

DIALOG Nordquartier

Quartierkommission Stadtteil V

Postfach 143

3000 Bern 22

www.dialognord.ch

Definitive am 14. Februar 2012 verabschiedete Fassung

Tram Region Bern, Phase Vorprojekt, Anhörung Stellungnahme DIALOG Nordquartier

1. Gesamtprojekt / allgemeine Anliegen

Der DIALOG Nordquartier stellt fest, dass die „Fragen nach dem richtigen Transportgefäss (Tram, Bus) sowie der Linienführung bereits in der Phase der Zweckmässigkeitsbeurteilungen (2006 – 2008) untersucht, in der Mitwirkung zur Diskussion gestellt und schliesslich in einem politischen Prozess konsolidiert und verabschiedet wurden“ (Zitat Bericht zur Anhörung).

Es geht somit in der vorliegenden Anhörung um das **Vorprojekt vom 7. November 2011**, welches z.T. in gedruckter Form und gesamthaft online zur Verfügung steht. Einschränkend ist festzuhalten, dass offenbar im Raum Viktoriaplatz eine Überarbeitung stattgefunden hat, welche jedoch im „Technischen Bericht Vorprojekt“ vom 29. Oktober 2010 nicht enthalten ist, jedoch der Kerngruppe präsentiert wurde.

Betrachtungssperimeter / Zweite Tramachse Innenstadt?

Wir stellen zunächst fest, dass die „Zweckmässigkeitsbeurteilung Zweite Tramachse“ (Innenstadt-Thematik) nicht Gegenstand dieser Anhörung ist - da zur Zeit in Bearbeitung - und erst im Frühjahr 2012 vorliegen wird. Die zeitliche Verschiebung zwischen dem Projekt TRB und der zweiten Tramachse erachten wir als unbefriedigend, denn dadurch gehen allfällige Synergien verloren oder es werden optimalere Lösungen vorzeitig aufgegeben.

Die im Anhang skizzierte alternative Linienführung für die Linie 9 via Bollwerk / Nordring / Breitenrainstrasse / Breitenrainplatz zeigt, dass alternative Linienführungen auch Auswirkungen auf das Projekt Tram Region Bern haben können. Sollte das 9er-Tram in Zukunft über die Lorrainebrücke führen, wäre dies ein Grund mehr die heutige, unmögliche Situation Kreuzung Nordring – Viktoriarain – Lorrainestrasse wieder in einen Kreislauf zurückzuführen, wie es ihn ja schon einmal gab.

Wir bitten Sie, diese Alternative in ihre Überlegungen einzubeziehen.

Anhang: „Tramlinienführung Alternative“ vom 4.3.2011

Gestaltungsgrundsätze konsequenter durchsetzen /

Verkehrsräume grundsätzlich eher verkleinern statt vergrössern

Der DIALOG Nordquartier begrüsst die im Techn. Bericht Vorprojekt vom 29.10.2010 enthaltenen „Allgemeinen Gestaltungsgrundsätze“ (Ziff. 2.1.3). Hingegen beurteilt er die Umsetzung an einigen Stellen als missglückt resp. fraglich.

Speziell im Raum Viktoriaplatz und Schönburg sollten in der kommenden Phase gestalterische Überarbeitungen stattfinden (fussgängergerechte Lösungen, Massnahmen zur Stadtreparatur, usw.).

Takt / Frequenz

Frage/Bemerkung:

Ist sichergestellt, dass das Tram auch in einem dichteren Takt verkehren kann? Die Reduktion der Kursfrequenz vom 2- bzw. 3-Min.-Takt auf einen 6-Min.-Takt bedeutet eine Angebotsverschlechterung. Inkl. mittlerer Wartezeit an der Einstiegshaltestelle verlängert sich die Reisezeit um einige Minuten. Bei einer weiteren Zunahme der Nachfrage muss eine Erhöhung der Frequenz in Zukunft möglich sein.

Sicherheit für Fussgängerinnen und Velofahrende

Fussgängerinnen:

Frage/Bemerkung:

Die Querungshilfen für die Fussgänger werden grundsätzlich als Fussgängerstreifen mit Mittelinsel gestaltet, wobei auf Lichtsignalanlagen verzichtet wird.

Auch wenn die Mittelinsel einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit der Fussgänger darstellt, kann auf Lichtsignalanlagen nicht vollständig verzichtet werden. Bei Fussgängerquerungen, welche von vielen Schul- und Vorschulkindern benutzt werden, müssen Lichtsignalanlagen bestehen bleiben.

Velofahrende:

Frage/Bemerkung:

Für Velos bilden Tramschienen eine wesentliche Unfallgefahr, insbesondere wenn diese in einem spitzen Winkel gequert werden müssen oder wenn der Abstand zwischen Schiene und Randstein/Perronkante gering ist.

Das Queren von Gleisen muss für Velofahrende sicher möglich sein. Dies kann auch durch eine „Ersatzroute“ ermöglicht werden, welche kritische Stellen umgeht. Insbesondere bei Betriebsgleisen müssen die „Rillen“ „gefüllt“ werden. Dazu stehen im Handel Lösungen zur Verfügung (Hartgummiplatten).

Hinweis betreffend Viktoriaplatz:

Online ist die neuste Version (die in der Kerngruppe diskutiert wurde) nicht abrufbar. Sie sieht offenbar neu einen runden Kreisel mit kleinerem Radius vor und ermöglicht damit einen besseren Querungswinkel für Velos.

2. Spezifische Anliegen bezogen auf das Teilprojekt 4 (TP 4: Bern – Viktoriaplatz - Ostermundigen)

2.1 Baumerhalt

Frage/Bemerkung:

Die Baumalleen besitzen einen starken emotionalen Wert und sind für die Wohn- und Lebensqualität auch von Trambefürwortern eminent wichtig. Die Eliminierung sämtlicher bestehender Alleebäume zwischen Viktoriaplatz und Schosshaldenfriedhof stellt einen Eingriff von grosser Radikalität dar, welcher auf Opposition stösst.

Wir fordern, dass die bestehenden Bäume grundsätzlich nicht „auf Vorrat“ gefällt werden, sondern erhalten bleiben, insbesondere jene, welche am selben Standort ersetzt werden sollen. Nur jene Bäume sollen ersetzt werden, welche durch die Bauarbeiten, welche selbstverständlich bezüglich des Baumschutzes optimiert werden müssen, nicht überleben.

Insbesondere bei den Randabschlüssen im Bereich der Bäume soll auf „unnötige Perfektion“ verzichtet werden, damit eine Beeinträchtigung der Bäume verhindert werden kann. Den Bäumen soll Vorrang gegeben werden vor der technisch perfekten Ausführung.

Anlässlich der Informationsveranstaltung vom 30. November 2011 in der Feuerwehrekaserne wurde darauf hingewiesen, dass der Ersatz der Gasleitungen in der Viktoriastrasse, welche massive Grabarbeiten bedingte, ohne nennenswerte Schäden an den Bäumen erfolgte. Diese Erkenntnis soll in die weiteren Arbeiten einbezogen werden.

„Spezialfall“:

Der markante Baum mit grösserem Stammumfang und doppelter Höhe im Vergleich zu seinen Nachbarn beim Fussballplatz (in der Nähe von Viktoriastrasse 58) sollte als „Spezialfall“ unbedingt erhalten bleiben.

2.2 Überholbarkeit des Trams

Inbezug auf die Überholbarkeit des Trams sind der Zweiradverkehr und der motorisierte Individualverkehr (miV) gleichwertig zu behandeln (vgl. Haltestelle Schönburg). Woher stammt die Regel, wonach „nicht mehr als zwei Haltestellen nacheinander nicht überholbar ausgestaltet werden sollen“? Welchen Vorteil bietet z.B. das Überholen des Trams stadtauswärts für die Flexibilität des Betriebs der LSA Rosengarten?

2.3 Viktoriaplatz

Platzgestaltung, Fussgängerbeziehungen, Behindertengängigkeit

Gemäss Bericht TRB vom 29.10.2010 werden möglichst direkte Fussgängerverbindungen angestrebt – einerseits entlang dem Kreisel, andererseits über das neue Kreiselzentrum hinweg. Letztere sind jedoch aus verschiedenen Gründen nicht opportun.

Hingegen könnte dieses Problem mittels „Fussgängerstreifenloser Zone“ (= **FLOZ**) inkl. Tempo 30 und minimalen Randabschlüssen für den gesamten Viktoriaplatz gelöst werden, analog dem Zentrum von Köniz.

Verlegung Haltestelle / Aufhebung Haltestelle Spitalacker

Die Verschiebung der Haltestelle Viktoriaplatz und der Wegfall der Haltestelle Spitalacker der Tramlinie 9 verlängern für zahlreiche Trambenutzer den Anmarschweg zur nächsten Haltestelle relevant. Die Umsteigebeziehung Nr. 9 / Nr. 10 wird extrem schlechter (Haltestelle Kursaal ist nur beschränkt eine Alternative). Könnte allenfalls die Haltestelle Viktoriaplatz im Kurvenbereich angeordnet werden, mit nicht durchgehend gleich hoher Perronkante? („System RBS“)

Dienstgleis(e) Viktoriastrasse – Moserstrasse

Frage/Bemerkung:

Zwei der gemäss technischem Bericht heiklen Gleisquerungen für Velofahrende stehen im Zusammenhang mit dem Dienstgleis. Es ist nicht verständlich, dass einzig aus betrieblichen Gründen die zweigleisige Variante weiterverfolgt werden soll, obschon die eingleisige Variante relevante Vorteile aufweist.

Sogar im Bericht TRB wird die Einspurlösung aus gestalterischen Gründen bevorzugt.

Wir fordern die Lösung mit einem Dienstgleis.

Einmündung „Kornhausstrasse West“ und „...Ost“ (Schleichweg Kursaal / Schänzlistrasse / Salem)

Die Anschlüsse gemäss Bericht vom 29.10.2010 sind sinnvoll, d.h. Einbahn Richtung Schänzlistrasse. Schleichwege verhindern ist unbedingt notwendig - auf welche Weise auch immer.

Optingenstrasse nördlich Viktoriarain Öffentliche Parkplätze

An dieser Stelle sollte unbedingt – wie auf der Ostseite des Viktoriaplatzes - ein fussgängergerechter Bereich gestaltet werden.

Die Parkplätze anderswo platzieren oder ersatzlos aufheben.

Zufahrt / Ausfahrt Optingenstrasse

Im Zusammenhang mit der oben skizzierten Platzgestaltung ist die Zu- und Wegfahrt des Zweigs der Optingenstrasse, der rechtwinklig auf den Viktoriarain stösst, für den MiV aufzuheben. Diesem steht ja die neue Verbindung direkt in den Kreisverkehr zur Verfügung.

Die Zu- und Ausfahrt soll nur für Velos gestattet sein (inkl. Linksabbieger aus dem Viktoriarain).

Tempo 30 Viktoriarain und Moserstrasse

In den Schlüsselprojekten Nr. 3 (Moserstrasse) und Nr. 6 (Viktoriarain) des Teilverkehrsplans (TVP) Nordquartier wird Tempo 30 stipuliert. Dies muss in der Planung des Bauprojekts TRB unbedingt integriert werden.

Parkplätze östlich Viktoriaplatz

In der Kerngruppe TRB wurde ein zusätzlicher Parkplatzbedarf von lokalen Gewerbebetrieben östlich des Viktoriaplatzes eingebracht; diese sind zu klären.

2.4 Viktoriastrasse

Gotthelfstrasse

Das Projekt sieht die Verlegung der Längsparkierung von der Viktoriastrasse in die Gotthelfstrasse (bei der Berufsfeuerwehr) vor. Dies widerspricht einer Forderung des DIALOG im Rahmen des TVP Nordquartier: Die Gotthelfstrasse wird durch den neuen Kreisverkehr Viktoriaplatz entlastet und kann verkehrsarm gestaltet werden. Zudem wird die Berufsfeuerwehr verlegt. Deshalb sollen die Parkplätze der Viktoriastrasse nicht vollständig ersetzt werden resp. an anderen Standorten vorgesehen werden.

Alleebäume

s. Text unter Ziff. 2.1

Haltestelle Salem

Diese sollte unbedingt erhalten bleiben – insb. wegen des Salemspitals und weil die Haltestelle Spitalacker aufgehoben wird.

2.5 Knoten Rosengarten

Haltestelle Schönburg:

- Platzgestaltung:

Die Art und Weise, wie die „Allgemeinen Gestaltungsgrundsätze“ (Ziff. 2.1.3 des Berichts TRB) bei der Haltestelle Schönburg umgesetzt werden sollen, ist absolut ungenügend: Der Verkehrsraum wird aufgeweitet, eine „Stadtreparatur“ ist nicht ersichtlich.

Keinesfalls vermag der „Charme“ der neuen Quartierentsorgungsstelle dazu beizutragen! Zudem sind Konflikte mit der neuen Nutzung des Postgebäudes (Hotel, Luxuswohnungen) vorprogrammiert.

Für die Quartierentsorgungsstelle ist ein anderer Standort zu bestimmen, z.B. Ecke Papiermühlestrasse / Kasernenstrasse.

Generell wird eine attraktivere Gestaltung als heute resp. als vorgeschlagen gefordert, welche den Gestaltungsgrundsätzen (s. oben) gerecht wird und den Fussgängerinnen nicht weniger, sondern mehr Raum zugesteht als im IST-Zustand.

- Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage

Auf die Lichtsignalanlagen im Bereich Schönburg kann verzichtet werden. Hingegen soll bei der Einmündung Papiermühlestrasse in die Viktoriastrasse das Konfliktgrün für FussgängerInnen aufgehoben werden.