



**DIALOG
NORD
QUARTIER**

QUARTIERKOMMISSION
STADTTEIL 5

Quartierkommission Stadtteil V
DIALOG Nordquartier
Postfach 143
3000 Bern 22
www.dialognord.ch
info@dialognord.ch

Bern, den 23.03.2021

Einschreiben
Bundesamt für Verkehr (BAV)
Sektion Bewilligungen II
Mühlestrasse 6, Ittigen
3003 Bern

(im Doppel)

EINSPRACHE

für

Quartierkommission DIALOG Nordquartier,

und handelnd durch den Vorstand,

zeichnend durch

FRIEDEN Urs (Präsident),

INGOLD Thomas (Vizepräsident) und

JOST Urs (Vorstand)

gegen

Städtische Verkehrsbetriebe Bern (SVB) BERNMOBIL,

Eigerplatz 3, 3000 Bern 14

betreffend

Planaufgabe, eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren
Tram Bern - Ostermundigen (Auflage 22.2. – 23.3.2021)

Rechtsbegehren:

1. Beim Viktoriaplatz sind im Teilprojekt 4 folgende Detailpunkte nicht zu genehmigen und im Sinne der Erwägungen zu überarbeiten.

- 1.1. Beim Viktoriaplatz ist auf die Dienstgeleise zu verzichten, die gewonnene Fläche ist den Fussgängern zu widmen, der Platz ist aufzuwerten.**
- 1.2. Der Kreisel ist zu optimieren. Der sicherheitstechnische Einwand der Verkehrsplanung der Stadt Bern vom März 2020 ist zu berücksichtigen und der Vorschlag vom Tiefbaumt der Stadt Bern vom 06.10.2020 zu integrieren.**

2. An der Viktoriastrasse sind im Teilprojekt 4 folgende Detailpunkte nicht zu genehmigen und im Sinn der Erwägungen zu überarbeiten.

- 2.1. Die Verkehrsbelastung der Viktoriastrasse ist zu reduzieren, so wie es die Mobilitätskarte MIV vom Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 (Dosierungskonzept in der Laubeggstrasse) vorsieht.**
- 2.2. Die Planung für die Viktoriastrasse ist zu überprüfen. Sie entspricht nicht dem aktuellen Erkenntnisstand bezüglich Ausbaustandard und Temporegime.**
- 2.3. Schonungsvoller Umgang mit Alleen.**

3. Bei der Schönburg (Haltestelle, Kreuzung Papiermühlestrasse) sind im Teilprojekt 4 folgende Detailpunkte nicht zu genehmigen und im Sinn der Erwägungen zu überarbeiten.

- 3.1. Die städtebaulichen Aspekte am Knoten Schönburg sind zu berücksichtigen und besser zu gewichten. Es wird einseitig auf eine verkehrstechnische Lösung gesetzt. Eine ganzheitliche Betrachtungsweise ist zu berücksichtigen.**
- 3.2. Im Bereich Schönburg sind die Gehwege zu verbreitern und die Konflikte mit dem Veloverkehr zu überprüfen.**
- 3.3. Die Haltestelle vor der Schönburg ist in Richtung Stadt zu verschieben, so dass sie ausserhalb der Kurve zu liegen kommt.**

Formelles:

Der DIALOG Nordquartier ist ein Verein nach ZGB, der sich aus den im Nordquartier im Raumplanungswesen und in der Quartiermitsprache aktiven politischen Parteien und Quartiervereinen zusammensetzt. Der Verein wird von der Stadt Bern als Quartiervertretung angehört. Er ist das planerische Mitwirkungsorgan der Quartierbevölkerung im Breitenrain schlechthin. Seine statutarischen Zweckbestimmungen lauten wie folgt:

1. Er fördert die Mitwirkung der Bevölkerung in quartierbezogenen Sachfragen, insbesondere in Bau-, Planungs- und Verkehrsfragen im Stadtteil V (statistische Bezirke Altenberg, Spitalacker, Breitfeld, Breitenrain, Lorraine).
2. Er befasst sich mit Fragen der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums, mit Bau-, Planungs- und Verkehrsfragen sowie mit Fragen von Kultur, Freizeit und sozialem sowie wirtschaftlichem Quartierleben im Stadtteil V.
3. Er kann die Mitwirkungsrechte gemäss Raumplanungsgesetz, Baugesetz und ähnlichen kommunalen, kantonalen und bundesrechtlichen Gesetzen wahrnehmen und nimmt an Vernehmlassungs- und Mitwirkungsverfahren betreffend Stadtteil V teil.
4. Er kann in wichtigen Fragen bezogen auf Bau-, Planungs- und Verkehrsfragen im Interesse seiner Mitglieder Rechtsmittel ergreifen und im Rahmen der Zwecksetzung gerichtliche Verfahren führen bzw. sich daran beteiligen.
5. Er versteht sich als Bindeglied zwischen Behörden und der Bevölkerung des Stadtteils V.

Sämtliche Mitgliedervereine des DIALOG Nordquartier sind als Bewohnervertreter überdurchschnittlich vom Projekt betroffen. Der Verein ist nach bernischem Baugesetz zur Einsprache legitimiert. Ob er auch im eisenbahnrechtlichen Verfahren legitimiert ist, kann offenbleiben, da verschiedene direkt betroffene Personen, die überdurchschnittlich durch das Projekt in ihren wesentlichen Interessen berührt werden und die damit zur Einsprache legitimiert sind, durch eine eigene Einsprache die Rechtsbegehren vom Verein unterstützen. Der Verein wurde von diesen Personen beauftragt, ihre Interessen durch den Verein zu vertreten. Eine Vertretung durch Nichtanwälte ist im bundesrechtlichen Einspracheverfahren zulässig (Klener/Rütsche/Kuhn, öff. Verfahrensrecht, S. 12, Rz 32).

Die Planaufgabe läuft vom 22. Februar bis 23. März 2021. Die Einsprachefrist endet am 23. März 2021. Sie ist mit der heutigen Postaufgabe eingehalten.

Die Einsprecher beabsichtigen nicht, das Tramprojekt, das sie als solches begrüßen, zu verhindern oder zu verzögern. Sie bezwecken mit der Einsprache Optimierungen des Projekts in der Raumgestaltung und der Verkehrssicherheit, namentlich im Abschnitt Viktoriaplatz bis Rosengarten.

Seit der ersten Auflage im Jahr 2013 sind 8 Jahre vergangen. Viele Umstände haben sich seither geändert. Personen sind her- oder weggezogen, in vielen Punkten liegen neue Erkenntnisse vor. Deshalb ist auf alle Punkte einzugehen, nicht nur auf die Projektänderungen.

Materielles

1. Viktoriaplatz

1.1. Verzicht auf Dienstgeleise

Die Übersichtlichkeit des bestehenden Knotens Viktoriaplatz wird zurecht angeprangert. Der heutige Zustand verunsichert alle Verkehrsteilnehmer (Autofahrer, Velofahrer und Fussgänger). Der Kreisel regelt die Verkehrsbeziehungen neu und schafft klare Beziehungen. Durch die Dienstgeleise geht dieser Vorteil wieder verloren und die Verkehrsteilnehmer werden erneut verunsichert.

Die Dienstgeleise sind eine permanente Gefahrenquelle, sowohl für Radfahrer beim Überqueren des spitzen Gleiswinkels wie auch für Fussgänger. Für die Fussgänger sind die zusätzlichen Trottoirkanten (abgesenkte Fahrstrasse) Stolperquellen und für Personen mit einem Handicap ein zusätzliches Hindernis. Die abgesenkte Fahrstrasse verleitet Rollerfahrer und andere Zweiradfahrer zu Abkürzungen.

Der öffentliche Raum ist nicht einfach ein Gut, welches einseitig vom Verkehr konsumiert werden darf. Der öffentliche Raum gehört allen. Er dient als Aufenthaltszone und Treffpunkt für Anwohner, Gäste, Geschäftsbesucher und Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Die Dienstgeleise konsumieren einen grossen Teil des öffentlichen Raumes. Dieser steht der Öffentlichkeit faktisch nicht mehr zur Verfügung. Dieser Umstand muss berücksichtigt werden.

Zitat aus dem Technischen Bericht, Seite 10 (Dokument Nr. 4.01.A, öffentliche Auflage 22.2. – 23.3.2021):

Der Viktoriaplatz und die Viktoriastrasse stammen aus dem ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert, als die Quartiererweiterung Spitalacker – Breitenrain durch den Bau der Kornhausbrücke eingeleitet wurde.

Der Viktoriaplatz ist der Abschluss der Stadtachse / Verbindung Altstadt – Spitalacker– und Breitenrainquartier“. Die markante und imposante Strecke Kornhausplatz – Kornhausbrücke – Kornhausstrasse – Viktoriaplatz ist von besonderer städtebaulicher und historischer Bedeutung (vgl. IVS BE 2412, Bauwerk von nationaler Bedeutung).

Falsch platziertes Mobiliar, zu viele parkierte Autos und unschöne Bepflanzungen stören heute das Bild des unbestritten imposanten städtischen (verkehrsgeprägten) Platzes.

Am Viktoriaplatz gilt es, die historische Substanz zu erhalten, eventuelle Reparaturen auszulösen und grösstmögliche bauliche Zurückhaltung zu üben.

Leider wird diese Empfehlung der Städtebauer nicht nachgelebt, grösstmögliche bauliche Zurückhaltung zu üben. Der Platz wird nicht sanft repariert, sondern weiter ramponiert.

Die Dienstgeleise verunstalten die historische Platzanlage, der Platz wird weiter zerstückelt, eine sinnvolle Nutzung des öffentlichen Raumes wird verunmöglicht.

Mit dem neuen Gleiswechsel beim Kursaal ändert sich die Grundsituation. Der Gleiswechsel fehlt zwar in den Plangrundlagen und werden in den Erläuterungen nicht erwähnt. Der Gleiswechsel wird aber im Rahmen der gegenwärtigen Gleiserneuerung bis 2022 gebaut. Mit dieser neuen Gegebenheit fordern wir den Verzicht auf die Dienstgeleise.

Des Weiteren besteht eine Umfahrungsmöglichkeit via den Dienstgeleisen beim Pulverweg. Aus dem technischen Bericht zum Gleisanschluss Tramdepot Bolligenstrasse (Seite 7, Dokument Nr. 8.01.A, öffentliche Auflage 22.2. – 23.3.2021) entnehmen wir folgenden Sachverhalt:

Bei Ereignissen auf den Abschnitten Guisanplatz - Viktoriaplatz oder Knoten Pulverweg - Viktoriaplatz, welche die Durchfahrt der Trams verhindern, besteht die Möglichkeit, die Fahrzeuge der betroffenen Linien über das Dienstgleis Pulverweg umzuleiten. Im Bereich des Kreisels Pulverweg und bei der Einfahrt ins Depotareal regelt je eine Bedarfs-LSA den Trambetrieb.

Eine Umfahrungsmöglichkeit besteht also.

Ausserdem bestehen mit Bahnhöfen der S-Bahn in Ostermundigen und Wankdorf direkte Anknüpfungspunkte zum Umsteigen. Mit all diesen Möglichkeiten ist in unseren Augen genügend Flexibilität für den ÖV-Kunden vorhanden, es rechtfertigt nicht den massiven Eingriff beim Viktoriaplatz.

Falls aus einem bisher unerwähnt gebliebenen Grund ein Dienstgleis am Viktoriaplatz notwendig sein sollte, stellen wir folgenden Eventualantrag:

Es ist nur ein Dienstgleis zu errichten. Auf das strassenquerende, zweite Dienstgleis ist zu verzichten. Der Eingriff in die Platzanlage und die Unfallgefahr wird so gemildert. Das Tram kann in diesem Fall über eine grosse Wendeschleife via Pulverweg zurück nach Ostermundigen fahren.

1.2. Anpassung Kreisels Viktoriaplatz an neue Gegebenheiten

Der Kreisels entspricht nicht dem aktuellen Erkenntnisstand bezüglich Verkehrssicherheit. Wir wurden von der Verkehrsplanung und dem Tiefbauamt der Stadt orientiert, dass zurückversetzte Wartelinien (Dreiecke) bei Kreiseln aus Sicherheitsgründen nicht mehr zulässig sind und dieser Umstand bei der Einfahrt der Viktoriastrasse korrigiert wird (Besprechung 25.3.2020 mit Reto Zurbuchen und Karl Vogel). Es entstehen sonst gefährliche Situationen, weil die Haltelinie oft bis zur Kreisellinie überfahren wird.

Die Sicherheitsbedenken der Verkehrsplanung vom März 2020 sind zu berücksichtigen und der Vorschlag vom Tiefbauamt der Stadt Bern vom 06.10.2020 ist zu integrieren.

Beweismittel (im Anhang):

- Situationsplan 1:100 vom 6.10.2020, TAB Nr. 111012.5/6/7

2. Viktoriastrasse

2.1. Reduktion Verkehrsbelastung auf der Viktoriastrasse

Laut dem verkehrstechnischen Bericht (4.05.02.A_Verkehrstechnischer-Bericht-LSA-Bern) soll der Autoverkehr gesteigert anstelle reduziert werden. Dies steht im starken Widerspruch zu den behördenverbindlichen Vorgaben im Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK 2016), das die Entwicklung eines Dosierungskonzepts beim Knoten Laubegg und eine Verkehrslenkung in die Papiermühlestrasse vorsieht mit dem Ziel, die Viktoriastrasse zu entlasten.

Der Bevölkerung wurde versprochen, dass der Tramausbau dazu diene, den MIV zu reduzieren. Anscheinend ist das Gegenteil der Fall, der MIV soll sogar gesteigert werden.

Wir fordern deshalb die Errichtung dieses Dosierungssystems im Zusammenhang mit dem Tram Bern – Ostermundigen und eine Verkehrslenkung in die Papiermühlestrasse, so wie es im Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 aufgeführt ist.

Beweismittel (im Anhang):

- Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK 2016).
- Auszug aus dem verkehrstechnischen Bericht mit der Berechnung der Abendspitze

2.2. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung an der Viktoriastrasse

Die Planung für die Viktoriastrasse ist zu überprüfen. Sie entspricht nicht dem aktuellen Erkenntnisstand bezüglich Ausbaustandard und Temporegime. Das Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK 2016) sieht vor, die Viktoriastrasse als Quartierverbindungsstrasse auszubilden (anstelle Basisnetz). Der Stadtrat hat mit SRB Nr. 2018-355 vom 30. August 2018 zudem eine Motion als Richtlinie erheblich erklärt, welche Tempo 30 auf der Viktoriastrasse verlangt.

Es ist nicht ersichtlich, weshalb die Haltestellen bei der Schönburg durch den MIV umfahren werden müssen. Eine Unterbindung der Umfahrung trägt zu einer Verkehrsberuhigung bei.

Im Zusammenhang mit Einführung von Tempo 30 ist den neuen Umständen Rechnung zu tragen. Insbesondere sind die Verkehrsflächen für den MIV entsprechend zu reduzieren.

Beweismittel (im Anhang):

- Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK 2016)
- Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! 2016.SR.000007, Bericht des Gemeinderates 28.10.2020.

2.3. Schonungsvoller Umgang mit Alleebäumen

Das erste Auflageprojekt im Jahr 2013 sah an der Viktoriastrasse den kompletten Kahlschlag sämtlicher Alleebäume vor. Nun können offensichtlich einige Exemplare gerettet werden. Dies ist enorm wichtig. Es bleibt aber trotzdem ein sehr schwerer Eingriff und ist ein erheblicher Verlust, der nicht so schnell kompensiert werden kann. Den Bewohnern und dem Quartier wird viel zugemutet. Es ist nicht ersichtlich und in der allgemeinen Stadtklimadebatte unverständlich, ein so grosses Opfer für eine Tramlinie zu erbringen.

Abstimmungsbotschaft der Stadt Bern zur Abstimmung vom 26.11.2017:

Wegen diesen Anpassungen des Strassenraums muss rund ein Drittel der zurzeit 86 Bäume an der Viktoriastrasse ersetzt werden. Ein weiteres Drittel der Bäume ist krank oder beschädigt und muss auch ohne Tramprojekt in den nächsten 15 Jahren ersetzt werden. Das verbleibende Drittel der Alleebäume soll nach Möglichkeit erhalten werden. Dies gilt insbesondere für diejenigen Bäume, die das Bild der Allee prägen – zum Beispiel die markante Linde beim Sportplatz Spitalacker.

Laut Abstimmungsbotschaft sollen also 33% der Bäume erhalten bleiben. Im untersuchten Bereich zählt der DIALOG Nordquartier 106 Bäume. Davon werden 18 alleeprägende Bäume erhalten, also bloss 17%. Werden nur die Bäume direkt an der Viktoriastrasse gezählt (ohne Nebenstrasse), dann werden bloss 13% alleeprägende Bäume erhalten (gemäss Anhang). Dies steht im Widerspruch zu den erwähnten Zielen.

Wir verlangen deshalb den Nachweis, weshalb so viele Alleebäume gefällt werden müssen.

Auch an anderen Stellen wünschen wir einen schonungsvollen Umgang mit Alleeen, insbesondere bei der intakten Allee entlang dem Schosshaldenfriedhof. Es ist nicht einzusehen, weshalb auf der Ostermundigenstrasse das Tram auf einem Eigentrassee verkehren muss. Die Allee wird so in ihrer Gesamtheit zerstört.

Dies ist eine schwerwiegende Beeinträchtigung der historischen Bausubstanz und führt letztlich zu einer praktisch vollständigen Zerstörung des historischen Verkehrsweges.

Das Eigentrassee kommt ausschliesslich dem MIV zugute, zu dessen Eindämmung eigentlich das Tram gebaut wird.

Wir fordern deshalb den Verzicht oder zumindest nochmalige Prüfung des Eigentrassees im Bereich Kreisel Pulverweg bis Einmündung Zentweg im Einklang mit der Astra-Stellungnahme aus dem Jahr 2014.

Für das Nordquartier ist es nicht ganz unerheblich, was an der Ostermundigenstrasse gebaut wird, denn eine Strassenverbreiterung führt unweigerlich zu Mehrverkehr durch den MIV. Davon ist auch das Nordquartier betroffen.

Wir zeigen uns generell erstaunt über den Umstand, dass das Tramprojekt ausgenutzt wird, um den MIV auszubauen und fordern Massnahmen zur Reduktion vom MIV, so wie es die Ziele der Stadt Bern vorgeben.

3. Schönburg mit Kreuzung Papiermühlestrasse

Generelle Anmerkung:

In diesem Ort befinden wir uns in einem Übergangsbereich zum Stadtteil IV, Kirchenfeld-Schosshalde. Die Quartiervertretung von Stadtteil IV, QUAIV4, unterstützt die nachfolgend aufgeführten Punkte ebenfalls.

3.1. Berücksichtigung städtebaulichen Aspekte, Quartierverträglichkeit prüfen

Gegenüber dem Auflageprojekt aus dem Jahr 2013 wird die Verkehrsfläche zusätzlich ausgedehnt anstatt reduziert. Die städtebauliche Wunde aus den 70er-Jahren wird so nicht etwa geheilt, sondern vertieft. Es wird ein anonymes Niemandsland geschaffen und ist in dieser Form unverträglich mit dem Quartier, ein Fremdkörper.

In diesem auch touristisch sehr wichtigen Bereich kommt der Gestaltung des öffentlichen Raums eine besondere Bedeutung zu.

Die Achse Aargauerstalden – Papiermühlestrasse gehört zum Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) und ist von nationaler Bedeutung. Sie verläuft direkt über diesen Ort, diesem Umstand muss Rechnung getragen werden durch subtile Massnahmen.

In diesem Zusammenhang wird ein weiteres Manko offensichtlich. Die Abstimmungsbotschaften von Kanton und Stadt sprechen an prominenter Stelle davon, dass gleichzeitig der Strassenraum aufgewertet werden kann. Der Stadtplaner und der Verkehrsplaner versteht offensichtlich unter dem Begriff Strassenraum etwas komplementär Anderes. Für den Verkehrsplaner stehen die Fahrspuren und der Verkehrsfluss im Vordergrund, der Stadtplaner sieht den Stadtraum als lebendigen Körper mit einem dichten Beziehungsnetz auf verschiedenen Ebenen und definiert einen Ort (schafft Identität).

Verkehrsplanung ist immer Stadtplanung und umgekehrt, Stadtplanung ist immer Verkehrsplanung. Leider sind die Bereiche Stadtplanung und Verkehr bei der Stadt Bern getrennt, ein Austausch findet nur selten statt.

Wir finden, dass nur an wenigen Stellen eine Aufwertung des Strassenraumes stattfindet. Meist sind sie nur von untergeordneter Bedeutung und kosmetischer Art (Pflästerli), eine Stadtreparatur findet nicht statt.

Unsere Forderung ist deshalb: Der gesamte Bereich Rosengarten – Schönburg ist durch Stadtplaner einer gestalterischen Überprüfung zu unterziehen, damit sichergestellt ist, dass der Bedeutung dieses Ortes Rechnung getragen wird und das ganze städtebauliche Potential genutzt wird. Auf eine ganzheitliche Betrachtungsweise muss Wert gelegt werden.

3.2. Gehwege verbreitern, Konflikte vermeiden

Jede freie Fläche wird für den Verkehr in Beschlag genommen. Die grosszügigen Trottoirflächen vor dem Haupteingang zum Coop gehen verloren, es verbleibt ein Krümel von 1.70 m übrig. Wo bleiben die Fussgänger? Es herrscht ein einseitiger Blick nur auf den fliessenden Verkehr, die Fussgängeroptik geht verloren. Ist es städtebaulich vertretbar, das Trottoir vor einem prägnanten Haupteingang dermassen einzuengen?

Dass zusätzlich ein Fahrleitungsmast unmotiviert genau mittig zum Eingang des Coops zu liegen kommt und den Fussgängerbereich zusätzlich verengt ist nur eine Randnotiz wert.

Wir verlangen die Berücksichtigung der Fussgängeranliegen und eine Umplanung.

Für Velofahrer besteht ein Wirrwarr von vielen Durchfahrtsmöglichkeiten. Sie werden dann aber durch Haltestellenkanten gestoppt. Wo sollen Radfahrer durchfahren, wenn sie von der Spitalackerstrasse oder Funkstrasse auf den Quartierladen oder Fitnesszentrum zuhalten oder den Aargauerstalden hinunterfahren möchten? Sie werden gestoppt durch die Haltekante der Tramlinie. Es entstehen auch viele Konfliktpunkte mit sich kreuzenden und abbiegenden Radfahrern.

Wir verlangen daher eine verkehrstechnische Optimierung für den Veloverkehr.

3.3. Haltestelle Schönburg verschieben

Viele Konfliktpunkte mit Fussgängern und den Radfahrern können mit der Verschiebung der Haltestelle vor der Schönburg in Richtung Viktoriaplatz gelöst werden. Das Tram hält ausserhalb einer unübersichtlichen Kurve. Der Knoten wird quaterverträglicher und trägt zu einer Verkehrsberuhigung bei.

Wir fordern deshalb, die Verschiebung der stadtauswärtsführenden Haltestelle zu prüfen.

Damit ist das eingangs gestellte Rechtsbegehren begründet. Wir erwarten gerne Ihre Einladung zu einer Einigungsverhandlung.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Bern, den 23. März 2021

Urs Frieden
Präsident

Thomas Ingold
Vizepräsident

Urs Jost
Vorstand, Leitung AG Verkehr