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem:  Tram-Haltestellenabstände von 400-500 m => keine Haltestelle Salem (da bereits Zusatzhalt Kursaal)	Die Aufhebung der Haltestelle Salem wurde im Vorfeld diskutiert und abgewogen. Ausschlaggebend für die Beibehaltung waren die vielen älteren und mobilitätsbehinderten Personen, die die umliegenden Institutionen wie Salemspital und Alterssiedlung benutzen.				X	
32.	Viktoriaplatz bis Haltestelle Salem:  Parkplätze Viktoriastrasse 69 bis Schönburg?	Die bestehenden Parkplätze entfallen. Ersatzparkplätze kommen in die Gotthelfstrasse zu liegen. Dies wird mit der Neunutzung der Feuerwehrkaserne möglich.				X	
33.	Haltestelle Salem bis Knoten Laubegg:  Raum Reiterstrasse/Papiermühle: keine Parkplätze aufheben, Gebiet ist schon genügend belastet durch Verwaltung und Grossanlässe.	Die Carparkplätze vor dem Rosengarten sind an der heutigen Lage nicht mehr möglich, sie kommen neu auf den Parkplatz in der Ecke Papiermühlestrasse–Laubeggstrasse zu liegen, dort entfallen somit entsprechende Parkplätze. Die übrigen Parkplätze bleiben erhalten.  Mit den Verwaltungen wird über die Belegung gesprochen.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
34.	Haltestelle Salem bis Knoten Laubegg: Schönburg: Verkehr muss in beiden Richtungen neben haltendem Tram vorbei können, sonst Rückstau über Rosengartenkreuzung hinaus.	Ist so vorgesehen. An der Haltestelle Schönburg kann das Tram durch Autos in beide Richtungen überholt werden.				X	Bereits berücksichtigt.
35.	Haltestelle Salem bis Knoten Laubegg: Genügend breites Trottoir Ostermundigenstrasse West (wegen Anlieferung z.B. Öl) >3.5 m	Es ist ein 3.50 m breites für Anlieferung-LKW befahrbares Trottoir vorgesehen.				X	Im Vorprojekt bereits berücksichtigt.
36.	Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Haltestelle Friedhof: Warum in der Mitte? Gefahr beim Aussteigen: Autoverkehr! Viele ältere Leute werden hier ein- und aussteigen. Unnötiges Spiessrutenlaufen!	Die Perronbreite ist mit 3.50 m sehr breit und erlaubt ein sicheres Ein- und Aussteigen ohne direkten Konflikt mit dem Autoverkehr. Die Haltestelle ist an beiden Enden mit übersichtlichen Zebrastreifen über eine einzige Fahrspur erreichbar.				X	
37.	Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Kreuzung Laubeggstrasse–Ostermundigenstrasse weiter Richtung Norden (Laubeggstrasse/Rosengarten) verschieben => Entschärfung Kurve.	Eine Verlegung nach Norden ist aus geometrischen Gründen nicht möglich. Die Verknüpfung mit der Bolligenstrasse ist sicherzustellen.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
38.	Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Trottoir Laubeggstrasse–Ostermundigenstrasse zu schmal => gefährlich. Kreuzung viel zu gross angelegt!	Eine geringe Verbreiterung des Trottoirs ist im Vorprojekt vorgesehen.  Die Knotenfläche ist auf eine ausreichende Leistungsfähigkeit, Befahrbarkeit durch den Schwerverkehr und Schutzmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet.	X			X	
39.	Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Haltestelle "Galgenfeld" umbenennen in "Baumgarten"	Wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft.		X			
40.	Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Zufahrt Auto zu Einfahrt/Garage Ostermundigenstrasse 4a? (Parzellen-Nr. 1863)	Die Garagenzufahrt wird im Bauprojekt gelöst.		X			
41.	Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Werden auf der <b>West</b> seite der neugestalteten Ostermundigenstrasse zwischen Haltestelle Baumgarten und dem Laubeggknoten auch Bäume gepflanzt oder eine Hecke?	Es sind keine Bäume vorgesehen. Ob und welche Bepflanzung entlang des Fahrbahnrandes kommt, ist im Bauprojekt festzulegen.		X			
42.	Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Strassenverbreiterung Bereich Baumgarten auf <b>Ost</b> seite, nicht auf Westseite vor der Siedlung Baumgarten	Diese Lösung wird im Rahmen des Vorprojekts als Alternative geprüft und der bisherigen Lösung gegenübergestellt.  Die Strassenraumverbreiterung auf der Ostseite bedeutet einen Eingriff in die Erschliessungsstrasse inkl. Parkierung.	X				Variantenentscheid im Rahmen des Vorprojekts durch Entscheidungsträger Tram Region Bern.

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
43.	<p>Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Warum so viel Neubau? Wenn Verbindung schon via Guisanplatz besteht?</p> 	<p>Eine Linienführung via Guisanplatz macht aus 2 Hauptgründen keinen Sinn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Linie 9 hat selbst eine grosse Nachfrage → würde zu einer Überbelastung der Linie 9 führen.</li> <li>- Wichtige Gebiete wie Salem würden abgehängt</li> </ul>				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
44.	<p>Ostermundigenstrasse bis Autobahn: Kostengünstige Alternative: Tram 9 ab Guisanplatz über Pulverweg nach Ostermundigenstrasse + erschliesst Eisstadion, neue Post/Allmend, Tramdepot Quartiere Galgenfeld, Nussbaum, Schönburg, Laubeggstrasse, Viktoriastrasse erschliessen mit Bus, wie gehabt. Z.B. mit Bus Linie 12: fährt ab Zentrum Paul Klee über Friedhofweg und über heutige Linie 10 zum Bahnhof und umgekehrt.</p> 	<p>Erschliessung Ostermundigen via Linie 9 wurde detailliert geprüft und verworfen (Begründung vgl. Punkt 43). Lösungsvorschläge in Kombination mit der Linie 12 wurden in der Zweckmässigkeitsstudie 2008 ebenfalls geprüft und verworfen. Eine Erschliessung der beiden Quartiere durch zwei Linien ist zweckmässig.</p>				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
45.	<p>Ostermundigenstrasse bis Autobahn:</p> 	<p>Lösungsvorschläge in Kombination mit der Linie 12 wurden in der Zweckmässigkeitsstudie 2008 ebenfalls geprüft und verworfen. Eine Erschliessung der beiden Quartiere mit zwei Linien ist zweckmässig.</p>				X	
46.	<p>Ostermundigenstrasse ab Autobahn: Knoten Zentweg: Ampeln statt Kreisel</p>	<p>Für die Knotenform wurden im Vorfeld unterschiedliche Varianten untersucht, u.a. auch Lösungen mit Lichtsignalanlagen. Der Entscheid ist aus folgenden Gründen zugunsten des Kreisels entstanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Geometrie der Kreiselfahrten erlaubt die Anordnung der Haltestelle direkt vor dem Kreisel und eine gradlinige Allee über den ganzen Abschnitt entlang des Friedhofs</li> <li>- Die Knotenform erlaubt eine sichere Gleisquerung für den Veloverkehr für alle Fahrbeziehungen</li> <li>- Der Verkehr wird vor dem Knoten nur bei einer Tramdurchfahrt gestoppt</li> </ul>				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
47.	Ostermundigenstrasse ab Autobahn: Trottoir auf Minimum reduzieren => mehr Platz für Tram und Autos	Für Tram und Autos sind genügend breite Fahrstreifen inkl. separate Velostreifen vorgesehen. Auch wenn mehr Platz zur Verfügung wäre, würden diese nicht breiter gebaut.				X	
48.	Ostermundigenstrasse ab Autobahn: Sinnvolle Linienführung	Danke! Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.				X	
49.	Ostermundigenstrasse ab Autobahn: Kreisel Stationsweg: Gefährlich für Schulkinder auf Velos! Schulweg!	Die jahrzehntelangen Erfahrungen andernorts zeigen, dass auch SchülerInnen die Strasse bei Kreiseln problemlos und sicher queren oder mit dem Velo befahren können. Voraussetzung ist ein Kreisel mit nur einspurigen Zu- und Ausfahrten sowie Mittelinseln für die FussgängerInnen. Der Kreisel Stationsweg entspricht diesen Voraussetzungen.				X	
50.	Ostermundigenstrasse ab Autobahn: Distanz Haltestelle zur Friedhofshalle zu gross	Insgesamt liegt die Haltestelle aber am neuen Standort beim anderen Friedhofeingang besser. Dieser soll entsprechend aufgewertet werden. Im Einzugsgebiet der Haltestellen liegen z.B. neu auch die Siedlung Baumgarten und das Zentrum Paul Klee.				X	
51.	Ostermundigenstrasse ab Autobahn: Fussgängerstreifen vor Friedhof	Wird im Vorprojekt berücksichtigt.	X				Wird in Form einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage umgesetzt (Fussgängeranmeldung auf Knopfdruck).

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
52.	Ostermundigenstrasse ab Autobahn: Eigentrassee Tram auf der ganzen Strecke	<p>Wichtig ist das Sicherstellen des fahrplangerechten Betriebes durch eine geschickte Abfolge von Eigentrassee und Mischverkehr. Ohne bestimmte Eigentrasseestrecken wird der fahrplangerechte Tramtrieb nicht erreicht.</p> <p>Die Streckencharakteristik im Abschnitt Laubegg–Baumgarten unterscheidet sich stark vom Abschnitt Schosshaldenfriedhof. Die Strasse liegt am Laubeggstutz am Hang und im Baumgarten in einem Einschnitt.</p> <p>Im Abschnitt Baumgarten fehlt der Platz für ein Trameigentrassee in beide Richtungen, am Laubeggstutz wäre der Eingriff in den Hang zu gross. Dagegen ist in anderen Abschnitten ein Eigentrassee machbar.</p>				X	<p>Die Realisierung eines Eigentrassees auf der gesamten Strecke wäre der Idealfall. Die Wirklichkeit sieht leider anders aus, da der städtische öV sich nach dem Passagieraufkommen richtet, findet dieser mehrheitlich im dicht besiedelten Raum statt, wo ein Ausbau der Strassen kaum mehr möglich ist. Das Beispiel Tram Bern West zeigt aber, dass es bei guter Planung möglich ist, ein gut funktionierendes Miteinander von ÖV, MIV und Langsamverkehr zu erreichen. Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr entlastet insgesamt die Strassen und verflüssigt damit den Verkehr.</p>

## 7. Detailauswertung Forum Ostermundigen

Anlass: Offenes Forum im Restaurant Tell Ostermundigen

Datum: 07. Juni 2010

Gemeinde: Ostermundigen

Teilprojekte: Teilprojekt 4 Bern–Ostermundigen (Teil Ostermundigen bis Gemeindegrenze Bern) und Teilprojekt 5 Rütli

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
1.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Rollstuhl- & Kinderwagengerechtes Umsteigen in der Unterführung	Das Umsteigen Bahn – Tram/Bus wird mit Liften ab der Unterführung auf beide Bahnperrens sichergestellt.  Die Anlagen werden behindertengerecht gemäss den Vorschriften des Bundes ausgeführt. Das ist eine Voraussetzung für die Erlangung der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr.		X			
2.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Rampen zu Perrons für Kinderwagen etc. Lifte zu wenig leistungsfähig. Unterhalt!	Aufgrund der schmalen Bahnperrens sind mit vertretbaren finanziellen Aufwänden keine Rampen realisierbar. Eine Verbreiterung der Bahnperrens hätte eine grossflächige Anpassung der Gleisanlage und Sicherheitsanlage in 2-stelliger Millionenhöhe zur Folge.				X	
3.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Lifte breit genug auch für Zwillingsskinderwagen.	Ist bei der Detailplanung der Lifтанlagen zu berücksichtigen.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
4.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Genügend Warteräume! Toiletten?	Mit der vorgesehenen Aufweitung der Unterführung stehen grosszügige Warteräume zur Verfügung.  Die Notwendigkeit von Toiletten ist im Bauprojekt mit SBB und Gemeinde zu prüfen.		X			
5.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Gibt es Rolltreppen?	Nein. Aufgrund der schmalen Bahnperrens sind nur 2 m breite Perronaufgänge möglich, die gleichzeitig in beide Richtungen nutzbar sein müssen. Rolltreppen bedingen mehr Breite. Eine Verbreiterung der Bahnperrens hätte eine grossflächige Anpassung der Gleisanlage und Sicherheitsanlage in 2-stelliger Millionenhöhe zur Folge.				X	
6.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Gläserner Korridor für Wartende Bus/Tram	Mit der Unterführung ist der Witterungsschutz ausreichend. Dem Lärmschutz in der Unterführung wird besondere Beachtung geschenkt.		X			Die Ausrüstung und Ausgestaltung der "Bahnhofshalle" ist im Bauprojekt festzulegen.
7.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Tram: In Mitte führen, Flexibilität bei Ereignissen (Unfall vor dem Tram, Wasserbruch usw.) – Waldeck bis Wegmühle	Im Ereignisfall (Unfall usw.) wird das an die Schiene gebundene Tram in jedem Fall behindert.  Das Tram zirkuliert zwischen Waldeck und Wegmühle im Mischverkehr mit den Autos. Der durchgehende Mittelstreifen dient der sicheren und attraktiven Querung für die FussgängerInnen sowie dem Linksabbiegen für Velofahrende und Autos.  Vgl. auch Punkt 52 Bern-Nord.				X	Die Realisierung eines Eigenstrassees auf der gesamten Strecke wäre der Idealfall. Die Wirklichkeit sieht leider anders aus, da der städtische öV sich nach dem Passagieraufkommen richtet, findet dieser mehrheitlich im dicht besiedelten Raum statt, wo ein Ausbau der Strassen kaum mehr möglich ist.


Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
8.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Warum Tram in der Mitte? BIREWEICH!	Ist hier die Ostermundigenstrasse entlang des Friedhofs gemeint? Für eine Mittellage sprechen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weniger Konflikte und höhere Sicherheit für Velo- und Fussverkehr</li> <li>- Erschliessung Gewerbegebiet ohne Tramgleisquerung</li> <li>- Städtebauliche Lösung mit seitlichen Alleen</li> </ul>				X	Betreffend Tramführung in der Ostermundigenstrasse wurden verschiedene Varianten vertieft untersucht und die Variante mit einem Eigentrassee in Mittellage hat sich insgesamt als klar beste Lösung erweisen.
9.	Ostermundigenstrasse/Unterführung: Anschluss Ringstrasse an Güterstrasse problematisch	Ist richtig. Lösung wird im Vorprojekt geprüft und wenn möglich angepasst.	X				Neue Lösung in Abklärung: Güterstrasse führt direkt in neuen Kreisel Zentweg, Ringstrasse endet als Sackgasse. Vertiefte Abklärungen mit SBB nötig.


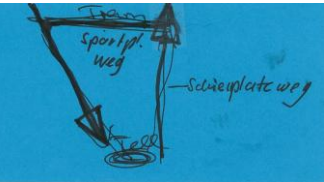
Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
10.	<p>Ostermundigenstrasse/Unterführung: Verlust von 7 Arbeitsplätzen inkl. 2 Lehrstellen (Bernstrasse 29)! <i>(Mit Pfeil auf vorhergehenden Punkt):</i> Neben Shop gibt es auch noch Wohnungen. Aber all das geht doch nicht "verloren". Gebäude werden doch laufend frei! <i>(Mit Pfeil auf vorhergehenden Punkt)</i> Zum selben Preis?</p>	<p>Die Unterführung ist insgesamt technisch sehr schwierig zu lösen, da zur Realisierung eines optimalen Umsteigepunkts eine Verbreiterung der Unterführung vorgesehen ist und für die Tramdurchfahrt eine Terrainabsenkung von mind. 1.5 m nötig wird. Dies ist ohne Anpassungen der umliegenden Situation kaum möglich. Daher sieht das Projekt im Sinne eines übergeordneten Interesses von Ostermundigen für die Lösung der Unterführungssituation den Abbruch der Liegenschaften Bernstrasse 29 und 29a vor. Mit den Eigentümern und Gewerbetreibenden in der Bernstrasse bestehen Kontakte.</p> <p>Entlang der Bernstrasse ist ein Potenzial für neue Nutzungen vorhanden, von dem auch die MieterInnen der Liegenschaften Bernstrasse 29 und 29a profitieren können.</p>			X		
11.	<p>Bernstrasse bis Dreieck: Zebrastreifen von Tramhaltestelle Dreieck zu Bibliothek</p>	<p>Wird aufgenommen und im Vorprojekt berücksichtigt.</p>	X				
12.	<p>Bernstrasse bis Dreieck: Erhalt der "Ladenstrasse" als Zentrum</p>	<p>Die Ladenstrasse in ihrer heutigen Art kann nicht erhalten bleiben. Die Parkierung mit einer Manövrieffläche für die Parkierenden ausserhalb der Bernstrasse ist aber weiterhin möglich.</p> <p>Durch die Neugestaltung wird die heutige Ladenstrasse jedoch aufgewertet und als Zentrum von Ostermundigen gestärkt.</p>		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
13.	Bernstrasse bis Dreieck:  Schulhaus Bernstrasse: Lösung für die Kinder und Senioren bei der Ausfahrt finden. Abgrenzung zu Strasse ist nötig.	Ist gelöst. Zu-/Wegfahrt und Parkierung Schulhausareal ist nicht mehr möglich.				X	
14.	Bernstrasse bis Dreieck:  Zebrastreifen nicht unmittelbar bei Kreisel	Um kurze Fusswege zu ermöglichen, liegen die Zebrastreifen möglichst nahe am Kreisel. Der Zebrastreifen in der oberen Zollgasse liegt aus geometrischen Gründen sehr nahe am Kreisel. Sonst wäre die Anordnung einer Fussgängerschutzinsel nicht mehr möglich.				X	
15.	Bernstrasse bis Dreieck:  Zufahrt zu Metzgerei: Anderer Bodenbelag (Pflasterung, roter Boden), Abgrenzung vom Fahrverkehr! Schulweg, viele Kinder!	Prüfen, detaillierte Gestaltung der Oberfläche erfolgt im Bauprojekt.		X			
16.	Bernstrasse bis Dreieck:  Wo bleibt der Herbstmärit?	Es ist die feste politische Absicht des Gemeinderates, den Herbstmärit auch nach Inbetriebnahme einer Tramlinie jährlich durchzuführen. Während der Zeit des Herbstmärits wird BERNMOBIL mit Bussen Trainersatzkurse fahren.			X		
17.	Bernstrasse bis Dreieck:  Durchfahrt Feuerwehr, Kehrlichtabfuhr, Sanität?	Muss überall gewährleistet sein, ist im vorgesehenen Planungsprozess sichergestellt.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
18.	Bernstrasse bis Dreieck: Bahnhof – Obere Zollgasse über BKW-Kreisel führen. Bei BKW 1 Haltestelle.	Das Tram soll möglichst direkt, ohne Umwege und mit möglichst wenig engen Kurven geführt werden. Nur so ist ein attraktiver und komfortabler Betrieb möglich.				X	
19.	Bernstrasse bis Dreieck; Grundsätzliches: - 1. Wie lange dauert die Gesamtfahrzeit Ostermundigen – Bern Bhf.? - 2. Durch die enge Bestuhlung zweifle ich den Fahrkomfort an. - 3. Ich bezweifle den reibungslosen Ablauf in der Innenstadt.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Die Fahrzeiten des Trams entsprechen etwa denjenigen des Busses unter Normalbedingungen (ca. 20 Minuten).</li> <li>Die BERNMOBIL-Trams haben generell grössere Sitzabstände als Busse, d.h. haben also mehr Beinfreiheit. Im Zusammenhang mit der Beschaffung der Fahrzeuge und dem Passagieraufkommen wird auf bestmögliche Platzverhältnisse im Fahrzeug geachtet (Verhältnis von Sitz- und Stehplätzen).</li> <li>Mithilfe einer Verkehrssimulation haben unabhängige Fachspezialisten nachgewiesen, dass die geplante Tramlinie ohne grössere Behinderungen durch die Innenstadt geführt werden kann, wenn die Buslinie 12 aus den Hauptgassen in die Nebengassen (Amtshaus-Schauplatzgasse resp. Bundesgasse) verlegt wird.</li> <li>Das Tram nutzt in der Innenstadt die bestehende Infrastruktur und schafft dadurch keine Präjudizen. Das Thema Innenstadt wird daher künftig abgekoppelt vom Projekt Tram Region Bern weiterbearbeitet.</li> </ol>				X	
20.	Bernstrasse bis Dreieck: Bahnhof: Wo sind die Lifte auf der Südseite?	Es gibt keine, die Lifte sind auf der Nordseite, diese sind über die Zebrastrifen am Rande der Unterführung gut erreichbar.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
21.	Bernstrasse bis Dreieck: Es soll erreicht werden, dass möglichst wenig Parkplätze verloren gehen (vor den Läden, bei der Post); schnell erreichbar!	Einverstanden, ist auch ein Projektziel, ohne Verschiebung der Parkplätze (Ersatzstandorte) geht's aber nicht.	X	X			Verbesserung mit Erhalt von weiteren Parkplätzen ist in Bearbeitung.
22.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: Ersatz Parkplätze Post 1 + 2	Ersatzlösungen sind angedacht, müssen im Bauprojekt noch verbessert werden.		X			
23.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: Parkplätze bei Post erhalten lassen.	Parkplätze müssen wegen der Tramhaltestelle zwingend verlegt werden. Es sind Lösungen zu vertiefen, die Ersatzparkplätze möglichst nahe bei den heutigen vorsehen.	X	X			
24.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: Breitere Station: 1. Strasse vom Tell Richtung Bern näher zum Restaurant National bauen und Grüninsel opfern, damit dort Gegenverkehr fahren kann.	Eine Verbreiterung des Strassenraums führt zu zusätzlichen Parkplatzverlusten und zu Schwierigkeiten betreffend Velo- und Fussverkehr.				X	
25.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: Bitte bei Dreieck vom Tell bis Sportplatzweg einen Damm mit Sträuchern erstellen. Danke.	Vorgesehen ist die Pflanzung einer neuen Baumreihe als Ersatz für die bestehende.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
26.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti:  Bei Sportplatz Lärmschutzwand erstellen. Besser das Tram gar nicht da durch!	Die Lärmschutzwand ist Projektbestandteil.		X			Die Alternative mit beiden Tramgleisen um die Coop-Ecke ist durch die Gemeinde mit den betroffenen Grundigentümern vertieft bis Ende Jahr 2010 zu prüfen.
27.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti:  Warum nicht vom Tell Bernstrasse in den Schiessplatzweg zum Rütieweg Direktsteigung anpassen.  Oder ab Kreisel zum Coop Rüti Tram- und Fahrspur Autos trennen.  	Eine Tramlinienführung im Schiessplatzweg führt zu einer schlechten Erschliessungsqualität der Überbauungen Hättenberg und Grube.  Der verfügbare Strassenraum im Schiessplatzweg ist sehr knapp.				X	
28.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti:  Beide Haltestellen beim Rüti-Schulhaus	Der Abstand zur neu geplanten Haltestelle Oberfeld wäre sehr kurz. Die Erreichbarkeit der Haltestellen aus dem umliegenden Siedlungsgebiet spricht für eine Haltestelle vor dem Coop				X	
29.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti:  Ganzer Schiessplatzweg als Tramtrasse?	Eine Tramlinienführung im Schiessplatzweg führt zu einer schlechten Erschliessungsqualität der Überbauungen Hättenberg und Grube. Der verfügbare Strassenraum Schiessplatzweg ist knapp.				X	

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
30.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: Vortrittsrecht Blankweg/Bernstrasse Bus Gümligen/Bolligen	Vortrittsberechtigt ist die Bernstrasse als klare Hauptachse mit Tram.  Eine spätere Nachrüstung einer Regelung für Buspriorisierung ist denkbar. Das Tram ist aber in jedem Fall gegenüber dem Bus bevorzugt.				X	
31.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: Reduktion der Höchstgeschwindigkeit? Waldeck-Wegmühle z.B. 30 oder 40	Ein tieferes Temporegime auf Teilstrecken der Bernstrasse, wie z.B. im Zentrum, wäre denkbar, ist aber unabhängig vom Tramprojekt.			X		
32.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: 	Wir haben Ihre Eingabe leider nicht verstanden anhand der Skizze. Bitte melden Sie uns die Erläuterungen via <a href="mailto:info@tramregionbern.ch">info@tramregionbern.ch</a> ; anschliessend werden wir den Input gerne prüfen.					
33.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: 	Keine wesentlichen Vorteile zur vorliegenden Lösung, dafür einige gewichtige Nachteile (richtungsgetrennte Haltestelle Sportplatzweg, schlechtere Erschliessung für Siedlungen Hättenberg und Grube Tramgegenverkehr im engen Schiessplatzweg zwischen Sportplatzweg und Rütliweg).				X	

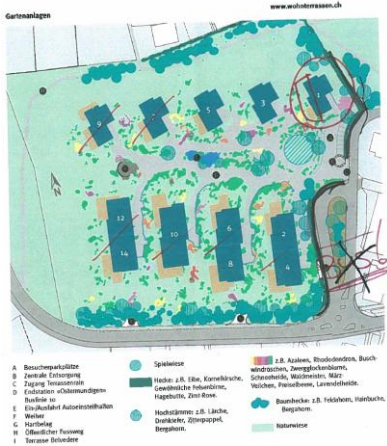
Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
34.	Bernstrasse bis Aufstieg Rüti: Schriftliche Eingabe gem. Anhang 1	Als Alternative ist eine Lösung mit beiden Tramgleisen um die "Coop-Ecke" denkbar (in Anlehnung an die vorgeschlagene Variante 3).  Die bisherigen Untersuchungen umfassen mehrere Varianten mit beiden Gleisen um die "Coop-Ecke". Aus geometrischen Gründen geht das nicht ohne Abbruch/Anpassung eines der bestehenden Gebäude (z.B. Coop).	X	X			Alternative Linienführung mit beiden Tramrichtungen um die "Coop-Ecke" ist durch die Gemeinde Ostermündigen gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümern zu prüfen.
35.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  39 Stimmen für Variante 3; keine Stimmen für die anderen Varianten	Die Variante Tunnel wird weiterverfolgt.	X	X			
36.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Lässt sich das Tram zwischen den Wohnblöcken überdecken mit einer <b>grünen</b> Spielplatz-/Gartenlösung?	Mit der Verschiebung des Portals nach dem Rütieweg wird das Tram zwischen den beiden Wohnblöcken Rütieweg 70 - 74 und 76 – 82 unter der heutigen Grünfläche mit darunterliegender Parkgarage verschwinden. Während des Baus des Tramtunnels muss die Grünfläche und die Parkgarage aber temporär aufgehoben und entfernt werden. Zwischen den beiden Wohnblöcken gibt es eine offene Baugrube zur Errichtung des Tagbautunnels. Nach dem Tunnelrohbau kann die Parkgarage wieder erstellt und das Terrain instand gestellt werden (+/- wie heute).		X			An der Anwohnerinfo lag das Portal des Tunnels noch zwischen den beiden Wohnblöcken. Neu liegt das Portal im Bereich der Endhaltestelle (erst nach dem Rütieweg).

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
37.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Tunnelportal bei Bushaltestelle Rüti?	Im Rahmen eines Variantenvergleichs wurde auf Stufe TP 5 entschieden, das Tunnelportal nach der Querung des Rütieweges zu verschieben. Das Portal und die Endhaltestelle liegen nahe beieinander, im Bereich der heutigen Bushaltestelle.	X	X			
38.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Verlängerung vom Tunnel unter Rütieweg. Kleine Verschiebung der Haltestelle Richtung Wendeschlaufe.	Im Rahmen eines Variantenvergleichs wurde auf Stufe TP 5 entschieden, das Tunnelportal nach der Querung des Rütieweges zu verschieben. Das Portal und die Endhaltestelle liegen nahe beieinander, im Bereich der heutigen Bushaltestelle.	X	X			
39.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Verlängerung des Tunnels bis fast zur Wendeschlaufe oder unterirdische Wendeschlaufe.	Eine unterirdische Wendeschlaufe würde aus topographischen Gründen bedeuten, dass auch die Endhaltestelle unterirdisch angeordnet werden müsste. Dies ist von der Bevölkerung und aus Gründen der Sicherheit und der Gefahr des Vandalismus nicht erwünscht.				X	Eine unterirdische Haltestelle war zu Beginn des Variantenstudiums bereits ausgeschlossen.
40.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe Rüti:  alles unterirdisch bauen!	Eine unterirdische Wendeschlaufe würde aus topographischen Gründen bedeuten, dass auch die Endhaltestelle unterirdisch angeordnet werden müsste. Dies ist von der Bevölkerung und aus Gründen der Sicherheit und der Gefahr des Vandalismus nicht erwünscht.  Mit der Verschiebung des Tunnelportals wurde der Tunnel in die Nähe der Wendeschlaufe verlängert. Die Haltestelle ist leicht tiefer als das heutige Terrain.				X	Eine unterirdische Haltestelle war zu Beginn des Variantenstudiums bereits ausgeschlossen.

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
41.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Rüti Endstation inkl. Wendeschlaufe unterirdisch	Eine unterirdische Wendeschlaufe würde aus topographischen Gründen bedeuten, dass auch die Endhaltestelle unterirdisch angeordnet werden müsste. Dies ist von der Bevölkerung und aus Gründen der Sicherheit und der Gefahr des Vandalismus nicht erwünscht.				X	Eine unterirdische Haltestelle war zu Beginn des Variantenstudiums bereits ausgeschlossen.
42.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Lärmaspekt der Varianten?	Die Endhaltestelle und die Wendeschlaufe waren bei allen Varianten am gleichen Ort und hatten auf den Variantenentscheid keinen Einfluss.  Im Betrieb müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen bezüglich der Grenzwerte eingehalten werden.		X			Allenfalls müssen Lärmschutzmassnahmen vorgesehen werden (Bsp. Wendeschlaufe).
43.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Tunnelbau: Kostenexplosion vorprogrammiert! Teure öV-Projekte in den Zentren => fehlendes Geld in der Peripherie!	Die heutigen geologischen Erkenntnisse lassen darauf hindeuten, dass das Kostenrisiko beim Tunnel Rüti relativ überschaubar und beherrschbar ist.					Tunnel bergmännisch im Sandstein, Vorzonen im Tagbau
44.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Variante 3 – Frage: Sandstein-Grundlage für Tunnel ist dies aus geologischer Sicht stabil genug?	Der Sandstein eignet sich sehr gut für den Tunnelbau. Er ist gut abbaubar und ohne aufwendige Sicherungsmassnahmen standfest.	X	X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
45.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Landverschleiss! Variante 2?	Der Landverbrauch wurde in der Bewertung berücksichtigt. Unter Berücksichtigung aller Kriterien (Verkehr, Städtebau/Gestaltung, Wirtschaftlichkeit) schneidet die Variante 2 in der Gesamtwertung schlechter ab und wird momentan nicht weiterbearbeitet, bleibt jedoch als Rückfallebene zur Variante Tunnel bestehen.		X		X	
46.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Zu grosser Landverbrauch – Variante 4	Die Variante 4 wird nicht weiterverfolgt. Der Landverbrauch wurde in der Bewertung berücksichtigt.				X	
47.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  Was ist mit den Sportplätzen? (Platzverlust)	Aus heutiger Sicht scheint der Erhalt der Sportplätze mit leichten Einschränkungen möglich.	X	X			
48.	Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:  "Wendeschleife" möglichst in TP 4 realisieren	Im Moment ist vorgesehen, die Wendeschlaufe im TP 4 zu realisieren (= Bestlösung). Für den definitiven Entscheid werden momentan noch weitere Grundlagen beschafft.	X	X			


Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
49.	<p>Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:</p> <p>Alternativen zum Tram ab Oberfeld =&gt; Bus, Bahn...; Tram Richtung Deisswil</p>	<p>Alternativen zum Tram in die Rüti wurden im Jahr 2008 im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung geprüft. Mit einem Bus-Shuttle (gleicher Takt wie Tram) könnte die Rüti auch erschlossen werden. Dieser Lösungsansatz wurde jedoch verworfen: wenn schon ein Tram nach Ostermundigen, dann bis in das bevölkerungsreichste Quartier Rüti.</p> <p>Auch ein Tram nach Deisswil wurde geprüft und verworfen. Die Nachfrage aus dem Worblental rechtfertigt allenfalls einen Bus (siehe Buskonzept) nicht jedoch ein Tram. Route über Worblental bleibt wegen der kurzen Reisezeit attraktiv.</p>				X	
50.	<p>Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:</p> <p>Tunnelvariante: Haltestelle "Sportplatz" näher zu Oberfeld (analog zu Variante 4)</p>	<p>Dieser Wunsch würde bedeuten, dass man das Trassee über den Sportplatz führen müsste, eben näher zum Oberfeld hin. Das steht aber im Widerspruch zur Minimierung des Landverbrauches (siehe Punkt 46).</p>				X	
51.	<p>Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:</p> <p>Weshalb wird die Strasse bei der Wendeschlaufe 2x überquert? Zusätzliches Unfallrisiko, Behinderung des Trams durch PW-Verkehr.</p>	<p>Die Verkehrsführung im Vorprojekt wird bei der Endhaltestelle und der Wendeschlaufe optimiert, so dass diese Konfliktpunkte aus der Studie eliminiert werden können.</p>	X	X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
52.	<p>Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:</p> <p>Variante 2 – Steil: Hätte diese Variante nicht zur Folge, dass <b>spezielle</b> Trams (stärkere Bremsen) dafür eingesetzt werden müssten? (Spezialanfertigung)</p>	<p>Bei der Variante Steil müssten die Trams im Bremsbereich nachgerüstet werden.</p> <p>Im Moment ist die Variante Steil nur eine Rückfallebene. Sie hätte jedoch für die Ausrüstung der Fahrzeuge Folgen (z.B. hinsichtlich Bremsen).</p> <p>Siehe auch Punkt 45.</p>		(X)		X	
53.	<p>Aufstieg Rüti bis Endhaltestelle und Wendeschlaufe:</p> <p>Variante 3: Wendeschlaufe und Haltestelle mit Lärmschutzwand + Sichtschutz gegen Wohnterrassen Überbauung</p> 	<p>Im Betrieb müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen bezüglich der Grenzwerte eingehalten werden. Durch Modellrechnungen kann eine Prognose erstellt werden. Allenfalls müssen Lärmschutzwände o.ä. vorgesehen werden.</p> <p>Siehe auch Punkt 42.</p>	X	X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
54.	<p>Veloverkehr:</p> <p>Verkehr generell: Sobald das Tram durch Velo überholt werden kann, entsteht Gefahrenpotenzial für Fussgänger!</p>	<p>Die Projektierung des Langsamverkehrs erfolgt gemäss VSS-Norm (Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) sowie den geltenden Richtlinien und Erkenntnissen des Kantons.</p>	X	X			<p>Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.</p> <p>Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.</p>

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
55.	Veloverkehr: Sichtweisen zu Fussgängerstreifen; PVB; rechts überholen/Studie	Die Projektierung des Langsamverkehrs erfolgt gemäss VSS-Norm (Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) sowie den geltenden Richtlinien und Erkenntnissen des Kantons.	X	X			Die alternative Umfahrung der Haltestelle bei haltendem Tram ist bei zahlreichen Haltestellen möglich, wird aber aus Platzgründen und somit meist wegen Mischverkehr mit dem Fussverkehr nicht markiert und signalisiert.  Veloumfahrungen ohne Konflikte zum Fussverkehr werden entsprechend markiert und signalisiert. Im Rahmen des Bauprojekts wird jede Haltestelle einzeln im Detail bearbeitet.
56.	Veloverkehr: Haltestellen GN (Gelenkbus?)	Die Projektierung des Langsamverkehrs erfolgt gemäss VSS-Norm (Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) sowie den geltenden Richtlinien und Erkenntnissen des Kantons.	X	X			
57.	Veloverkehr: Gleisquerungen kritisch	Beim TP 5 gibt es Querung Velo/Tram, wo das Tram auf das Eigentrassee entlang des Sportplatzes geführt wird. Der Veloweg wird solange parallel zum Tram geführt, bis in einem vernünftigen Winkel gequert werden kann.	X	X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
58.	Veloverkehr: Fussgängerkonflikte	Siehe Punkt 54.	X	X			
59.	Veloverkehr: Tram verlegen nördlich zum National	Hierzu wurden verschiedene Varianten untersucht. Aus geometrischen Gründen der Gleis- und Haltestellegeometrie resultierte keine umsetzbare Lösung.				X	
60.	Veloverkehr: Dreieck: Wieso kein Vollkreis beim Moosweg? Fahrzeuge aus Richtung Ittigen können nicht direkt abbiegen!	Die Idee der vorliegenden Lösung ist, diese Beziehung nicht direkt zu ermöglichen, um eine starke Zunahme dieses Verkehrsstroms und somit eine Überlastung des Kreisels zu verhindern.				X	
61.	Veloverkehr: Radweg bei Haltestelle Wegmühle unterbrochen. Vorsicht Sturzgefahr!	Aus geometrischen Gründen ist eine Verbesserung der Linienführung für den Radstreifen schwierig. Der sicheren Gestaltung dieses Unterbruchs ist im Bauprojekt Rechnung zu tragen.		X			

Nr.	Rückmeldung	Beurteilung	Weiterbearbeitung				Bemerkung
			Vorprojekt	Bauprojekt	Ausserhalb	keine	
62.	<p>Nachträgliche Eingabe Wendeschlaufe</p> <p><b>Tram- und Buswendeschlaufe</b></p> <p><b>Variante 2a</b></p> <p>Vorteile: - keine Transchienen in Strasse zu Rütweg 61 – 87 - weniger Störung des MIV zu Rütweg 61 – 87</p> 	<p>Gegen eine starke Verschiebung der Wendeschlaufe gemäss der Eingabe sprechen aufgrund einer ersten Prüfung folgende Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Wendeschlaufe würde noch näher zu den Häusern der Wohn-Terrassen gerückt</li> <li>- Das Gelände ist in Richtung Süd abfallend, was eine höhere Stützkonstruktion zur Folge hätte (Kosten).</li> <li>- Grösserer Landverbrauch</li> <li>- Geometrische Gründe (Bogenelemente).</li> </ul> <p>Die Wendeschlaufe wird im Bauprojekt optimiert. Eine Optimierung gemäss der Eingabe ist jedoch voraussichtlich aufgrund der obengenannten Gründe nicht möglich.</p>		X		X	

# ANHANG 1

Schriftliche Eingabe

#### **Tramlinie Oberfeld**

##### **Variante 1:**

Die Zufahrtsstrasse zum Migros ist nur noch einspurig Richtung Einstellhalle über die bestehende Strasse zu benutzen. Die Ausfahrt vom Migros geht über den Schiessplatzweg Richtung Tell. Die frei werdende Spur kann für das Tram benutzt werden.

##### **Variante 2:**

Da die Gemeinde in Planung hat wegzuziehen, könnte dort eine neue Zu- und Wegfahrt Strasse zum Migros gemacht werden. Die bestehende zu- und Wegfahrt Strasse wäre somit frei fürs Tram.

##### **Variante 3**

Das Tram Richtung Rütli bleibt auf der Hauptstrasse. Der Coop wird nach hinten Richtung Robinson-Spielplatz versetzt.

##### **Variante 4**

Der Hundetrainings-Platz (anschliessend zum Fussballplatz) kommt weg und die neue Tramlinie wird über diesen Platz gemacht.

##### **Variante 5**

Das Tram kommt vom Tell her über den Schiessplatzweg, wie früher der Bus. Zur Einfahrt Migros wird für die Autos eine Unterführung/Tunnel direkt in die Einstellhalle gemacht, damit die Migros Einfahrt den Tramverkehr nicht behindert.

##### **Variante 6**

Die Zu- und Wegfahrt Strasse zum Migros wird gegen den Hundetrainingsplatz oder die Gemeindeverwaltung verbreitert, so dass eine Tramlinie Platz hat.

##### **Fehlplanung:**

Zwischen dem Fussballplatz und unseren Häusern ist eine Tramlinie für die Anwohner nicht zumutbar. Wir könnten nicht mehr auf den Balkonen sitzen, keine Wäsche im Garten trocknen, im Trockenraum müssten die Fenster immer zu sein. Auch könnten wir unseren Grillplatz nicht mehr benutzen.

Die Wohnqualität wäre total dahin. Es hat viele Wohnungen die Seite Fussballplatz Ihre Schlafzimmer haben. Haben sich die Herren von der Planung unseren Garten bis zum Fussballplatz einmal angesehen? Wenn sie dort zu Hause wären, möchten sie das Tram an dieser Stelle?

In den betroffenen Häusern hat es sehr viele ältere Leute, die schon Jahrzehnte dort wohnen.

##### **Heutige Situation:**

Auf der Vorderseite von unserem Haus haben wir den Autolärm und die Leute vom Bus her, die nachts vor unserem Haus zum Schiessplatzweg gehen und oft sehr laut sind.

Die Haltestelle Sportplatzweg befindet sich direkt vor unseren Garten (Bernstrasse). Nun wird unser Garten rege als Abkürzung zum Fussballplatz benutzt was sehr ärgerlich ist.

Wenn Freitag und Samstagabend im Clubhaus ein Anlass ist, haben wir auch von dort einen Lärmpegel was uns aber nicht stört, da wir gerne fröhliche Menschen haben. Auch das Fussballtraining, Fussballspiele unter der Woche am Abend - Fussballspiele/Turniere Samstag und Sonntag stören uns nicht.

Unter der Woche am Abend, Samstag und oft auch Sonntag haben wir vom Hundetrainingsplatz lautes Hundegebell, was manchmal sehr nervig ist. Aber auch das akzeptieren wir stillschweigend.

Wir haben also schon jetzt einen hohen Lärmpegel und nun will man uns noch ein Tram vor die Balkone setzen.

Das Tram (nach heutigem Fahrplan) würde wie folgt bei uns vorbeifahren:

Montag bis Freitag	227-mal
Samstag	153-mal
Sonntag	113-mal

Für die Ausarbeitung einer anderen Variante als zwischen unserem Garten und Fussballplatz danken wir den Planern.

##### **Verkehrszukunft in Ostermündigen**

Aussage von Herrn Rudolf Mahler, Vizepräsident Tramkommission:  
Immer mehrere Varianten akribisch untersuchen und daraus die bestmögliche und an die Bedürfnisse der Ostermündiger möglichst angepasste Variante herausfinden.

Welche Varianten wurden bei uns noch geprüft?

##### **Fussballplatz Oberfeld (Obi)**

Auf dem Fussballplatz hat es einen sehr alten Baum (meines Wissens steht der unter Naturschutz) und der müsste wegen einer Tramlinie sicher gefällt werden.

Am Samstag 29.5.2010 war auf dem Obi ein Turnier. Zwischen den Spielen suchten die Kinder unter diesen Baum Schutz von der Sonne. Dieser Baum ist im Sommer „Immer“ der Schattenplatz für Spieler und Zuschauer.