



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau,  
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung



## Stadtteil III

### Mitwirkungsbericht zum Teilverkehrsplan MIV

Holligen / Mattenhof /  
Monbijou / Sandrain /  
Weissenbühl / Weissenstein

Juni 2012

## Impressum

Direktion für Tiefbau,  
Verkehr und Stadtgrün  
Verkehrsplanung  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Schutzgebühr Fr. 25.00 / CD-Rom: Fr. 10.00

Copyrights:  
Planinhalte: Verkehrsplanung Stadt Bern  
Planungsgrundlagen: Vermessungsamt Stadt Bern

Stand: Juni 2012

## Inhalt

<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>1. Mitwirkung</b>	<b>6</b>
1.1 Vorgehen und Resonanz	6
1.2 Methodik der Auswertung	6
<b>2. Auswertung der Eingaben</b>	<b>7</b>
2.1 Ziele MIV	7
2.2 Konzept Basis- und Übergangsnetz	8
2.3 Konzept Quartierzellen	9
2.4 Umsetzung durch Schlüsselprojekte	11
2.5 Prioritäre Massnahmen	13
2.6 Weitere Anregungen	14
<b>3. Fazit für den TVP MIV 3</b>	<b>15</b>
3.1 Zusammenfassung der Mitwirkungsergebnisse	15
3.2 Weitere Anpassungen	16

## Glossar

verwendete Abkürzungen:

MIV	Motorisierter Individualverkehr
TVP	Teilverkehrsplan
öV	öffentlicher Verkehr
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge
Fz/h	Fahrzeug pro Stunde
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
STEK 95	Räumliches Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern von 1995
ZMB	Zweckmassigkeitsbeurteilung
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Region Bern
TRB	Tram Region Bern
VM	Verkehrsmanagement
GRB	Gemeinderatsbeschluss

## Einleitung

Die Mitwirkung zur Quartierplanung Stadtteil 3 fand vom 24. April 2009 bis zum 31. August 2009 statt. Am 09. Mai 2009 wurde im Kirchgemeindehaus Frieden eine Informations- und Diskussionsveranstaltung in Form eines Workshops durchgeführt.

5

---

Die zur Mitwirkung aufgelegten Dokumente (Bericht zur Mitwirkung inkl. Kurzfassung Mitwirkungsbericht und Fragebogen) zeigen einen Gesamtüberblick über die Zukunftsabsichten der Stadt Bern im Stadtteil 3 sowie die angestrebten Entwicklungsziele und Zusammenhänge zwischen Verkehr, Städtebau und Freiraum auf.

Infolge der Mitwirkungsaufgabe zur Quartierplanung Stadtteil 3 gingen insgesamt 77 Eingaben von Verbänden, Institutionen, Firmen, Parteien und Privatpersonen ein. Im Rahmen der Eingaben wurden 50 Fragebögen eingereicht. Die brieflichen Eingaben sind teilweise sehr ausführlich und detailliert in ihren Positionierungen, Aussagen und Anträgen formuliert.

Die Mitwirkungsbeiträge zeigen deutlich auf, welche Erwartungen vorhanden sind, an welcher Stelle mehrheitlich Zustimmung herrscht, und wo mit Widerständen zu rechnen ist. Mit dem vorliegenden Mitwirkungsbericht zieht man Bilanz aus den Eingaben zur Mitwirkung und zeigt auf, in welcher Form der Gemeinderat die Anliegen aus der Bevölkerung berücksichtigt.

Die Themen Städtebau, Freiraum und motorisierter Individualverkehr (MIV) wurden in den zur Mitwirkung aufgelegten Dokumenten noch gemeinsam bearbeitet. Entsprechend sind alle Mitwirkungseingaben in einem umfangreichen **Anhang zum Mitwirkungsbericht** zusammengetragen und kommentiert. Für die weitere Bearbeitung der Themen Städtebau / Freiraum und MIV wurden hingegen zwei separate Mitwirkungsberichte verfasst:

- **Mitwirkungsbericht Quartierplanung Stadtteil 3** (QP 3; Städtebau und Freiraum)
- **Mitwirkungsbericht Teilverkehrsplan MIV Stadtteil 3** (TVP MIV 3)

Im vorliegenden Mitwirkungsbericht TVP MIV 3 wird jeweils darauf verwiesen, wenn weitergehende Informationen zu Städtebau und Freiraum im Mitwirkungsbericht Quartierplanung zu finden sind.

## 1. Mitwirkung

6

### 1.1 Vorgehen und Resonanz

Die Mitwirkung dauerte vom 24. April 2009 bis zum 31. August 2009. Folgende Unterlagen lagen während dieses Zeitraums bei der Verkehrsplanung (Zieglerstrasse 62), in der „Baustelle“ (Bundesgasse 38) und im Quartierbüro (Schlosstrasse 87a) auf und konnten über das Internet heruntergeladen werden:

- Bericht zur Quartierplanung Stadtteil 3 (April 2009) mit Quartierplan und Teilverkehrsplan MIV
- Kurzfassung Quartierplanung Stadtteil 3 (April 2009)
- Fragebogen zur Quartierplanung Stadtteil 3

Die Publikation der Mitwirkung erfolgte am 24. April und am 01. Mai 2009 in der Stadtausgabe des „Anzeigers der Region Bern“. Zusätzlich erfolgte eine Publikation der Kurzfassung im Quartiermagazin, welches an alle Haushalte im Stadtteil 3 verteilt wurde.

Die Quartierkommission QM3 hat in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und der Verkehrsplanung am 9. Mai 2009 eine gut besuchte Informations- und Diskussionsveranstaltung in Form eines Workshops durchgeführt. Weitere Informationsanlässe fanden in der Gemeinde Köniz, bei verschiedenen Parteien der Stadt Bern und in der Stadtbildkommission statt.

Die öffentliche Mitwirkung stiess auf reges Interesse und die Gelegenheit zur Mitwirkung wurde intensiv genutzt. Insgesamt gingen 77 briefliche Stellungnahmen ein (15 Verbände / Institutionen, 8 Firmen, 8 Parteien, 46 Privatpersonen). Zudem wurden 50 Fragebögen ausgefüllt und eingereicht.

Im vorliegenden Mitwirkungsbericht wird die Bilanz aus den Mitwirkungsbeiträgen zum MIV gezogen und aufgezeigt, ob und wie die Anliegen berücksichtigt werden können. Nach der Auswertung der Eingaben wurden einzelne Anforderungen Wünsche und Vorgaben direkt in die überarbeitete Fassung des TVP MIV 3 eingearbeitet. Andere wiederum werden in Folgeplanungen integriert und umgesetzt.

### 1.2 Methodik der Auswertung

Die inhaltliche Auswertung der Eingaben orientiert sich an der Struktur des zur Mitwirkung ausgegebenen Fragebogens. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Inhalte der einzelnen Fragen thematisch gegliedert. Die daraus resultierende umfangreiche Tabelle ist als Anhang zum Mitwirkungsbericht in einem separaten Dokument erfasst.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht konzentriert sich darauf, die relevanten Aussagen, Forderungen und Kritikpunkte zusammenzufassen und zu kommentieren, wie auch die Folgerungen für die Bereinigung des TVP MIV 3 aufzuzeigen. Gliederung:

- Ziele MIV
- Konzept Basis- und Übergangnetz
- Konzept Quartierzellen
- Umsetzung durch Schlüsselprojekte
- Prioritäre Massnahmen
- Weitere Anregungen

Die Folgerungen für den Teilverkehrsplan MIV 3 werden jeweils rot hervorgehoben.

## 2. Auswertung der Eingaben

### 2.1 Ziele MIV

7

„Stimmen Sie den Zielen zu?“

„Wie wichtig sind Ihnen die Ziele?“

#### *Eingaben*

Die Stossrichtung der Ziele für den Verkehr wird im Grundsatz mehrheitlich unterstützt. In den Fragebogen wurden sämtliche Zielsetzungen zum MIV mehrheitlich als „sehr wichtig“ und „wichtig“ bezeichnet.

Verschiedene Eingaben (Läbigi Stadt, VCS, SP Stadt Bern, Quartierverein Marzili, Quartierorganisation QM3) wünschen eine konkretere Zielformulierung zur Verkehrsvermeidung. Gefordert wird die Umsetzung einer Reduktion des MIV um 10 Prozent bis 2015, wie sie die Energiestrategie 2006 - 2015 der Stadt Bern vorgibt. Gleichzeitig sei die Zusammenarbeit mit der Agglomeration zu verstärken, mit dem Ziel, die Verkehrsbelastungen zu reduzieren.

SVP, FDP und der Handels- und Industrieverein lehnen Einschränkungen beim MIV ab, es wird auf fehlende Elemente im Verkehrsnetz hingewiesen (Bsp. Südtangente). Verlangt wird ein Ausbau des Verkehrsnetzes für den Durchgangsverkehr.

Bernmobil weist auf die bestehenden Behinderungen des öV hin und vermisst das Ziel der öV-Bevorzugung.

#### *Kommentar*

Die Verträglichkeit des MIV kann gemäss der regionalen Gesamtverkehrsstrategie (RGSK) kurz- bis mittelfristig durch eine Stärkung des öV, eine stärkere Dosierung des MIV am Siedlungsrand, die Förderung des Langsamverkehrs und eine optimierte Gestaltung des Strassenraumes verbessert werden.

Ein Ausbau des städtischen und kantonalen Verkehrsnetzes zu Gunsten des motorisierten Durchgangsverkehrs widerspricht hingegen der regionalen Gesamtverkehrsstrategie. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Region Bern wurden weitergehende Infrastrukturanpassungen geprüft. Wegen zu geringer Entlastungswirkung wurden Varianten einer „Umfahrungsstrasse“ im Süden der Stadt nicht weiterverfolgt.

#### **Folgerungen für den TVP MIV 3**

Am formulierten Grundprinzip, die Verträglichkeit des Verkehrs zu verbessern, wird festgehalten.

Die Einbettung der Ziele des TVP MIV in die Ziele der regionalen Gesamtverkehrsstrategie und in die Legislaturziele des Gemeinderats wird ausführlicher dargestellt. Ergänzt wird das Ziel eines zuverlässigen öffentlichen Verkehrs, der nicht durch den MIV behindert wird.

## 2.2 Konzept Basis- und Übergangnetz

„Stimmen Sie dem gewählten Verkehrskonzept 1. Stufe – ‚Ist Plus‘ zu?“

„Sind Sie der Meinung, dass zusätzliche Verkehrslenkungs- und -beruhigungsmassnahmen nötig sind?“

„Stimmen Sie dem gewählten Verkehrskonzept 2. Stufe – ‚Einbahn‘ zu?“

### *Eingaben*

Von verschiedenen Seiten wird bemängelt, dass der TVP MIV anstelle einer Verkehrsreduktion von aussen nach innen, hauptsächlich auf Massnahmen setzt, die nicht in den Verantwortungsbereich der Stadt fallen oder die einzig den Verkehr verträglicher gestalten. Gleichzeitig wird auch begrüsst, dass sich die städtischen Massnahmen nach der übergeordneten Planung (Gesamtverkehrsstrategie, Agglomerationsprogramm) ausrichten.

Das Verkehrskonzept 1. Stufe „Ist-Plus“ wird nur zum Teil befürwortet. Der VCS, der Marzili-Dalmaz-Leist, das Grüne Bündnis Stadt Bern und die Gemeinde Köniz unterstützen das Konzept grundsätzlich. In zahlreichen Eingaben wird das Verkehrskonzept „Ist-Plus“ als ungenügend beurteilt. Dies unter anderem auch deshalb, weil mit damit für das Sandrainquartier keine Verbesserungen erwartet werden. Verlangt werden ergänzende Massnahmen bis hin zu Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf dem Übergangnetz und auf Abschnitten des Basisnetzes (SP Stadt Bern, QM3).

Mit dem Verkehrskonzept 2. Stufe „Einbahn“ erhöht sich die Akzeptanz insgesamt. Dennoch wird eine Ausweitung der Thematik „Einbahn“ auf andere Gebiete im Stadtteil gefordert (QM3, Schönau Sandrain Leist, Private), mit der Absicht, dass damit der MIV weiter reduziert wird. Läubigi Stadt, VCS und die SP Stadt Bern fordern eine flächendeckende Wabenlösung für den Stadtteil 3. Viele Privatpersonen beantragen zudem, die Netz-Variante „Bündeln“ weiterzuverfolgen. Die QM3 möchte, dass auch eine Kombination der Varianten „Einbahn“ und „Bündeln“ geprüft wird. Sie erwartet zusammen mit dem Quartierleist Schönau-Sandrain z.B. die Sperrung der Sandrainstrasse und der Dalmazibrücke. Läubigi Stadt und der Mieterinnen- und Mieterverband Regionalgruppe Bern wünschen dazu zumindest einen Versuchsbetrieb. Auch das GB fordert den Durchgangsverkehr Wabern-Dalmazibrücke-Helvetiaplatz zu unterbinden. Demgegenüber unterstützen der Marzili-Dalmaz-Leist und die SVP die Schlussfolgerung der Variantenbeurteilung und sind gegen die Sperrung der Dalmazibrücke. Die SVP will unübersichtliche Abschnitte der Sandrainstrasse durch Geschwindigkeitsbeschränkung entschärfen und die Wohnlage mit Lärmschutzwänden vor dem störenden Durchgangsverkehr schützen.

### *Kommentar*

Im Rahmen der Planung wurden verschiedene Netzsysteme beurteilt. Die Netzvariante „Bündeln“ und auch eine Wabenlösung mit Integration des Basisnetzes setzen leistungsfähige übergeordnete Routen mit freien Kapazitäten voraus, wie sie im Stadtteil 3 mehrheitlich nicht gegeben sind.

Mit dem Agglomerationsprojekt „Tram Region Bern“ ist auf der Basis eines Projektwettbewerbes bis Ende 2010 für den Eigerplatz ein Vorprojekt ausgearbeitet worden, mit dem die wichtigsten Ziele des Netzsystems der 2. Stufe „Einbahn“ erreicht werden können. Gestützt darauf soll das bisherige Schlüsselprojekt 2 neu formuliert werden (Verkehrsführung und Aufwertung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz). Ausgehend vom Projekt Eigerplatz (mit Sperre Belpstrasse zwischen Philosophenweg und Eigerplatz

für MIV) soll auf der Schwarztorstrasse und der Zieglerstrasse der MIV reduziert werden. Damit kann die Nutzung des Strassenraumes im Hinblick auf die Bedürfnisse des Quartiers, der Gestaltung, der Umwelt (Lärmschutz, Luftreinhaltung), des öV, des Fuss- und des Veloverkehrs optimiert und die Verträglichkeit des MIV verbessert werden. Die entsprechenden Eckwerte der erforderlichen Verkehrsreduktion sind im TVP MIV Konzeptplan Basis- und Übergangnetz noch festzulegen. Die zur Umsetzung nötigen betrieblichen Massnahmen werden im Rahmen der Weiterbearbeitung des Schlüsselprojekts 2 koordiniert. Grundlage dazu sind u.a. die im Frühling 2012 startende Optimierung des LSA-Betriebs im Raum Kocherpark – Hirschengraben. Die Stadt nutzt ihre Möglichkeiten und nimmt auch auf die kantonalen (z.B. Tram Region Bern) und regionalen Projekte und Planungen (z.B. RGSK, Verkehrsmanagement Region Bern) entsprechend Einfluss.

Die 2009 erneut publizierte Mattensperre mit einer Polleranlage nördlich der Dalmazi- brücke in der Aarstrasse wird einen Teil des Durchgangsverkehrs via Sandrainstrasse – Marzilistrasse unterbinden. Ergänzend werden für das Sandrainquartier im Rahmen einer Variantenstudie zusätzliche Verkehrsmassnahmen (z.B. Temporeduktion, Einbahnverkehr, Sperren) geprüft. Dies zu Gunsten einer besseren Verträglichkeit des MIV sowohl auf dieser Achse wie auch innerhalb der angrenzenden Quartierzelle (siehe auch Kapitel 2.3 Quartierzellen und 2.4 Schlüsselprojekt 3).

### **Folgerungen für den TVP MIV 3**

Der Konzeptplan Basis- und Übergangnetz wird überarbeitet:

Auf ein Einbahnsystem Zieglerstrasse / Belpstrasse wird verzichtet. Das bisherige Schlüsselprojekt 2 (Verkehrsführung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz) wird entsprechend neu formuliert (siehe auch Kapitel 2.4 Umsetzung durch Schlüsselprojekte).

Für das Stadtteilzentrum wird ein Reduktionsziel festgelegt.

## **2.3 Konzept Quartierzellen**

**„Wie beurteilen Sie die vorgesehene Anzahl Sperren auf dem Quartierstrassennetz?“**

### *Eingaben*

Die im Konzept Quartierzellen enthaltenen Sperren werden kontrovers bewertet. Läbige Stadt, VCS, SP Stadt Bern, GB und QM3 möchten, z.T. mit Verweis auf die Forderung nach Wabelösungen, in den Quartierzellen mehr Sperren. Gleichzeitig wird aber auch auf die Nachteile einseitiger Sperren hingewiesen, weil diese an andern Stellen zu mehr Verkehr und zu Umwegfahrten führen (u.a. FDP, SVP). So sollen Querverbindungen für den MIV nicht gesperrt werden, wenn kein übermässiger Durchgangsverkehr besteht, wie z.B. die Brunnmattstrasse zwischen Effinger- und Schwarztorstrasse (SVP) oder wenn Massnahmen auch den Ziel- und Quellverkehr einschränken (GLB).

Zahlreiche meist ähnlich lautende Stellungnahmen aus dem Sandrain- und Marziliquartier fordern eine höhere Priorisierung der Sperren Schöneeggweg und zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen, wie z.B. eine Sperre Wabern-/Landoltstrasse oder Einbahnlösungen.

Die Sperrung der Huberstrasse befürworten VCS, GB und QM3, ablehnend äussern sich SVP und HFL. Der Sperrung der Bahnunterführung Steigerhubelstrasse für den MIV messen Läubigi Stadt, der Mieterinnen- und Mieterverband Regionalgruppe Bern und Umgebung sowie die QM3 und DOK-TOJ-VGB hohe Priorität zu. Abgelehnt wird die Sperrung von der SVP und dem HFL. Der HFL erachtet die zusammen mit der QM3 entwickelte Lösung mit wechselseitiger LSA und Beruhigung des Gebiets Krippen- / Eggimannstrasse als ausreichend, um den Schleichweg unattraktiv zu machen.

### *Kommentar*

Aufgrund koordinierter Verkehrsmassnahmen wie die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs, Parkplatzbewirtschaftung, Verkehrsmanagement, Tempo 30 und Begegnungszonen in den Wohngebieten sind in den Quartierzellen die Verkehrsbelastungen heute bereits mehrheitlich tief. Über die im Konzept Quartierzellen vorgesehenen Verkehrssperren hinaus sind daher weitere Sperren in aller Regel nicht sinnvoll, weil sie Umwegfahrten mit neuen Problemstellen verursachen. Die Anzahl Sperren soll deshalb grundsätzlich beibehalten werden. Für die Umsetzung werden Grundlagen für den Anteil Durchgangsverkehr und eine Prognose zu den Verkehrsverlagerungen zu erarbeiten sein.

Für das Sandrainquartier wird zusammen mit dem Quartier eine Variantenstudie für zusätzliche Verkehrsmassnahmen (z.B. Temporeduktion, Einbahnverkehr, Sperren) erstellt. Im Frühling 2012 wurden dazu bereits die nötigen Verkehrserhebungen in Auftrag gegeben. Die Massnahmen 3.03, 3.06 und 4.04 (Teil Sandrainstrasse) werden im neuen Schlüsselprojekt „Verkehrsmassnahmen Sandrainstrasse – Sandrainquartier“ zusammengefasst.

### **Folgerungen für den TVP MIV 3**

Die Priorisierungen und die Anzahl Sperren für das Quartierstrassennetz wird beibehalten.

Die Ziele der Massnahmen 3.03 Sperre Schöneggweg, 3.06 Knoten Wabern-/Landolt-/Friedheimweg werden in das neue Schlüsselprojekt „Verkehrsmassnahmen Sandrainstrasse – Sandrainquartier“ (siehe Kapitel 2.4) integriert.

Im Marziliquartier werden keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen aufgenommen. Eine Verbesserung der Grundstückerschliessung (eidg. Verwaltung) wird im Rahmen der Planung Taubenhalde geprüft.

## 2.4 Umsetzung durch Schlüsselprojekte

### Schlüsselprojekt 2

Verkehrsführung und Aufwertung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz

11

---

„Stimmen Sie diesem Vorschlag zu?“

#### *Eingaben*

Die Auswertung der Fragebögen und die Aussagen der Briefeingaben ergeben ein ähnliches Bild. Das Einbahnsystem Zieglerstrasse – Belpstrasse wird mehrheitlich unterstützt, so auch von Parteien und Verbänden wie VCS, SP Bern Süd, Grünes Bündnis Stadt Bern, Läubigi Stadt, SP Stadt Bern und QM3.

Das vorgeschlagene Einbahnsystem soll mit weiteren Projekten zur Reduktion des MIV verbunden werden, dies sei mittels weiteren Abklärungen sicherzustellen (Grünes Bündnis, VCS und weitere). Begrüsst wird das Einbahnsystem, wenn damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses erzielt wird und keine zusätzlichen Hindernisse für den Verkehr entstehen (FDP, SVP). Zu berücksichtigen seien jedoch die Funktionalität und die Anliegen des öV (Bernmobil).

Eine Spurreduktion der Schwarztorstrasse wird mehrheitlich unterstützt. Gegen die Spurreduktion sprechen sich jedoch der Marzili-Dalmazi-Leist und der Familiengärtner-Verein Bern Süd-West aus. Eine Spurreduktion dürfe nicht zulasten bestimmter Nutzergruppen führen. Sie müsse breit abgestimmt sein und einen Nutzen für das Quartier bringen. Gleichzeitig seien flankierende Massnahmen für die Reduktion des MIV sowie entsprechende Gestaltungsmassnahmen auszuführen.

#### *Kommentar*

Im Rahmen der Planung „Tram Region Bern“ wird für den Eigerplatz ein Projekt ausgearbeitet, mit dem die wichtigsten Ziele des Verkehrskonzepts der 2. Stufe (Einbahn) erreicht werden können. Deshalb wird das bisherige Schlüsselprojekt 2 neu formuliert. Ausgehend vom neuen Projekt Eigerplatz (mit Sperre Belpstrasse zwischen Mühlemattstrasse und Eigerplatz für MIV) soll der Verkehr auf der Schwarztor- und Zieglerstrasse reduziert werden. Damit sollen die Nutzung des Strassenraumes im Hinblick auf die Bedürfnisse des Quartiers, der Gestaltung, der Umwelt (Lärmschutz, Luftreinhaltung), des öV und des Langsamverkehrs (u.a. Öffnung Einbahnabschnitte für Velogegegenverkehr) optimiert und die Verträglichkeit des Verkehrs generell verbessert werden.

Die Eckwerte der Verkehrsreduktion werden im Konzeptplan Basis- und Übergangnetz festgelegt. Die zur Umsetzung nötigen betrieblichen Massnahmen sollen im Rahmen der Weiterbearbeitung des Schlüsselprojekts Verkehrsführung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz koordiniert werden. Grundlage dazu bilden u.a. die Untersuchungen im Projekt Verkehrsmanagement Kocherpark – Hirschengraben sowie das Verkehrsmanagement für das Tram Region Bern. Die Stadt Bern nimmt auch auf die regionalen Planungen und Projekte (z.B. RGSK, Verkehrsmanagement Region Bern) entsprechend Einfluss.

Die Funktionalität und Gestaltung der Massnahmen auf der Schwarztorstrasse werden im Rahmen der Projektierung sichergestellt. Mit dem teilweisen Wegfall des Busverkehrs durch das Tram Bern West und der im Stadtteilzentrum vorgesehenen Verkehrsreduktion kann der nötige Spielraum geschaffen werden.

**Folgerungen für den TVP MIV 3**

Auf ein Einbahnsystem Zieglerstrasse – Belpstrasse wird verzichtet, beibehalten wird jedoch die Reduktion der Fahrspuren auf der Schwarztorstrasse. Das bisherige Schlüsselprojekt 2 (Verkehrsführung und Aufwertung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz) wird entsprechend aktualisiert.

**Schlüsselprojekt 3****Aareraum Parklandschaft – Teilgebiet Marzili / Sandrain**

„Stimmen Sie diesem Vorschlag zu?“

*Eingaben*

Von Privaten und von Parteien werden die Massnahmen für eine verbesserte Zugänglichkeit des Aareraumes unterstützt. Ein Anliegen vieler Mitwirkenden ist es, dass die einzelnen Gebiete an der Aare vorrangig für den Langsamverkehr gut erschlossen sein sollen – eine verbesserte Zugänglichkeit des Aareraums soll nicht über den MIV erfolgen. Der Ausbau von Wohnraum sei nur möglich, wenn der MIV das Erholungsgebiet nicht zusätzlich belastet. Gefordert wird eine Reduktion des MIV durch alternative Verkehrskonzepte (Sperrungen, Aufhebung von Verkehrswegen, autofreie Siedlung).

*Kommentar*

Die in der Quartierplanung aufgezeigten Wohnbauentwicklungen sind abgestimmt auf die Verträglichkeit des Verkehrsnetzes. Für das Sandrainquartier wird, wie in Kapitel 2.2 und 2.3 bereits erwähnt, eine Variantenstudie für zusätzliche Verkehrsmassnahmen erstellt.

**Folgerungen für den TVP MIV 3**

Das Schlüsselprojekt „Aareraum Parklandschaft – Teilgebiet Marzili/Sandrain + Gaswerkareal“ der Quartierplanung wird im TVP MIV 3 durch das Schlüsselprojekt „Verkehrsmassnahmen Sandrainstrasse – Sandrainquartier“ mit Anliegen zur Lenkung und Beruhigung des MIV ergänzt.

## 2.5 Prioritäre Massnahmen

„Stimmen Sie diesen Massnahmen und Prioritäten zu?“  
„Welche Massnahmen sind für Sie besonders wichtig?“

13

---

### *Eingaben*

Zur Prioritäteneinteilung der verschiedenen Massnahmen wurde eine Vielzahl von Bemerkungen eingegeben, in der Regel als Aufforderung zu Erhöhung der Priorität. Zusätzliche Massnahmen werden, wie in den vorangehenden Kapiteln bereits ausführlich dargelegt, im Sandrainquartier gefordert.

### *Kommentar*

Die Priorisierung wird dahingehend angepasst, dass das Sandrainquartier hinsichtlich der Anliegen zur Lenkung und Beruhigung des MIV prioritär als neues Schlüsselprojekt bearbeitet wird. Im Frühling 2012 wurden bereits die dazu nötigen Verkehrserhebungen in Auftrag gegeben.

Weitere Anpassungen in der Priorisierung erfolgen aufgrund des aktuellen Handlungsbedarfs und der jeweiligen Handlungsmöglichkeiten (Synergien).

### ***Folgerungen für den TVP MIV 3***

Die Lenkung und Beruhigung des MIV im Sandrainquartier wird prioritär als Schlüsselprojekt bearbeitet. Die übrigen Prioritätensetzungen bleiben unverändert

## 2.6 Weitere Anregungen

14

### *Eingaben*

Die zusätzlichen Anregungen reichen von Kleinmassnahmen bis zu Verkehrsregimes für den gesamten Stadtteil. Für verschiedene Strassenabschnitte werden Vorgaben zum öV, der Gestaltung und Verkehrsführung eingegeben, so zum Beispiel für die Effinger-, Turnier-, Morillon-, Belp- und die Schwarztorstrasse. Der öV ist ein vielgenanntes Thema. Dieser soll auch Bestandteil der Quartierplanung sein.

### *Kommentar*

Kleinmassnahmen werden im Rahmen der laufenden Optimierung des Verkehrssystems geprüft und umgesetzt. Sie werden im TVP MIV nicht erwähnt.

Konkrete Eingaben zu verschiedenen Strassenabschnitten werden im Rahmen der Bearbeitung der entsprechenden Projekte auf ihre Umsetzungsmöglichkeit hin geprüft.

Die Konzepte für den öffentlichen Verkehr werden durch die Regionalkonferenz erarbeitet. Die Stadt setzt sich dabei für die Interessen der Quartiere ein. Das öV-Angebotskonzept ist im Bericht Quartierplanung (QP 3) beschrieben.

### ***Folgerungen für den TVP MIV 3***

Keine der weiteren Anregungen führt zu Anpassungen im TVP MIV.

Der Anhang zum Mitwirkungsbericht – die detaillierte Liste der Eingaben – ist eine wichtige Grundlage für die Bearbeitung der Schlüsselprojekte und der weiteren Massnahmen zur Optimierung des Verkehrssystems.

### 3. Fazit für den TVP MIV 3

#### 3.1 Zusammenfassung der Mitwirkungsergebnisse

Die öffentliche Mitwirkung stiess auf grosse Resonanz. Sie wird gesamthaft positiv bewertet.

An den formulierten Zielen zum MIV und am Grundprinzip, die Verträglichkeit des Verkehrs zu verbessern, kann festgehalten werden. Zusätzlich eingefügt wird das Ziel eines zuverlässigen öffentlichen Verkehrs, der nicht durch den MIV behindert wird. Zudem wird die Einbettung des TVP MIV in die regionale Gesamtverkehrsstrategie und in die Legislaturziele des Gemeinderats ausführlicher dargestellt

Der **Konzeptplan Basis- und Übergangnetz** wird überarbeitet. Für das Stadtteilzentrum wird neu, wie in vielen Eingaben gefordert, ein Reduktionsziel für den MIV von mindestens 10 Prozent festgelegt. Zudem wird das Massnahmenblatt zum Schlüsselprojekt „Verkehrsführung und Aufwertung im Raum Loryplatz–City West-Eigerplatz“ grundsätzlich überarbeitet: Neue Grundlage für die Verkehrsführung und die Aufwertung dieses Bereichs bildet das mit dem Gesamtprojekt „Tram Region Bern“ für den Eigerplatz erarbeitete Vorhaben. Dieses enthält unter anderem die Sperrung der Belpstrasse zwischen Philosophenweg und Eigerplatz für den MIV. Insgesamt können mit dem Projekt Tram Region Bern die wichtigsten Ziele des Netzsystems „Einbahn“ erreicht werden, so dass ebenfalls auf das seinerzeit zur Mitwirkung aufgelegte „Einbahnsystem Zieglerstrasse / Belpstrasse“ verzichtet werden kann. Die geplante Reduktion der Fahrspuren auf der Schwarztorstrasse wird jedoch beibehalten (Schlüsselprojekt Verkehrsführung und Aufwertung im Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz).

Der **Konzeptplan Quartiernetz** erfährt nur redaktionelle Anpassungen. Die Anzahl Sperrungen für das Quartierstrassennetz bleibt unverändert.

Das **Schlüsselprojekt „Verkehrsführung und Aufwertung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz“** wird gemäss den Anpassungen am Konzeptplan Basis- und Übergangnetz neu formuliert.

Das Schlüsselprojekt „Aufwertung Aareraum Parklandschaft – Teilgebiet Marzili / Sandrain“ der Quartierplanung wird hinsichtlich der Anliegen zur Lenkung und Beruhigung des MIV im TVP mit dem **Schlüsselprojekt „Verkehrsmassnahmen Sandrainstrasse – Sandrainquartier“** ergänzt.

Die diskutierten Sperrungen Schöneggweg und Knoten Wabern-/Landolt-/Friedheimweg werden neu im Rahmen des Schlüsselprojekts „Verkehrsmassnahmen Sandrainstrasse – Sandrainquartier“ überprüft und fallen deshalb als eigenständige Massnahmen 3.03 und 3.06 weg. Die Massnahme 4.04 Marzilistrasse – Sandrainstrasse wird entsprechend auf die Marzilistrasse reduziert und der Abschnitt Sandrainstrasse wird im Schlüsselprojekt „Verkehrsmassnahmen Sandrainstrasse – Sandrainquartier“ bearbeitet.

Auf eine Erweiterung der Massnahmenliste wird verzichtet. Bei der Weiterbearbeitung der einzelnen Planungen und Projekte ist jedoch die im Anhang zum vorliegenden Mitwirkungsbericht enthaltene detaillierte Liste der Eingaben zu konsultieren. Damit ist sichergestellt, dass die konkreten Eingaben und Anregungen auf Projektstufe geprüft werden.

### 3.2 Weitere Anpassungen

Die Zeitspanne zwischen der öffentlichen Mitwirkung (2009) und der definitiven Verabschiedung des Teilverkehrsplans (2012) machte es zudem nötig, zusätzlich zu den Mitwirkungsergebnissen gewisse Aktualisierungen in den Teilverkehrsplan einzubauen:

- Es wird nun darauf hingewiesen, dass die Achse Seftigenstrasse – Weissensteinstrasse per 1. Januar 2013 an den Kanton Bern übergehen wird, sofern der Regierungsrat im Herbst 2012 den kantonalen Strassennetzplan 2013-2028 beschliesst. Die im Teilverkehrsplan enthaltenen Konzeptaussagen zu diesem Teil des Basisnetzes sind auch nach einem Eigentümerwechsel sinnvoll und es kann nach den bisherigen Erfahrungen davon ausgegangen werden, dass der Kanton die den Massnahmen zugrunde liegende Strategie weiterhin mittragen wird (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten).
- Den Verkehrs- und Lärmbelastungen wurden aktuelle Erhebungszahlen unterlegt.
- Die Entwicklungspotentiale von Arealen (BGF/Einwohner/Arbeitsplätze) und die damit zu erwartenden Verkehrsentwicklungen wurden aktualisiert.
- Die Planungen und Projekte im Umfeld des Stadtteils 3 wurden der Aktualität angepasst (z.B. Zweckmässigkeitsbeurteilung 2. Tramachse Innenstadt).