

Tram Bern West: Begehung Vertreter QBB/Seniorenrat mit Task Force Verkehr

Eingaben Bevölkerung TBW-Begehung vom 24. März 2011

Stellungnahme Task Force Verkehr vom 6. Mai 2011

Verzeichnis

- A. Allgemein
- B. Stadtteil III
- C. Linie 7
- D. Linie 8
- E. Betrieb

Zuständigkeiten Tram Bern West

TAB Städtisches Tiefbauamt
BEM BERNMOBIL
VP Verkehrsplanung
F/V Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
TPL III Teilprojektleiter Bethlehem
TPL IV Teilprojektleiter Bümpliz
Kanton Kantonales Tiefbauamt
TFV Task Force Verkehr

A. Allgemeines				
Wo	Was		Zuständig	Stellungnahme
1. Begrünung	Die Begrünung ist mangelhaft.		TPL IV	abwarten
2. Bodenmarkierung bei Haltestellen	Die Bodenmarkierungen bei den Haltestellen ergänzen für Kinderwagen-Einstieg.		BEM	BERNMOBIL markiert den gesetzlich vorgeschriebenen Blindeneinstieg mit einer taktil-visuellen Markierung bei der Türe 1. Eine Markierung für den Einstieg für Kinderwagen kann nicht vorgesehen werden, da sich – je nach eingesetztem Fahrzeugtyp – die Einstiege an unterschiedlichen Stellen befinden, wenn das Fahrzeug in der Haltestelle hält. Bei den neuen Trams ist der Einstieg für Kinderwagen zudem an mehreren Türen möglich.
3. Dehnfuge	Der Gummi zwischen Tramkörper und eigentlicher Strasse kann für FussgängerInnen und Velofahrende gefährlich werden, wenn er – besonders im Sommer – weich wird. Bitte hier Nachbesserungen prüfen beziehungsweise umsetzen.		BEM (F/V)	BERNMOBIL setzt beim Tramtrog auf ein Masse-Feder-System. Der Schienenkörper ist mit speziellen Matten gegen Erschütterungen bei Tramdurchfahrten gedämpft. Zudem verhindern die in Folien eingepackten Matten Streuströme. Damit dieses Konzept bis zur Strassenoberfläche durchgezogen ist, müssen Fugen gefräst werden, welche mit einem dehnbaren Spezialmaterial gefüllt werden. BERNMOBIL ist sich der Gefahr für Velofahrer bewusst. U. a. darum wurde die Fuge im Haltestellenbereich, wo die Gleise Nahe zur Kante kommen, auf dem Perron geführt. Die Fugenführung im restlichen Strassenraum wurde Ende 2008 als Problem erkannt. Soweit vertretbar wurde der Fugenverlauf noch optimiert. Zum Teil verhindern z.B. aber Einlaufschächte der Entwässerung eine ideale Führung.
4. Dehnfuge	Dehnfuge als Gefahrenquelle für Radfahrer: Weiche, rutschige oder eingesunkene Dilatationsfugen zwischen Tramschiene und Trottoir bilden eine zusätzliche Gefahrenquelle für Radfahrer. Die Fugen müssen saniert werden.		BEM (F/V)	Siehe Nr. 3
5. Sitzgelegenheit	Sitzgelegenheiten: Bei verschiedenen Haltestellen sind		TAB	Es stimmt, dass die Situation der Sitzgelegen-

<p>Ausserholligen</p>	<p>die Sitzgelegenheiten zu stark der Norm entsprechend gebaut worden. Ein diesbezügliches schlechtes Beispiel ist die Haltestelle „Ausserholligen Bahnhof“! Bei den Haltestellen muss die Sitzhöhe teilweise für Behinderte und altersgerecht angepasst werden.</p>			<p>heiten zum Teil unglücklich ist (Ausserholligen liegt z. B. im 4 %-Gefälle). Nach aktuellem Wissensstand würde man vermutlich den Höhenverlauf der Sitzgelegenheiten anders konzipieren. Von einer Anpassung der Sitzhöhe wird jedoch aus Kostengründen und des unverhältnismässig hohen Aufwands abgesehen. Das gesamte Fundament der Wartehalle müsste angehoben werden. Andere Lösungen hätten einen provisorischen Charakter, was gegen das Konzept der Haltestelle spricht und städtebaulich nicht vertretbar wäre.</p>
<p>6. Veloführung</p>	<p>Wie befürchtet sind die Schienen für nicht allzu clevere Velofahrer problematisch. Die Abstände zwischen Schienen, Trottoirs und einer mir bekannten Verkehrsinsel (Höhe) sind knapp.</p>		<p>F/V (BEM)</p>	<p>Tramgleise bilden immer einen gewissen Konflikt für den Veloverkehr. Überall wo Tramgleise verlegt sind, ist für den Velofahrenden besondere Vorsicht geboten. Die Stadt Bern ist seit Jahren auf dieses Thema sensibilisiert. Die Planung von Tram Bern West erfolgte deshalb unter engem Einbezug der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr. So konnte diese beispielsweise bewirken, dass die Standardgleisabstände unter diesem Gesichtspunkt optimiert wurden. Zudem wurde bei der Projektierung darauf geachtet, dass Gleisquerungen für den Veloverkehr mit flachem Winkel vermieden wurden. Es ist aber auch zu erwähnen, dass diese Grundsätze nicht überall eingehalten werden konnten. Speziell dann nicht, wenn die übergeordneten Interessen stärker zu gewichten waren. Das Thema bleibt aber auch nach Fertigstellung von Tram Bern West aktuell. So wird derzeit geprüft, ob es durch technische Ergänzungen möglich ist, Tramgleise velofreundlicher zu gestalten. Ein entsprechendes Postulat der Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB) wurde im März 2011 vom Stadtrat an den Gemeinderat überwiesen.</p>

7. Veloführung	<i>Geleiseführung ist sehr velofeindlich.</i> Sehr heikel sind jene Stellen, wo die Velospur plötzlich endet und man auf den schmalen Raum zwischen Gehsteig und Schiene ausweichen muss. Wehe man gerät in die Schienen-Rille!		F/V (BEM)	Vor den Tramhaltestellen werden Velostreifen immer unterbrochen, da die Trams an die Haltestellenkante herangeführt werden müssen. Dadurch verringert sich zwangsläufig der Abstand zwischen Trottoirkante und Schiene. Da Trams generell Vorfahrt haben, wird dem Velofahrenden durch den Unterbruch der Markierung auch angezeigt, dass erhöhte Vorsicht geboten ist. Diese Situationen gibt es in Bern an grundsätzlich allen Tramhaltestellen. Wenn genügend Platz vorhanden ist, wurde aber darauf geachtet, dass der Veloverkehr die Haltestelle auch rückwärtig umfahren kann. Siehe auch Nr. 6
8. Vortrittsrecht für FussgängerInnen	Die durchgezogenen Trottoirs entlang Bern- und Bottigenstrasse haben neue Vortrittsverhältnisse im Strassenraum geschaffen. Eine Aufklärungskampagne (Trottoirüberfahrten) mit Rechtsbelehrung der VerkehrsteilnehmerInnen zum neuen Vortrittsrecht für FussgängerInnen ist dringend.		QBB (VP)	Die Task Force Verkehr sieht hier, wie an der Begehung bereits angedeutet, keinen zwingenden Handlungsbedarf, da Trottoirüberfahrten heute im Strassenverkehr als weit verbreitete Standardelemente gelten. Wird jedoch von der QBB ein Artikel in der Bümplizer Woche, lanciert, zeigt sich die Stadt gerne bereit, das fachliche Know-How zum Artikel beizusteuern. Die farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) wird in der Schweizer Norm SN 640 214 geregelt. Darin heisst es explizit: „ <i>Keinesfalls darf eine FGSO durch eine direkte Beeinflussung eine bewusste Verhaltensanpassung seitens des Verkehrsteilnehmenden bewirken [...]. Um das bestehende Verkehrsregime zu verdeutlichen, anzukündigen oder in Erinnerung zu rufen, dürfen keine FGSO verwendet werden.</i> “
9. Winterdienst	Der Winterdienst muss schon Heute geregelt werden, damit Vorkommnisse wie 2010/2011 nicht mehr eintreten!			--

9.1 Öffentliche Uhr	Montage einer Uhr auf den Plätzen Holenacker- und Ansermetplatz		TAB	Gemäss Rückmeldung vom ewb ist weder in der Datenbank noch in der Liste aus dem Jahr 2005 (vor der Umgestaltung) eine Uhr auf dem Holenackerplatz vermerkt. Mit der Montage von Uhren ist die Stadt sehr zurückhaltend. Dies ist mit zusätzlichen Erstellungs- und Unterhaltskosten verbunden. Da das Unterhaltsbudget sehr beschränkt ist und heute jedes Natel mit der Uhrzeit ausgerüstet ist, wird auf eine Montage von Uhren auf dem Holenacker- und Ansermetplatz verzichtet.
---------------------	---	--	-----	---

B. Stadtteil III

Wo	Was		Zuständig	Stellungnahme
10. Haltestelle Kocherpark	Ausstieg "Kocherpark" Richtung Bern ist lebensgefährlich: Der Abstieg auf die Strasse ist ein hoher Tritt - und führt direkt auf die Fahrbahn der VelofahrerInnen ...		VP	Gemäss der eidgenössischen Verkehrsverordnung (Art. 25 Abs. 3) haben Fahrzeuge bei Haltestellen ohne Schutzinsel zu halten, bis die ein- und aussteigenden Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben. Seit 2007 wurde an dieser Stelle kein Unfall mit ein- und aussteigenden Passagieren polizeilich registriert. Ca. 2020 ist die Erneuerung der Gleisanlage geplant. In diesem Zusammenhang werden auch die Haltestellen geprüft und allfällige Anpassungen vorgenommen.
11. Freiburgstr. – Turnierstrasse	Lichtsignalanlage Freiburgstrasse – Turnierstrasse (bei der DEZA): Hier in beiden Fahrrichtungen die Lichtsignalanlage auf die Bedürfnisse der Velofahrenden anpassen. Velofahrende müssen heute oft warten (beispielsweise wenn das Tram Richtung Stadt fährt), auch wenn das für die Verkehrssicherheit überhaupt nicht notwendig ist. Schaltung der Lichtsignalanlage anpassen.		FG LSA	Das Problem ist bekannt und wird in der nächsten Sitzung der Fachgruppe LSA im Mai behandelt. Dort wird über entsprechende Massnahmen entschieden. Da es sich hierbei um eine kantonale Lichtsignalanlage handelt, müssen allfällige Massnahmen vom Kanton bewilligt werden. Im Herbst hat der Kanton ein ähnliches Gesuch bereits einmal abgelehnt.

C: Linie 7				
Wo	Was		Zuständig	Stellungnahme
12. Unterführung, Bethlehem- Bernstrasse	Eine genaue Linienführung der Velofahrenden ist unumgänglich, da schon einige mit dem Überfahren von Schienen und Weichen viel Mühe bekundeten.		F/V	Diese Kreuzung ist für Velofahrende tatsächlich anspruchsvoll. Die unterschiedlichen Typen von Velofahrenden suchen sich aber jeweils die für sie beste Wegführung für die Querung der Gleise. Daher ist es meist nicht sinnvoll eine allgemein gültige Querungsstelle festzulegen. Im Zuge der Wirkungsanalyse von Tram Bern West wird aber diese Stelle genau betrachtet. Eine Videoanalyse wird über das Fahrverhalten der Velofahrenden Aufschluss geben. Nach deren Auswertung kann man beurteilen, ob weitere Massnahmen notwendig erscheinen.
13. Unterführung, Schaltung Ampel	Die Ampelanlage an der Unterführung ist ungünstig programmiert. 1. Grünphase für Fussgänger könnte 10 Sekunden länger sein (Seniorenresidenz und Kinderkrippe in der Nähe). Ausserdem wird z. B. nicht auf Grün geschaltet, obwohl wegen eines abbiegenden 8er Trams kein MIV über die Kreuzung fahren kann.		FG LSA	Das Problem ist bekannt und wird in der nächsten Sitzung der Fachgruppe LSA im Mai behandelt. Dort wird über entsprechende Massnahmen entschieden.
14. Haltestelle Höhe und Einmündung Verbindung Morgenstrasse – Bernstrasse	Der letzte Parkplatz vor der Liegenschaft Bernstrasse 51 sollt aufgehoben werden, da die Sichtverhältnisse bei der Einmündung in die Bernstrasse ungenügend und gefährlich sind (Tram und Velo). Überholmöglichkeit Tram stadtauswärts ist sehr heikel (Platzverhältnisse und Fussgängerübergang). Der Grund ist, dass die im Gestaltungsplan vorgesehene und eingezeichnete Mittelinsel nicht so erstellt worden ist, sondern einige Meter weiter in Richtung stadtauswärts gebaut wurde. Dem zu Folge: ändern, Rückversetzen und angepasst gemäss dem immer noch gültigen Gestaltungsplan!		TAB VP (TP IV)	Auf dem Abschnitt der Bernstrasse werden derzeit die Anordnung der Parkplätze und die Anlieferungssituation geprüft. Dabei bestehen auch Abhängigkeiten zu einer noch ausstehenden Entscheidung des Regierungsrats über die Standorte der Leuchtreklame. Sobald diese vorliegt, wird über Massnahmen – auch zur Verbesserung der Sichtverhältnisse – entschieden. Zu Beginn und am Ende der Überholmöglichkeiten (der Haltestellen) wurden Inseln vorgesehen, in der Regel mit Fussgängerstreifen kombiniert. Diese Inseln dienen dazu, dass der Überholvorgang mit tiefer Geschwindigkeit erfolgt und dadurch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist. Die Inseln wurden soweit von der Haltestelle weggeschoben, dass einerseits das Überholen für PW's ermöglicht

				wird, andererseits die Querungen immer noch möglichst auf der Wunschlinie der Zufussgehenden liegen. Die angesprochene Fussgängerinsel ist bezüglich dem Verkehrsablauf Bern-/ Morgen-/ Stöckackerstrasse optimiert und ermöglicht das Überholen des Trams mit einem PW. Die Situation wird daher nicht angepasst.
15. Haltestelle Post	<p>Signalisation der Überholmöglichkeit stadteinwärts ist vorbildlich und sollte womöglich überall angewendet werden. Der Tramhalt stadtauswärts ist zu nahe beim Fussgängerstreifen (überholende Velofahrer!).</p> <p>Die Einfahrt Frankenstrasse-Bernstrasse stadteinwärts ist sehr eng und sollte entsprechend signalisiert werden. Fussgänger bei Ausfahrt und Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen in der Bernstrasse.</p>		<p>VP QBB</p> <p>VP</p>	<p>Bei der Ortsbegehung wurde festgestellt, dass die Ausbildung der Haltestelle den Vorgaben der Stadt Bern entspricht. Daher ist hier kein weiterer Handlungsbedarf gegeben.</p> <p>Durch das Eigentrassee vom Tram ist die Querungssituation für zu Fuss Gehende komplexer geworden. Im Rahmen Tram Bern West wurde die Knotengeometrie der Frankenstrasse daher angepasst und mit einer Trottoirüberfahrt versehen. Im Grunde ist jedoch dadurch der vor dem Projekt Tram Bern West bestehende enge Radius nur an eine andere Stelle verlagert worden. Aus fachlicher Sicht ist derzeit keine zusätzliche Signalisation notwendig. Die Situation wird aber im Rahmen der Wirkungskontrolle Tram Bern West weiter beobachtet und auf allfälligen Handlungsbedarf geprüft.</p>
16. Bernstrasse / Frankenstrasse	Die Überquerung der Frankenstrasse bei deren Einmündung in die Bernstrasse (Bei der Post Bümpliz) ist für FussgängerInnen sehr gefährlich. Die Automobilisten beachten das Vortrittsrecht der FussgängerInnen oft nicht. Bitte besser und klarer signalisieren.		VP	Siehe Nr. 8 und Nr. 15
17. Bachmätteli	<p>Auch da ist für viele Automobilisten das Überholen des Tram in Richtung stadtauswärts sehr heikel (Platzverhältnisse und Fussgängerübergang): ändert und angepasst!</p> <p>Der besondere Belag um das alten Feuerwehrdepot, um die historische Bedeutung des Gebäudes hervorzuheben, fehlt immer noch!</p>		<p>VP</p> <p>-</p>	<p>Siehe Nr. 15</p> <p>Dieser Punkt hat sich bei der Besichtigung vor Ort erledigt. Statt eines speziellen Belags, wurde eine Pflasterung eingebracht.</p>

18. Bachmätteli (Kreuzung Bottigenstrasse - Glockenstrasse), Schulwegsicherung	Das Trottoir vor der Migros-Filiale Bachmätteli (Kreuzung Bottigenstrasse - Glockenstrasse) wird rege genutzt; namentlich auch von Schulkindern, führt doch die Glockenstrasse direkt zu einem Schulhaus. Bislang war der Bereich Glockenstrasse - Bottigenstrasse mit Pfosten gesichert. Seit einiger Zeit ist dies nicht mehr der Fall. Wir beantragen, dass dieser Pfosten wieder montiert wird.		TAB	Am 8. April 2011 hat das Tiefbauamt den Bereich provisorisch mit Betonfässern gesichert. Eine Durchfahrt ist nicht mehr möglich. Provisorisch darum, damit der definitive Standort der Pfosten noch festgelegt werden kann. In einiger Zeit werden die Fässer entfernt und definitive Pfosten mit Fundamenten montiert.
19. Bachmätteli (Kreuzung Bottigenstrasse - Glockenstrasse), Schulwegsicherung	Auf der Glockenstrasse her zirkulierender Motorfahrzeugverkehr respektiert das Fahrverbot nicht. Die automobilen Ladenkundschaft parkiert auf dem gepflasterten Bereich. Der Schulweg wurde wegen dem Durchgangsverkehr wieder gefährlich. Die frühere Sicherung mittels Pfosten muss wieder hergestellt werden.		TAB	Siehe Nr. 18
20. Bachmätteli , Fussgängerzone Rtg. Bachmätteli Apotheke, Kiosk, UBS	Beleuchtung ungenügend		TAB	Die Beleuchtung wurde entlang der gesamten Strecke von Tram Bern West geprüft und dabei auch an dieser Stelle Handlungsbedarf festgestellt. Entsprechende Massnahmen zur Verbesserung der Beleuchtungssituation sind aufgelegt.
21. Bachmätteli / Statthalter Ausgestaltung Haltestelle	Ungedeckte Tramhaltestelle Bachmätteli und Statthalter stadtauswärts ??,...die QBB sei damit einverstanden gewesen, dass bei der Bachmätteli-Haltestelle kein Dach gemacht werden müsse....“??		TPL IV, TAB	Gemäss dem Gestaltungskonzept sind an den Haltestellen „Bachmätteli“ und „Statthalterstrasse“ stadtauswärts keine Wartehäuschen vorgesehen, da angenommen wurde, dass es sich hier fast ausschliesslich um aussteigende Fahrgäste handelt und nicht um wartende, einsteigende Fahrgäste. Die Situation wird aber bis im Sommer beobachtet und die Fahrgastzahlen aus dem ersten Quartal 2011 ausgewertet. Dann wird entschieden, ob eine ortsverträgliche Wartehalle errichtet werden soll (siehe auch Schreiben der Stadt Bern vom 23.12.2010).
22. Bachmätteli , Ausgestaltung Haltestelle	Ein Regenunterstand an derselben Stelle, wie an den meisten anderen Stationen, wäre schon sehr komfortabel. <i>Aber alles in allem sind wir glücklich mit dem Tram, ein gutes Zeichen für Bern West.</i>		TPL IV, TAB	Siehe Nr. 21
23. Bachmätteli , Richtung Oberbottigen	Wetterschutz und Bänkli mit Rückenlehne fehlt		TPL IV, TAB	Siehe Nr. 21

<p>24. Bachmätteli, Gestaltung</p>	<p><i>Wir folgen gerne Ihrem Aufruf in der BümplizWoche und möchten zuerst mal unsere Freude über die neuen Tramlinien ausdrücken.</i></p> <p>Die drei (unterschiedlich konstruierten) Plakatwände, optisch eine Schande für die Versperrung der Sicht auf einen freien Platz, und so merkwürdig platziert, nämlich mit der Stirne nur etwas mehr als einen Meter vom Tram entfernt, aus dem man aussteigt.</p>		<p>TAB</p>	<p>Die Plakatwände wurden speziell gestaltet und angeordnet. Aus fachlicher Sicht ist eine Anpassung des Standortes nicht notwendig und wäre mit grösserem Aufwand verbunden, so dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht mehr stimmig wäre.</p>
<p>25. Glockenstr. / Bernstrasse, Fussgängerbereich Kirche Bümpliz</p>	<p>Auf dem Platz vor Kirche Bümpliz ist die Trennung von Fahrbahn und Fussgängerbereich schlecht gelöst. Für FussgängerInnen ist zuwenig klar, wo der MIV oder der ÖV fliesst. Von der Glockenstrasse her kommende Motorfahrzeuge respektieren den Fußgängerbereich nicht.</p>		<p>TAB</p>	<p>An dieser Stelle ist noch das Setzen eines Baumes vorgesehen (<i>ist mittlerweile erfolgt</i>). Sobald dieser gepflanzt ist, sollte sich die Situation verbessern. Das Verkehrsverhalten wird weiter beobachtet. Sollte sich zeigen, dass die erhoffte Wirkung ausbleibt, soll eine Signalisation mit Hinweis auf die vorgeschriebene Fahrriichtung angebracht werden.</p>
<p>26. Glockenstr. / Einmündung Bernstrasse</p>	<p>Unklare und verwirrende Führung der Verkehrsteilnehmenden, ebenfalls sehr gefährlich für FussgängerInnen. Bitte besser und klarer signalisieren. Erschwerend kommt hier hinzu, dass auch die Linienführung der Buslinie 27 schlecht signalisiert ist.</p>		<p>TAB</p>	<p>Siehe Nr. 25</p>
<p>27. Haltestelle Statthalter</p>	<p>Das Einbiegen Statthalterstrasse – Bottigenstrasse stadteinwärts ist sehr problematisch und muss geändert oder angepasst werden.</p> <p>Wegen den neu gebauten Verkehrsinseln ist für viele Automobilisten das Überholen des Tram in Richtung Bern sehr heikel (Platzverhältnisse und Fussgängerübergang): ändert und angepasst!</p> <p>Platzgestaltung ist wie auf Gestaltungsplan vorgesehen her zu richten und nicht als Entsorgungsplatz abzuwerten!</p>		<p>TFV</p> <p>VP</p> <p>TAB</p>	<p>Aus fachlicher Sicht besteht kein zwingender Grund die Einmündung anzupassen. Die vorhandenen Sichtverhältnisse wurden überprüft und entsprechen den Normvorgaben. Die Situation wird aber weiter beobachtet und allenfalls Massnahmen geprüft.</p> <p>Die Abmessungen sind bewusst eng gewählt worden. Siehe auch Nr. 15.</p> <p>Die Entsorgungsstelle wurde nicht im Rahmen von Tram Bern West sondern unabhängig davon in einem separaten Verfahren geplant und in einem gesonderten Baugesuch behandelt. Das Anliegen wird jedoch entgegengenommen und an die Abteilung Entsorgung + Recycling weitergeleitet. Seitens Tram Bern West besteht jedoch kein weiterer Handlungsbedarf.</p>

<p>28. Bottigenstr. / Heimstr.</p>	<p>Einmündung von Bottigenstr. in die Heimstr. viel zu eckig, wegen Tramschienen fährt man nahe Trottoir und ist nach dem Abbiegen weit in der Heimstr. Kreuzung ist so schlecht zu fahren, nicht harmonisch. Bei Aufschichtung Asphalt 3 bis 4 cm über Bordsteinen, gibt beim Überfahren Schlag auf Vorderrad, überrollt nicht einfach.</p>		<p>VP</p>	<p>Die Einfahrt in die Heimstrasse wurde bewusst eng gewählt, so dass die Geschwindigkeit von der übergeordneten Verkehrsachse in die Quartierstrasse angepasst werden muss. Die Abmessungen der Randabschlüsse entsprechen den Vorgaben gem. Gleichstellungsgesetz zum behindertengerechten Bauen.</p>
<p>29. Endstation "Bümpliz"</p>	<p>Die heutige Gestaltung sowie die Bepflanzung widerspricht dem Gestaltungsplan und an Stelle von 10 Autoabstellplätze sind nur noch deren 8 und erst noch mit zu zahlender Zeitbegrenzung. Ein entsprechender Rückbau auf den Stand der vorgesehenen Gestaltung gemäss Gestaltungsplan, gültig für die Behandlung der Einsprachen, ist erforderlich!</p>		<p>TAB</p>	<p>Im Rahmen der Ausführung fand eine Optimierung der Parkplatzstandorte statt, um die Befahrbarkeit der Endhaltestelle für alle Nutzergruppen sicherzustellen. Die Änderung von 10 PP auf 8 PP stellt eine nur unwesentliche Anpassung der aufgelegten Pläne dar und wurde von allen Fachstellen gutgeheissen. Die Parkierung ist gebührenpflichtig mit einer zulässigen Parkierungsdauer von 6 h, was dem Standard in der Stadt Bern entspricht. Daher sind keine Anpassungen vorgesehen.</p>
<p>30. Endstation "Bümpliz", Ausgestaltung Haltestelle</p>	<p>Platzierung Ticketautomat: Praktisch sämtliche Reisenden kommen in der Gegenrichtung zur Fahrtrichtung des Trams an die Haltestelle. Wer ein Einzelbillet lösen oder die Mehrfahrtenkarte stempeln muss, ist also gezwungen am Tram vorbei (ca. fünf Türen!) zum Automaten zu sprinten, da das Tram meistens schon da steht. Der alte Stempelautomat stand an auf der Höhe der Spitze des abfahrenden Busses.</p> <p><i>Im Übrigen verdient aber Bernmobil auch ein Kompliment: Wie der Trambau realisiert wurde, war Klasse.</i></p>		<p>TAB</p>	<p>Die Haltestelle ist gemäss dem „Normtyp“ der Stadt Bern eingerichtet. Dass der Standort für den Ticketautomaten eher ungünstig liegt, wurde bei der Prüfung der Pläne vor der Ausführung nicht erkannt. Eine nachträgliche Anpassung führt jedoch zu einem unverhältnismässigen Aufwand, da das gesamte Fundament inkl. Rohrleitungen und elektrischer Verkabelung neu erstellt werden müsste.</p>

D: Linie 8				
Wo	Was		Zuständig	Stellungnahme
31. Haltstelle Stöckacker	Nische neben Kiosk dauerhaft schliessen. Wird - seit sie wieder offen ist - als Abfalldeponie und Pissoir benutzt.		TAB	Danke für den Hinweis. Das Problem wurde erkannt. Nach Angabe der Stadtbauten Bern sollen momentan keine Anpassungen vorgenommen werden. Die Stadtreinigung wird aber ein besonderes Augenmerk auf die Säuberung der Nische haben. Das Problem wird weiter beobachtet.
32. Bethlehem Säge, Schulwegsicherung	Die Kinder aus dem Untermattquartier, welche die Kindergärten an der Zelgstrasse oder die Schule im Tscharnergut besuchen, müssen den verkehrsreichen Kreisel überqueren. Mit der neuen Verkehrsführung wurden die Ampeln an den Fussgängerstreifen entfernt. Übriggeblieben ist nur die Ampel beim Übergang bei der Einmündung der Looslistrasse in die Bethlehemstrasse. Es ist zu prüfen, ob nicht auch die Überquerung der Bümplizstrasse gegenüber dem Kindergarten mit einer Ampel gesichert werden könnte .		VP (F/V)	Anlässlich der Begehung wurde entschieden, dass hier keine Massnahmen getroffen werden. Eine Lichtsignalanlage (LSA) an der vorgeschlagenen Stelle würde erfahrungsgemäss zu einer deutlichen Missachtung des Rotlichts durch zu Fuss Gehende führen und andererseits einen trägen Verkehrsfluss im Kreisel provozieren, was zu einer Behinderung des Trams führen kann. Da es sich hierbei um eine atypische Kombination von Kreisel und LSA handeln würde, wäre zudem fraglich, ob durch dieses Element die gewünschte Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht oder nicht sogar eine Verschlechterung eintreten würde.
33. Bethlehem Säge, Unklare Signalisation, Schulwegsicherung	Beim Fussgängerstreifen an der Kreuzung Looslistrasse-Bethlehemstrasse wird der Verkehr durch eine Ampel geregelt. In Fahrtrichtung Bümpliz ist die Fahrbahn zweispurig. Da die Ampel in der Mitte der Fahrbahn steht, kann diese leicht von Fahrzeugen übersehen werden, welche die rechte Fahrbahn benützen. Eigentlich ist diese für das Tram vorgesehen. Fahrzeuge, welche vom angrenzenden Firmenareal in die Bethlehemstrasse einmünden, können aber auch die rechte Fahrbahn benützen. Entweder müsste aus unserer Sicht eine zweite Ampel auf der rechten Strassenseite gesetzt oder die Markierung für die rechte Fahrspur angepasst werden .		TAB	Die Markierung wird so angepasst, dass die aus dem Areal ausfahrenden Fahrzeuge direkt auf den linken Fahrstreifen geleitet werden und nicht mehr auf den Tram- und Velostreifen.

<p>34. Bethlehemstrasse Sterchi bis Kleiderreinigung Favorit</p>	<p>Parkiererei in der ganzen Einbahnstrasse bedeutet starke Einschränkung für FG. Seit Tram da, noch schlimmer als vorher. Denn da parkierten die Automobilisten halb auf dem Gehweg und halb auf der Strasse! Automobilisten stellen Auto ganz auf den Gehweg, so dass der Fussgänger gezwungen wird, auf die Strasse auszuweichen. <i>Sonst bin ich zufrieden mit dem Tram!</i></p>		<p>TAB</p>	<p>Die Kantonspolizei wird darauf aufmerksam gemacht, vermehrte Kontrollen in der Bethlehemstrasse durchzuführen, um das „chronische“ Falschparkieren zu unterbinden und die Trottoirs wieder für den Fussverkehr frei zu bekommen. Seitens BERNMOBIL sind bisher keine grösseren Beeinträchtigungen gemeldet worden.</p>
<p>35. Haltestelle Kirche Bethlehem Bethlehemstr. / Murtenstrasse</p>	<p>Fussgänger haben keinen klaren Übergang, wenn sie vom Westside herkommend das Tram bei der Haltestelle 'Kirche' verlassen und zur Kirche Bethlehem queren wollen. Mit dem Auto ist die Querung der beiden Tramgeleise vom Parkplatz der Bäckerei Sterchi her sehr gefährlich, da keine Sicht auf einen Stadtauswärts fahrenden Tramzug besteht, der noch vor der Kurve in der Bethlehemstrasse ist. Dort gehört eine Ampel auf die Parkplatzausfahrt (Bäckerei Sterchi).</p>		<p>VP</p>	<p>Der Knoten Bethlehem- / Murten- / Eymattstrasse stellt für den Fussverkehr und insbesondere für Behinderte und Rollstuhlfahrende eine komplexe Situation dar. Speziell die langen Distanzen sind für die Querung für Fussgänger an dieser Stelle ungewohnt.</p> <p>Nach eingehender Prüfung und Diskussion verschiedener Lösungsansätze hat die Task Force Verkehr entschieden, keine weiteren Massnahmen (zusätzliche Ampel oder markieren eines Fussgängerstreifens) zu ergreifen. Dies aus folgenden Gründen:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Ein Fussgängerstreifen würde zwischen Kirche und Bäckerei die Strasse querende Person in falscher Sicherheit wiegen, da Trams generell Vortritt haben. Dies gilt im Speziellen in diesem Abschnitt, wo das Tram fast im „Eigentrassee“ verkehrt. D. h. die Achtsamkeit der zu Fuss Gehenden würde dadurch tendenziell herabgesetzt, wodurch das Unfallpotential ansteigt. Die Task Force Verkehr ist an dieser Stelle für den Ansatz der Koexistenz. Nicht nur der Tramführer, sondern alle Verkehrsteilnehmenden sind hier aufgefordert, in besonderem Masse wachsam zu sein. Dies führt generell zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. b. Gemäss dem Grundsatz von Tempo-30-Zonen ist auf Fussgängerstreifen zu verzichten. Dadurch wird nicht nur die Koexistenz

				<p>der verschiedenen Verkehrsarten gefördert, sondern auch tendenziell ein tieferes Geschwindigkeitsniveau erreicht.</p> <p>c. Die Querungen an dieser Stelle sind vielseitig. Ein Fussgängerstreifen kann nur eine Beziehung abdecken und wäre für viele Beziehungen wiederum nicht ideal gelegen.</p> <p>d. Eine sichere Querung (auch wenn sie mit einem Umweg verbunden ist) ist via Bethlehemstrasse – Murtenstrasse - Eymattstrasse vorhanden. Eine Alternative kann also angeboten werden.</p> <p>Nichts desto trotz soll die Situation im Rahmen der Wirkungskontrolle von Tram Bern West weiter beobachtet und allenfalls zusätzliche Massnahmen geprüft werden.</p>
36. Haltestelle Kirche Bethlehem Kreuzung Bethlehemstr. / Murtenstrasse	Fehlender Fussgängerstreifen über die Murtenstrasse, von der Bäckerei Sterchi zur Kirche.		VP	Siehe Nr. 35.
37. Haltestelle Kirche Bethlehem	Laut den Projektverantwortlichen: Die Gestaltung bei der Kreuzung Bethlehem-/Murtenstrasse ist ein neuralgischer Punkt. Die gewählte Lösung priorisiert die bestehende Hauptverkehrsströme und schützt das Quartier vor Verkehr, aber bitte wo? Das Öffnen der Murtenstrasse zwischen der Kreuzung Kirche Bethlehem bis Waldmannstrasse hätte dem Quartier mehr Schutz vor Verkehr gebracht, als des Umleiten über die Bümplizstrasse stadtauswärts! Dass es auch noch FussgängerInnen und VelofahrerInnen aber auch Behinderte und Rollstuhlfahrende diese Kreuzung benützen ist egal. Es ist zwingend diese Gruppe Menschen zu beachten und zu respektieren. Diese Kreuzung muss unbedingt mit der entsprechenden Bodenmarkierung signalisiert und klar gekennzeichnet werden. Immerhin geht es um den Schutz der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen , welche diesbezüglich einen berechtigten Anspruch dazu haben.		VP TPL III, TAB,	Siehe Nr. 35.

38. Haltestelle Kirche Bethlehem , Bäckerei Sterchi	Fussgängerstreifen zur Bethlehem-Kirche fehlt		VP	Siehe Nr. 35.
39. Eymattstrasse-Murtenstrasse , Geschwindigkeit MIV	AnwohnerInnen äussern sich auch immer wieder kritisch zur neuen Verkehrsführung im Bereich der Kirche Bethlehem. Da die Durchfahrt Eymattstrasse - Murtenstrasse nun als Hauptstrasse klassiert ist, ist zu beobachten, dass vermehrt AutomobilistInnen diesen Bereich passieren, ohne die Geschwindigkeit zu reduzieren .		TAB, VP	Die Situation wird im Rahmen der Wirkungskontrolle Tram Bern West weiter beobachtet und allenfalls Massnahmen geprüft.
40. Murtenstrasse (Zelgstrasse) , Absicherung Kinderspielplatz	An der Traminie 8 hat es an der Murtenstrasse (bei Zelgstrasse 22, nahe der Tramhaltestelle Bethlehem Kirche) einen Kinderspielplatz. Kleinere Kinder können "unter dem Zaun durch" auf die Strasse oder auf die Tramgeleise gelangen. Zum Schutz der Kinder müssten dort unbedingt Sträucher (Ligusterhecke?) oder dergleichen gepflanzt werden.		TAB	Durch eine Hecke würden die Sichtverhältnisse verschlechtert werden. Daher wird davon abgesehen, diese Hecke zu pflanzen. Auch entspricht die bestehende Abschrankung dem Standard in der Stadt Bern.
41. Waldmannstrasse , FG-Übergänge	Bei den beiden Kirchen sind die Uebergänge für die Fussgänger ganz schlecht signalisiert , wo-wie-wann kann man auf die andere Seite gelangen? Für Ältere und Behinderte eine unklare, eher schwierige Situation.		VP	Aufgrund der klar gestalteten Übergänge über das Tramtrasse und aufgrund der vertikalen Versätze über die Waldmannstrasse kann auf Fussgängerstreifen verzichtet werden. Zudem ist in Tempo 30-Zonen in der Regel auch gem. Bundesverordnung auf Fussgängerstreifen zu verzichten.
42. Waldmannstrasse , Fussgängerübergänge bei Eigentrassee	Diese Tram-Überquerung ist schon mit Barrieren markiert, aber es scheint mir etwas gefährlich, vor allem für alte Leute mit Gehbehinderungen. Ich bitte um eine Studie, wie man diese Passage noch sicherer machen kann, da das Warnsignal des Fahrzeugs mir ungenügend scheint, es könnte für eine alte Person erschreckend wirken.		BEM	Die Übergänge sind bereits speziell ausgebildet, um den Fussgängern möglichst grossen Schutz zu bieten. Auch fahren die Trams in diesem Bereich auf Sicht, d. h. die Tramführerinnen und -führer passen ihr Geschwindigkeitsverhalten den aktuellen Bedingungen an. Die Querungen wurden im Übrigen gesondert vom Bundesamt für Verkehr geprüft und bewilligt.
43. Waldmannstrasse/Holenacker , bei kath. Kirche	Ampel auf der Hauptstrasse Waldmannstrasse Richtung Holenacker. Wenn ein Tram kommt, müssen Autofahrer sowie Velofahrer, welche in dieselbe Richtung wie das Tram fahren (geradeaus) ebenfalls anhalten. > Ampel nur für Abbieger resp. Überquerer der Tramschienen.		BEM	Bei der Lichtsignalanlage wären separate Abbiegespuren (links resp. rechts) notwendig um zweifelsfrei Missverständnisse bei der Signalgebung zu vermeiden. Das Anbringen der separaten Abbiegestreifen ist jedoch aus Platzgründen nicht möglich resp. mit der verkehrsberuhigten Quartierstrasse nicht verträglich. Die Verkehrs-

				sicherheit kann nur gewährleistet werden, wenn der an dieser Stelle sehr rasch, jedoch immer auf Sicht fahrende Tramführer erkennen kann, ob seine Strecke frei ist.
44. Holenackerplatz	Beleuchtung der Treppe zwischen der Tram-Haltestelle Holenacker und dem Quartier: Lampen in der Brüstung sind kaputt > besser, eine hochstehende Lampe oben rechts von der Treppe montieren		TAB	Das ewb ist im Auftrag des Tiefbauamts zuständig für die Installation, den Betrieb und den Unterhalt der öffentlichen Beleuchtung. Hier handelt es sich um einen bevorzugten Punkt für Vandalenakte, gegen die man leider machtlos ist. Das ewb wird also die defekten Lampen bei Bedarf ersetzen. Zusätzliche Lampen werden keine montiert.
45. Holenackerplatz – Murtenstr. (Eigentrassee)	Übergang Holenackerplatz - Murtenstrasse (Eigentrassee) fehlt ein Sammelablauf . Bei starkem Regen schwemmt es alles in die Schienen und Trasse. Das befahren mit Blattfüssen ist ja auch nicht erwünscht?		TAB	Danke für den Hinweis. Das Tiefbauamt wird sich die Situation vor Ort anschauen und allfällige Massnahmen treffen.
46. Holenackerplatz , Ausgestaltung Haltestelle	Seitlicher Windschutz fehlt bei Haltestellen (gibt es sonst auf der Linie 8)		TAB (BEM)	Es handelt sich hier um eine speziell für den Platz entworfene Haltestellenanlage. Von BERNMOBIL wird beobachtet, wie sich die Haltestelle im Betrieb bewährt.
47. Holenackerplatz	Warum wurde die Perronkante auf 17 cm abgesenkt? Der Radweg wurde ja trotzdem in beiden Richtungen hinter die Perronüberdachung verlegt. Hier brauchen wir dringend Verbesserung.		BEM	Die Haltestelle Holenackerplatz wurde als eine der ersten im Rahmen des Projektes Tram Bern West umgesetzt. Sie war schon im Bau weit fortgeschritten, als der Standard bezüglich Perronkantenhöhen geändert wurde. Eine nachträgliche Anpassung wäre sehr aufwändig, da der gesamte Haltestellenbereich angehoben und der Abstand Gleis – Kante angepasst werden müssten. Der grosse Nutzen für die umliegenden Behindertenorganisationen wird zweifellos erkannt. Allerdings wiegen diese die hohen Kosten für die umfassende Anhebung der Perronkanten und unter Berücksichtigung der damit verbundenen Nachteile für den Veloverkehr nicht auf. Von einer Anpassung der Perronkanten wird daher abgesehen.

<p>48. Murtenstrasse Eigentrasse</p>	<p>Warum ist die Abgrenzung zwischen Eigentrasse und Murtenstrasse nur mit Besetzsteinen und nicht mit Randsteinen analog Waldmannstrasse ausgeführt? > Das Trasse wird zum wenden von Fahrzeugen missbraucht.</p>		<p>Kanton</p>	<p>Der Doppelbundstein ist der übliche Randabschluss entlang der Kantonsstrassen. Die Murtenstrasse ist eine Kantonsstrasse. In der Stadt Bern werden Randsteine verwendet wie in der Waldmannstrasse. Der Höhenabsatz ist ungefähr gleich nur ist die Abgrenzung beim Randstein kantig und beim Doppelbundstein schräggestellt. Der Kanton vertritt die Ansicht, dieser Abschluss sei veloverträglicher. Dass gerade hier missbräuchlich via Tramtrasse gewendet wird, ist unglücklich. Die Situation wird daher weiter beobachtet und bei Bedarf Massnahmen ergriffen.</p>
<p>49. Murtenstrasse Eigentrasse</p>	<p>Die geplante Hecke zwischen Murtenstrasse und Eigentrasse wurde nicht erstellt.</p>		<p>Kanton</p>	<p>Die Hecke war als Abgrenzung zwischen der Murtenstrasse und dem ursprünglich geplanten Bustrasse vorgesehen. Weil das Bustrasse im Gegensatz zum Tramtrasse nicht hätte begrünt werden können, war der Kanton der Meinung es brauche diese Abgrenzung. Mit dem Tram konnte das Eigentrassee begrünt werden und deshalb wurde entschieden, auf die Hecke zu verzichten. Eine Trennung von Strasse und Schiene ist gemäss den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung nicht notwendig.</p>
<p>50. Ansermetplatz, Ausgestaltung Haltestelle</p>	<p>Ein Wartehäuschen oder Unterstand am Ansermetplatz Fahrtrichtung WestSide.</p>		<p>TAB (BEM)</p>	<p>Gemäss dem Gestaltungskonzept Tram Bern West sind an den letzten zwei Haltestellen stadtauswärts keine Wartehäuschen vorgesehen, da angenommen wurde, dass es sich hier fast ausschliesslich um aussteigende Fahrgäste handelt und nicht um wartende, einsteigende Fahrgäste. Die Situation wird aber bis im Sommer beobachtet und die Fahrgastzahlen aus dem ersten Quartal 2011 ausgewertet. Dann wird entschieden, ob eine ortsverträgliche Warthalle errichtet werden soll</p>
<p>51. Haltestelle Gäbelbach in Richtung Bahnhof</p>	<p>Billettautomat ist nicht dort, wo Leute bei der Haltestelle eintreffen, sondern in Fahrtrichtung ziemlich weiter vorne. > versetzen</p>		<p>BEM</p>	<p>Der Ticketautomatstandort liegt im vorderen Teil der sehr langen Spezialhaltestellenkonstruktion. Der Standort liegt für Fahrgäste von der Ried-</p>

				<p>bachstrasse kommend ungünstig, jedoch für Fahrgäste aus dem Billeweg wiederum günstig. Dass es sich um einen falsch gewählten Standort handelt, ist also je nach Betrachtungsrichtung verschieden. Fahrgäste in Richtung Bern Bahnhof können auch den Billetautomaten der Gegenrichtung nutzen. Deshalb wird von einer Verschiebung des Billetautomats abgesehen.</p>
--	--	--	--	--

E: Betriebliches				
Die folgenden Anliegen befassen sich mit Themen, die direkt Bernmobil als Betreiberin betreffen (Z.B. Fahrplan, Rollmaterial, Lärm, Kapazitäten). Substanziell sind die mehrfach geäußerten Bemerkungen betr. Lärm, dem Einsatz (bzw. „Nicht-Einsatz“ des Combino auf der Linie 7, sowie Frage der Kapazitäten).				
Wo	Was		Zuständig	Stellungnahme
52. Allgemein	Beide Trams sind abends mehr als überfüllt Durchmesserlinien unnötig Tram-Zwängerei war unnötig, viel zu teuer und zu lärmig...		--	Das zweite Projekt Tram Bern West wurde in Volksabstimmungen auf Kantons- wie auch Stadtebene deutlich angenommen und damit auch die Kosten sowie die Finanzierung dafür genehmigt. Die gute Auslastung der Trams zeigt, dass der Bau von Tram Bern West richtig war.
53. Benennung Haltestelle	Im grossem Ganzen schätze ich die neue Dienstleistung des Trams Bern-West-Side sollte als Name bleiben , er wertet diesen Stadtteil auf		BEM	Der Name der Endstation Bern Brünnen Westside ist vom Bundesamt für Verkehr genehmigt und somit für die Haltestelle BERNMOBIL wie auch der BLS verbindlich. Der Name Bern Brünnen Westside wird also bestehen bleiben.
54. Fahrplan	Die Fahrpläne scheinen sehr "eng" zu sein. Gibt es irgendwo eine verkehrsbedingte Verzögerung, dann sind die Tramführer gezwungen, die verlorene Zeit einzuholen. Wenn meine Beobachtungen als mitfahrender Trambenutzer verallgemeinert werden können, dann ist auch dies ein ziemlich riskantes Spiel.		BEM	Die Fahrzeiten in den Fahrplänen orientieren sich an den Fahrzeiten auf dem übrigen Netz. Unsere bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die hinterlegten Fahrzeiten grundsätzlich den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Verspätungen aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen oder anderweitigen Störungen können an der jeweiligen Endhaltestelle wieder aufgefangen werden. Dort ist eine Pufferzeit eingebaut, die dem Tramführer ermöglicht, Verspätungen von einigen Minuten aufzufangen und somit rechtzeitig wieder loszufahren. Die Tramführer sind also nicht gezwungen, verlorene Zeit durch schnelleres Fahren aufholen zu müssen. Der Trambetrieb erfolgt auf Sicht. Dies bedeutet, dass die Tramführerinnen und -führer bei erkennbarer Gefahr jederzeit auf Sicht anhalten können müssen. Die Höchstgeschwindigkeiten der einzelnen Abschnitte des Tramnetzes sind vorgeschrieben und dürfen von den Tramführerinnen und -führern nicht überschritten werden. Somit ist die Sicherheit des Trambetriebs gewährleistet.

<p>55. Fahrzeug-Verhalten</p>	<p>In Kurven, aber auch auf gerader Strecke schleudern die Wagen ruckartig quer zur Fahrtrichtung. An manchen, aber <i>wenigen</i>, Stellen ist es heftig, so dass man sich, sogar wenn man sitzt, festhalten muss.</p>		<p>BEM</p>	<p>Die zu 100%-niederflurigen Combino-Trams besitzen wegen der niedrigen Höhe des Wagenbodens keine traditionellen Drehgestelle mehr. Dadurch verschlechtert sich das Fahrverhalten in den Kurven leicht im Vergleich mit konventionellen, hochflurigen Fahrzeugen. Dies äussert sich vielfach in einem wahrnehmbaren Schlag / Ruck auf das Fahrzeug. Das Fahrverhalten der Combinos konnte dank neuen Wankkupplungen gegenüber den Fahrzeugen der ersten Serie deutlich verbessert werden. Das Fahrverhalten der Combinos darf heute als gut und komfortabel bezeichnet werden. Die verbleibenden leichten Schläge sind der Tribut an die Niederflurtechnik, welche wiederum aber grosse Vorteile aufweist, auf die heute niemand mehr verzichten möchte.</p>
<p>56. Lärm</p>	<p>Lärmvorschriften: In Wohnzonen und Zonen für öffentliche Bauten beträgt: Am Tag 60 db, Nachts 50 db</p>		<p>BEM</p>	<p>Die Einhaltung der Lärmvorschriften und –werte wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung kontrolliert. Die Berechnungen in diesem Rahmen haben gezeigt, dass Tram Bern West gegenüber dem Zustand vor dem Bau auf über 80 % der Strecke zu einer Reduktion des Lärms führen wird. Beim Lärmschutz wurden die aktuellsten Erkenntnisse berücksichtigt und eine Lärminderung an der Quelle, soweit dies technisch möglich ist, vorgenommen.</p> <p>Beim Lärm gilt es folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tram Bern West hat die Situation des gesamten Verkehrs verändert. Dies führt auch zu einer anderen Wahrnehmung der verschiedenen Lärmquellen. – Eine subjektiv empfundene Lärmzunahme bedeutet nicht, dass der Lärm auch messbar zugenommen hat. Dies hängt beispielsweise stark vom Umgebungslärm oder der Frequenz des Lärms ab. – Der Lärmpegel wird verteilt über den ganzen

				Tag beurteilt und als durchschnittlicher Lärmpegel gemessen. Somit ist nicht der Lärm einer einzelnen Tramdurchfahrt massgebend (beim Strassenverkehr ist ebenso nicht die Durchfahrt eines einzelnen Lastwagens massgebend), sondern der über die ganze Tageszeit gemittelte Lärmpegel.
57. Lärm	Informationen zum Projekt Tram Bern West Nr.07/06. Laut Beurteilung Lärm sind in der Legende "Veränderung der Beurteilungspegel" allen Stimmberechtigten mittels Planauflage bis 22. August 2006 die dB-Veränderungen präsentiert worden. Es ist festzustellen, dass der vorgegebene Lärmpegel zum Teil nicht eingehalten wird und es bedarf diesbezüglich Verbesserungen. Das Quietschen in den Kurven steht für mich hier nicht zu Diskussion, denn dieses Problem ist auf einer anderen Ebene zu lösen!		BEM	Siehe Antwort 56.
58. Lärm, Rollmaterial	Tram auf der Linie 7, ab Unterführung, quietscht und rattert. Man habe auf der Linie 7 das Combinotram versprochen, nun fahre das alte Tram, welches den unbeliebten Lärm verursachen soll.		BEM	Zum Lärm: siehe Antwort 56. Für das Projekt Tram Bern West wurde mit der höheren Kapazität der Trams gegenüber dem Bus geworben. Als Bild wurde dafür exemplarisch ein Combino-Tram verwendet. Seitens BERNMOBIL wurde nie ein bestimmter Fahrzeugtyp versprochen, da neue Fahrzeuge stets öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Auf der Linie 7 werden im gemischten Betrieb neuere Combino-Trams sowie ältere Vevey-ABB-Trams eingesetzt. Die Vevey-ABB-Trams weisen sowohl hinten wie vorne einen Hochflurteil mit einem gefederten Drehgestell auf. Das Combino-Tram verfügt hingegen aufgrund seiner Niederflrigkeit über keine traditionellen Drehgestelle. Bezüglich Laufruhe und Fahrkomfort schneiden daher die älteren Vevey-ABB-Trams im Vergleich zu den Combino-Fahrzeugen eher besser ab. Bezüglich Lärm sind kaum Unterschiede zwischen den beiden Fahrzeugtypen auszumachen.
59. Rollmaterial	Das Werbe-Tram sieht zwar lustig aus, aber es scheint		BEM	Bei der Gestaltung der Werbefahrzeuge sind die

	schier ein Tarnkleid zu tragen. Kürzlich brauste dieses schon hinter meinem Rücken vorüber, als ich kaum die Schienen überquert hatte. Dabei bemühte ich mich wirklich, die Strecke gut abzuchecken.			Interessen der Werbekunden wie auch diejenigen von BERNMOBIL zu berücksichtigen. Grundsätzlich weist BERNMOBIL Gestaltungsvorschläge zurück, welche die Verkehrssicherheit gefährden könnten.
60. Rollmaterial	Uns Bern-Westler wurden NEUE Trams versprochen! Klar die Linie 8 hat alle diese erhalten und wir 7-ner-Trämeler müssen wieder mal mit dem alten Rollmaterial Vorlieb nehmen.		BEM	Für das Projekt Tram Bern West wurde mit der höheren Kapazität der Trams gegenüber dem Bus geworben. Als Bild wurde dafür exemplarisch ein Combino-Tram verwendet. Seitens BERNMOBIL wurde nie ein bestimmter Fahrzeugtyp versprochen, da neue Fahrzeuge stets öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Für Tram Bern West und den Ersatz der alten hochflurigen Be 8/8 Trams mit Anhängern wurden ausschliesslich Fahrzeuge mit 41.5m Länge und entsprechend grösserer Kapazität beschafft. Diese werden auf den nachfragstarken Linien 8 und 9 eingesetzt. Aufgrund der deutlich geringeren Anzahl Fahrgäste auf der Linie 7 rechtfertigt sich der Einsatz dieser Fahrzeuge dort nicht. Daher wird die Linie Bümpliz - Ostring mit 31m langen Fahrzeugen betrieben. Dafür reicht die bestehende Tramflotte aus, weshalb für die Linie 7 keine neuen Fahrzeuge beschafft werden mussten. Die dort eingesetzten Fahrzeuge entsprechen aber den heutigen Anforderungen an Komfort und Barrierefreiheit. Sowohl die ABB-Vevey-Trams wie die Combinos der ersten Generation sind niederflurig und bezüglich Ausstattung und Komfort miteinander vergleichbar.
61. Rollmaterial	Wenn man je neue Tram kaufen sollte – bitte mit besseren Sitzen! In gewissen neuen Wagen sind die Stühle alles andere als bequem.		BEM	BERNMOBIL greift bei der Ausstattung seiner Fahrzeuge auf anerkannte Lieferanten von Sitzen zurück. Bisher sind bei BERNMBOIL keine negativen Rückmeldungen zu den Sitzen bekannt.
62. Rollmaterial	Auf der Linie 7 Bümpliz werden nur die älteren etwas kürzeren Trams eingesetzt. Die ganz neuen langen Einheiten fahren nur als Linie 8 nach Bethlehem.		BEM	Siehe Antwort zu Frage 60.
63. Rollmaterial	Gründe, warum keine 42 m Combino Trams nach Bümpliz		BEM	Die 41.5 m langen Combino-Trams können auf

	<p>liz fahren, sollen folgende sein:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wegen der Länge der Komposition blockieren diese die Einfahrt zum Dachdeckergeschäft K. Weyermann. Falls das stimmt, frage ich mich, wie viele Liegenschaftsbesitzer entlang der Schienen (wie auch ich) benachteiligt sind und nicht mehr immer und ungehindert Zugang zu ihren Parzellen haben. Der Weyermann braucht die Zufahrt ja nicht wie meine Gäste alle paar Minuten, sondern am Morgen, am Mittag zweimal und am Abend, vielleicht auch Mal zwischendurch, da kann man ja auch warten. 2. Im Ostring sollen die 7-teiligen, 42 m langen Combinos Probleme haben den Rank zu kriegen. Falls das stimmt, frage ich mich, welche Spitzenplaner und -ingenieure da geteert werden müssten. 3. Wer eine Gratis-Rückenmassage braucht, setzt sich einfach im Fumoir auf die Sitzbank, Rücken gegen das Tram und wartet bis eine der dreiteiligen, alten Kompositionen vorbeifährt. 			<p>dem ganzen Tramnetz von BERNMBOIL problemlos verkehren, also auch nach Bümpliz und in den Ostring. Die gesamte Infrastruktur in Bümpliz wurde so gebaut, dass künftig auch lange Fahrzeuge dort verkehren können. Einziger Grund für den Einsatz der kürzeren Fahrzeuge auf der Linie 7 nach Bümpliz ist die aktuelle Nachfrage. Diese rechtfertigt zurzeit keinen Einsatz von grösseren Fahrzeugen.</p> <p>Die Tramgeleise wurden nach Vorgaben verlegt, welche einen maximalen Erschütterungsschutz für die Umgebung gewährleisten. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde die Einhaltung der Erschütterungswerte geprüft. Dabei wurden keine Überschreitungen der zulässigen Werte festgestellt.</p>
<p>64. Rollmaterial</p>	<p>Tramhaltestelle Ramuzstrasse: Wie viele andere Personen, die in der Senecasita Westside Wohnen, bin ich auf einen Rollator angewiesen und benötige Hilfe beim Einsteigen und Aussteigen, wenn Trottoir und Tram-Boden nicht das gleiche Niveau haben. Dieser unfallträchtige Zustand sollte u. E. baldmöglichst korrigiert werden.</p>		<p>BEM</p>	<p>Niveaugleiche Kanten können dort problemlos realisiert werden, wo die Haltestellen nicht vom Veloverkehr befahren werden. (Bei niveaugleichen Kanten muss das Tram sehr nahe an das Perron fahren können. Für den Veloverkehr bleibt zwischen Schiene und Perron kaum mehr Platz). Das BAV hat daher verlangt, dass beim Tram Bern West nur alle Haltestellen ohne Veloverkehr niveaugleich realisiert werden sollen (Auflage aus dem Jahr 2007). Da bei der Haltestelle Ramuzstrasse Velos durchfahren, wurde sie nicht niveaugleich realisiert.</p> <p>In der Zwischenzeit wurde eine neue Lösung entwickelt, die bei der im Jahr 2010 erstellten Haltestelle Bethlehem Kirche realisiert werden konnte. Das Tram hält vom Perron weiter weg, so dass der Veloverkehr ausreichend Platz zwischen Schiene und Perronkante vorfindet. Ein Schiebetritt im Tram überbrückt den damit verbundenen grösseren Spalt. Künftig sollen alle neuen Haltestellen niveaugleich realisiert wer-</p>

				den. Eine nachträgliche Anpassung der Haltestelle Ramuzstrasse wäre sehr teuer und aufwändig, weshalb auf eine solche vorläufig verzichtet wird.
65. Rollmaterial	Der Tramtyp wie Nr. 741 sollte auf den Ästen Nr. 7 und 8 nicht mehr eingesetzt werden. Bei der Haltestelle „Ausserholligen Bahnhof“ musste ich zusehen, wie der Tramführer Mühe hatte die Rollstuhlüberbrückung zur richtigen Benützung zu montieren und später wieder ordentlich zurück zu stellen (das Einhalten der Fahrplanzeiten machte den Tramführer sehr nervös!). Ebenfalls ist beim Aussteigen das Gefahrenmoment des Stolperns und Danebentretens sehr gross (siehe Loryplatz).		BEM	Die Vevey-Trams sind Fahrzeuge der ersten Niederflurgeneration mit einer Wagenbodenhöhe von 35 cm und einer Stufe beim Einstieg auf rund 21 cm Höhe. Die Haltestellen mit niveaugleichem Einstieg sind auf die Wagenbodenhöhe der Combino-Trams von 30 cm ausgerichtet (heute gängiger Standard) und passen leider nicht zu den Vevey-Trams. Dies muss noch während der restlichen Lebensdauer dieser Fahrzeuge in Kauf genommen werden. Unterschiedliche Einstiegsverhältnisse werden auf dem ganzen BERNMOBIL-Netz aufgrund der verschiedenen Perronkantenhöhen noch während etlichen Jahren weiter bestehen, bis sämtliche Haltestellen angepasst sind. Mit der mobilen Rollstuhlrampe können aber auch Rollstuhlfahrer mit Unterstützung des Fahrers grundsätzlich an allen Haltestellen mitgenommen werden. BERNMOBIL nimmt dabei bewusst in Kauf, dass an den Haltestellen dafür länger angehalten werden muss und so leichte Verspätungen im Fahrplan entstehen. Je nach Haltestelle und Tramtyp ist das korrekte Anbringen der Rollstuhlrampe einfacher oder schwieriger.
66. Rollmaterial, Fahrplan	Im Voraus wurde immer angekündigt, dass auf der Linie Nr. 7 nach Bümpliz die grossen XXL-Combino-Trams verkehren werden. Für meinen Arbeitsweg benutze ich täglich das Tram; die grossen Combino-Trams verkehren aber nie auf dieser Linie: im Gegenteil, es zirkulieren immer relativ kleine Trams. Wenn ich im Kocherpark in das Tram Richtung Bümpliz einsteigen will, sind diese in den Stosszeiten praktisch immer total überfüllt. Beim Warten fällt mir auch auf, dass auf den Linien Weissenbühl / Fischermätteli teilweise die grossen Combino-Trams ver-		BEM	Für das Projekt Tram Bern West wurde mit der höheren Kapazität der Trams gegenüber dem Bus geworben. Als Bild wurde dafür exemplarisch ein Combino-Tram verwendet. Seitens BERNMOBIL wurde nie ein bestimmter Fahrzeugtyp versprochen, da neue Fahrzeuge stets öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Für Tram Bern West und den Ersatz der alten hochflurigen Be 8/8 Trams mit Anhängern wurden ausschliesslich Fahrzeuge mit 41.5m Länge

	<p>kehren, welche aber alle nur zur Hälfte mit Fahrgästen besetzt sind, also halb leer fahren. Meiner Meinung nach wurden die Versprechen der Organisatoren nicht eingehalten und es fand ein Abbau vom Service-Public statt (nur noch alle 6 Minuten eine Tram mit weniger Kapazität).</p>			<p>und entsprechend grösserer Kapazität beschafft. Diese werden auf den nachfragestarken Linien 8 und 9 eingesetzt. Aufgrund der deutlich geringeren Anzahl Fahrgäste auf der Linie 7 rechtfertigt sich der Einsatz dieser Fahrzeuge dort nicht. Daher wird die Linie Bümpliz - Ostring mit 31m langen Fahrzeugen betrieben. Dafür reicht die bestehende Tramflotte aus, weshalb für die Linie 7 keine neuen Fahrzeuge beschafft werden mussten. Die dort eingesetzten Fahrzeuge entsprechen aber den heutigen Anforderungen an Komfort und Barrierefreiheit. Sowohl die ABB-Vevey-Trams wie die Combinos der ersten Generation sind niederflurig und bezüglich Ausstattung und Komfort miteinander vergleichbar. BERNMOBIL wird die Fahrgastzahlen auf dem Tram Bern West genau beobachten und regelmässig überprüfen, ob diese den Einsatz längerer Fahrzeuge auf der Linie 7 rechtfertigen. Auf der Linie 3 Bahnhof – Weissenbühl werden ausschliesslich Fahrzeuge von 31m Länge wie auf der Linie 7 eingesetzt. Auf der Linie 6 werden dagegen wegen der hohen Nachfrage auf dem Linienast Bahnhof Bern – Worb Dorf sowie dem weniger dichten Takt (10 Minuten) ausschliesslich lange Fahrzeuge eingesetzt. Aus Nachfragegründen fahren auch auf den Linien 8 und 9 lange Fahrzeuge.</p>
<p>67. Rollmaterial, Fahrplan, Kapazität</p>	<p>Bereits bei der Planungsphase, aber besonders im Rahmen der Informationsveranstaltungen und bei den Abstimmungskampagnen wurden von den Behörden und von Bernmobil immer wieder Bilder gezeigt, wonach auch auf der Linie 7 nach Bümpliz Combinotram fahren werden. Seit Dezember 2010 fahren auf der Linie Bümpliz aber mehrheitlich nur 3-teilige Tram vom Typ „Vevey“. Ihr Fassungsvermögen genügt besonders zu Pendlerzeiten in keiner Weise. Hinzu kommt, dass das Tram auch zu den Pendlerzeiten (Stosszeiten) nur alle 6 Minuten fährt (beim</p>		<p>BEM</p>	<p>Für das Projekt Tram Bern West wurde mit der höheren Kapazität der Trams gegenüber dem Bus geworben. Als Bild wurde dafür exemplarisch ein Combino-Tram verwendet. Seitens BERNMOBIL wurde nie ein bestimmter Fahrzeugtyp versprochen, da neue Fahrzeuge stets öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Für Tram Bern West und den Ersatz der alten hochflurigen Be 8/8 Trams mit Anhängern wurden ausschliesslich Fahrzeuge mit 41.5m Länge und entsprechend grösserer Kapazität beschafft.</p>

	<p>Busverkehr war der Fahrplan dichter). Diese Situation führt bei vielen Fahrgästen auf grosse Kritik, die ich voll teile. Ich war Vizepräsident des Abstimmungskomitees und wir haben damals die Delegation von Bernmobil immer wieder darauf hingewiesen, dass die Platzkapazitäten unbedingt vergrößert werden müssen. Gegner des Trams und Kritiker des aktuellen Angebots gelangen nun auch an mich und halten dem Abstimmungskomitee und den Behörden vor, dass sie ihre Versprechen nicht einhalten. Einige davon haben die Informationsbulletins usw. aufbewahrt, auf diesen wird nur mit Combinos für das Projekt geworben.</p>			<p>Diese werden auf den nachfragestarken Linien 8 und 9 eingesetzt. Aufgrund der deutlich geringeren Anzahl Fahrgäste auf der Linie 7 rechtfertigt sich der Einsatz dieser Fahrzeuge zurzeit noch nicht. Daher wird die Linie Bümpliz - Ostring mit 31m langen Fahrzeugen betrieben. Dafür reicht die bestehende Tramflotte aus, weshalb für die Linie 7 keine neuen Fahrzeuge beschafft werden mussten. Die dort eingesetzten Fahrzeuge entsprechen aber den heutigen Anforderungen an Komfort und Barrierefreiheit. Sowohl die ABB-Vevey-Trams wie die Combinos der ersten Generation sind niederflurig und bezüglich Ausstattung und Komfort miteinander vergleichbar. Die Platzverhältnisse in den Tramzügen der Linie 7 sind analog zu denjenigen auf den anderen Linien: Während ausserhalb der Spitzenstunde ein Sitzplatz häufig angeboten werden kann, sind die Fahrzeuge in der Spitzenstunde meist gut gefüllt. Die Infrastruktur in Bümpliz - im Speziellen die Haltestellen - wurde aber bereits für lange Fahrzeuge gebaut. Dies zeigt, dass BERNMOBIL für eine Nachfragesteigerung vorbereitet ist.</p>
<p>68. Rollmaterial, Fahrplan, Kapazität</p>	<p>Zwischen 16 - 18h herrscht Stadt auswärts ein absolutes, unannehmbares "G'stungg" - in der Sagi entleeren sich die Trams. Die Trams können den Menschenandrang während der Stosszeiten der PendlerInnen offensichtlich nicht auffangen, was voraussehbar war, da die entlastenden Direkt-Verbindungen Bahnhof - Insel - Sagi abgesetzt worden sind. Es ist dringend eine befriedigendere Lösung anzustreben...! Es müsste eruiert werden, woher die Leute kommen - und wohin sie wollen...</p>		<p>BEM</p>	<p>Die Auswertung der Fahrgastzahlen kann erst nach den ersten drei Betriebsmonaten aufgenommen werden. Erst dann stehen genügend Daten für seriöse Aussagen zur Verfügung. BERNMOBIL wird die geschilderte Situation bei der Haltestelle Säge speziell prüfen. Man kann jedoch bereits jetzt festhalten, dass ausserhalb der Spitzenstunde häufig Sitzplätze vorhanden, die Fahrzeuge dagegen in der Spitzenstunde meist gut gefüllt sind (Steh- und Sitzplätze). Diese Situation ist heute auf fast allen BERNMOBIL-Linien anzutreffen. Als kleiner Ersatz für die wegfallenden Direkt-kurse fährt die Linie 101 ab Bethlehem Kirche seit Dezember 2010 im dichteren 10'-Takt direkt</p>

				zum Bahnhof.
69. Toiletten	Sehr schöne Toiletten sind aufgestellt aber meistens geschlossen. Diese müssen ausnahmslos ab Beginn des Betriebes bis Betriebsende zugänglich sein .		BEM	Toilettenanlagen gehören den Stadtbauten Bern und werden durch diese betrieben. An den beiden Endstationen Bümpliz und Brünnen Bahnhof gibt es jeweils Toiletten im Besitz von BERNMOBIL. Sie sind nicht öffentlich zugänglich, sondern stehen ausschliesslich dem Fahrdienstpersonal zur Verfügung.
70. Transportkapazität	Bereffend der Transportkapazität hat sich auch trotz Versprechern nichts geändert. Ab Unterführung sind in der Regel zu Hauptverkehrszeiten alle Plätze besetzt. Jetzt fehlen nämlich die Eilkurse!		BEM	Ab Unterführung fahren alle 3 Minuten entweder ein kurzes Tram von Bümpliz oder ein langes von Brünnen Richtung Stadt / Bahnhof. Gesamthaft steht ab Unterführung mehr Transportkapazität zur Verfügung als früher mit den beiden Grundkursen der Linien 13/14 und dem Eilkurs nach Bümpliz. Im Abschnitt Bümpliz rechtfertigt die aktuelle Nachfrage den Einsatz von langen Tramzügen noch nicht. Die Infrastruktur - im Speziellen die Haltestellen - wurde aber bereits für lange Fahrzeuge gebaut. Dies zeigt, dass BERNMOBIL für eine Nachfragesteigerung vorbereitet ist.
71. Verhalten Chauffeure, Ventilation, Lärm	Persönlich finde ich die Umstellung von Bus auf Tram ein Erfolg und positiv. Einige Kleinigkeiten sind mir aber aufgefallen: <ul style="list-style-type: none"> - die Tramführer öffnen immer wieder sämtliche Türen, auch wenn niemand weder ein- noch aussteigt und auch an Haltestellen mit wenig oder keinen Fahrgästen. Besonders im Winter, wenn es draussen noch bläst, ist das sehr unangenehm, - die Lüftung in einigen Tramkombinationen bläst zu kräftig/kalt durch den Wagon. Das fühlt sich unangenehm an. Warum kühlen und gleichzeitig heizen? Etwas scheint nicht in Ordnung zu sein. - Quietschen: hoffentlich wird das auch bei Tram 8 bereits hörbare (noch) leise Quietschen nicht noch intensiver... 		BEM	<ul style="list-style-type: none"> - Die meisten Türstörungen entstehen durch ein Unterbrechen des Schliessvorganges (Einsteigen bei sich schliessenden Türen, zurückhalten eines Türflügels usw.) Um diesen Störungen vorzubeugen, ist das Fahrpersonal angehalten, situativ alle Türen zu öffnen und manuell zu schliessen. So werden der Fahrgastwechsel beschleunigt und Störquellen reduziert. - Die Klimaanlage in den neuen Combino XL-Trams werden zurzeit umgebaut. BERNMOBIL hofft damit, dass das Problem der Zugluft gelöst werden kann. - BERNMOBIL beobachtet die Entwicklung der Lärmemissionen auf dem Tram Bern West genau. Grundsätzlich sind alle Vorkehrungen getroffen worden, damit die Fahrzeuge in den Kurven nicht mehr quietschen.

				So wurden in den engen Kurven Schmier- apparate eingebaut.
72. Allgemein, Verhalten Chauffeure	Tramhalt / Einstieg für Sehbehinderte: Chauffeure halten teilweise nicht am richtigen Ort		BEM	BERNMOBIL wird die Tramführerinnen und Tramführer auf diese Beobachtungen aufmerksam machen und sie anweisen, dass sich die erste Türe stets beim Blindenquadrat befinden muss.
73. Benennung Hst. Bümpliz-Unterführung / Durchsage im Fahrzeug	Warum muss die Haltestelle Unterführung „Bümpliz Unterführung“ heissen? Bei der Durchsage muss jedes mal gemeldet werden, „Weiterfahrt nach Brünnen-Westside“. Es wäre doch wirklich einfacher, diese Haltestelle einfach Unterführung zu nennen , beim Tram Nr. 7 und 8. Es gibt sonst keine Haltestelle „Unterführung“ auf dem ganzen Netz, es kann also gar keine Verwechslungen geben. Und wenn ein Auswärtiger diese Haltestelle sucht, kann er wirklich mit beiden Linien fahren! Und findet sie dann auch im Netz-Stationenplan unter U nicht unter B!!! <i>Im Uebrigen: das Tram ist der absolute Hammer für unser Quartier und für mich. Eine neue Lebensqualität ist angebrochen – auch das möchte ich der BernMobil im Namen des Tscharnergutes melden !!</i>		BEM	BERNMOBIL richtet sich bei den Haltestellenbezeichnungen nach den Weisungen des Bundesamts für Verkehr. Primär wird der Ort (allenfalls zwei Ortsnamen) verwendet und evt. mit einem Zusatz hinweisend auf Staat, Kanton, Bezirk, Quartier, Landschaft, Region oder Transportunternehmung ergänzt. In Anlehnung an die BAV-Richtlinie verwendet BERNMOBIL an erster Position eine geografische Bezeichnung. Diese erste Position wird allenfalls durch einen hilfreichen Zusatz erweitert, welcher die genaue Lage der Haltestelle angibt (z. B. Unterführung, Säge oder Bahnhof). So erklärt sich der Name Bümpliz Unterführung. Mit dem blossen Namen Unterführung wäre die Haltestelle für ortsunkundige Personen nicht lokalisierbar.
74. Fahrzeug, Ventilation	Ein kalter Zugwind an verschiedenen Sitzplätzen im Tram ist äusserst unangenehm. Könnte mit der Ventilation - oder falsch eingestellten Heizung zusammenhängen???		BEM	Die Klimaanlage in den neuen Combino XL-Trams werden zurzeit umgebaut. BERNMOBIL hofft damit, dass das Problem der Zugluft gelöst werden kann.
75. Fahrzeug, Ventilation	Zu stark und meistens zu kühl eingestellt		BEM	Siehe Antwort zu Frage 74.
76. Fahrzeug, Ventilation	Es herrscht enorme Zugluft von der Deckenlüftung und weil diese Luft kalt ist, herrscht im ganzen Tram dann auch ziemliche Kälte, egal wo man sitzt. Da ich jeden Tag 2 - 3x mit diesem Tram unterwegs bin (Holenacker oder Stöckacker bis Bern Bahnhof und umgekehrt), ist dies für mich sehr störend und ich empfinde die Fahrt so als sehr unangenehm. <i>Zum Schluss noch zwei positivere Punkte: Man hat immer</i>		BEM	Siehe Antwort zu Frage 74.

	<i>einen Sitzplatz und kann von Brünnen bis Saali durchfahren oder wenn man Einkäufe in der Stadt macht, bereits am Bärenplatz einsteigen.</i>			
77. Gäbelbach, Lärm	Im Raum Gäbelbach stört der Lärmpegel , welcher um einiges höher ist, als jener vom Bus.		BEM	Siehe Antwort zu Frage 56.
78. Gäbelbach, Lärm	Tram macht Lärm: Strecke, Haltestelle Gäbelbach, nach Haltestelle Ramuzstrasse in der markanten Kurve quietscht es und das nicht leise, manchmal echt störend.		BEM	Siehe Antwort zu Fragen 56 und 71.
79. Haltestelle Höhe, Lärm	Bremsen/Anfahren jeden Trams ist hörbar. Vor allem auch morgens die ersten Trams (heisst also bereits ab 5.30 Uhr). Diese Beobachtung wurde mir auch beklagt vom 20stöckigen Hochhaus gegenüber. Können die Trams nicht süferli langsam an den Haltestellen vorbeifahren, wenn keiner da steht?		BEM	Siehe Antwort zu Frage 56. Der Tramlärm ist am frühen Morgen natürlich besonders gut hörbar, da dann kaum anderer Umgebungslärm vorhanden ist, welcher den Tramlärm übertönt. Die Trams müssen gemäss Vorschrift des Bundesamtes für Verkehr an jeder Haltestelle anhalten.
80. Unterführung, Lärm	Im Bereich Unterführung liegt der Verkehrslärm jetzt weit über dem Pegel des Busverkehrs (Gummipneu).		BEM	Siehe Antwort zu Frage 56.
81. Unterführung, Smart-Info	Abfahrtsanzeige Unterführung Linie 7 Richtung Stadt: hier war zur Inbetriebsetzung immer angezeigt, ob die Linie 7 oder 8 (schräg gegenüber) als nächstes kommt. Diese Anzeige wurde später auf nur Linie 7 zurückprogrammiert. Warum werden an einigen Haltestellen Wartezeit in Minuten und anderen die Uhrzeit angezeigt? Wartezeit ist praktischer, wenn man entscheiden muss - 7 oder 8.		BEM	Die Wartezeit wird in Minuten angezeigt, sobald das Fahrzeug vom System geortet werden kann. Dann kann es die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt berechnen. Falls das Fahrzeug z. B. wegen einer Funkstörung oder einem Funkloch nicht geortet werden kann, wird die Abfahrtszeit gemäss Fahrplan angezeigt. Diese Zeit entspricht aber nicht unbedingt der tatsächlichen Abfahrtszeit. Es ist richtig, dass in der Unterführung beim Busbetrieb während der Bauphase beide Linien auf beiden Smart-Info-Anzeigen angezeigt wurden. Aus technischen Gründen kann dies leider nicht mehr realisiert werden.
82. Waldmannstr. - Holenackerplatz - Murtenstrasse	Eigentrasse ist zu laut . Unterschiedliche Rollgeräusche, (Tempo, Schmutz, Steine) Fussgänger- und Strassenübergänge sind verschmutzt.		BEM	Siehe Antwort zu Frage 56. Die Schienen werden regelmässig mit dem Schienenreiniger von BERNMOBIL geputzt.
83. Wangenstrasse, Lärm	7er Tram morgens laut		BEM	Siehe Antwort 81.
84. Allgemein, Fehlende Überhol-	Autofahrer schimpfen über die fast durchgängig fehlende Möglichkeit, ein Tram zu überholen , so aber neh-		--	Auf dem hauptsächlich betroffenen Abschnitt Bümpliz wurde an jeder zweiten Haltestelle eine

möglichkeiten für Autos	men die meisten halt Umwege durch "verkehrsberuhigte" Seitenstrassen. Zu manchen Zeiten ist der Stau hinter einem Tram ziemlich lang.			Überholmöglichkeit eingerichtet (je Richtung). Einzelne Staus zu den Spitzenzeiten sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens leider kaum zu vermeiden.
85. Allgemein, Vortrittsrecht Tram	Auch wenn es dem geltenden Gesetz entspricht, dass Schienefahrzeuge den "absoluten Vortritt" haben , finden wir und viele unserer Bekannten es als ein leichtfertiges Spiel mit der Gesundheit oder dem Leben der Fussgänger; dabei denken wir vor allem an Kinder und alte Leute. Zuerst wird den Fussgängern gesagt: <i>Ihr habt Vortritt auf den Fussgängerstreifen</i> , aber dann heisst es: <i>April, April, das gilt nicht für das Tram</i> .		BEM	Der Vortritt des Trams ist im Strassenverkehrsgesetz geregelt. Diese Regel ist schon lange in Kraft und hat bisher zu keinen Unfällen auf dem Tramnetz von BERNMOBIL geführt. Diese Regel ist absolut sinnvoll: Das Tram weist beispielsweise einen deutlich längeren Bremsweg als ein Bus auf und könnte kaum rechtzeitig anhalten, wenn eine Person unverhofft auf den Fussgängerstreifen tritt. Würde also beispielsweise ein Kind sich auf den Vortritt als Fussgänger gegenüber dem Tram verlassen und knapp vor einem Tram auf die Strasse treten, so wäre der Unfall unvermeidlich. Die Tramführerinnen und Tramführer von BERNMOBIL sind auf diese Gefahren sensibilisiert und müssen bei erkennbarer Gefahr jederzeit auch auf Sicht anhalten können. BERNMOBIL versucht, wenn immer möglich, über reine Tramgleise keine Fussgängerstreifen zu markieren.
86. Haltestelle KV	Haltestelle Kaufmännischer Verband (stadtauswärts) wieder einführen		--	Die Haltestelle Kaufmännischer Verband stadtauswärts war direkt vor der Kreuzung Zieglerstrasse platziert. Damit störte sie einerseits den Verkehrsfluss an dieser Kreuzung, andererseits führte der direkte Ausstieg auf die Strasse zu einer Gefährdung der Fahrgäste, da diese nur durch das Rotlicht geschützt waren. Die Haltestellen Kocherpark und Kaufmännischer Verband sind zudem immer noch in einer zumutbaren Fusswegdistanz voneinander getrennt.
87.	Fehlende Tariflisten auf der Linie 27. Enge Platzverhältnisse Haltestellen Post Richtung Weyermannshaus. Neues Haltekonzept Linie 27 in Bümpliz.			Die neuen Haltestellenorte der Linie 27 sind durch das Tramprojekt bedingt. Der bisherige Standort vor dem Kreisel war nur schwer verträglich mit dem Tram. So hätte der Bus beim Halt den Verkehrsfluss und das heranrollende

Tram Bern West: Begehung Vertreter QBB/Seniorenrat mit Task Force Verkehr

				Tram behindert. Die aktuelle Haltestelle ist jedoch vergleichbar mit anderen Haltestellen dieser Quartierlinien (häufig hält der Bus am bestehenden Trottoirrand).
--	--	--	--	--

05. Mai 2011
1. Juli 2011