

Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Mitwirkung: 9. September bis 23. Oktober 2020

Den Fragebogen in elektronischer Form und sämtliche Beilagen finden Sie auf unserer Website:
www.bernmittelland.ch

Grundlage:

- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, Synthesebericht, Stand 20. August 2020

Absender (Gemeinde, Verband, Verein, Partei, Transportunternehmen etc.):

DIALOG Nordquartier (Quartierkommission Stadtteil V) per 23.10.2020

Verantwortliche Person: Urs Jost, Mitglied des Vorstands und Leiter Arbeitsgruppe Verkehr

Telefon für Rückfragen: 079 422 76 00

E-Mail-Adresse: ujost@planschmiede.ch

1. Sinn und Zweck einer Netzstrategie (Kapitel 1)

Sind Sinn und Zweck der Netzstrategie für Sie nachvollziehbar? Teilen Sie die Ansicht, dass eine Netzstrategie öffentlicher Verkehr mit einem langfristigen übergeordneten Zielbild angesichts der kommunal geplanten Siedlungsentwicklung und des prognostizierten Wachstums der ÖV-Nachfrage sinnvoll und notwendig ist?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Damit der öffentliche Verkehr auch in Zukunft den städtischen und regionalen Mobilitätsbedürfnissen angepasst werden kann, erachten wir eine langfristige Entwicklung einer Netzstrategie für richtig. Allerdings müssten die einzelnen Strategiebausteine regelmässig den laufenden Entwicklungen bezüglich Mobilitätsnachfrage, aber auch auf die technischen Entwicklungen (z.B. Trackless Tram von CRRC Zhuzhuo Institute Co Ltd.) hin überprüft werden. Ein propagiertes Wachstum ist jedoch noch keine Strategie. Ungebremstes Wachstum der Transportkapazitäten bringt der Bevölkerung, insbesondere der Stadtbevölkerung keinen Nutzen. Allerdings soll das Pendeln von ausserhalb der Kernagglomeration in die Stadt, primär abseits des MIV erfolgen. Dafür soll primär das S- Bahnnetz und die Regionalbusse (Postauto) sorgen und entsprechend weiterentwickelt werden.

Wir vermissen die Berücksichtigung der S-Bahn und des Langsamverkehrs (Fussgänger, Radfahrer). Ohne Einbezug der S- Bahn ist diese Netzstrategie unvollständig.

Das Tram ist nicht immer und überall stadtverträglich. Es spielt seine Stärken auf geraden, offenen Strecken aus und nicht in engen, kurvenreichen Gebieten. Es kommt zu Konflikten mit Lärm, langen Perronkanten, Staus, Vortrittsregeln, Velos, Wendeschlaufen und ist mitunter ein massiver Eingriff in die gewachsene Stadtstruktur und die empfindliche Topographie.

2. Entwicklung der Nachfrage (Kapitel 2)

Ist es für Sie nachvollziehbar und plausibel, dass die ÖV-Kapazität ausgebaut werden muss, weil das Siedlungswachstum und die ändernde Verkehrsnachfrage zu einer grösseren ÖV-Nachfrage führen?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Uns fehlt zur Beurteilung das Grundlagenmaterial. Auf was stützen sich die Annahmen des Berichts?

Einen Ausbau des ÖV-Angebots mit Augenmass begrüssen wir, insbesondere auch im Hinblick auf eine erwünschte Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV, bzw. zulasten des MIV. Hier wird aber nach unserer Auffassung überbordet und ein Wunschkonzert veranstaltet. Wir erkennen keine Strategie.

Mehr Wohnraum in der Stadt befürworten wir grundsätzlich, da die Stadt einen Überschuss an Arbeitsplätzen aufweist und eine bessere Durchmischung grundsätzlich ökologischer ist.

Uns ist aber gerade deshalb der so massive ÖV-Ausbau unklar. Stadt der kurzen Wege müsste das Ziel sein.

Die Gesamtmobilität muss nicht noch zusätzlich gefördert werden.

3. Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung (Kapitel 3)

In Kapitel 2 wird die Bevölkerungsentwicklung (und damit Nachfrageentwicklung) dargestellt, in Kapitel 3.1 werden aus den übergeordneten Planungen die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung hergeleitet. Sind die daraus abgeleiteten Zielvorgaben (Kapitel 3.2) und Grundsätze (Kapitel 3.3) aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Es gibt eine Grenze des Wachstums. Dieses Mass wird im UNESCO-Weltkulturerbe Bern teilweise schon überschritten. Zum Perimeter dieses Welterbes gehört auch das Bollwerk, der Bubenbergplatz und der Hirschengraben. Es können nicht immer mehr Personen in und durch diese Bereiche transportiert werden.

Es ist uns bewusst, dass wir auf regionaler und städtischer Ebene auf Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum nur geringen Einfluss haben. Aber die ganze Wachstumsstrategie ist auf allen Entscheidungsebenen in Frage zu stellen. Es ist zu bezweifeln, dass das Wachstum nachhaltig passiert.

Der Grundsatz mit der alleinigen Ausrichtung auf den Bahnhof Bern mit seinem Radialnetz wird in Frage gestellt. Die Hubs am Stadtrand (z. B. Bahnhof Wankdorf, Europaplatz oder Ostermundigen) sind zu stärken. Auch andere Subzentren (z. B. Burgdorf, Thun) sind einzubeziehen. Vielfach sind sie schneller erreichbar als andere Stadtteile.

4. Handlungsbedarf und Lösungsansätze (Kapitel 4)

4.1. Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Köniz (Kapitel 4.1.1) werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

Variante «mit Tram Köniz» Variante «mit RBS-Verlängerung

Keine der Varianten Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten

Falls Sie eine oder keine der beiden Varianten bevorzugen, bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

4.2. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wabern (Kapitel 4.1.2) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

4.3. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bern West/ Fischermätteli (Kapitel 4.1.3) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

4.4. Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Insel (Kapitel 4.1.4) werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

- Variante «mit Tram Köniz» Variante «mit RBS-Verlängerung»
 Keine der Varianten Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten

Falls Sie eine oder keine der beiden Varianten bevorzugen, bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

4.5. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bremgarten/Neufeld/Länggasse (Kapitel 4.1.5) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

4.6. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Ostring/Muri (Kapitel 4.1.6) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Am Status quo scheint sich nicht viel zu ändern.

Verpasst wird allerdings die grosse Chance, eine schnelle, zweite Tramachse über die Monbijoubrücke zu führen, welche seinerzeit für eine solche Nutzung konzipiert wurde.

Es ist unverständlich, 3 Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke zu schicken, eine Überversorgung. Die Brücke wird überlastet und die Innenstadt mit zu vielen Tramzügen verstopft.

4.7. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wankdorf/Ostermundigen (Kapitel 4.1.7) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Wir stellen fest, dass das Nordquartier schon gut erschlossen ist. Die ÖV-Verdichtung ist der intensiven, regionalen und überstädtischen Nutzungsvermehrung und -verdichtung im Stadtteil V, insbesondere im ESP Wankdorf geschuldet. Sie darf nicht auf Kosten der Anwohner-Interessen erfolgen:

a) Wir wollen die Strassen, Plätze und den öffentlichen Raum im Nordquartier vermehrt für die Anwohnenden, für Fussgänger*innen, für Radfahrer*innen, wenig Privatautos und lokales Gewerbe nutzen. Zusätzlicher Pendlerverkehr auf den Strassen von ausserhalb und zusätzliche Tramlinien nehmen uns Strassenraum weg!

b) Wir sind für den Erhalt der Alleen, sie prägen unseren Stadtteil. Aktuell gefährdet sind Bäume am Viktoriarain, an der Viktoriastrasse, an der Ostermundigenstrasse, ganz speziell beim Schosshaldenfriedhof und an der Bolligenstrasse. Den Baumbestand generell zu erhalten (so auch auf der Allmend) ist uns ein grosses Anliegen!

c) Wir plädieren für einen grosszügigen Ausbau der Bahnhöfe Wankdorf und Ostermundigen, mit Halt von InterRegio-Zügen oder sogar IC-Zügen, um die Mehrbelastung für das Quartier und die Innenstadt zu begrenzen.

Falls eine neue Tramlinie notwendig wird, erachten wir eine Verbindung entlang der Linie 20 am sinnvollsten. Die grosszügige Strassenachse Nordring – Standstrasse- Winkelriedstrasse ist für einen Trambetrieb prädestiniert.

4.8. Sind Sie mit der Beurteilung des Potenzials von Tangentiallinien und den Lösungsansätzen für die Stärkung der Tangentiallinien (Kapitel 4.2) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Vollwertige Tangentiallinien sind anzustreben. Damit sie in das Bewusstsein der Bevölkerung gelangen, müssen sie regelmässig bedient sein und schnelle Verbindungen gewährleisten. Verbindungen nur werktags genügen nicht. Tangentiallinien müssen an Abenden und Wochenenden verkehren. Überdies sind Taktvorgaben von maximal 15 Minuten, während Tages- und Hauptverkehrszeiten von maximal 10 Minuten und weniger vorzusehen.

Damit das Stadtzentrum umfahren wird und gleichzeitig die Fahrzeiten minimiert werden können, müssen die ÖV-Fahrzeuge direkt und ohne Umwege verkehren. Sie dürfen nicht wie Lumpensammler aussehen.

Wir sprechen uns für ein Tram über die Monbijoubücke aus. Im Moment entspricht dies nicht der Nachfrage. Hier könnten aber Bedürfnisse geweckt werden und die Stadt zu einer nachhaltigen Entwicklung verhelfen. Manchmal sind Anreize notwendig.

Zudem könnte die Strecke über die Monbijoubücke als zweite Tramachse genutzt werden.

4.9. Ist der Lösungsansatz der Umstellung weiterer Buslinien auf Tram zur Reduktion der Fahrzeugbewegungen in den am stärksten belasteten Abschnitten (Kapitel 4.3) aus Ihrer Sicht richtig?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Es ist nicht sinnvoll, immer mehr Leute durch die schmalsten Stellen von Bern zu zwängen.

Eine Tramlinienführung über den Viktoriarain lehnen wir kategorisch ab. Das Quartier ist nicht bereit, für Wachstumswünsche in der Peripherie weitere Lebensräume zu opfern.

Die Verkehrsbeziehungen von und in die weitere Agglomeration und darüber hinaus soll vorzugsweise über die Bahnhöfe Wankdorf und Ostermundigen geleitet werden. Eine zweite Tramachse über den Viktoriarain schafft nicht wirklich eine Netzredundanz. Die kurvenreiche Bergstrecke ist dazu ungeeignet (quietschendes Schneckenram) und ist ein unzulässiger Eingriff in den Stadtkörper.

Der Bubenbergplatz bleibt die Achillesferse. Eine einzige Kundgebung genügt, um den ganzen Tramverkehr stillzulegen. Eine echte Netzredundanz kann nur eine Tramachse über die Monbijoubücke leisten. Ebenfalls würden Zweirichtungstrams für Entspannung sorgen, weil keine Wendeschlaufen notwendig sind.

Warum nicht auch eine unterirdische Strecke prüfen (z. B. Schanzentunnel)?

5. Zielbild Netzstrategie ÖV (Kapitel 5)

5.1. Sind für Sie die richtigen Themen als gemeinsame Elemente der beiden Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» festgelegt worden? (Kapitel 5.2)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Das Breitenrainquartier muss nicht künstlich mit einer neuen Tramlinie als Ersatz vom Nüni-Tram bedient werden. Das Angebot ist ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ausreichend.

Eine weitere Tramlinie über die Papiermühlestrasse ist eine Luxuslösung, die zudem neue Überlastungsprobleme auf dem Guisanplatz schaffen dürfte. In Fussdistanz zum Pentagon (unter 500 m) befinden sich Tramhaltestellen.

5.2. Ist es für Sie nachvollziehbar, dass die Netzstrategie sowohl eine Variante «mit Tram Köniz», wie auch eine Variante «mit RBS-Verlängerung» beinhaltet? (Kapitel 5.1, 4.1.1. und 4.1.4)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

5.3. Sind die variantenspezifischen Elemente der Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» für Sie nachvollziehbar? (Kapitel 5.3 und 5.4)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

6. Umsetzung: Etappierung und Meilensteine (Kapitel 6)

Sind Sie mit den eruierten strategischen Netzelementen und der Prioritätensetzung bei der Umsetzung einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Es darf nicht einseitig auf eine zweite Tramachse Ost und West gesetzt werden. Dies schafft Zwänge, die für die Stadt unverträglich sind. Die zweite Tramachse ist nur in 2. Priorität zu verfolgen.

In 1. Priorität sollten die Tangentiallinien angegangen werden mit einer attraktiven und schnellen Anbindung an die Bahnhöfe Wankdorf, Ostermundigen und Europaplatz. Die südliche Tangente taucht in der Zusammenstellung (Abbildung 16) nicht auf.

7. Gesamteindruck des Syntheseberichts Netzstrategie (Kapitel 1–6)

Ist der Gesamtbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Der gesamte Bericht ist unausgegoren. Er entspricht einem Wunschdenken und ist in der vorgelegten Form nicht realisierbar. Es fehlen die Grunddaten und Verweise.

Das S-Bahn-Netz wurde nicht einbezogen. Diese Betrachtungsweise ist einseitig, ohne Einbezug der Bedürfnisse der Stadtbevölkerung. Die Stadt wird reduziert auf eine grosse Verkehrsmaschine. Eine Überprüfung der Stadtverträglichkeit findet nicht statt. Neue und unkonventionelle Denkansätze werden nicht entwickelt.

Auch der Langsamverkehr (Fussgänger, Radfahrer) kommt in der Betrachtung nicht vor, obwohl er das Mobilitätsproblem am ökologischsten und nachhaltigsten löst. Wir denken an Strecken, die zu Fuss ab Bahnhof zumutbar sind (10 Minuten Gehdistanz, z. B. zur Gewerbeschule Lorraine, oder zur Unitobler).

Die Netzstrategie setzt einseitig auf das Tram, zukünftige Entwicklungen bleiben unberücksichtigt.

8. Weitere Bemerkungen:

Diese Mitwirkung wurde von einer erweiterten, neunköpfigen Arbeitsgruppe vom DIALOG Nordquartier erstellt. Sie wurde an der Vereinsversammlung vom 21. Oktober 2020 von den Delegierten einstimmig verabschiedet.

Der DIALOG Nordquartier ist die anerkannte Quartierkommission des Stadtteils V und das offizielle Ansprechorgan für diesen Stadtteil.

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **23. Oktober 2020** an: verkehr@bernmittelland.ch

Besten Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!