

REFERAT VON HUGO STAUB, LEITER DER VERKEHRSPANUNG

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren

Zwischen 1980 und dem Jahr 2000 ging der Autoverkehr auf den Strassen in Stadt Bern um rund 10% zurück (Folie 2 → Verkehrsentwicklung 1980-2000), während er auf der Autobahn um 90% und auf den Hauptverkehrsachsen der Agglomeration um durchschnittlich 40% zunahm. Diese Entwicklung ist unter anderem auf eine konsequente und beharrliche Umsetzung der Verkehrsstrategie mit einer Verlagerung von „langen Autofahrten“ auf das übergeordnete Nationalstrassennetz zurück zu führen. Nicht alle Stadtteile konnten in gleichem Masse von dieser Entwicklung profitieren. Regula Rytz hat in ihrem Referat bereits darauf hingewiesen, dass in diesem Punkt der Stadtteil III im Nachteil ist. Der Vergleich mit dem Länggassquartier zeigt eindrücklich, dass die Ausgangslage im Süden der Stadt für solche Verkehrsverlagerungen viel ungünstiger ist: Das Länggassquartier wird schon heute von zwei Autobahnanschlüssen bedient, Forsthaus und Neufeld und ab August kommt der Anschluss beim Südportal des Neufeldtunnels hinzu. Zudem ist der Weg über die Autobahn hier kaum länger als der Weg auf den Stadtstrassen. Das schafft günstige Voraussetzungen für Verkehrsverlagerungen, die wir auch Nutzen.

Demgegenüber ist der Stadtteil III nur ganz am westlichen Rand beim Anschluss Bümpliz mit der Autobahn verbunden. Hinzu kommt, dass aus grossen Teilgebieten von Köniz der Weg zur Autobahn über die Hauptstrassen des Stadtteils III führt.

Die Situationsanalyse zum Teilverkehrsplan MIV zeigt entsprechend klar, dass der Verkehr im Stadtteil III ein Problem darstellt und die Belastbarkeit an zahlreichen Strassenabschnitten überschritten ist. Es gibt auch eine positive Nachricht: Es gelingt uns immerhin, den Durchgangsverkehr zu kanalisieren und von den Quartierstrassen fern zu halten (Folie 3 → Handlungsbedarf Quartierstrassen). Die Verkehrsberuhigung der Wohnquartiere funktioniert somit relativ gut. Sie sehen hier rot markiert, wo wir auf den Quartierstrassen noch zusätzliche Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr planen.

Im Rahmen der Arbeiten am Teilverkehrsplan MIV stand somit die Frage im Vordergrund, wie die Verträglichkeit des Autoverkehrs im Stadtteil III verbessert werden kann. Es wurden dazu verschiedene Netzvarianten für die Hauptverkehrsachsen geprüft.

Die Netzvariante 1 nennen wir „Ist Plus“ – also die weitere Optimierung des Verkehrssystems mit Massnahmen, wie sie seit Jahren Schritt für Schritt umgesetzt werden. Das Ziel der Mass-

nahmen besteht darin, Transitfahrten durch den Stadtteil für den Autoverkehr weniger attraktiv zu gestalten und im Gegenzug den öffentlichen Verkehr beim Verkehrsmanagement zu bevorzugen. Dies lässt sich zum Beispiel durch die Steuerung der Lichtsignalanlagen bewerkstelligen. Auch die Verkehrssicherheit ist ein wichtiges Ziel dieser Massnahmen. „Ist Plus“ ist die „Basis-Variante“ für die weitere Entwicklung des Verkehrssystems im Stadtteil III.

Entscheidend ist nun die Frage, ob die Verkehrslenkung und -beruhigung über die Variante „Ist Plus“ hinaus gehen soll und in welche Richtung.

Als weiterführende Netzvarianten werden im Teilverkehrsplan MIV zur Diskussion gestellt:

- Eine stärkere Bündelung des Verkehrs auf dem Hauptstrassennetz
- und eine Ausweitung des heute in Ost-West-Richtung schon bestehenden Einbahnsystems auf die beiden Nord-Süd-Achsen der Ziegler- und Belpstrasse.

Ich möchte nun kurz auf diese beiden Netzvarianten eingehen:

(Folie 4 → Netzvariante Bündeln) Da der Stadtteil III ein relativ dichtes Netz an Hauptverkehrsachsen aufweist, haben wir geprüft, ob sich durch eine Bündelung von Verkehrsströmen wesentliche Vorteile erzielen lassen. Konkret würde dies bedeuten, die Effingerstrasse und die Seftigenstrasse – auf der Abbildung grün gepunktet dargestellt – für den Autoverkehr zu sperren und den Verkehr über die Schwarztorstrasse respektive die Schwarzenburgstrasse zu leiten. Sie sehen auf der Abbildung den Preis dieser Bündelung: An zahlreichen rot gepunkteten Strassenabschnitten verschlechtert sich die Verträglichkeit des Verkehrs gegenüber der Ausgangssituation. Fazit: Die Netzvariante Bündeln ist kein tauglicher Ansatz.

(Folie 5 → Netzvariante Einbahn) Die Netzvariante Einbahn sieht auf der Ziegler- und der Belpstrasse Einbahnverkehr vor: Auf der Zieglerstrasse in Richtung Eigerplatz und auf der Belpstrasse in Richtung Laupenstrasse. Der Verkehr wirkt bei diesem System deutlich weniger dominant, vor allem, wenn es gelingt, die Fahrgeschwindigkeit tief zu halten. Das zeigen die Erfahrungen auf der Effinger- und der Schwarztorstrasse. Hier funktioniert der Verkehr seit langem im Einbahnsystem. Ausserdem bietet ein Einbahnregime in der Ziegler- und Belpstrasse Raum für eine städtebauliche Aufwertung und für sichere und attraktive Verhältnisse für den Langsamverkehr. (Folie 6 → Schwarztorstrasse) Die Illustration zeigt, wie die Schwarztorstrasse aussehen könnte. Fazit: Soll mit der Verkehrslenkung und -beruhigung über die Variante „Ist Plus“ hinaus gegangen werden, schlagen wir vor, dass es in Richtung der Netzvariante Einbahn geht.

Die Netzvariante Einbahn liegt auch dem vierten Schlüsselprojekt im Stadtteil III zu Grunde: Der Verkehrsführung und Aufwertung des Raums Loryplatz – City West – Eigerplatz. (Folie 7 → Schlüsselprojekt Loryplatz – City West – Eigerplatz).

Es geht in diesem Schlüsselprojekt darum – sofern die Netzvariante Einbahn in der Mitwirkung auf Zustimmung stösst – ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Zieglerstrasse, die Belpstrasse und die Schwarztorstrasse zu erarbeiten und Zweckmässigkeit, Umsetzbarkeit und Kosten genauer zu ermitteln.

Mit der geplanten Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb werden die Verkehrsführung und die Strassen- und Platzgestaltung im Raum Eigerplatz schon bald zur Diskussion gestellt. Es entsteht die Gelegenheit, am Eigerplatz eine Stadtreparatur vorzunehmen und den Platz als Stadtteilzentrum aufzuwerten. Die Planung des Trams Köniz – Ostermundigen wird mit Hochdruck vorangetrieben. Beim Wettbewerb zum Eigerplatz werden darauf achten, dass eine Verkehrslösung entsteht, die später in Richtung des Netzsystems Einbahn weiter entwickelt werden könnte.

Neben diesen Überlegungen zum Verkehrssystem des gesamten Stadtteils III enthält der Teilverkehrsplan MIV natürlich eine Vielzahl von lokalen Massnahmenvorschlägen, auf die ich hier nicht eingehen werde. Wir sind aber auch hier sehr gespannt auf die Rückmeldungen, die wir von der Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung erhalten werden.

Zur Mitwirkung

Mit der Quartierplanung zum Stadtteil III wird eine umfangreiche Planung vorgelegt. Das Mitwirkungsverfahren gibt der Bevölkerung, Parteien und Organisationen nun die Gelegenheit, sich zu dieser Planung zu äussern und auf die definitive Ausgestaltung dieses Instruments Einfluss zu nehmen.

(Folie 8 → Mitwirkungsverfahren) Um den Bürgerinnen und Bürger die Mitwirkung zu erleichtern, wird im Mai eine Kurzfassung des Planungsberichtes dem Quartiermagazin für den Stadtteil III beigelegt. Am Samstag 9. Mai 2009 findet ferner im Kirchgemeindehaus Frieden ein Workshop der Quartierorganisation QM 3 zur Quartierplanung statt. Mit einem Fragebogen wird die Stellungnahme erleichtert. Der Fragebogen ist beim Stadtplanungsamt erhältlich und steht als Download auf der Website www.bern.ch zur Verfügung. Mitwirkungseingaben können bis am 31. August 2009 beim Stadtplanungsamt eingereicht werden.

Besten Dank für die Aufmerksamkeit.