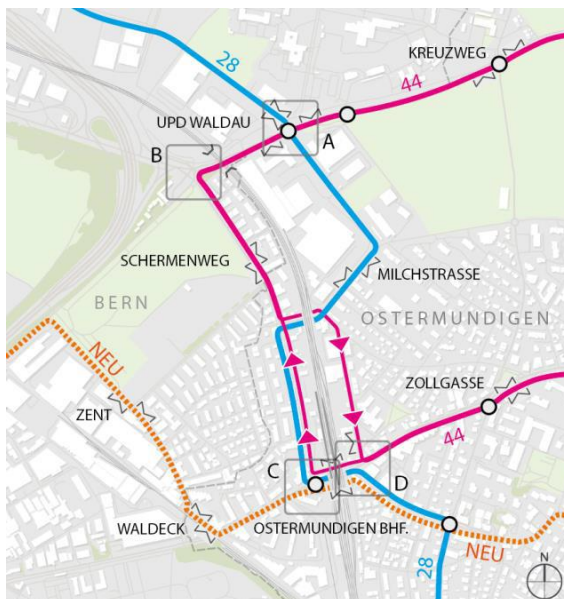


Variantenstudie Buslinien auf dem Schermenweg

Vertiefungsbericht zur Studie ÖV-Erschliessung Bern Nord–Ostermundigen–Worblental

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 11.02.2021

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Begleitgruppe

Christ Rebekka, RKBM, Projektleiterin Fachbereiche Verkehr & Raumplanung (Projektleitung)
Heiniger Bettina, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV (bis Ende September 2020)
Ziörjen Seraina, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV (ab Anfang Oktober 2020)
Schneider Lorenz, Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II
Gaudens Yves, Gemeinde Ostermundigen, Tiefbau und Betriebe
Müller Ueli, Stadt Bern, Fachstelle öffentlicher Verkehr
Kranz Adrian, Bernmobil (bis Ende August 2020, ab Januar 2021)
Hofer Christoph, Bernmobil (September-Dezember 2020)
Zürcher Roman, RBS
Moser Martin, RKBM, Fachbereichsleiter Verkehr

Auftragnehmer

Metron Bern AG, Stefan Manser und Michael Moser
Rudolf Keller und Partner AG, Alain Kutter und Hansruedi Müller

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Ergebnis der Mitwirkung	5
3	Eingegangene Stellungnahmen	9
4	Stellungnahmen und Beantwortung	10
4.1	Gesamteindruck: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?	10
4.2	Ausgangslage (Kapitel 1): Ist die Ausgangslage verständlich und vollständig dargelegt?	11
4.3	Variantenstudium (Kapitel 2): Sind Sie mit dem Variantenstudium bzw. den geprüften Varianten einverstanden?	12
4.4	Beurteilung (Kapitel 3): Sind Sie mit der Beurteilung der Varianten und der gewählten Bestvariante «OW-E» einverstanden?	13
4.5	Vertiefung Bestvariante (Kapitel 4): Sind Sie mit den technischen Vertiefungen und Ausführungen zur Bestvariante «OW-E» einverstanden?	14
4.6	Empfehlungen (Kapitel 5): Sind Sie mit den Empfehlungen einverstanden?	15
4.7	Weitere Bemerkungen	16

1 Ausgangslage

Rund um den Bahnhof Ostermundigen werden gegenwärtig und in den nächsten Jahren mehrere grössere Bauprojekte realisiert. Neben dem Umbau des Bahnhofs selbst, dem Tram Bern–Ostermundigen (TBO) und der Korrektur Bolligenstrasse Nord sind auch diverse kommunale Vorhaben – beispielsweise das Bärenhochhaus – geplant oder in der Umsetzung.

Die RKBM hat deshalb eine Vertiefungsstudie zum Busangebot in Ostermundigen in Auftrag gegeben. Ziel dieser Studie ist es, die Buslinien optimal aufeinander abzustimmen, den Anforderungen der Bauprojekte im Bahnhofgebiet Rechnung zu tragen sowie den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsträger (MIV, ÖV und Langsamverkehr) gerecht zu werden. Das neue Konzept basiert auf der Studie «ÖV-Erschliessung Bern Nord–Ostermundigen–Worbental» der Regionalkonferenz aus dem Jahr 2016.

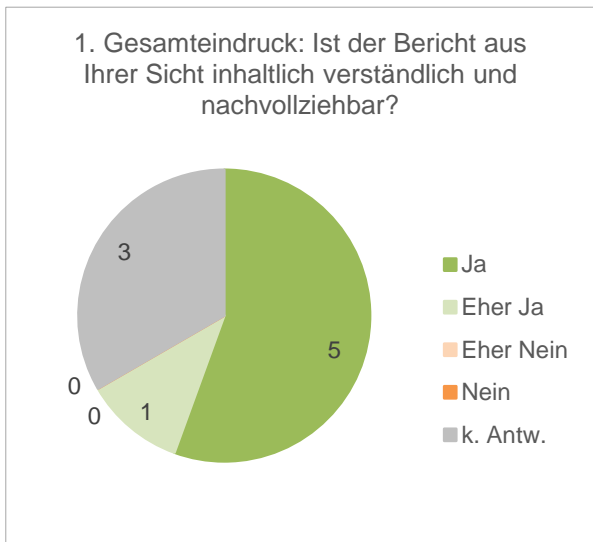
Konkret überprüfte die neue Studie die Linienführung – inklusive Standorte der Haltestellen – der beiden bestehenden Buslinien 28 und 44 sowie der geplanten Linie N. Diese neue Linie, die mit dem TBO eingeführt werden soll, wird den Berner Breitenrain mit Ostermundigen verbinden und gleichzeitig das Oberfeld in Ostermundigen besser erschliessen.

Als Bestvariante «OW-E» schlägt die Studie eine Anpassung bei der Linienführung der Linie 44 vor: Diese soll in Ostermundigen neu jeweils im Einrichtungsverkehr über den Schermenweg und im südlichen Teil in Richtung Gümligen über die Poststrasse verkehren. Eine neue Haltestelle in der Poststrasse ist vorgesehen. Mit dieser Massnahme lassen sich die Fahrzeiten deutlich verkürzen. Auch ist eine höhere Fahrplanstabilität gewährleistet.

2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Studie «Variantenstudie Buslinien auf dem Schermenweg» fand vom 7. Oktober 2020 bis zum 11. Dezember 2020 statt. Insgesamt trafen bei der RKBM 9 Stellungnahmen von Gemeinden, Ämtern, Transportunternehmen und Verbänden ein. Rund die Hälfte der zur Mitwirkung eingeladenen Institutionen verzichteten auf eine Mitwirkungseingabe.

Gesamteindruck



Die Einschätzungen zum Bericht fallen positiv aus. Die Eingaben finden den Inhalt verständlich und nachvollziehbar.

Aufgrund einer Mitwirkungseingabe wurde im Bericht präzisiert, dass die Einführung der neuen Linie N sowie die Anpassungen der Linie 44 aufeinander abzustimmen sind und zeitgleich erfolgen.

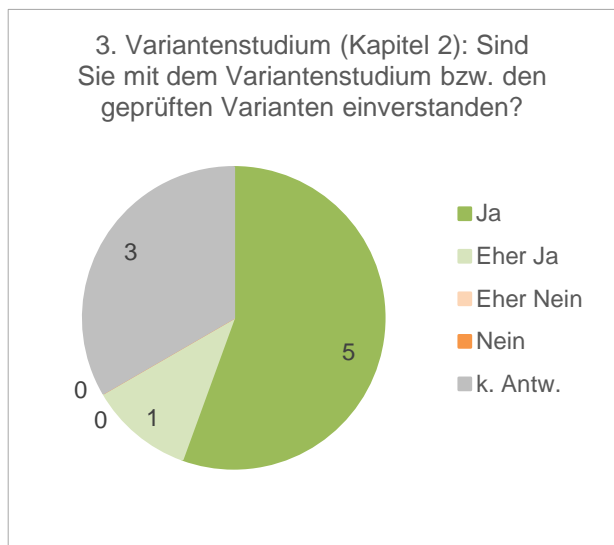
Ausgangslage (Kapitel 1)



Auch die Ausgangslage wurde als verständlich und vollständig beurteilt.

Eine Stellungnahme führte zu einer Präzisierung bezüglich des heutigen Fahrplankontaktes.

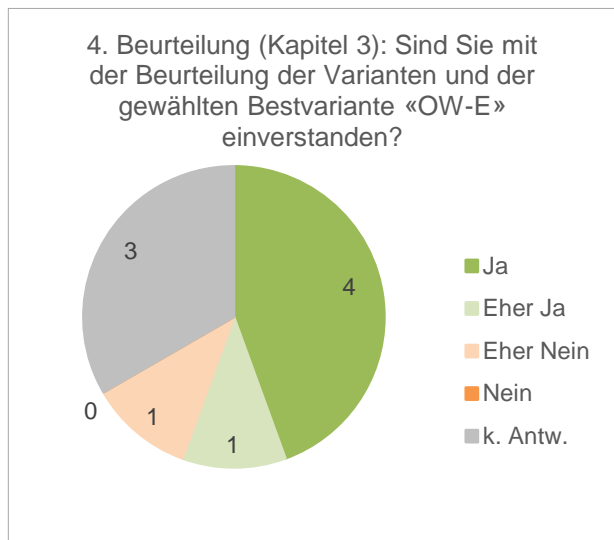
Variantenstudium (Kapitel 2)



Das Variantenstudium wurde positiv beurteilt.

In einer Stellungnahme wurde angeregt, auch eine Variante mit Linienführung 44 weiter östlich, via Haltestelle „Zollgasse“ – Untere Zollgasse – Forelstrasse zu prüfen. Diese Linienführung wurde in der Studie der RKBM 2016 untersucht und unter anderem aufgrund des wegfallenden Anschlusses Bolligen Bahnhof – Ostermundigen Bahnhof (und der Umsteigemöglichkeiten auf S-Bahn, Tram und Bus) kritisch beurteilt. In der vorliegenden Studie wurde sie nicht mehr geprüft.

Beurteilung Varianten und Bestvariante (Kapitel 3)

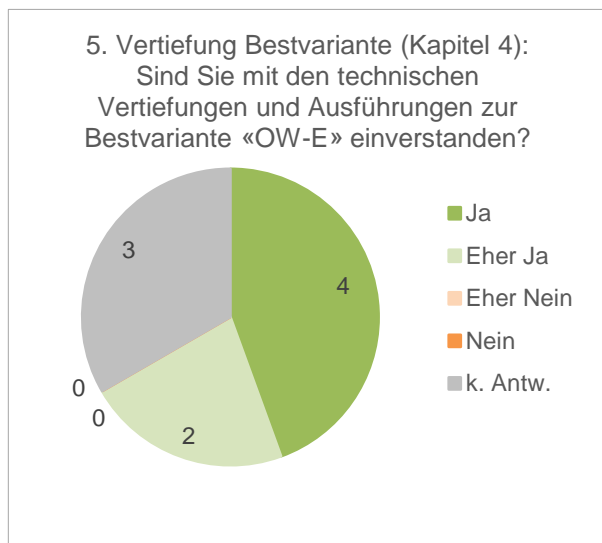


Die Mitwirkenden waren mit der Beurteilung der Varianten und der gewählten Bestvariante «OW-E» grösstenteils einverstanden.

Eine Eingabe äussert sich kritisch zur neuen Haltestelle in der Poststrasse.

Aufgrund einer weiteren Mitwirkungseingabe wurde eine Präzisierung bezüglich der Aufwärtskompatibilität, nämlich dem möglichen späteren Ausbau der Haltestellen für Gelenkbusse im Bericht vorgenommen.

Vertiefung Bestvariante (Kapitel 4)



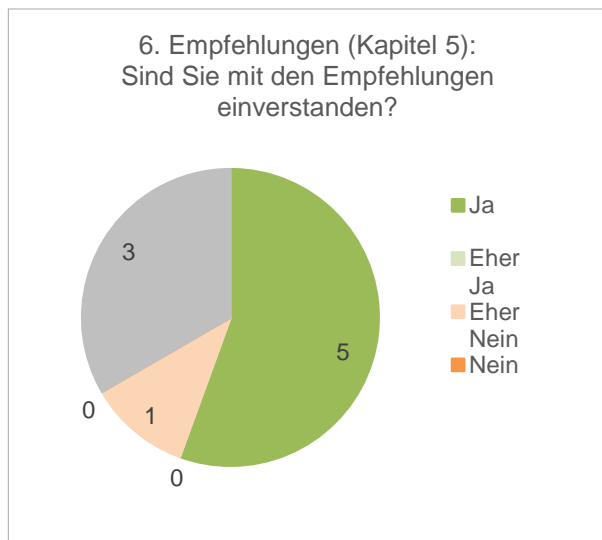
Die Mitwirkungseingaben beurteilten die technischen Vertiefungen und Ausführungen zur Bestvariante grundsätzlich als positiv.

Verschieden Anmerkungen wurden eingebracht:

Eine Stellungnahme äusserte sich kritisch zu den für die Gemeinde Ostermundigen anfallenden Kosten der neuen Wartehalle in der Poststrasse und zu den Aussagen bezüglich Verbesserung der Fahrzeiten.

Im Weiteren wurde die vorgeschlagene Lösung der Verdichtungskurse der Linie 44 in den Hauptverkehrszeiten nochmals zur Diskussion gestellt.

Empfehlungen (Kapitel 5)



Die Empfehlungen wurden von den meisten Mitwirkenden als positiv beurteilt.

Eine Eingabe regte weitere Massnahmen an zur Verminderung von möglichem Schleichverkehr in der Poststrasse nach Einführung des TBO, welcher sich negativ auf die Fahrplanstabilität der Linie 44 auswirken würde.

Ebenfalls wurde kritisiert, dass die Studie keine vertieften Untersuchungen zur neuen Linie N (inklusive Verlängerung nach Deisswil) umfasste.

Weitere Bemerkungen

Es wurden verschiedene weitere Bemerkungen im Rahmen der Mitwirkung eingereicht:

- ▶ Quantitativere Untersuchungen der Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem: Eine Eingabe regte für die nächsten Schritte vertiefere quantitative Untersuchungen der Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem sowie den Knoten Bolligenstrasse/Milchstrasse an.
- ▶ Schnittstellen mit dem Projekt Tram Bern-Ostermundigen TBO: Die aufgrund der Studie notwendigen Anpassungen des Bauprojektes TBO sind gemäss Tram Bern Ostermundigen AG voraussichtlich terminlich und technisch machbar. Bevor im Rahmen des TBO die entsprechenden technischen Detailabklärungen gemacht werden, hat die RKBM im 1. Quartal 2021 die Planungsgrundsätze der vorliegenden Studie zu bestätigen und an die Tram Bern Ostermundigen AG zu kommunizieren.

Die Rückmeldungen zu den Eingaben befinden sich in Kapitel 4.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme zum Bericht «Variantenstudie Buslinien auf dem Schermenweg» eingegeben.

Gemeinden

Bern, Muri b. Bern, Ostermundigen

Ämter und Regionen

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV, Tiefbauamt Oberingenieurkreis II

Transportunternehmungen

Bernmobil, RBS

Verbände

IGöV Bern, Tram Bern Ostermundigen AG

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	K. A.	-	x			
2	Muri bei Bern	Ja	-	x			
3	Ostermundigen	Eher ja	Die Studie ist verständlich und nachvollziehbar. Allerdings geht nicht klar hervor, dass das Umlegen der Linie 44 nur und erst möglich sein wird, wenn auch die neue Linie „N“ (Breitenrain-Oberfeld OM) in Betrieb gehen kann. Das ist mindestens die Haltung des Gemeinderates, weil er nicht davon ausgeht, dass das „Fliegerquartier“ auf Berner-Stadtgebiet eine solitäre Verlegung der Linie 44 akzeptieren würde.		x		Das ist korrekt, die Einführung neuer Linie N sowie die Anpassungen der Linie 44 sind aufeinander abzustimmen und erfolgen zeitgleich. Dies wurde im Bericht präzisiert.
4	TBA OIK II Kt. Bern	K. A.	-	x			
5	AÖV Kt. Bern	Ja	-	x			
6	RBS	Ja	-	x			
7	Bernmobil	Ja	Der Bericht selbst ist gut aufgebaut, verständlich formuliert und kurzgehalten. Die detaillierten Informationen finden sich im Anhang.	x			
8	IGÖV Bern	Ja	-	x			
9	Tram Bern Ostermundigen AG	K. A.	-	x			

4.2 Ausgangslage (Kapitel 1): Ist die Ausgangslage verständlich und vollständig dargelegt?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	K. A.	-	x			
2	Muri bei Bern	Ja	-	x			
3	Ostermundigen	Eher ja	Die Ausgangslage ist verständlich dargelegt. Allerdings wird suggeriert, dass bereits heute die Linien 28 und 44 im Viertelstundentakt verkehren würden und deshalb nicht beide auf der gleichen Strecke verkehren könnten. Dem ist bekanntlich nicht so: Die Linie 44 verkehrt im Halbstundentakt.		x		Die Linie 44 verkehrt im Halbstundentakt. In den Hauptverkehrszeiten verkehrt ein Verdichtungskurs zwischen Bolligen Bahnhof und Ostermundigen Bahnhof im Viertelstundentakt. Die Aussagen zum Angebotsniveau (Takt in Minuten) wurden im Bericht präzisiert.
4	TBA OIK II Kt. Bern	K. A.	-	x			
5	AÖV Kt. Bern	Ja	-	x			
6	RBS	Ja	-	x			
7	Bernmobil	Ja	-	x			
8	IGÖV Bern	Ja	-	x			
9	Tram Bern Ostermundigen AG	K. A.	-	x			

4.3 Variantenstudium (Kapitel 2): Sind Sie mit dem Variantenstudium bzw. den geprüften Varianten einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	K. A.	-	x			
2	Muri bei Bern	Ja	-	x			
3	Ostermundigen	Eher ja	Das vorhandene Variantenstudium ist nachvollziehbar. Allerdings ist der Gemeinderat auch der Meinung, dass man für die Linie 44 auch Varianten via Haltestelle „Zollgasse“ – Untere Zollgasse – Forelstrasse hätte prüfen können.			x	Es ging bei der Studie v.a. um die Abstimmung der Buslinien aufeinander und auf die Projekte im Raum Bahnhof Ostermundigen. Die genannte Variante wurde in der Studie 2016 geprüft und hätte den Hauptnachteil, dass die direkte Verbindung Bolligen Bahnhof – Ostermundigen Bahnhof nicht mehr sichergestellt wäre. Diese Variante wurde daher in der vorliegenden Studie nicht geprüft.
4	TBA OIK II Kt. Bern	K. A.	-	x			
5	AÖV Kt. Bern	Ja	-	x			
6	RBS	Ja	-	x			
7	Bernmobil	Ja	Das Variantenspektrum und das Ausschlussverfahren mit dem Zwischenfazit sind sehr gut dargestellt und nachvollziehbar.	x			
8	IGÖV Bern	Ja	-	x			
9	Tram Bern Ostermundigen AG	K. A.	-	x			

4.4 Beurteilung (Kapitel 3): Sind Sie mit der Beurteilung der Varianten und der gewählten Bestvariante «OW-E» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	K. A.	-	x			
2	Muri bei Bern	Ja	-	x			
3	Ostermundigen	Eher nein	Der Gemeinderat hat nach wie vor die Haltung, dass generell alle Buslinien in der neuen künftigen Bahnhofunterführung halten sollten (wettergeschützt). Die vorgeschlagene „Best“-Variante ist wohl das „kleinste Übel“.	x			
4	TBA OIK II Kt. Bern	K. A.	-	x			
5	AÖV Kt. Bern	Ja	-	x			
6	RBS	Eher ja	Der letzte Satz im Fazit in Kapitel 3.3 ist nicht ganz korrekt formuliert. Damit die Linie 44 gelenkbustauglich wäre, müssten alle Haltestellen der Linie angepasst werden. Umformulierung: Die Haltestellen im Betrachtungsperimeter könnten mit verhältnismässig kleinem Aufwand auch für Gelenkbusse dimensioniert werden.		x		Wurde entsprechend angepasst.
7	Bernmobil	Ja	Die Beurteilung anhand der Kriterien sowie der Aufwärtskompatibilität ist nachvollziehbar.	x			
8	IGÖV Bern	Ja	-	x			
9	Tram Bern Ostermundigen AG	K. A.	-	x			

4.5 Vertiefung Bestvariante (Kapitel 4): Sind Sie mit den technischen Vertiefungen und Ausführungen zur Bestvariante «OW-E» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	K. A.	Ich kann Ihnen mitteilen, dass wir mit der vorgeschlagenen Bestvariante «OW-E» und der darin vorgeschlagenen Einbahnführung der L44 südwärts über die Poststrasse mit dortiger Haltestelle einverstanden sind.	x			
2	Muri bei Bern	Ja	-	x			
3	Ostermundigen	Eher ja	Die Erläuterungen sind nachvollziehbar. Allerdings ist der Gemeinderat der Meinung, dass die Gemeinde kaum bereit wäre, für eine Wartehalle einer im Halbstundentakt verkehrenden Buslinie CHF 190'000.- auszugeben. Weiter wird unter 4.7 „Fazit Vertiefung Bestvariante“ erwähnt, dass die Verlustzeiten bei der Linie 44 um „über eine Minute“ und bei der Linie 28 um „fast eine Minute“ verringert werden könnten. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass solche „Verringerungen“ – im Falle von Nebenlinien - nicht wirklich „der grosse Wurf“ sind.	x	x		Im Rahmen der weiteren Projektierungen in der Poststrasse sind die Details und die Kosten für die Wartehalle zu vertiefen. Insgesamt kann mit der Bestvariante eine Verbesserung der Fahrzeiten und Fahrplanstabilität erzielt werden. Entsprechende Präzisierungen im Bericht wurden vorgenommen.
4	TBA OIK II Kt. Bern	K. A.	-	x			
5	AÖV Kt. Bern	Ja	Es ist richtig, dass mittelfristig nicht davon auszugehen ist, dass die Haltestelle in der Poststrasse von Gelenkbussen bedient wird. Es ist daher auch richtig, dass die Anpassung des Strassenverlaufs als Empfehlung ausgesprochen wird und nicht als Bedingung für die Variante OW-E. Ob die Haltestellengeometrie und die Einmündung der Poststrasse in die Bernstrasse auf einen späteren Gelenkbuseinsatz auszurichten ist, sollte im Projekt Tram Bern – Ostermundigen (TBO) entschieden werden.		x		Wird berücksichtigt. Der Grundsatzentscheid über die in das TBO einzuspeisenden Projektelemente wird durch die RKBM im 1. Quartal 2021 kommuniziert (vgl. 4.7).
6	RBS	Eher ja	Kap. 4.5: Die Verdichtungskurse Linie 44 zwischen Bolligen und Bahnhof Ostermundigen könnten entweder (wie im Bericht dargestellt) bis Zollgasse verlängert werden oder am Bahnhof gewendet werden, wenn auf dem Abschnitt Schermenweg Süd derselbe Fahrweg der Linie 28 genutzt wird.	x		x	Wenn die Verdichtungskurse der Linie 44 in den Hauptverkehrszeiten Richtung Süden wie die Linie 28 über den Schermenweg fahren würden, hätte dies aufgrund der Verkehrsbelastung auf dem Schermenweg unerwünschte Verzögerungen für beide Linien zur Folge. In die andere Richtung (Verdichtungskurse Richtung Süd über Poststrasse und Richtung Nord über Schermenweg) würde dies bedingen, dass aus der Poststrasse ein Rechtabbiegen in die Bernstrasse notwendig wäre. Dies ist jedoch aufgrund des Projektes TBO nicht erwünscht. Eine allfällige spätere Verlängerung der Verdichtungskurse bis Gümligen würde bedingen, dass die Nachfrage auf diesem Ast ausgewiesen ist. Im Rahmen der Umsetzung ist die Lösung zu den Verdichtungskursen der Linie 44 nochmals zu überprüfen.
7	Bernmobil	Ja	Wir begrüßen insbesondere die bei der Linie 28 zu erwartende Verkürzung der Fahrzeit von fast einer Minute in Richtung Süd gegenüber dem Referenzzustand 2016.	x			
8	IGÖV Bern	Ja	-	x			
9	Tram Bern Ostermundigen AG	K. A.	-	x			

4.6 Empfehlungen (Kapitel 5): Sind Sie mit den Empfehlungen einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	K. A.	-	x			
2	Muri bei Bern	Ja	-	x			
3	Ostermundigen	Eher nein	Statt an den Linienführungen von 28 und 44 „herum zu studieren“, hätte man besser die Vertiefung der neuen Linie „N“ – inklusive der Verlängerung nach Deisswil – vorangetrieben.	x			Es ging bei der Studie v.a. um die Abstimmung der Buslinien aufeinander und auf die Projekte im Raum Bahnhof Ostermundigen. Die Linie N inkl. Verlängerung nach Deisswil waren nicht Bestandteil der Studie. Es wird angeregt, in den weiteren Planungen die Verlängerung des zusammen mit TBO vorgesehenen Shuttle-Busses zwischen Oberfeld und Rüti nach Deisswil in Betracht zu ziehen.
4	TBA OIK II Kt. Bern	K. A.	-	x			
5	AÖV Kt. Bern	Ja	Die zusätzliche Haltestelle in der Poststrasse widerspricht zwar der ursprünglichen Absicht, die Haltestellen aller Bus- und Tramlinien an einem Ort zu konzentrieren, aufgrund der räumlichen Nähe zur Unterführung Bernstrasse erscheint uns die vorgeschlagene Lösung jedoch als akzeptabler Kompromiss.	x			
6	RBS	Ja	Im Zusammenhang mit der Dosierung auf dem Schermenweg ist nicht auszuschliessen, dass die Poststrasse als Schleichverkehrsrouten genutzt wird. Im Rahmen des Projekt TBO ist diesem Aspekt Beachtung zu schenken.			x	Die Poststrasse wird verkehrsberuhigt. Jedoch muss die Befahrbarkeit durch Anlieferungsverkehr und Bus weiterhin möglich sein. Der Entscheid, ob später bei Bedarf noch weitere Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr ergriffen werden, liegt bei der Gemeinde Ostermundigen. Im Rahmen des Verkehrsmanagements TBO ist zu prüfen, ob mit der Steuerung der Grünzeiten/Dosierung für den einmündenden MIV von der Poststrasse in die Bernstrasse weitere lenkende Massnahmen möglich und zweckmässig sind. Der Bericht wurde entsprechend angepasst.
7	Bernmobil	Ja	-	x			
8	IGÖV Bern	Ja	-	x			
9	Tram Bern Ostermundigen AG	K. A.	-	x			

4.7 Weitere Bemerkungen

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
TBA OIK II Kt. Bern	<p>Der OIK II war in der Begleitgruppe der Studie vertreten. Sowohl mit Blick auf die Kantonsstrasse (Bolligen Nord) wie auch aus Sicht des Langsamverkehrs und des Verkehrsmanagements sind wir mit der Bestvariante einverstanden.</p> <p>Für die nächsten Schritte regen wir an, auf den Strassen des Betrachtungsperimeters auch die anderen Verkehrsträger anzuschauen (MIV, Veloverkehr, Fussgängerverbindungen - Ist-Zustand plus Prognosen gemäss GVM Kanton Bern).</p> <p>Die Auswirkungen der Taktverdichtungen der Bestvariante auf den Kreisel Milchstrasse sollten systematischer und quantitativer dargestellt werden.</p>		x	x	<p>Umfangreiche Analysen und Prognosen im Zusammenhang mit dem GVM waren nicht Teil dieser Planung und konnten im Umfang dieser Studie nicht gemacht werden.</p> <p>Die berücksichtigten Prognosen im Bereich Bolligenstrasse / Schermenweg basieren auf dem detaillierten Prognosemodell/Mengengerüst des Projektes Korrektion Bolligenstrasse Nord KBN, welches wiederum auf der Vertiefungsstudie vom Worblental und dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern GVM basiert.</p> <p>Die Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr werden als nicht nennenswert eingestuft. Entsprechende Aussagen wurden im Bericht ergänzt.</p>
AÖV Kt. Bern	<p>1. Für die Umsetzung der Bestvariante ist eine Projektänderung im TBO nötig. Die Änderungen sollten im 1. Quartal 2021 definitiv beschlossen werden, damit diese als Vorgabe in das Tramprojekt einfließen können bzw. das Bauprojekt rechtzeitig angepasst werden kann. Das Tramprojekt ist deshalb auf einen zeitgerechten Entscheid der Region sowie die Konsolidierung mit der Gemeinde Ostermundigen angewiesen.</p> <p>2. Wenn es nicht gelingt, sich im Rahmen dieser Studie auf eine Linienführung, die das «Stauprobblem Schermenweg» löst, festzulegen, ist unserer Meinung nach die Rückfallebene der Status quo, d.h. Führung der Linie 44 über den Zentweg und Verzicht auf Einführung der Linie N. Die Führung von zwei Buslinien über den Schermenweg mit den zu erwartenden grossen Zeitverlusten ist unseres Erachtens keine Alternative.</p>	x	x		<p>1. Wird berücksichtigt. Der Entscheid wird TBO im 1.Quartal 2021 durch die RKBM mitgeteilt.</p> <p>2. Wird zur Kenntnis genommen. Das Gespräch zwischen der Gemeinde Ostermundigen, dem AÖV und der RKBM wurde geführt und es wurde entschieden, die Bestvariante «OW-E» weiterzuverfolgen.</p>
Tram Bern Ostermundigen AG	<p>1. Ausgangslage:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die RKBM führt aktuell die Mitwirkung zur «Studie Buslinien Schermenweg Ostermundigen» durch. - Konkret überprüfte die neue Studie die Linienführung – inklusive Standorte der Haltestellen – der beiden bestehenden Buslinien 28 und 44 sowie der geplanten Linie N (Breitenrain – Oberfeld). <ul style="list-style-type: none"> • Auslöser war der erkannte Konflikt zwischen der Linienführung auf dem Schermenweg und der geplanten Dosierstrecke auf eben diesem Schermenweg im Rahmen des Tramprojekts Ostermundigen, welche für den Bus zu Verlustzeiten führen würde. - Als Bestvariante schlägt die Studie eine Anpassung bei der Linienführung der Linie 44 vor: <ul style="list-style-type: none"> • Diese soll neu über den Schermenweg und im südlichen Teil in Richtung Gümligen über die Poststrasse verkehren. - Resultierend ist eine Bushaltestelle im Bereich der Poststrasse (im Projektperimeter Tram Bern Ostermundigen, Abschnitt 2. Schritt PGV 1) sowie eine LSA-Ampel für die Ausfahrt Post-strasse / Bernstrasse. <ul style="list-style-type: none"> • Der Bericht nennt diese Punkte «einzuspeisende Punkte Tram Bern Ostermundigen», vgl. unten. <p>2. Anfrage:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AöV hat die Geschäftsführung der TBO AG hierzu aufgefordert, diese Elemente anzuschauen. - Geprüft wurde, ob die Massnahmen technisch kompatibel sind sowie der zeitliche und finanzielle Aspekt für eine Projektänderung. <p>3. Erkenntnisse aus Sicht Tram Bern Ostermundigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die geplante Linienführung der Bestvariante OW-E ist mit dem Betriebszustand Tram Bern Ostermundigen kompatibel bzw. eliminiert den Konflikt-punkt zwischen Linie 44 und der geplanten Dosierstrecke. <ul style="list-style-type: none"> • Technische Präzisierungen sind noch zu suchen (z.B. Detailklärung LSA und VM, Anforderungen Haltestelle). Dies wird grundsätzlich als machbar eingeschätzt, nach einem entsprechenden Grundsatzentscheid. 	x	x		<p>Dies wird berücksichtigt. Der Grundsatzentscheid sowie der Schlussbericht mit den in das Projekt TBO einzuspeisenden Massnahmen werden der Tram Bern Ostermundigen AG im 1. Quartal 2021 zugestellt. Damit können im Rahmen des Projektes TBO die entsprechenden technischen Detailabklärungen gemacht werden und die Massnahmen in das Bauprojekt integriert werden.</p>

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>- Für die Umsetzung ist eine Projektänderung im TBO nötig. Dies betrifft den Perimeter Bahnhof, d.h. den PGV 2. Teil. Zeitlich ist dies entsprechend möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Änderungen sollten im 1. Quartal 2021 definitiv beschlossen werden, damit diese als Vorgabe in das Tramprojekt einfließen können bzw. das Bauprojekt rechtzeitig angepasst werden kann. Das Tramprojekt ist deshalb auf einen zeitgerechten Entscheid der Region sowie die Konsolidierung mit der Gemeinde Ostermundigen angewiesen. Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme und begrüßen einen zeitgerechten Entscheid der Region. <hr/> <p>Auszug Bericht: Folgende Massnahmen sind alsbald möglich in das Projekt TBO einzuspeisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausfahrbewirtschaftung Poststrasse - Bernstrasse (siehe Kapitel 4.1) - Buspriorisierung am Knoten Schermenweg / Moosweg (als vorbehaltene Massnahme, siehe Kapitel 4.1) - Geometrische Anpassung Poststrasse im Bereich der neuen Bushaltestelle (siehe 4.3) - Geeignete Haltestellensignalisation für Linie 44 Richtung Gümligen von und zu der Unterführung Bernstrasse mit dem Perronaufgang im Rahmen von TBO (mit den SBB zu koordinieren) <p>1 Anfang 2021 wird das 2014 eingestellte Bewilligungsverfahren zur Tramlinie nach Ostermundigen wieder aufgenommen. Aufgrund der komplexen planerischen Abhängigkeiten zwischen TBO und SBB wird das Bewilligungsverfahren um den Bahnhof Ostermundigen in einem zweiten Schritt Mitte 2022 reaktiviert.</p>				