

Werkstattgespräch 23. Juni 2020 Foliensatz und Referatstexte

1



René Schmied, Direktor BERNMOBIL:

Liebe Medienschaffende

Ich begrüsse Sie zum Werkstattgespräch zum Tram Bern – Ostermündigen.

Die ersten Ideen für dieses Tram reichen ins letzte Jahrtausend zurück. Mehrere Abstimmungen gingen über die Bühne. Es gibt Palletten voller Pläne und Unterlagen. All diese Daten sind weit über 100 Gigabytes schwer. Damit können Sie mehr als 2 Tage am Stück Videos in bester Auflösung schauen oder fast 100 Tage nonstop Musik streamen.

Ja, die Planungsgeschichte dieser Tramlinie ist haltvoll und lang. Ein Projekt, das in den letzten Jahren x mal durchgedacht wurde. Höchste Zeit also, vorwärtszumachen. Deshalb sind wir heute hier in der Nähe des Bahnhofs Ostermündigen. Der Bahnhof ist einer der Hotspots in unserer Planung. Gerne geben wir Ihnen einen Einblick in die Werkstatt mit den laufenden Arbeiten.

2

Referenten und Agenda



Mit mir sitzen an den Tischen: Thomas Iten, Gemeindepräsident von Ostermündigen, Andreas Wingeier von SBB Infrastruktur und Andreas Thomann, Gemeinderat in Ostermündigen.

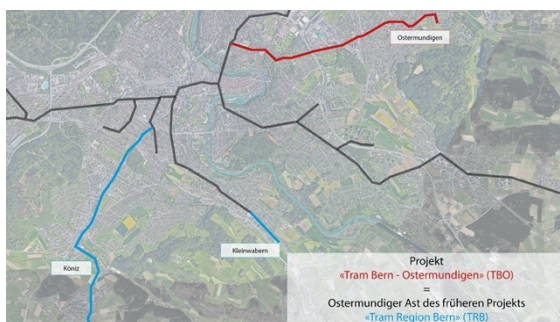
Das Tramprojekt hat zahlreiche Schnittstellen und ist mit andern Projekten eng verwoben. Ich werde Ihnen einen allgemeinen Überblick geben und die weiteren Schritte erläutern. Thomas Iten wird Ihnen die Einbettung von TBO bei der Ortsplanungsrevision Ostermündigen darlegen, Andreas Wingeier die mit TBO verbundenen Pläne der SBB beim Bahnhof Ostermündigen. Und Andreas Thomann berichtet Ihnen, wie bei der Endhaltestelle im Oberfeld die Tram- und Hochbauplanung ineinandergreifen.

Wir wollen Ihnen heute ein Gesamtbild präsentieren und nicht bloss in Projektgrenzen denken, die für Nicht-Ingenieure schwierig nachzuvollziehen sind.

3



4



Sie erinnern sich: Was wir heute betrachten ist der Ostermündiger-Ast des früheren «Tram Region Bern», hier rot eingezeichnet.

Die Pläne für diesen Ast wurden bereits 2013 öffentlich aufgelegt und das sogenannte Plangenehmigungsverfahren lief. Kurz zum Begriff: Ein Plangenehmigungsverfahren ist nichts anderes als ein Baubewilligungsverfahren für Bahnen und Trams. Die zuständige Behörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV).

Dieses Plangenehmigungsverfahren lief, als das Projekt «Tram Region Bern» in Köniz und Ostermündigen – anders als in der Stadt Bern – 2014 an der Urne scheiterte und das Verfahren sistiert werden musste.

Doch die Idee des Ostermündiger Trams wurde wieder aufgegriffen und das Projekt etwas reduziert. Das Tram fährt demnach nicht mehr bis in die Rüti, sondern wendet im Quartier Oberfeld in Ostermündigen. Diese reduzierte Variante haben die Bevölkerung der Stadt Bern, der Gemeinde Ostermündigen und des Kantons Bern unter dem Namen «Tram Bern – Ostermündigen» in verschiedenen Volksabstimmungen gutgeheissen.

5

Stabiles Projekt



In den gut zwei Jahren nach der kantonalen Abstimmung 2018 über das Tram Bern – Ostermündigen haben Behörden und Expertinnen und Experten aus den Bereichen Ingenieurwesen, Architektur und Planung intensiv gearbeitet. Von dieser Arbeit sehen Aussenstehende nichts. Das heisst aber nicht, dass nichts passiert. Im Gegenteil. So wurden unter anderem über Brückenkonstruktionen nachgedacht, Hochbauprojekte zur Nutzung der Wendeschleife erarbeitet, Einsprache- und Landerwerbsverhandlungen geführt und ganz besonders die Planung detailliert.

Gegenüber dem Abstimmungsprojekt sind die Änderungen marginal und vor allem technischer und bewilligungstechnischer Natur. Wir werden bei der Autobahnbrücke und beim Bahnhof

Ostermündigen etwas näher darauf eingehen. Damit Sie aber wieder einen Blick für das Ganze erhalten, fahren wir die 4'450 Meter lange Neubaustrecke nun miteinander ab.



Wir starten bei der Haltestelle Viktoriaplatz.

Die neue Tram-Haltestelle kommt bei der Berufsfachschule zu liegen, rückt also etwas in die Viktoriastrasse hinein. Hier prüfen wir noch, wie die Situation für Velofahrende verbessert werden kann.

Der gesamte Viktoriaplatz gehört nicht zum Ostermündiger Tramprojekt und wird im Rahmen des Projekts «Dr nöi Breitsch» zu einem Kreisels umgestaltet. Die Bauarbeiten beim Viktoriaplatz starten diesen Herbst.

Der Anschluss der Ostermündiger Tramlinie an die Linie 9 erfolgt dann mehrere Jahre später. Das bedeutet, dass beim Platz zweimal gebaut werden muss. Es ist aber nicht so, dass der ganze Platz wieder total umgekrempelt wird. Es sind bloss die Anschlussgleise zu verlegen.



Wir fahren weiter an der Haltestelle Salem vorbei bis zur Schönburg.



So, jetzt sind wir bei der Schönburg.

Stadtauswärts kommt hier die Haltestelle etwas näher bei der Kreuzung zu liegen. Stadteinwärts bleibt die Lage unverändert. Doch dort verschwindet die heute etwas düstere Haltestellen-Bedachung und es entsteht ein kleiner neuer Platz mit Bäumen.

Auch bei der Schönburg wird für Velofahrende noch nach besseren Lösungen gesucht. Die definitiven Pläne werden im Herbst vorliegen.

Wie Sie auf der Karte sehen, werden wir auch die Viktoria-Allee neu bis zur Kreuzung weiterziehen. In der Viktoriastrasse wird es letztlich mehr Bäume geben als heute.

Die Car-Parkplätze beim Rosengarten werden neu auf den Parkplatz bei der Papiermühlstrasse verlegt.

Und weiter geht's zum Rosengarten.

9



Das ist baulich eine sehr anspruchsvolle Stelle.

So braucht es zum Abbiegen des Trams und für neue Velostreifen mehr Platz. Die Ostermündigenstrasse wird in diesem Abschnitt um 6 bis 10 Meter gegen Norden verbreitert. Sie erhält stadteinwärts eine Stützmauer. Am Fuss der Stützmauer wird eine Wildhecke mit einheimischen Arten gepflanzt.

Um die Steigung für das Tram Richtung Ostermündigen zu verringern, wird die Strasse etwas abgeflacht. Das bestehende Trottoir auf der Südseite Richtung Ostermündigen bleibt auf dem heutigen Höhenniveau bestehen und wird zu einem Gehweg umgestaltet. Eine grüne Böschung trennt den Gehweg von der abgeflachten Strasse. Die Anwohnenden der Ostermündigenstrasse zwischen Laubeggstrasse und Bitziusstrasse erreichen ihre Häuser künftig über diesen befahrbaren Gehweg.

10

Rosengarten



23.06.2020 Werkstattgespräch TBO

10

Hier ein Blick in die Ostermündigenstrasse. Um den benötigten Platz zu schaffen, muss der Strassenraum verbreitert werden. Die Trafostation, die Sie hier sehen, wird abgebrochen und 10 Meter weiter nordöstlich unterirdisch in die Rückwand der neuen Stützmauer integriert.

11

Rosengarten

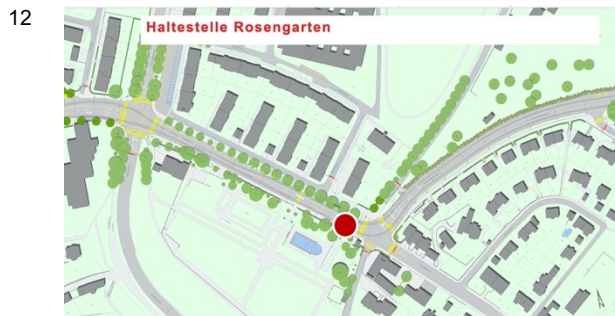


23.06.2020 Werkstattgespräch TBO

11

Noch etwas zu den Velos. Richtung Stadt fahren die Velos künftig auf der Quartierstrasse parallel zur Laubeggstrasse.

Zudem wird es für Velofahrende auch an dieser Haltstelle und Kreuzung noch Verbesserungen geben. Die Pläne dazu liegen – wie bereits gesagt – im Herbst vor.



Wir verlassen nun den Rosengarten und fahren weiter.



Via Galgenfeld gelangen wir zum Schosshaldenfriedhof, wo wir wieder einen Stopp machen.



Hier gibt es gleich drei Aspekte zu betrachten:

- die Haltestelle
- die Autobahnbrücke
- und den Gleisanschluss zum Tramdepot via Pulverweg

Zum ersten Punkt: Die heutige Haltestelle wird stark nach Westen verlegt.

15 **Haltestelle Schosshaldenfriedhof**



Mit der Verlegung der Haltestelle erhält der historische Haupteingang des Friedhofs seine Bedeutung zurück.

Zudem wird die heutige Kreuzung zu einem Kreisverkehr umgebaut, wie Sie hier sehen.

16 **Brücke Autobahn A6**



Zum zweiten Punkt:

Die Brücke über die Autobahn muss vollständig ersetzt werden, um die Last des Trams tragen zu können. Im ursprünglichen Projekt war eine Brücke mit Mittelpfeilern vorgesehen. Neu wird eine Brücke ohne Stützen geplant. Warum? In Verkehrs-Spitzenzeiten will das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Pannestreifen für den normalen Verkehr nutzen. Mittelfristig soll die stark befahrene Autobahn zwischen dem Quartier

Schosshalde und Muri im Rahmen des Projekts «Bypass Bern Ost» in einem Tunnel verschwinden. Um all diese Entwicklungen nicht zu verunmöglichen, wird jetzt die Autobahnbrücke ohne Pfeiler gebaut. Auch wenn es das breite Publikum kaum interessieren dürfte, ist das eine der wesentlichen Projektänderungen bei Tram Bern – Ostermündigen.

17

Anschluss ans Tramdepot



Und noch zum dritten Punkt, zum Anschluss ans Tramdepot Bolligenstrasse.

Hier bauen wir vom Kreisler her eine Abzweigung durch den Pulverweg und erreichen so das Depot Bolligenstrasse. Dadurch wird das Depot statt wie bisher nur vom Wankdorf neu auch vom Süden her erschlossen. Diese Doppel-Erschliessung ist wichtig, damit das Tramdepot stets erreichbar ist.

Übrigens: Entlang der Autobahn baut das ASTRA hier Lärmschutzwände. Auch direkt bei einzelnen Gebäuden sind Lärmschutzwände vorgesehen. Das Haus am Pulverweg 42 wird zum Teil abgerissen.

18



Jetzt fahren wir wieder weiter

19



..... via Waldeck

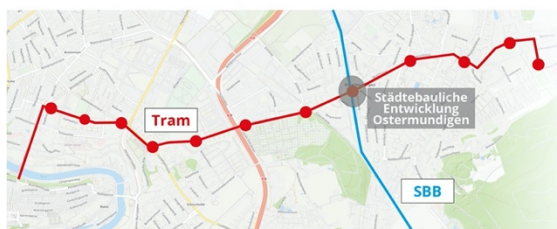
20



..... bis zum Bahnhof Ostermundigen. Hier machen wir einen längeren Halt.

21

Schnittstellen



An diesem Knotenpunkt treffen Anliegen des Trams – hier rot – , der SBB – hier blau – und der Gemeinde Ostermundigen – hier grau – exemplarisch aufeinander. Überall handelt es sich um Grossprojekte.

Der Bahnhof wird mit den geplanten Ausbauten beim Tram und bei der Bahn zu einer leistungsfähigen und barrierefreien ÖV-Drehscheibe ausgebaut. Das alles erfolgt im Umfeld einer starken städtebaulichen Veränderung im Rahmen der Ortsplanungsrevision der Gemeinde Ostermundigen. Ich äussere mich kurz zum Tram und übergebe dann das Wort an Andreas Wingeier und Thomas Iten.

22

Unterführung: Glas und Licht



Wie Sie sehen, erhält die neue Unterführung ein total neues Gesicht. Die Unterschiede zur bisherigen Situation sind frappant: Hell statt dunkel. Glas statt Beton!

So entsteht hier ein grosszügiges Eingangstor zu Ostermundigen mit Bus- und Tramhaltestellen sowie direktem Zugang zu den Gleisen. Die Fahrbahn wird etwas abgesenkt, damit die Trams die Unterführung befahren können. Die Ingenieure haben auch hier perfekte Arbeit geleistet und um jeden Millimeter gerungen. Das Resultat: Gegenüber den ursprünglichen Plänen können wir nun bei der Absenkung einen halben Meter einsparen. Das spart Geld.

Hier eine Aufnahme bei Tag

23

Unterführung: Glas und Licht



.... und hier bei Nacht. Anhand dieses Bilds lassen sich die Verbesserungen gegenüber heute gut erklären.

- Tramhaltstelle
- Grosser Wartebereich und direkte Aufgänge zu den Bahnperrens. Ein zusätzlicher Aufgang wird es rechts geben, auf dem Bild noch nicht visualisiert.
- Strasse getrennt nach Fahrtrichtungen mit separaten Ausbuchtungen für die Bushaltstellen.

Soviel zum Tram. Ich übergebe das Wort nun Andreas Wingeier.

24



Andreas Wingeier, Netzentwicklung SBB Infrastruktur:

Auch von Seiten der SBB tut sich am Bahnhof Ostermündigen so einiges. Ich freue mich, Ihnen die Projekte heute kurz vorstellen zu können.

25



Wie bereits erwähnt, beim Bahnhof Ostermündigen treffen grosse Bauvorhaben der Bahn auf die Ausbauten der Tramachse. Das bedingt neben einer sorgfältigen Planung und Projektierung dieser Verknüpfungsstelle insbesondere auch eine minutiöse terminliche und verfahrenstechnische Abstimmung.

Grundsätzlich gilt: Der Bahnhof Ostermündigen soll mit den geplanten Ausbauten beim Tram und bei der Bahn zu einer leistungsfähigen und barrierefreien öV-Drehscheibe ausgebaut werden, die Zug, Tram, Bus und Langsamverkehr sinnvoll verbindet.

Dafür gibt es von der SBB rund um den Bahnhof Ostermündigen drei Projekte. Alle stimmen wir inhaltlich und zeitlich aufeinander ab. Damit sichern wir einen minimalen Einfluss in den laufenden Betrieb sowie eine saubere Eintaktung in die notwendigen Verfahren.

Ich komme zum ersten Projekt: Im Rahmen des nationalen Programms «Ausbauschritt AS25» des Bundes haben wir das Projekt «Entflechtung Wankdorf Süd – Ostermündigen, inkl. Ausbau Bahnhof Ostermündigen». Ich weiss, das ist ein recht sperriger Name. Um was geht's?

26



In diesem Projekt planen wir zwischen Wankdorf Süd und Ostermündigen ein Entflechtungsbauwerk. Konkret: Einen kurzen Tunnel. Dieser wird dort realisiert, wo sich die Strecken von Bern und von Zollikofen in Richtung Ostermündigen treffen respektive verzweigen.

Der Tunnel – ein «Stockwerk» unterhalb der bisherigen Gleise – hilft, dass sich die Züge beim «Abzweigen» nicht mehr gegenseitig behindern.

Das ermöglicht im S-Bahnverkehr einen Viertelstundentakt der S1 in Ostermündigen, einen Ausbau im Fernverkehr zwischen dem Mittelland und dem Berner Oberland, und es sichert die nötigen Kapazitäten für den Güterverkehr.

Mit diesem Projekt entstehen vier schnelle Durchfahrtsgleise bis in den Bahnhof Ostermündigen.

Nach aktueller Planung rechnen wir, die Anlage in frühestens zehn Jahren in Betrieb nehmen zu können.

27



Das nächste Projekt ist die **Verknüpfung von Bahn und Tram**, die ein optimales Umsteigen zwischen Tram, Bus und Bahn ermöglichen soll.

Für den Betrieb der geplanten Tramlinie zwischen Bern und Ostermündigen soll die Strassenunterführung Bernstrasse bekanntlich wesentlich erweitert werden. In der breiten und hellen Unterführung kommen die Tram- und Bushaltestellen mit direkten Aufgängen zu den Perrons zu liegen.

Die leicht südlichere Lage der Bahnperrons verbessert die Umsteigemöglichkeit weiter.

Es entsteht hier also, um modern zu sprechen, eine multifunktionale Verkehrsdrehscheibe oder ein Mobility Hub.

28



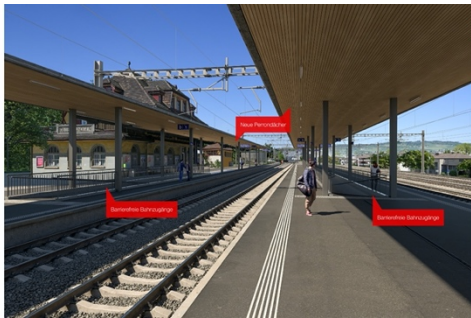
Treppen und je zwei Lifte ermöglichen ein direktes und einfaches Umsteigen im Bahnhof Ostermündigen.

Damit wird der öffentliche Nahverkehr für Reisende deutlich attraktiver gestaltet – besonders im Vergleich zur aktuellen Situation, wo die heutigen Haltepunkte von Bahn und Bus weit auseinanderliegen.

Die geschätzten Projektkosten für diese Verknüpfung belaufen sich etwa auf rund 44 Millionen Franken. Das Projekt wird über das Agglomerationsprogramm des Bundes sowie über Beiträge des Kantons und der Gemeinde Ostermündigen

finanziert. Die geplante Inbetriebnahme ist nach heutigem Planungsstand in frühestens sieben Jahren möglich.

29



Das dritte Projekt liegt der SBB sehr am Herzen. Es geht um die **«Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Perron Gleis 1, 2 und 3»**.

Dabei heben wir sämtliche Perrons der Gleise 1, 2 und 3 an, damit für alle Zugreisenden ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen möglich wird.

Somit sichern wir barrierefreie Zugänge und setzen damit die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes um. Bisher entspricht der Bahnhof Ostermundigen den Vorgaben dieses Gesetzes noch nicht.

30



Derzeit wird auch geprüft, ob die Personenunterführung auf der Nordseite des Bahnhofs – anders als heute – vom Schermenweg bis zur Poststrasse durchgängig gebaut werden kann. Das wäre eine ideale Lösung, doch ist heute die Finanzierung noch nicht gesichert.

Ausgehend von dieser Unterführung werden die Perrons über Treppen und Rampen erschlossen. Die Rampen ermöglichen ebenfalls einen barrierefreien Zugang zu den Perrons.

Da die Personenunterführung neu in die Poststrasse münden könnte, könnte die Bevölkerung der östlich gelegenen Quartiere die Bahn viel leichter und einfacher erreichen als heute.

Der geschätzte SBB-Anteil an den Projektkosten beträgt rund 10,6 Millionen Franken und wird über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund finanziert. Wir gehen davon aus, dass der Bahnhof in frühestens sechs Jahren hindernisfrei umgebaut sein wird.

31



Weitere und detailliertere Informationen gebe ich Ihnen gerne bei Bedarf in der Fragerunde. Sie finden die Informationen auch auf der Projektwebseite www.sbb.ch/wkd-ostermundigen.

www.sbb.ch/wkd-ostermundigen

Jetzt übergebe ich das Wort gerne Thomas Iten, der all diese Projekte noch in die übergeordnete Ortsplanungssicht von Ostermundigen einbettet.

32



Thomas Iten, Gemeindepräsident Ostermündigen:

Wie sich das Gebiet beim Bahnhof Ostermündigen mit Tram, Bahn, Bus und neuen Hochbauten verändert, ist ein Paradebeispiel für die laufende Ortsplanungsrevision in Ostermündigen. Gerne gehe ich kurz darauf ein.

33



Neue Zürcher Zeitung, 22. August 2019

Voll Agglo: In Vororten wie Ostermündigen bei Bern entsteht die Schweiz von morgen

Agglomerationsgemeinden sind die Städte von morgen. Doch ihr Potenzial werde massiv unterschätzt, klagt der Städteverband. Er fordert, der Bund solle sich stärker darum kümmern.

Christof Forster, Bern
22.8.2019, 19:44 Uhr

23.06.2020

Werkstattgespräch TSO

(Gemeinde Ostermündigen)

Neue Zürcher Zeitung

Ostermündigen ist mit heute rund 18'000 Einwohnerinnen und Einwohnern die fünftgrösste Gemeinde des Kantons Bern. Die Gemeinde wird vermehrt auch zum Wohn- und Arbeitsstandort für Menschen, denen die Lebenskosten in Bern zu teuer werden. Als Folge entwickelt sich Ostermündigen zu einem immer urbaneren, multikulturellen Ort und übernimmt zusehends regionale Zentrumsfunktionen.

Diese Veränderungen und Potenziale in Schweizer Agglomerationen hat der Schweizerische Städteverband 2019 als Fokusthema aufgenommen (https://staedteverband.ch/cmsfiles/focus_5-19_d.pdf?v=20191011144459). Auf dieser Basis hat die «Neue Zürcher Zeitung» den Artikel «Voll Agglo: In Vororten wie Ostermündigen bei Bern entsteht die Schweiz von morgen» publiziert (<https://www.nzz.ch/schweiz/agglomeration-schweiz-von-morgen-entsteht-in-der-peripherie-id.1503581>).

Mit dem Ortsplanungsrevisionsprojekt «O'mundo» (www.omundo.ch) haben wir die Grundlagen für die Zukunft von Ostermündigen geschaffen. Und darin hat auch der öffentliche Verkehr eine zentrale Funktion.

34



Zukunftsbild für Ostermündigen



23.06.2020

Werkstattgespräch TSO

(Gemeinde Ostermündigen)

«Mehr Stadt erfordert mehr Dorf» und «Mehr Dorf erfordert mehr Stadt» – so das Zukunftsbild von Ostermündigen.

Was heisst das nun genau? Entlang der Hauptverkehrsachse Bernstrasse wird Ostermündigen städtischer werden. Die von der Politik angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen wird zum grossen Teil hier stattfinden, das heisst beim Bahnhof Ostermündigen, im Gebiet Zollgasse/«Dreieck» und im Gebiet Tell/Alpenrösli. Die Verdichtung im Zentrum erlaubt andererseits, dass wir in den Wohngebieten den dörflichen Charakter erhalten können. Wir streben also eine Balance

zwischen der Bewahrung dörflicher Quartiere und der Stärkung städtischer Qualitäten an.

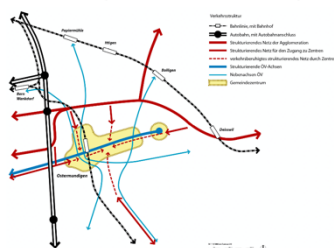
Abgeleitet aus dem Zukunftsbild mehr Stadt und mehr Dorf ergeben sich mehrere Leitsätze, so zum Beispiel:

- Innere Entwicklung als Chance nutzen.
- Oder: Lebensraum erhalten.
- Oder: Quartiere und «zentrale Baustellen» gebietspezifisch stärken und entwickeln.
- Oder: Mobilität nachhaltig und ortsverträglich gestalten.

35



Bahn und Tram als Rückgrat für die Mobilität in Ostermündigen



23.06.2020

(Gemeinde Ostermündigen)

Zur Mobilität: Bahn, Tram und Bus sind das Rückgrat für die Mobilität in Ostermündigen. Auf dieser Karte sehen Sie die Verkehrsachsen.

- Schwarz ausgezogen die Autobahn.
- Schwarz gestrichelt die Bahn.
- Die dicke rote Linie markiert die Autoverkehrsachse zur Umfahrung von Ostermündigen.
- Und blau die Bus- und neue Tramachse.

Wie bereits gesagt, Ostermündigen entwickelt sich. Ungeachtet der anvisierten Fusion mit der Stadt Bern wird das weitergehen. Um dieses Wachstum verkehrsmässig bewältigen zu können, verfügen unsere Strassen über genügend Kapazität, wie eine Verkehrsanalyse 2019 bestätigt hat.

Doch statt das Auto sollen vielmehr der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr dieses Wachstum übernehmen. Das ist nur möglich, wenn einer nachhaltigen Mobilität klar Priorität eingeräumt wird. Und das machen wir mit dem Tramlinienbau, der Verdichtung des S-Bahn-Takts, einem Bus-Angebot für alle Quartiere sowie einem dichten Netz an Fuss- und Veloverbindungen. Selbstverständlich wird auch dem motorisierten Verkehr durch eine gezielte Parkierungspolitik im Zentrum Rechnung getragen.

36



Zentrale Baustelle Bahnhof



23.06.2020

(Gemeinde Ostermündigen)

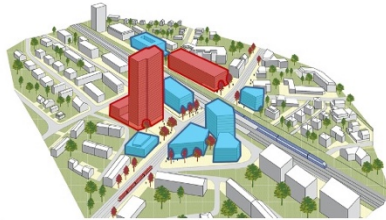
Heute fokussieren wir unsere Aufmerksamkeit auf die künftige Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Ostermündigen. Gemeinsam mit verschiedenen Partner und Städteplanern haben wir eine Testplanung erarbeitet.

37



Visualisierung Testplanung ÖV-Knoten Ostermündigen

Gemeinde Ostermündigen



23.06.2020

Werkstattgespräch TSO

37

Das Ergebnis dieser Testplanung zum ÖV-Knoten am Bahnhof Ostermündigen sehen Sie hier.

Mit dem Ausbau des Bahnhofs zum Mobilitätshub mit Anschluss an den Regional- und S-Bahnverkehr und direkten Umsteigemöglichkeiten zur lokalen ÖV-Feinverteilung mit Bus und Tram lässt sich das vorhandene Potenzial für Verdichtung und Umstrukturierung zur Entwicklung eines neuen Ortsteilzentrums mit hohem Gewerbe- und Dienstleistungsanteil bestens nutzen. Das Bahnhofgebiet entwickelt sich so zu einer kleinstädtischen Lebensader.

Hier blau markiert sind mögliche Bauten, hervorgegangen aus der Testplanung.

Doch in den letzten Jahren wurde in Ostermündigen nicht nur geplant. Mit dem Bären-Tower und der Überbauung Poststrasse Süd – hier rot eingezeichnet – sind beim Bahnhof bereits Grossprojekte in der Realisierung. Das freut mich ganz besonders.

38

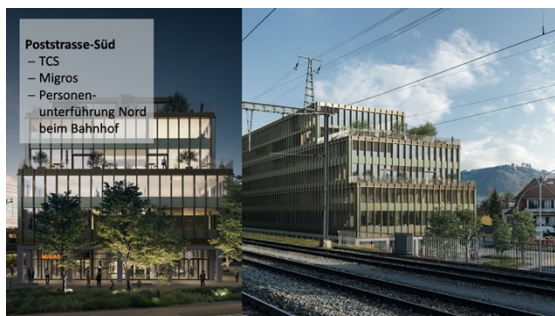


Nach über 20 Jahren Stillstand entfaltet der Bahnhof Ostermündigen nun sein Potenzial als Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt. Der Bären-Tower dürfte der neue «Eyecatcher» des Bahnhofareals werden. Folgende Nutzungen sind vorgesehen:

- Wohnen
- Hotel
- Gastro
- Dienstleistungen, u.a. ein Ärztezentrum, das für die künftige medizinische Grundversorgung in Ostermündigen sehr wichtig ist.
- Öffentlicher Platz

Die Eröffnung ist für Ende 2021 geplant

39



Auf der östlichen Bahnhofseite bietet das Überbauungsprojekt «Poststrasse Süd» ab Sommer 2021 Platz für über 500 Arbeitsplätze des TCS und erweitert mit einem zweiten Standort der Migros das Grundangebot in der Gemeinde.

Rund 500 neue Veloabstellplätze für das TCS-Gebäude und für den Bahnhof zeigen, dass wir die Basis für eine echte Verkehrsdrehscheibe aktiv fördern.

Die geplante Personenunterführung auf der Nordseite des Bahnhofs – Andreas Wingeier hat davon

gesprächen – soll künftig nicht nur die Strassenunterführung entlasten, sondern den Einwohnerinnen und Einwohnern aus dem Mösli-Quartier und den verschiedenen Unternehmungen in der Gewerbezone Mösli den Zugang zum Bahnhof erleichtern. Bei diesem Vorhaben allerdings ist derzeit die Finanzierung noch nicht gesichert. Ich persönlich bin überzeugt, dass wir diese sichern können.

Bereits laufen auch Überlegungen, wie dereinst die Planung bei den heutigen Tanklagern aussehen könnte. Mittelfristig wird der Betrieb dieser Anlage eingestellt, was zu einer weiteren Steigerung der Wohnqualität führen wird.

Ich übergebe das Wort nun wieder an René Schmied.

40



René Schmied, Direktor BERNMOBIL:

41



Nach diesem längeren Stopp steigen wir wieder ein und fahren weiter durch Ostermundigen

42



..... zur Zollgasse.

43 **Zollgasse – komplett neu**



Die Haltestelle Zollgasse wird vollständig vom Verkehr befreit. Die Autos umfahren sie nördlich via Untere Zollgasse und einen Kreislauf im Moosweg. Das kleine Dreieck erhält eine neue Aufenthaltsqualität.

44 **Haltestelle Zollgasse**



So, und jetzt fahren wir – was wir im Trambetrieb nie machen würden – bei den Haltestellen einfach vorbei bis zur Endhaltestelle im Oberfeld.

45 **Haltestelle Wegmühlegässli**



46 **Haltestelle Sportplatzweg**



47 **... unterwegs ...**



Ohne zu stoppen blicken wir hier kurz nach draussen und stellen fest: Um die Kurve zu kriegen, werden die beiden Gebäude Bernstrasse 142 und Rütliweg 2 abgegrissen.

48



Jetzt haben wir die über 4 Kilometer abgefahren und befinden uns nun an der neuen Endhaltestelle Oberfeld.

Bei der Entwicklung dieser Endhaltestelle arbeiten wir sehr eng mit der Gemeinde Ostermündigen zusammen. Hochbauplanung und Tramplanung wurden synchron vorangetrieben. Zur Erläuterung der Gesamtlösung übergebe ich nun das Wort an Andreas Thomann.

49



Andreas Thomann, Gemeinderat Ostermündigen:

Bevor ich das «Geheimnis» um die Endwendeschlaufe lüfte, werfe ich noch einen kurzen Blick zurück.

50

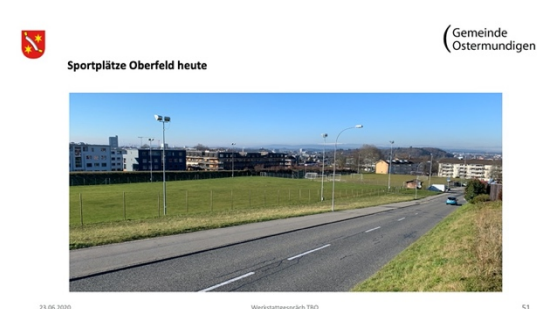


In einem intensiven Mitwirkungsprozess mit der Bevölkerung, mit Parteien und Organisationen hat die Gemeinde Ostermündigen 2018 verschiedene Varianten für den möglichen Standort der Endhaltestelle in Form einer Wendeschlaufe zur Diskussion gestellt.

Insgesamt standen vier Varianten zur Wahl. Da die Varianten 1 und 3 den gesetzten Kostenrahmen sprengten, fielen sie aus dem Rennen. Von den verbliebenen beiden Varianten 2 und 4 hat letzterer, also die Variante «Sportplatz», die bessere Erschliessungskapazität. In deren Umkreis von 300 Metern wohnen 2800 Personen, bei der Wendeschlaufe beim «Coop» (Variante 2) sind es 1600 Personen.

Die Mitwirkung hat den Sportplatz-Standort bestätigt: 45 Prozent der Mitwirkenden fanden ihn gut, weitere 19 Prozent akzeptabel. Zusammengekommen ergab das eine befürwortende Mehrheit von 64 Prozent.

51



Hier ein Blick auf die beiden Sportplätze, den oberen und den unteren. Die Wendeschlaufe kommt auf dem unteren Sportplatz zu liegen.

Fällt das Trainingsfeld unten weg, wird der obere Sportplatz intensiver genutzt. Um die stärkere Nutzung aufzufangen, rüsten wir den Platz mit einem Kunstrasen aus. Langfristig wird im Rahmen der Ortsplanung aber eine Alternative geprüft.

52



Unterer Sportplatz heute

Gemeinde Ostermündigen



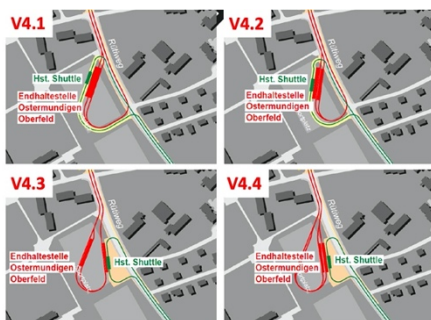
23.06.2020

Werkstattgespräch TSO

52

Hier also kommt die Wendeschleife zu liegen.

53



Die Ingenieure haben vier verschiedene Varianten geprüft. Ich erspare Ihnen hier die technischen Details, die für uns Laien schwierig zu verstehen sind. Obsiegt hat in der Analyse die Variante 4.1. Sie verfügt über die besten geometrischen Rahmenbedingungen, bietet gute Umsteigemöglichkeiten und auch städtebaulich den grössten Spielraum. Die andern Varianten sind – salopp gesprochen – zu eng.

54



Und so sieht's konkret aus.

Die Trams fahren in der Mitte im Gegenuhrzeigersinn in die Wendeschleife ein. Mit zwei Gleisen kann die Haltestelle gleichzeitig zwei Trams aufnehmen. Der Shuttle-Bus verkehrt in Gegenrichtung und erreicht im Uhrzeigersinn die Haltestelle. Ein breiter, überdachter Umsteigebereich verschafft den Passagieren den notwendigen Komfort.

Die Anlage entspricht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und garantiert eine sichere Veloführung auf dem Rütliweg. Der Velostreifen ist rosa eingezeichnet. Um ein möglichst gefahrenloses Queren der Gleise zu ermöglichen, wurde der Velostreifen leicht geknickt.

Das Wegnetz verbindet die Perrons direkt in alle vier Richtungen mit dem Quartier.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur neuen Endhaltestelle wird die heutige Bushaltestelle Rütliweg aufgehoben.

Soviel zum Verkehr. Jetzt noch zum Hochbau. Zusammen mit renommierten Städteplanern haben wir in einer sogenannten Testplanung die Bebauung des Areals untersucht. Das Areal soll sich zu einem Quartierzentrum für die Bevölkerung entwickeln. Deshalb ist im Zentrum der Wendeschleife ein sechs- bis achtstöckiges Gebäude mit einem breiten Sockel vorgesehen. Dort könnten im Erdgeschoss zum Beispiel Kleingewerbe, eine Kita

oder auch Begegnungsräume geschaffen werden. Der obere Teil dieses Gebäudes wäre für Wohnungen vorgesehen.

Neben diesem zentralen Hauptgebäude soll nordwestlich der Haltestelle ein zweiter sechs- bis achtstöckiger Hochbau mit Wohnungen realisiert werden.

55



Hier noch ein paar andere Bilder zum neuen Zentrum. Unten links sehen Sie die rot eingefärbten Gebäude, die ihres markanten Charakters wegen über die Endhaltestelle hinaus wahrnehmbar sein sollen.

Noch etwas zur Erschliessung der Rüti. Die erwähnte Mitwirkung 2018 hat gezeigt, dass der Shuttlebus mehrheitlich positiv aufgenommen wird. 66 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner des Rütiquartiers haben sich für diese Lösung ausgesprochen. Aber auch eine direkte Verbindung zum Ortszentrum wurde immer wieder genannt. Die vom Gemeindeparlament eingesetzte Begleitgruppe soll – voraussichtlich 2024 – Grundlagen erarbeiten, die dann der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) vorgelegt werden. Diese beantragt anschliessend beim Kanton, ob das Buskonzept weiterverfolgt wird oder nicht.

Damit übergebe ich wieder an René Schmied.






56



René Schmied, Direktor BERNMOBIL:

57

TBO in Zahlen

-  Die Verkehrszahlen auf der Buslinie 10 sind seit 1999 um **32** Prozent gestiegen.
-  Die Neubaustrecke Viktoriaplatz-Oberfeld ist **4'450** Meter lang.
-  An **8** von **12** Haltestellen können Fahrgäste auf andere ÖV-Linien umsteigen.
An **8** Haltestellen können Autos das Tram zumindest in einer Richtung überholen.
-  Es entstehen **30** Prozent neue Velostreifen. Optimierungen noch in Arbeit.
-  Planung und Realisierung der neuen Tramlinie kosten rund **264** Millionen Franken.

23.06.2020

Werkstattgespräch TBO

57

Sie haben jetzt einen Einblick in die Arbeiten zum und rund ums Tram Bern – Ostermündigen erhalten.

Ich komme zum Schluss. Zuerst einige Zahlen:

- Die Passagierzahlen auf der Buslinie 10 sind seit 1999 um 32 Prozent gestiegen. Auch wenn die Entwicklung derzeit Corona-bedingt gedämpft ist, gehe ich mittel- und langfristig von einem weiteren Anstieg aus. Deshalb: Das Tram ist überfällig.

- Die Neubaustrecke zwischen Viktoriaplatz und Oberfeld ist knapp 4.5 Kilometer lang.
- An 8 von 12 Haltestellen können die Passagiere umsteigen.
- Ebenfalls an 8 Haltestellen können die Autos das Tram zumindest in einer Richtung überholen.
- Es entstehen 30 Prozent zusätzliche Velostreifen. Vereinzelt Optimierungen zur Veloführung an Haltestellen sind noch in Arbeit.
- Für die Realisierung der Tramlinie rechnen wir mit Kosten von rund 264 Millionen Franken.

58

Zusammenfassung



Auf Kurs: TBO ist gut unterwegs.



Attraktiver ÖV-Knoten: Tram, Bus und Bahn.
Entlastet Hauptbahnhof Bern. Verfahrenstechnisch komplex.



Ostermündigen: Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung (z.B. Bahnhof, Endhaltestelle).



Paradebeispiel der Zusammenarbeit: Mit «Dr nöi Breitsch», BAV, ASTRA, SBB Ortsplanrevision Ostermündigen



Einzig grössere Änderung gegenüber Auflage-Projekt 2013:
Endhaltestelle Oberfeld

23.06.2020

Werkstattgespräch TBO

58

Ich fasse zusammen:

- Wir sind gut unterwegs. Seit der kantonalen Abstimmung von 2018 geht's flott voran.
- Beim Bahnhof Ostermündigen entsteht ein äusserst attraktiver ÖV-Umsteigeknoten zwischen Tram, Bus und Bahn. Das entlastet den Hauptbahnhof Bern. Aber hier treffen auch verschiedenste Projekte aufeinander. Das bedingt eine äusserst minutiöse Planung, insbesondere was den verfahrenstechnischen Bereich betrifft.
- Das Tram leistet in Ostermündigen auch einen bedeutenden Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung – mit dem Bahnhof als urbanem Hotspot wie es Thomas Iten nannte.
- Die Arbeiten werden eng mit den Arbeiten anderer Projekte koordiniert – ich erwähne hier «Dr nöi Breitsch, das Bundesamt für Verkehr (BAV), das Bundesamt für Strassen (ASTRA), die SBB und die Ortsplanungsrevision in Ostermündigen. Ich bin versucht zu sagen, dass TBO ein Paradebeispiel der Zusammenarbeit ist!
- Gegenüber dem ursprünglichen Auflageprojekt von 2013 – das war der Ostermündiger Ast des «Tram Region Bern» – gibt es eigentlich bloss eine grössere Änderung, die nicht technisch oder durch das Bewilligungsverfahren bedingt ist. Das ist die Endhaltestelle. Wir fahren wie geplant nicht mehr auf die Rüti, sondern wenden im Oberfeld. Die Änderung an der Autobahnbrücke ist rein technischer

Natur – wir verzichten jetzt auf Stützpfiler. C'est tout.

59

So gehts weiter



Was heisst das nun fürs weitere Vorgehen?

Das 2014 unterbrochene Bewilligungsverfahren kann bald wieder fortgesetzt werden. Ende Jahr wollen wir die Unterlagen beim BAV einreichen. Voraussichtlich Anfang 2021 erfolgt dann die öffentliche Auflage mit den genannten Änderungen zur Endhaltestelle und zur Autobahnbrücke ohne Stützpfiler. Zur besseren Gesamtübersicht können Interessierte selbstverständlich in alle nachgeführten Pläne über die gesamte Strecke hinweg Einsicht nehmen.

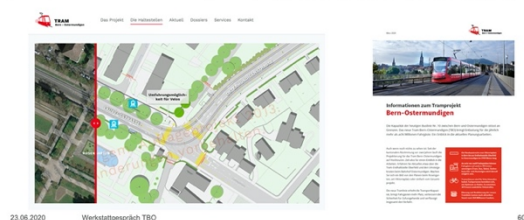
Das Gebiet um den Bahnhof Ostermündigen bleibt vorerst aussen vor. In den Ausführungen von Andreas Wingeier und Thomas Iten haben Sie erfahren, wie eng verflochten und komplex die dortige Planung ist. Deshalb können wir diesen Hotspot voraussichtlich erst Mitte 2022 in das Bewilligungsverfahren einbringen.

Je nach Dauer des Verfahrens rechnen wir mit einem Baustart etwa 2024. Die Bauzeit dürfte mindestens vier bis fünf Jahre dauern. Demnach könnte das Tram nach heutiger Einschätzung frühestens 2028/29 seinen Betrieb aufnehmen.

60

Webseiten und Flyer

www.tram-bern-ostermundigen.ch www.sbb.ch/wkd-ostermundigen



Und zu guter Letzt verweise ich Sie noch auf zwei neue Webseiten, die heute online gingen.

Die TBO-Webseite gibt Ihnen viele Hintergrund- und Detailinformationen. Spannend: Indem Sie den Schieber bewegen, erkennen Sie auf den ersten Blick, was heute ist und wie es künftig mal aussehen wird. Versuchen Sie es!

Zudem wurde gestern der Ihnen vorliegende Flyer an die Bevölkerung in Ostermündigen und Teilen von Bern verschickt.

Die SBB-Webseite wiederum orientiert Sie fundiert über alle Bahnprojekte rund um den Bahnhof Ostermündigen.

So, jetzt bin ich am Schluss. Ich danke Ihnen für Interesse.

61



TRAM
Bern – Ostermündigen

Fragen?

Stadt Bern

BERN MOBIL
ZUSAMMEN UNTERWEGS

Gemeinde Ostermündigen

62



TRAM
Bern – Ostermündigen

Danke für Ihr Interesse!

Stadt Bern

BERN MOBIL
ZUSAMMEN UNTERWEGS

Gemeinde Ostermündigen