



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

**Stadtteil IV
Kirchenfeld / Schosshalde**

**Teilverkehrsplan MIV
Bericht zuhanden Mitwirkung
April 2012**



Impressum

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

Grafiken und Text :

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach 3001 Bern

Glossar

verwendete Abkürzungen:

ASTRA	Bundesamt für Strassen
Basisnetz	Vgl. S. 16
Bypass Ost	Unterirdische Linienführung der N6 zwischen Wankdorf und Melchenbühl / Muri (vgl. S. 31 unten)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ESP	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Wirtschaft (z.B. Wankdorf)
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr: Personenwagen, Lastwagen, Motorräder und Motorfahräder
Modalsplit	Anteile der Verkehrsarten am Gesamtverkehr in % (in der Regel MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr)
N1 / N6	Auch A1 / A6: Autobahnen Genf-St.Gallen / Bern-Oberland
ÖV	Öffentlicher Verkehr: Bahn, Tram und Bus
Quartierzellen	Vgl. S. 16
Radiale Verbindung	Verbindung vom Stadtzentrum nach aussen (z.B. Muristrasse)
SSV	Eigenössische Signalisationsverordnung
Tangentiale Verbindung	Verbindung zwischen Aussenquartieren oder Vororten, die nicht durch das Stadtzentrum verläuft (z.B. Monbijoubücke)
Übergangnetz	Vgl. S. 16
VM	Verkehrsmanagement

Schutzgebühr:
Bericht: 25.00 CHF / CD-Rom: 10.00 CHF

Download unter:
<http://www.bern.ch/online/mitwirkungen>

Copyrights:
Planinhalte: Verkehrsplanung Stadt Bern
Plangrundlagen: Vermessungsamt Stadt Bern

Stand: 13. April 2012

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	7
1.1 Ausgangslage und Auftrag	7
1.2 Vorgehen und Planungsprozess	7
1.3 Mitwirkung	7
1.4 Strategische Zielvorgaben	9
1.5 Planerisches Umfeld	10
1.6 Grundlagen	11
2 Analyse Stadtteil IV	12
2.1 Struktur des Stadtteils	12
2.2 Verkehrssituation im Stadtteil IV	14
2.3 Netzbelastung im Ist-Zustand	18
2.4 Siedlungs- und Umweltverträglichkeit	19
2.5 Lärmbelastung	20
2.6 Stärken und Schwächen	22
3 Übergeordnete Planungen	27
3.1 Projekte von Bund, Kanton und Region	27
4 Ziele für das Strassennetz des Stadtteils IV	36
5 Konzept	37
5.1 Basis- und Übergangsnetz	37
5.1.1 Überprüfung Netzhierarchie	37
5.1.2 Qualitative Aufwertung	40
5.1.3 Verkehrsplafonierung	41
5.1.4 Teilkonzept Basis- und Übergangsnetz	41
5.1.5 Mittelfristige Wirkung bis 2030	43
5.2 Quartierzellen	45
5.2.1 Waben	45
5.2.2 Überprüfung Durchfahrtswiderstand	45
5.2.3 Teilkonzept Quartierzellen	47
5.2.4 Mittelfristige Wirkung bis 2030	51
6 Umsetzung	52
6.1 Übersicht Schlüsselprojekte und lokale Massnahmen	52
6.2 Schlüsselprojekte	54
6.3 Lokale Massnahmen	63

Zusammenfassung

4

Die Ziele des Teilverkehrsplans MIV: flächendeckende Verbesserungen

Gemäss dem räumlichen Stadtentwicklungskonzept von 1995 (STEK) soll die angestrebte Entwicklung der Stadt für die einzelnen Stadtteile in Quartierplanungen konkretisiert werden. Der vorliegende Teilverkehrsplan zum motorisierten Individualverkehr (MIV) ist Teil der Quartierplanung für den Stadtteil IV (Kirchenfeld - Schosshalde).

Der Teilverkehrsplan MIV zeigt die angestrebte Entwicklung des Basis-, Übergangs- und Quartierstrassennetzes im Stadtteil IV in den nächsten 15 Jahren auf. Er analysiert den Handlungsbedarf und legt dar, mit welchen Massnahmen die nötige Leistungsfähigkeit des Strassennetzes erreicht und gleichzeitig eine flächendeckend hohe Wohnqualität gewährleistet werden kann.

Um mit begrenzten finanziellen Mitteln möglichst viel zu erreichen, wurden fünf Schlüsselprojekte definiert und Prioritäten bei den weiteren Massnahmen gesetzt.

Der motorisierte Individualverkehr im Stadtteil IV heute: Stärken und Schwächen

Stärken: grosse Quartierzellen mit geringer Verkehrsbelastung

Hochwertige Wohnquartiere, vielfältige Kultur- und Sporteinrichtungen sowie kurze Wege ins Stadtzentrum und zu Naherholungsgebieten (Aare, Grünräume, Wälder) zeichnen den Stadtteil IV aus. Für den Fuss- und Veloverkehr steht ein dichtes Wegenetz zur Verfügung. Die Verkehrssicherheit wurde in den vergangenen Jahren deutlich verbessert. Das ganze Basisnetz wie auch die Quartierstrassen sind lärmsaniert. Der Stadtteil IV verfügt über grosse zusammenhängende Quartierzellen mit vergleichsweise geringer Verkehrsbelastung. Zahlreiche Massnahmen sind bereits realisiert worden, um in den Quartierzellen den Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Schwächen: hohe Verkehrsbelastung entlang der Hauptverkehrsachsen

Auf der Achse Monbijoubrücke – Kirchenfeldstrasse – Thunstrasse – Ostring, im nördlichen Bereich der Laubeggstrasse sowie auf der Muri-, Papiermühle- und Bolligenstrasse ist die Belastung durch den Verkehr gross. Zahlreiche Knoten sind in Spitzenzeiten an der Kapazitätsgrenze angelangt. Kritisch ist diese Belastung vor allem auf der Achse Thunplatz-Ostring, der nördlichen Laubegg- und der Ostermundigenstrasse, wo Wohn- und Zentrumsnutzungen stark eingeschränkt sind. Die Brunnadern- und Egghölzlistrasse weisen einen hohen Anteil quartierfremden Verkehr auf.

Durch den Stadtteil IV führt die N6 vom Wankdorf Richtung Oberland. Der Anschluss Ostring und die N6 wurden in den 60er-Jahren mitten in bereits bestehende städtische Wohnquartiere gebaut. Sie belasten diese stark und isolieren die Gebiete zwischen der Bahnlinie und der Autobahn. Aufgrund des Autobahnanchlusses Ostring ist die Attraktivität des Freudenbergerplatzes als Stadtteilzentrum stark beeinträchtigt. Die N6 ist stark ausgelastet, es besteht die Gefahr von Verdrängung auf das Basisnetz der Stadt.

Konzept: flächendeckende Verbesserungen statt Umverteilung

Die Bündelung des motorisierten Verkehrs auf wenige Achsen führt zwar zu einer Konzentration der Verkehrsprobleme auf dem Basisnetz, der Stadtteil Kirchenfeld / Schosshalde (Stadtteil IV) verdankt ihr aber auch eine Entlastung der Wohnquartiere vom MIV. Das bestehende Basisnetz ist deshalb zweckmässig und wird beibehalten. Der Verkehr soll aber noch konsequenter von den Quartierzellen fern gehalten und möglichst auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden.

Das Ziel der Stadt ist es, alle Quartierzellen soweit wie möglich von quartierfremdem Verkehr zu befreien. Die Prüfung von Möglichkeiten für zusätzliche Durchfahrts widerstände mündet in zwei Teilkonzepten: Teilkonzept A beschränkt sich auf Massnahmen zur qualitativen Aufwertung der Strassenräume. Teilkonzept B enthält zusätzlich Massnahmen zur Reduktion von Durchgangsverkehr in bestimmten Quartierzellen. Die Massnahmen führen allerdings zu Umwegen für den quartiereigenen Verkehr.

Mit begrenzten Mitteln viel erreichen: die 5 Schlüsselprojekte

Mit dem Teilverkehrsplan MIV werden fünf Schlüsselprojekte zur Diskussion gestellt. Die Schlüsselprojekte 1 und 4 enthalten jeweils zwei Untervarianten.

Schlüsselprojekt 1, Sanierung Thunstrasse Ost – Ostring

In den nächsten Jahren stehen zwischen Thunplatz und Burgernziel mehrere Sanierungs- und Entwicklungsvorhaben an. Es liegt ein Vorprojekt für diesen Strassenzug vor, das die verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen erfüllt und die Bedeutung der Strasse als Quartierzentrum stärkt. Verkehrsdosierungen während den Verkehrsspitzenstunden erlauben die Aufhebung einer Fahrspur, so dass die Verkehrssicherheit erhöht und behindertengerechte Haltestellen für den öffentlichen Verkehr möglich werden. Ausgearbeitet wurden zwei Varianten: eine mit und eine ohne die Tramhaltestelle Burgernziel.

Schlüsselprojekt 2, Tram Region Bern

Das Tram Region Bern führt von Ostermundigen über die Ostermundigen-, Laubegg- und Viktoriastrasse zum Viktoriaplatz und weiter in die Innenstadt. Die Stadt engagiert sich für gute Gesamtverkehrslösungen, für die Reduktion der Trennwirkung der Strasse im Bereich Rosengarten und für ausreichende Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs.

Schlüsselprojekt 3, Stadtreparatur und Stadterweiterung Bern-Südost

Die heutige Autobahn N6 könnte durch eine neue unterirdische Autobahn zwischen Pulverweg / Ostermundigenstrasse und Saali / Muri (Bypass Ost) um rund 70'000 Fahrten pro Tag entlastet werden. Der Bypass Ost würde den Rückbau des entlasteten Abschnitts inklusive Anschluss Ostring zu einer städtischen Hauptverkehrsstrasse ermöglichen. Entsprechende Studien sind in Arbeit (Vertiefungsstudie Engpassbeseitigung N6 des Bundesamtes für Strassen, vgl. Kap. 3). Aus einem Rückbau der N6 ergäbe sich langfristig ein grosses Potenzial für die Aufwertung und Entwicklung von Bern-Südost und der umliegenden Gemeinden. Mit einer Umsetzung ist erst nach 2030 zu rechnen, es ist aber wichtig, verkehrs- und stadtplanerische Leitlinien schon frühzeitig zu definieren, um aus diesen Entwicklungen den grösstmöglichen Gewinn für den Stadtteil IV zu erzielen (vgl. Kap. 3). Aus diesem Grund wird im Rahmen des Teilverkehrsplans MIV ein Schlüsselprojekt zur frühzeitigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Raum Bern-Südost definiert.

Schlüsselprojekt 4, Achse Brunnadern- / Elfenstrasse – Egghölzlistrasse

Die Achse Brunnadern- / Elfenstrasse – Egghölzlistrasse erfüllt die Funktion einer Sammelstrasse für den Quartierverkehr, sie wird aber auch als Verbindungsstrasse zwischen Thunplatz und Egghölzli genutzt. Für die Weiterentwicklung stehen zwei Stossrichtungen zur Diskussion: Die Beibehaltung der Verbindungsfunktion (Stossrichtung 1) ohne weitere Verkehrsentlastung und die Einschränkung oder Unterbindung der Verbindungsfunktion (Stossrichtung 2). Diese würde den Durchgangsverkehr fern halten, gleichzeitig aber den Ziel- und Quellverkehr des Quartiers erschweren und zu einer grösseren Verkehrsbelastung im Raum Burgern führen.

Schlüsselprojekt 5, Strassenraumgestaltung Kirchenfeldstrasse

Die Kirchenfeldstrasse soll im Abschnitt zwischen der Aegerten- und der Mottastrasse gestalterisch aufgewertet werden. Geplant sind insbesondere grosszügigere Gehbereiche und eine Reduktion der Trennwirkung.

Grosse laufende Planungen

Gegenwärtig sind mehrere übergeordnete Planungen im Gange, deren Umsetzung zwar teilweise den Planungshorizont dieses Teilverkehrsplans sprengt, die es aber frühzeitig in planerische Überlegungen miteinzubeziehen gilt.

Zu erwähnen sind vor allem:

- Im Rahmen der ‚Vertiefungsstudie Engpassbeseitigung N6‘ werden stadt- und umweltverträgliche Lösungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Autobahn gesucht. Eine Umsetzung ist erst im Zeitraum nach 2030 zu erwarten.
- Die eng damit verknüpfte Testplanung Raum Wankdorf zeigt auf, wie der Verkehr im Umfeld des Autobahnanschlusses Wankdorf künftig abgewickelt werden kann.
- Das ‚Verkehrsmanagement Region Bern‘ hat zum Ziel, die Verkehrsabläufe im Agglomerationskern ohne teure Infrastrukturausbauten zu optimieren.
- Mit Tram Region Bern sollen die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr weiter erhöht werden. Gleichzeitig werden die Strassenräume saniert und gemäss den heutigen Anforderungen optimiert.
- Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) werden unter Zusammenarbeit aller Regionsgemeinden und des Kantons Stossrichtungen für die regionale räumliche Entwicklung definiert.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Mit dem räumlichen Stadtentwicklungskonzept (STEK) veröffentlichte der Gemeinderat 1995 seine Ziele und Massnahmenswerpunkte zur räumlichen Entwicklung der Stadt Bern. Es besteht aus dem Gesamtkonzept, dem Siedlungs- und dem Verkehrskonzept und schreibt vor, dass für die einzelnen Stadtteile detaillierte Quartierplanungen erfolgen sollen. Zusammen mit dem Quartierplan ist der Teilverkehrsplan MIV Bestandteil der Planung des Stadtteils IV.

Der Teilverkehrsplan MIV dient als Leitplan für die politischen und technischen Entscheidungen zur Entwicklung des Strassennetzes und zur Erschliessung von Arealen für den motorisierten Individualverkehr. Er ist für die städtischen Behörden verbindlich. Abgebildet wird die angestrebte Entwicklung des Strassennetzes im Stadtteil IV in den nächsten 15 Jahren (vor der Realisierung des Bypass Ost). Ausserdem nennt der Teilverkehrsplan MIV die dazu erforderlichen, auf die Finanzplanung der Stadt Bern abzustimmenden Massnahmen.

Die Aspekte des ruhenden Verkehrs (Parkierung) werden in einer separaten Planung über die gesamte Stadt erarbeitet. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird über die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und durch den Kanton geplant. Diese Themen sind daher, wie auch der Langsamverkehr, nicht Gegenstand des Teilverkehrsplans MIV. Er berücksichtigt aber sowohl die bestehenden wie auch die in Planung befindlichen Linien des ÖV.

1.2 Vorgehen und Planungsprozess

Der Teilverkehrsplan wurde in enger Koordination mit dem Stadtplanungsamt erarbeitet, bei dem die Verantwortung für den Quartierplan liegt. Bei allen Bearbeitungsschritten wurden ausserdem die wichtigen Entwicklungsvorhaben und die geplanten und möglichen Verkehrsinfrastrukturausbauten berücksichtigt, so dass eine optimale Abstimmung der einzelnen Planungen gewährleistet ist.

Die Projektverantwortlichen haben den Kontakt zur Quartiervertretung QUAV4 gepflegt. In diesem Rahmen sind Bedürfnisse und Anliegen der Bevölkerung, der Gewerbetreibenden und anderer Betroffener im Stadtteil in die Planung eingeflossen.

1.3 Mitwirkung

Der vorliegende Bericht informiert über das Konzept und die daraus entwickelten Massnahmenvorschläge. Die Bevölkerung ist eingeladen, sich zu informieren und im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens Einwände, Ergänzungen und Anregungen vorzubringen.

01
Einleitung

8

Die Anregungen aus der öffentlichen Mitwirkung werden geprüft, im Mitwirkungsbericht beantwortet und im Zuge der Weiterbearbeitung des Teilverkehrsplans MIV für den Stadtteil IV eingearbeitet.

Mitwirkungseingaben sind an die folgende Adresse zu richten:

Verkehrsplanung der Stadt Bern

Zieglerstrasse 62

Postfach

3001 Bern

Die Mitwirkung erfolgt im Herbst 2012 zusammen mit dem Quartierplan.

1.4 Strategische Zielvorgaben

Die Energiestrategie der Stadt Bern gibt für den Zeithorizont 2006 bis 2015 für den MIV ein Reduktionsziel von 10% vor. Zwischen 2006 und 2008 nahm die Verkehrsleistung im Stadtgebiet gesamthaft um ca. 1% ab. Ohne Autobahnen betrug die Abnahme ca. 8%. Der Stadtverkehr entsteht zu grossen Teilen ausserhalb der Stadtgrenzen. Allein mit städtischen Konzepten kann deshalb das Reduktionsziel der Stadt nicht erreicht werden. Dies muss in übergeordneten Prozessen gemeinsam sichergestellt werden.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der ersten Generation und das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland geben die drei strategischen Stossrichtungen für das regionale Gesamtverkehrssystem vor:

- **Verkehr vermeiden**
- **Verkehr verlagern**
- **Verkehr verträglich gestalten**

Zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr ist die Zersiedelung der Region Bern einzudämmen und die Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität auszurichten. Der verbleibende MIV ist vermehrt auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern, indem der Fuss- und Veloverkehr und der öffentliche Verkehr attraktiv und gut verknüpft werden. Hierzu trägt die Stadt beispielsweise mit Massnahmen gemäss dem Richtplan Veloverkehr oder mit Projekten zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs auf Stadtstrassen bei.

Der vorliegende Teilverkehrsplan MIV ist in diese Vorgaben eingebettet. Seine Hauptziele sind eine hohe Erschliessungsqualität und eine hohe Siedlungs- und Umweltverträglichkeit des MIV im öffentlichen Raum.

Das bedeutet:

- Der nicht zu vermeidende Verkehr auf dem Basisnetz kann bewältigt werden.
- Die Quartierzellen sind entlastet von Durchgangsverkehr und Verkehrslärm.
- Die Verkehrssicherheit ist gross, insbesondere auf Schulwegen.
- Der ÖV ist leistungsstark, zuverlässig und wird durch den MIV nicht behindert.
- Der Fuss- und der Veloverkehr wird optimal in den Verkehrsbetrieb integriert.
- Die Haltestellen des ÖV sind optimal zugänglich.

In der Vereinbarung mit dem Verein „Läbige Stadt“ (28. November 2001) hat sich die Stadt unter anderem zur Prüfung der folgenden Grundsätze verpflichtet: Wabenlösungen in den Quartieren, Plafonierung der Länge des Basisnetzes, Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung (Ausnahmen: östliche Thunstrasse, Ostring).

1.5 Planerisches Umfeld

Der Teilverkehrsplan MIV ist inhaltlich abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der ersten Generation, das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK), den Richtplan ESP Wankdorf, die städtischen Richtpläne Veloverkehr sowie Fuss- und Wanderwege, die Quartierpläne, die Teilverkehrspläne MIV der angrenzenden Stadtteile und das Sanierungskonzept Lärmschutz an Stadtstrassen.

Berücksichtigt werden auch die wichtigsten Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Umfeld des Stadtteils IV. Diese sind in der folgenden Abbildung gemäss den erwarteten Realisierungszeitpunkten in einem Zeitstrahl dargestellt.

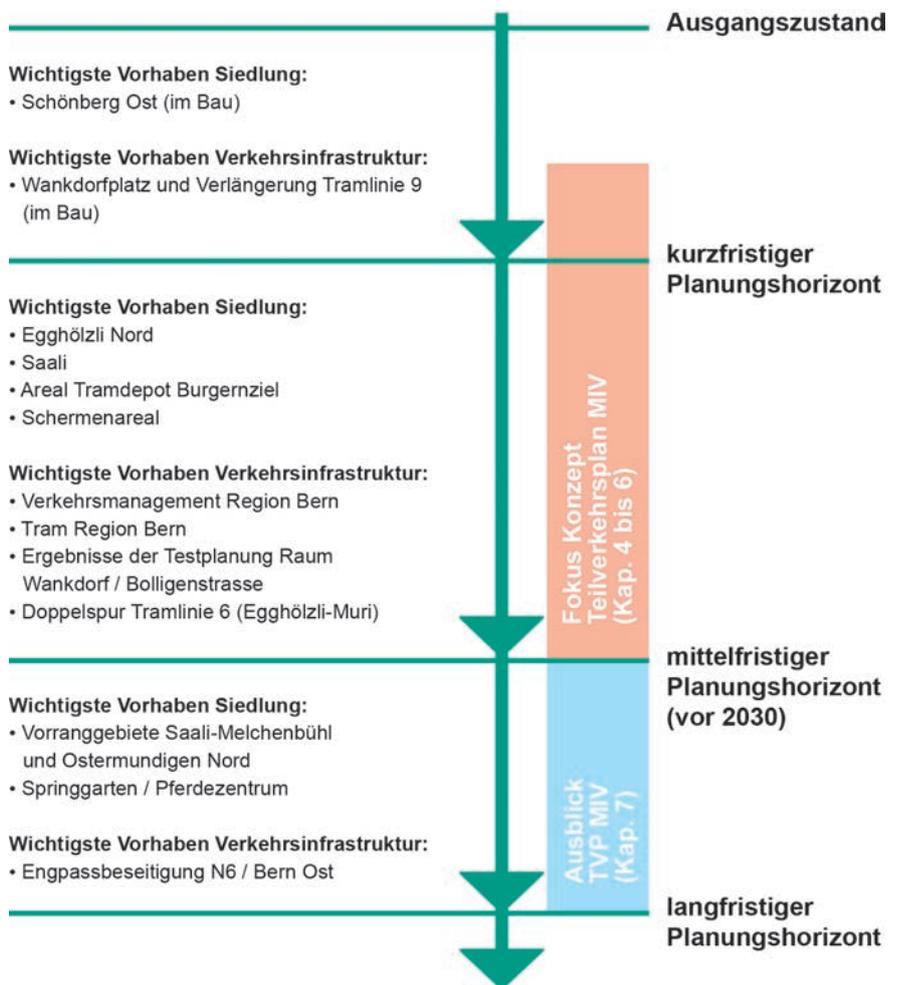


Abb. 1: zeitlicher und planerischer Kontext des Teilverkehrsplans MIV Stadtteil IV

Die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturvorhaben werden im Kap. 3 dokumentiert.

1.6 Grundlagen

Grundlagen für die Erarbeitung des Teilverkehrsplans MIV Stadtteil IV sind die Ziel- und Konzeptpapiere zur Stadtentwicklung Bern, Statistiken und Verkehrserhebungen, bestehende Quartierpläne und Arealentwicklungen sowie Studien.

Die wichtigsten Grundlagen sind:

- Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Stadt Bern, 1995 und Ergänzungen
- Richtplan Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern, 1999
- Lärmschutz an Stadtstrassen - Sanierungskonzept, Stadt Bern, 1999
- Lärmbelastungskataster 2010
- Energiestrategie der Stadt Bern, 2006
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Zusatzbericht, 2007
- Agglomerationsprogramm: Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, 2007
- Studie „Upside Down am Ostring“ zur Metamorphose der Osttangente Bern, Luscher Architectes SA, 2008
- Sozialbericht der Stadt Bern, 2008
- Richtplan und Monitoring Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf, 2009
- Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern, November 2009
- Monitoring Sozialräumliche Stadtentwicklung, November 2009
- Verkehrsmanagement Region Bern: Karte Konzept Zielzustand Verkehrssteuerung, Stand März 2010
- Tram Region Bern: Vorprojekt, November 2010
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Region Bern-Mittelland, Mitwirkungsbericht, Februar 2011
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Region Bern-Mittelland, Vorprüfungsexemplar, Juli 2011
- Vereinbarung „Läbige Stadt“

Ausserdem sind die Resultate und Erkenntnisse aus dem Quartierworkshop 2008 berücksichtigt. Des Weiteren wurden hängige Motionen und Postulate, welche die Entwicklung des Stadtteils IV betreffen, in die Planung integriert.

2 Analyse Stadtteil IV

2.1 Struktur des Stadtteils



Abb. 2: Abgrenzung und Gliederung des Stadtteils IV
(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern 2009)

Der Stadtteil IV macht mit 23'600 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand Ende 2009) und 855 ha etwa einen Sechstel der Stadt Bern aus. Es gibt 20'700 Arbeitsplätze. Damit ist das Verhältnis zwischen der Anzahl Arbeitsplätze und der Bevölkerung etwa gleich wie in den Stadtteilen II (Länggasse-Felsenau) und V (Breitenrain-Lorraine).

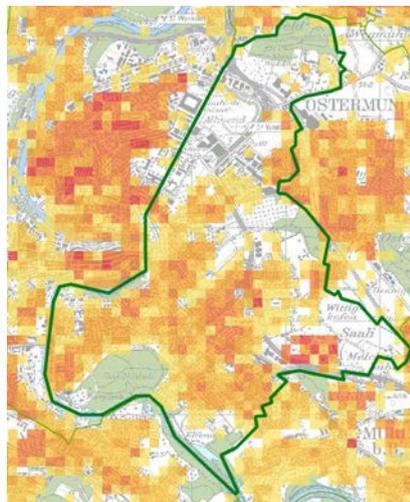


Abb. 3: räumliche Verteilung der Bevölkerung

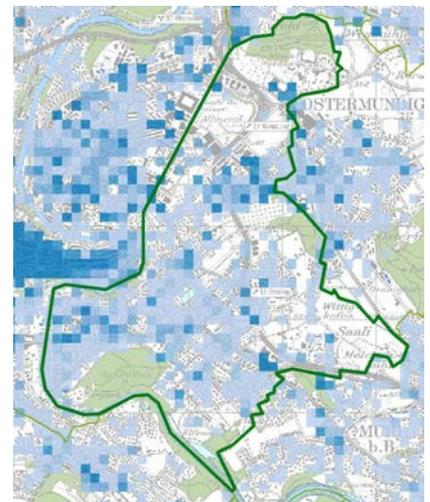


Abb. 4: räumliche Verteilung der Arbeitsplätze

Die Bevölkerungsverteilung weist wenig klare Schwerpunkte auf. Die Arbeitsplätze konzentrieren sich vor allem im Wankdorf (Beundenfeld / Burgfeld) und im wesentlichen Kirchenfeld. In grossen Teilgebieten des Stadtteils ist der Wohnanteil hoch.

Charakteristisch für den Stadtteil IV sind die hochwertigen Wohnquartiere im Westen und in der Mitte des Stadtteils mit einem überdurchschnittlichen Einkommensniveau der Bevölkerung, einem tiefen Ausländeranteil sowie relativ wenig Zu- und Wegzügen.

Zielorte und Stadtteilversorgung

Die Strukturen der Versorgung des Stadtteils mit Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Freizeiteinrichtungen beeinflussen das Verkehrsgeschehen. Im Stadtteil IV liegen viele Freizeiteinrichtungen von regionaler und überregionaler Bedeutung (Kultur und Sport). Das Angebot an Naherholungsräumen und Grünanlagen ist überdurchschnittlich gut.

Eine grosse Übereinstimmung von Versorgungs- und Zentrumsstrukturen, wie sie beispielsweise beim Breitenrainplatz existiert, gibt es im Stadtteil IV praktisch nicht. Die grösseren Läden liegen teilweise an stadträumlich wenig integrierter Lage. Entsprechend unattraktiv sind die Zugangswege aus den Quartieren zu Fuss oder mit dem Velo (z.B. Freudenbergerplatz, Egghölzli, Wankdorf). Die Filialen der Grossverteiler sind vergleichsweise kleiner und weniger modernisiert als in anderen Stadtteilen. Auch deswegen nutzt die Bevölkerung des Stadtteils IV häufig Geschäfte in angrenzenden Stadtteilen und Nachbargemeinden. Im Stadtteil IV gibt es 14 Kindergärten und 10 Schulen.

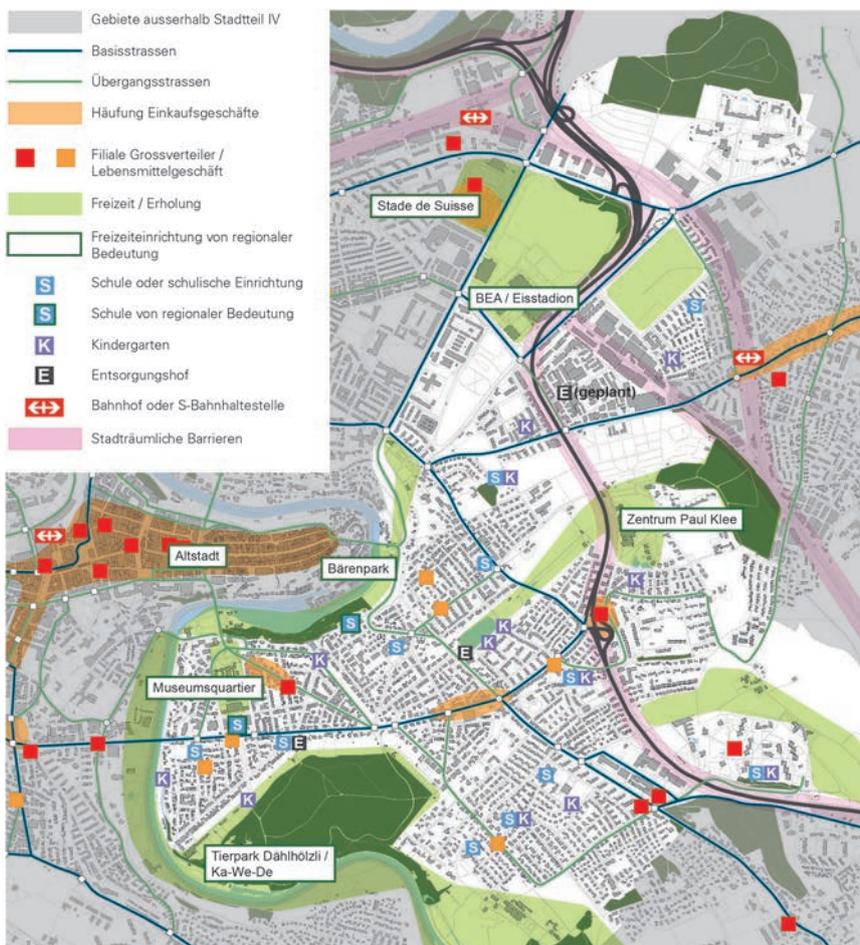


Abb. 5: Bildungs-, Freizeit- und Einkaufseinrichtungen

2.2 Verkehrssituation im Stadtteil IV

Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Im gesamtstädtischen Vergleich gibt es im Stadtteil IV relativ wenig autofreie Haushalte. Mit fast 400 Motorfahrzeugen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner ist der Stadtteil IV der am stärksten motorisierte Stadtteil von Bern.¹ Im Vergleich mit den anderen Stadtteilen liegen die Anteile Fuss- und Veloverkehr (7 % bzw. 10 %) bei den Arbeitswegen der wohnhaften Bevölkerung deutlich unter dem städtischen Durchschnitt.²

Angebote des öffentlichen Verkehrs

Der Stadtteil IV verfügt über keinen eigenen Anschluss ans Bahnnetz. Rund um den Stadtteil liegen der Hauptbahnhof Bern und die S-Bahnstationen Wankdorf, Ostermundigen und Gümligen. Die Erreichbarkeit der S-Bahnstationen ist teilweise schlecht.

Das städtische ÖV-Angebot umfasst eine radiale Tramachse (Stadtzentrum – Burgenzliel) mit sehr hoher Taktichte (drei Linien) sowie drei radiale und zwei tangente Buslinien. Die Linienführung der Buslinien 19 und 28 enthält teilweise Umwege durch Quartiere.

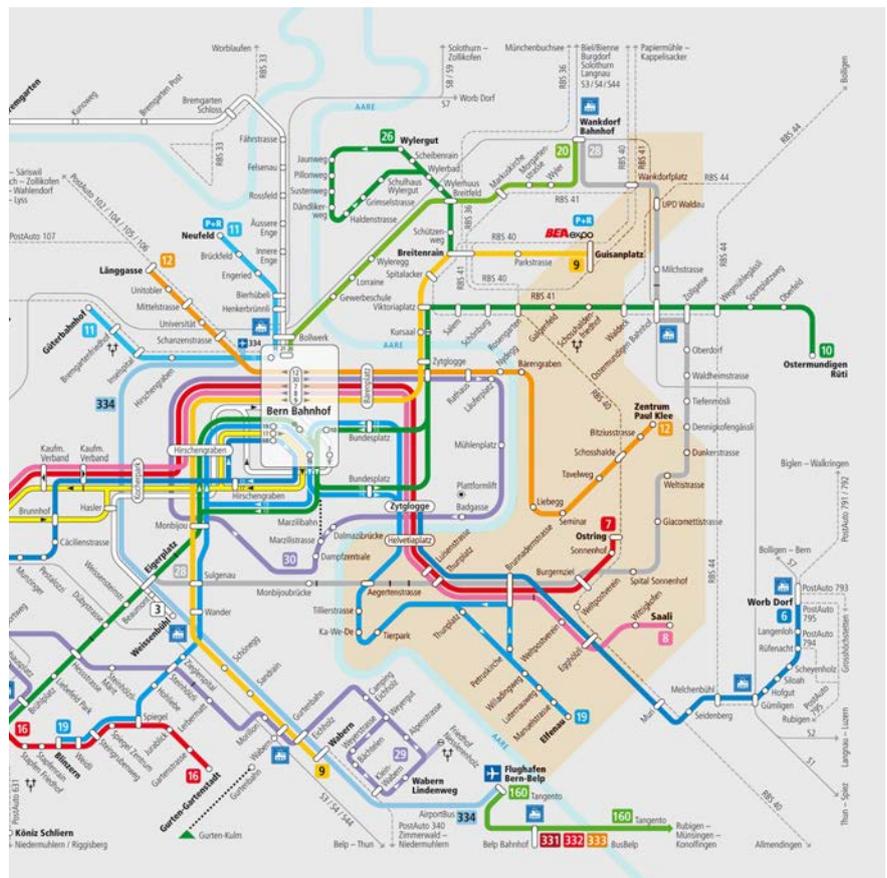


Abb. 6: Ausschnitt aktueller Netzplan Bermobil

¹ Mobilität in der Region Bern, Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten; RVK4 2007

² Statistisches Jahrbuch 2009 der Stadt Bern

Wegenetz Fuss- und Veloverkehr

Der Stadtteil IV verfügt über ein dichtes Wegenetz für Zufussgehende und Velofahrende. An den Siedlungsrändern bestehen attraktive Grünräume, die zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar sind. Die Autobahnen und die Bahnlinie bilden starke Barrieren. Manche Alltagsrouten führen auf oder entlang von stark befahrenen Strassen des Basisnetzes.

Strassennetz

Das städtische Strassennetz wird eingeteilt in Strassen des Basis- und des Übergangsnetzes sowie Quartierstrassen.

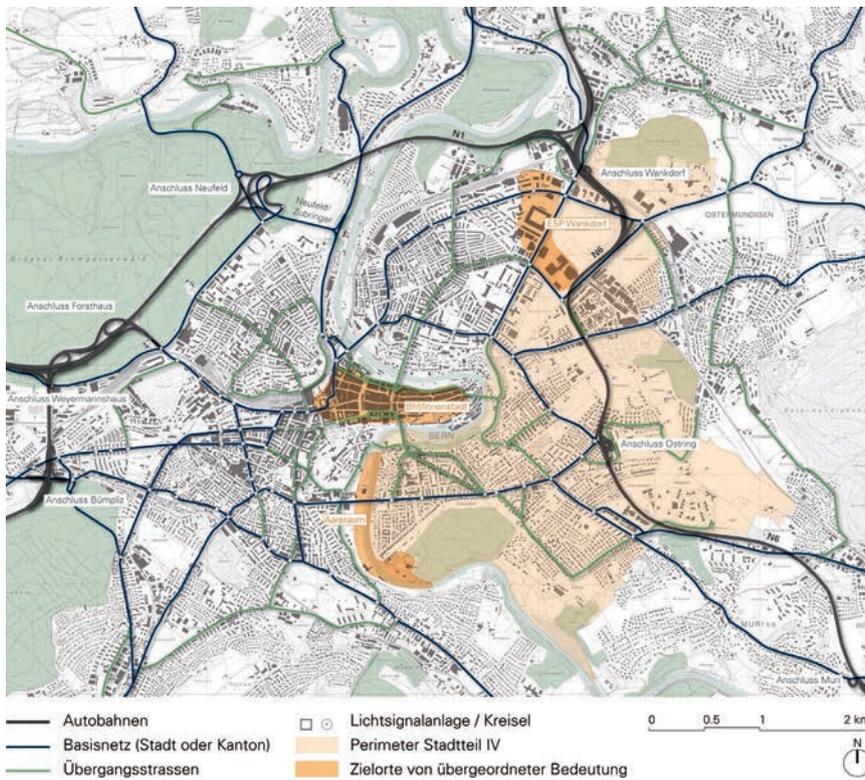


Abb. 7: Einbettung des Stadtteils IV ins übergeordnete Strassennetz

Anschlüsse an das Autobahnnetz

Durch den Stadtteil IV führt die N6. Am Freudenbergerplatz / Ostring und im Bereich Schermenweg / Wankdorf befinden sich Vollanschlüsse an das Autobahnnetz. Dies bringt dem Stadtteil eine hohe Erschliessungsqualität, führt aber auch zu erheblichem Mehrverkehr, weil die beiden Autobahnanschlüsse auch von den Stadtteilen I, III und V sowie den umliegenden Gemeinden Köniz, Ittigen, Bolligen, Ostermundigen und Teilen von Muri mitgenutzt werden. Der Anschluss Ostring und die N6 wurden mitten in bereits bestehende städtische Wohnquartiere gebaut und belasten diese stark.



Abb. 8 und 9: Die N6 führt mitten durch dichte Wohngebiete

Basisnetz

Das Basisnetz dient einerseits der Verbindung zwischen Nachbargemeinden und der Stadt Bern sowie zwischen den Stadtteilen und andererseits der Anbindung an das Autobahnnetz. Charakteristisch für den Stadtteil IV ist eine klare Struktur des Basisnetzes: Es wird gebildet durch ein Ringstrassensegment (Monbijoubücke–Ostring–Laubeggstrasse) und daran anschliessende, radiale Ausfallachsen (vgl. Abb. 7). Im Stadtteil IV sind alle Strassen des städtischen Basisnetzes gleichzeitig Teil des regionalen Basisstrassennetzes.

Der starken Bündelung auf wenige Achsen ist zu verdanken, dass die Verkehrsbelastung in mehreren grossen, zusammenhängenden Quartierzellen relativ tief ist. Andererseits führt die Bündelung zu einer erheblichen Belastung der Hauptachsen.

Übergangsnetz

Das Übergangsnetz umfasst Strassen, die aufgrund ihrer Funktion weder eindeutig dem Basisnetz noch den Quartierzellen zugeordnet werden können. Charakteristisch für den Stadtteil IV ist, dass Strassen unterschiedlicher Funktionen und Bedeutungen zum Übergangsnetz gehören. Einige von ihnen haben eindeutig stadtteilverbindende Funktion, während andere nur der Erschliessung von Quartieren dienen.

Quartierzellen

Quartierzellen sind durch das Basis- und Übergangsnetz begrenzte Einheiten mit Wohn- oder Mischnutzung. Das Strassennetz innerhalb von Quartierzellen ist weitgehend beruhigt und frei von quartierfremdem Verkehr. Der Quartierverkehr wird auf möglichst kurzem Weg auf das übergeordnete Strassennetz weitergeleitet. In den Quartierzellen des Stadtteils IV bestehen fast flächendeckend Tempo-30-Zonen und mehrere Begegnungszonen.

Durchgangsverkehr

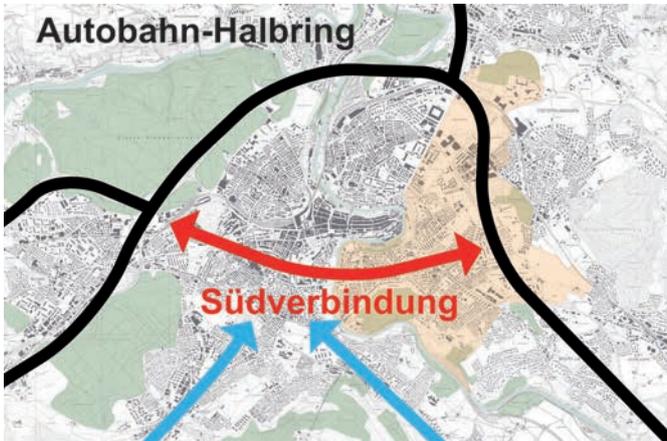
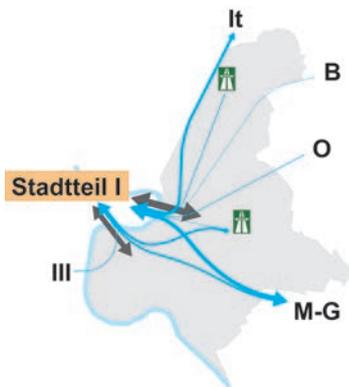


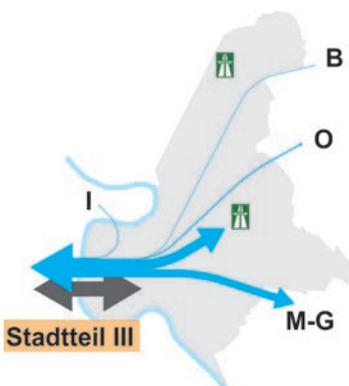
Abb. 10: regionale Verkehrskorridore im Bezug auf den Stadtteil IV

Da grossräumige Umfahrungsmöglichkeiten fehlen, werden die Strassen des Stadtteils IV von gesamtstädtischem und regionalem Verkehr belastet. Dabei handelt es sich um Verkehrsbeziehungen zwischen den angrenzenden Stadtteilen I, III und V, den umliegenden Gemeinden Köniz, Muri-Gümligen (M-G), Ostermundigen (O), Bolligen (B) und Ittigen (It) sowie den beiden Autobahnanschlüssen im Stadtteilgebiet:



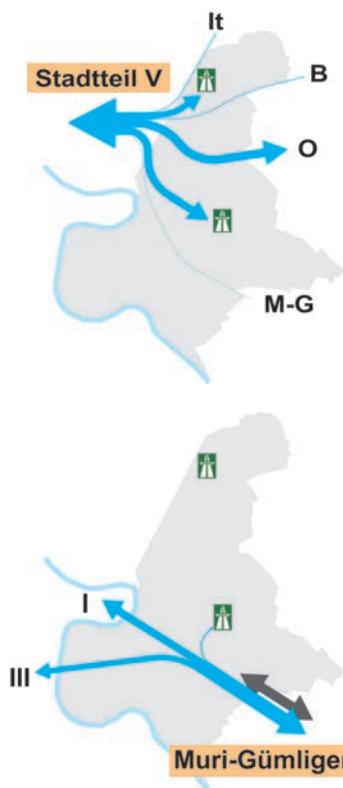
Durchgangsverkehr auf der Kirchenfeld-, Nydegg- und Untertorbrücke

Gut die Hälfte des Verkehrs auf den drei Aarebrücken durchquert den Stadtteil IV oder nutzt die Autobahnanschlüsse Ostring und Wankdorf. Es dominiert der radiale Strom Richtung Muri-Gümligen.



Durchgangsverkehr auf der Monbijou- und Dalmazibrücke

Je rund ein Viertel des Verkehrs auf der Monbijoubrücke durchquert den Stadtteil IV Richtung Autobahnanschluss Ostring und Muri-Gümligen.



Die Achse Papiermühlestrasse querender Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr zwischen dem Stadtteil V und Ostermundigen sowie den Autobahnanschlüssen Wankdorf und Ostring ist mengenmässig sehr gross, belastet aber zu grossen Teilen weniger sensible Gebiete des Stadtteils IV.

Durchgangsverkehr auf der Muri- und Worbstrasse

Je rund ein Viertel des Verkehrs auf der Muri- und Worbstrasse durchquert den Stadtteil IV Richtung Innenstadt und Mattenhof-Weissenbühl.

Abb. 11 bis 14: Durchgangsverkehrsströme mit mindestens 200 DTV (Grundlage: regionales Verkehrsmodell 2005/09)

Die umschriebenen Verkehrsbeziehungen treten im Stadtteil IV als Durchgangsverkehr in Erscheinung. Auf die Stadt Bern bezogen sind sie aber im bestehenden Strassennetz unvermeidbar, soweit die Fahrten nicht auf den ÖV oder den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden können. Es gibt weder in der Stadt noch in den angrenzenden Gemeinden Verlagerungsmöglichkeiten. Die nächste Aarebrücke flussaufwärts liegt bei Rubigen. Die Achse Thunplatz-Ostring ist gleich doppelt belastet: einerseits als städtische Südverbindung, andererseits als Teil der Ausfallachse Richtung Südosten.

2.3 Netzbelastung im Ist-Zustand

Datenbasis des Ist-Zustands sind verschiedene Messwerte aus den Jahren 2009 bis 2010. Die folgende Darstellung zeigt die bestehende Unterteilung des Strassennetzes in Strassen des Basis- und Übergangnetzes sowie die heutige Verkehrsbelastung.

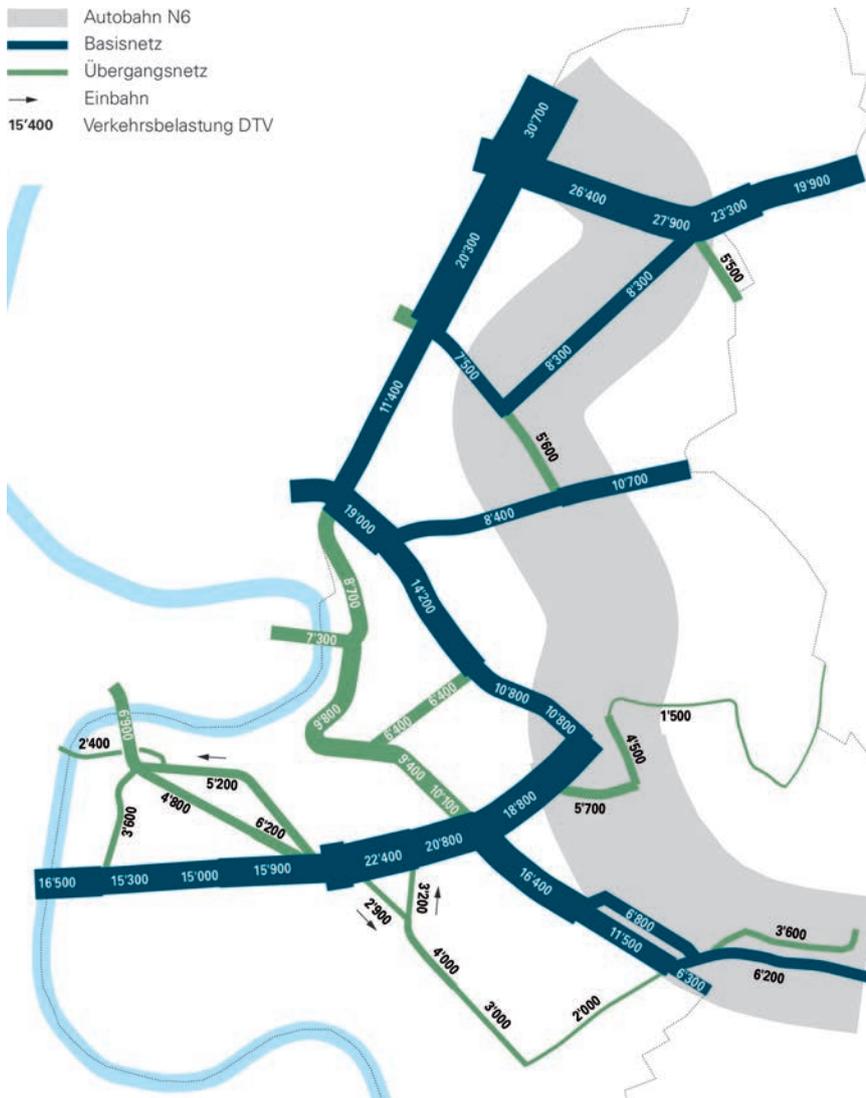


Abb. 15: Netzhierarchie und Verkehrsbelastung DTV Ist-Zustand³

2.4 Siedlungs- und Umweltverträglichkeit

Die Abb. 15 zeigt die hohe Belastung des Basisnetzes und die sehr unterschiedliche Belastung im Übergangsnetz. Dabei ist zu beachten, dass die gleiche Belastungszahl in einem Abschnitt siedlungs- und umweltverträglich sein kann und in einem anderen nicht.

³Es wurden für alle Abschnitte die jeweils aktuellsten verfügbaren Werte verwendet.

Während man die Belastung messen kann, ist die Siedlungs- und Umweltverträglichkeit auch mit subjektiven Wahrnehmungen verbunden. Sie hängt stark vom Strassenraum (Bebauung und Strassenanlage) und von den angrenzenden Nutzungen ab. Grundsätzlich ist der Querungsbedarf in Strassenräumen mit vielen Geschäften höher als anderswo. Im Bereich von Schulen bestehen erhöhte Anforderungen an die Sicherheit. Wohngebiete oder dicht bebaute Strassenräume wiederum sind besonders sensibel, was den Lärm und die Luftschadstoffe betrifft. Wo Busse und Trams verkehren, darf deren Betrieb nicht beeinträchtigt werden, und wo der Veloverkehr besonders intensiv ist, gibt es erhöhte Anforderungen an Sicherheit und Komfort. Mit der Gestaltung der Strassenanlage kann man viele Probleme entschärfen. Dies ist aber nicht überall im Stadtteil IV möglich.

Das Kriterium Lärmbelastung wird in Kap. 2.5 separat behandelt. Unter Berücksichtigung der übrigen Kriterien (Trennwirkung, Störung des ÖV und des Veloverkehrs, Sicherheitsdefizite und Luftschadstoffbelastung) muss die Belastbarkeit insgesamt vor allem in den folgenden Strassenabschnitten als überschritten bezeichnet werden:

- Thunstrasse zwischen Thunplatz und Burgernziel sowie Ostring: dicht bebauter Strassenraum mit vielen Geschäften und Zentrumsfunktion, hohes Querungsbedürfnis, höchste Anforderungen des Tram- und Busbetriebs sowie des Veloverkehrs
- Laubeggstrasse: beidseitig Wohnnutzungen, wichtige Schulwegquerungen, teilweise Behinderung des ÖV
- Bolligenstrasse zwischen Schermenweg und Stadtgrenze: starke Behinderung des ÖV
- Bolligenstrasse zwischen Mingerstrasse und Schermenweg: enger Querschnitt (Beeinträchtigung Veloverkehr)
- Ostermundigenstrasse: teilweise Behinderungen des Busbetriebs durch Stau, teilweise unattraktive Veloführung

2.5 Lärmbelastung

Das Thema Lärm ist einerseits ein Kriterium der Siedlungs- und Umweltverträglichkeit. Der Lärmpegel beeinflusst die Aufenthaltsqualität in einem Strassenraum wesentlich. Dies ist in Zentrumsbereichen von besonderer Relevanz. Vor allem in den Strassenräumen zwischen Thunplatz und Freudenbergerplatz beeinträchtigt die hohe Lärmbelastung die Qualität als Aufenthalts- und Begegnungsraum stark. Andererseits ist die Lärmsanierung ein gesetzlicher Auftrag, welcher im Rahmen von Lärmsanierungsprogrammen geleistet wird. Geprüft werden Massnahmen an der Quelle (Verkehrs- oder Geschwindigkeitsreduktion) oder auf dem Ausbreitungsweg des Schalls (z.B. Lärmschutzwände). Sind solche Massnahmen nicht möglich (v.a. auf dem Basisnetz), werden bei Gebäuden mit Wohnnutzung Schallschutzfenster eingebaut, wenn der Fenstersanierungswert erreicht oder überschritten ist (siehe Kapitel 5.1.5).

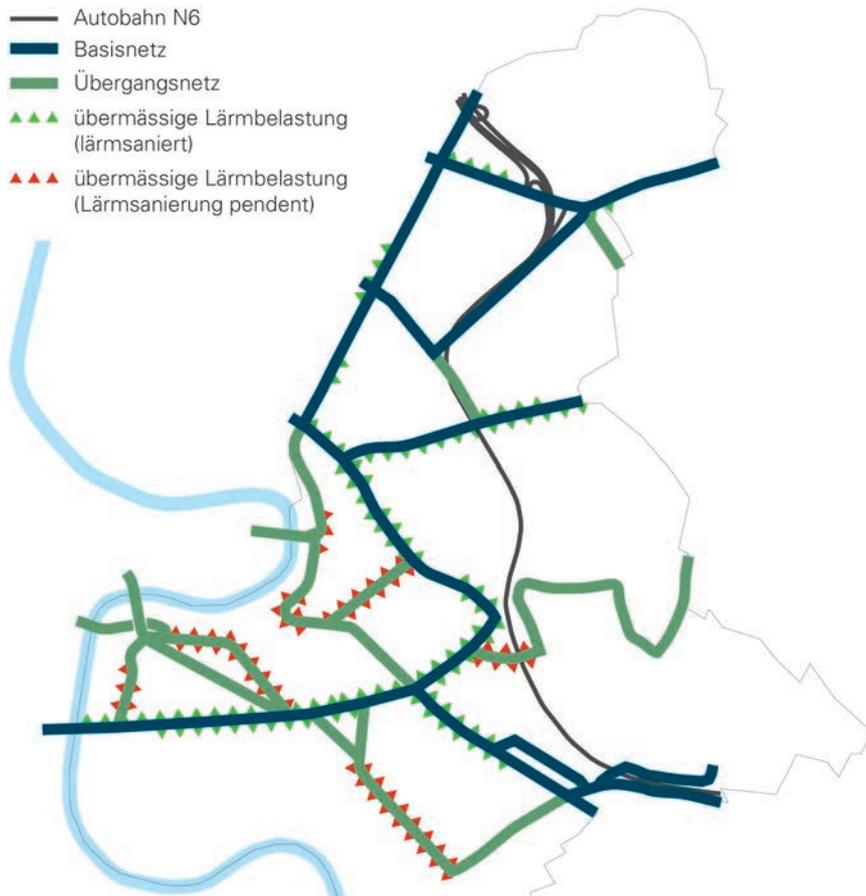


Abb. 16: Übermässige Lärmbelastung im Basis- und Übergangsnetz⁴

Stand der Lärmsanierung im Stadtteil IV:

- Auf dem Basisnetz ist der gesetzliche Lärmsanierungsauftrag erfüllt.
- Im Übergangsnetz ist auf einigen Abschnitten noch eine Lärmsanierung pendent (vgl. Abb. 16).
- In den Quartierzellen ist der gesetzliche Lärmsanierungsauftrag erfüllt.

⁴Die in Abb. 16 dargestellten Lärmimmissionen wurden dem Lärmbelastungskataster von 2010 entnommen. Sie beziehen sich auf die Belastung von Liegenschaften und entsprechen der Definition gemäss eidgenössischer Umweltgesetzgebung.

2.6 Stärken und Schwächen

Stärken



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Teilverkehrsplan MIV
Stadtteil IV

Übersichtskarte Stärken

Strassennetz

- Hochleistungsstrasse
- Basisnetz
- Übergangsnetz

Werte / Stärken

- Strassenraum mit hoher Gestaltqualität
- Bereich mit Quartierzentrumfunktion
- Bereich mit Quartiernebenzentrumfunktion
- Verkehrsberuhigte Quartierzelle

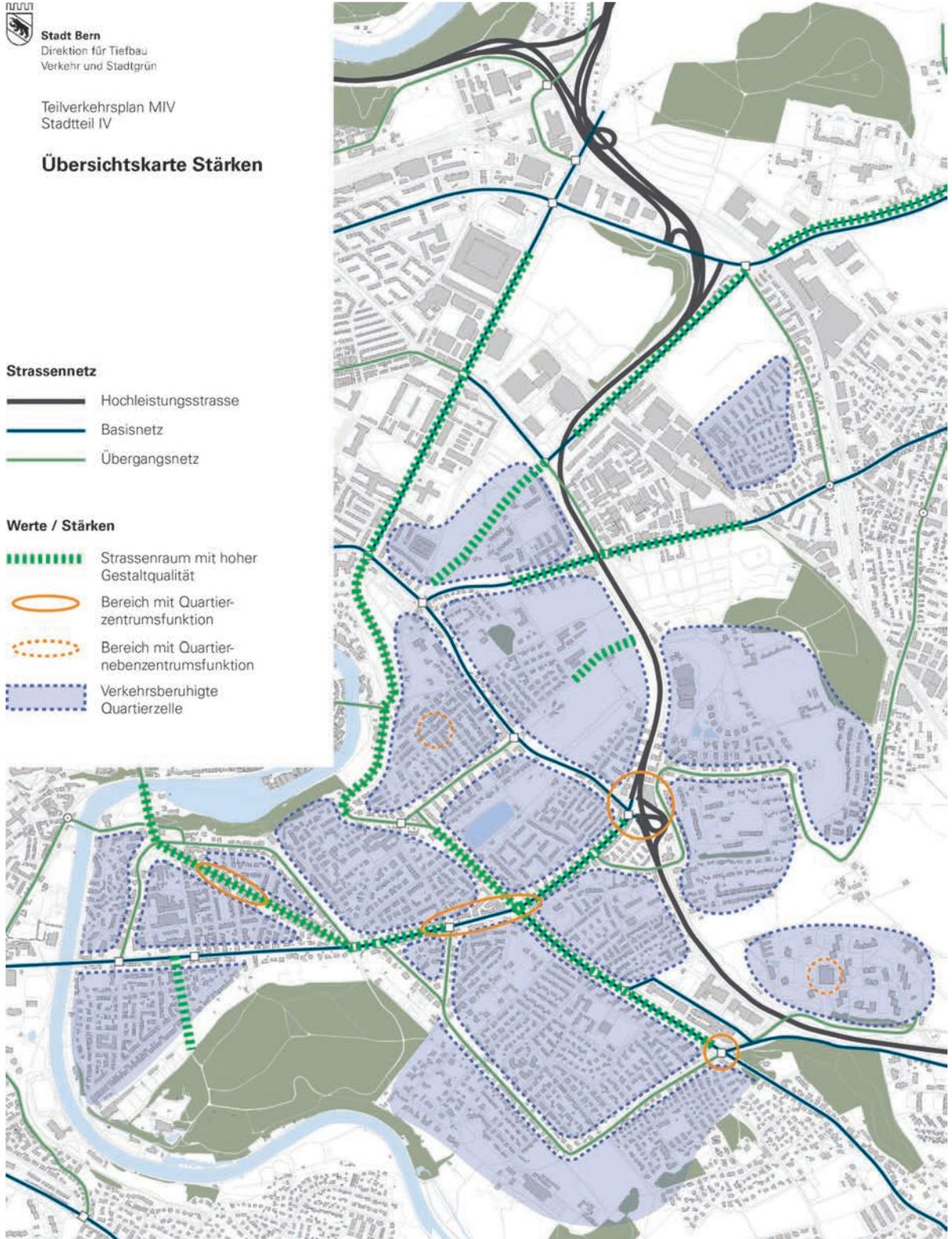


Abb. 17: Übersichtskarte Stärken MIV Stadtteil IV

Stärken allgemein

- Räumliche Nähe zum Stadtzentrum und zu vielfältigen Naherholungsgebieten (Aare, Grünräume, Wälder)
- Viele Strassenräume mit wertvollem Erscheinungsbild
- Sehr gute ÖV-Erschliessung entlang der Radialachsen (ab Innenstadt / Bahnhof Richtung Ostermundigen, Ostring, Saali / Wittigkofen, Muri)
- Das ganze Basisnetz wurde mit Fenstereinbauten und einer Lärmschutzwand im Ostring lärmsaniert, die Quartierstrassen mit Tempo 30 und Verkehrsreduktionen

Stärken im Basis- und Übergangnetz

- Direkter Anschluss ans Hochleistungsstrassennetz
- Stetige Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahren
- Stetiger Verkehrsfluss ausserhalb der Spitzenzeiten
- Plafonierung der Verkehrszahlen in den letzten 10 Jahren
- Ganzes Basisnetz lärmsaniert

Stärken in den Quartierzellen

- Vergleichsweise grosse zusammenhängende Quartierzellen mit geringer Verkehrsbelastung aufgrund des stark gebündelten Verkehrs und zahlreicher bereits realisierter Massnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr in den Quartierzellen
- Grösstenteils verkehrsberuhigte Quartierzellen
- Alle Quartierstrassen lärmsaniert

Schwächen



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Teilverkehrsplan MIV
Stadtteil IV

Übersichtskarte Schwächen

Strassennetz

- Hochleistungsstrasse
- Basisnetz
- Übergangsnetz

Schwächen

- Unerwünschter Durchgangs-/Schleichverkehr
- Missachtung von Fahrverboten
- Rückstau, i.d.R. mit Behinderungen ÖV
- Abschnitt mit überschrittener Siedlungs- und Umweltverträglichk.
- Bereiche mit hoher Unfalldichte
- überhöhte Geschwindigkeiten auf Quartierstrassen
- Knoten mit gestalterisch-organisatorischem Defizit
- Abschnitt mit gestalterischem Defizit
- Hoher Parkierungsdruck in Wohnquartieren bei Grossanlässen im ESP Wankdorf
- Stadträumliche Zäsuren

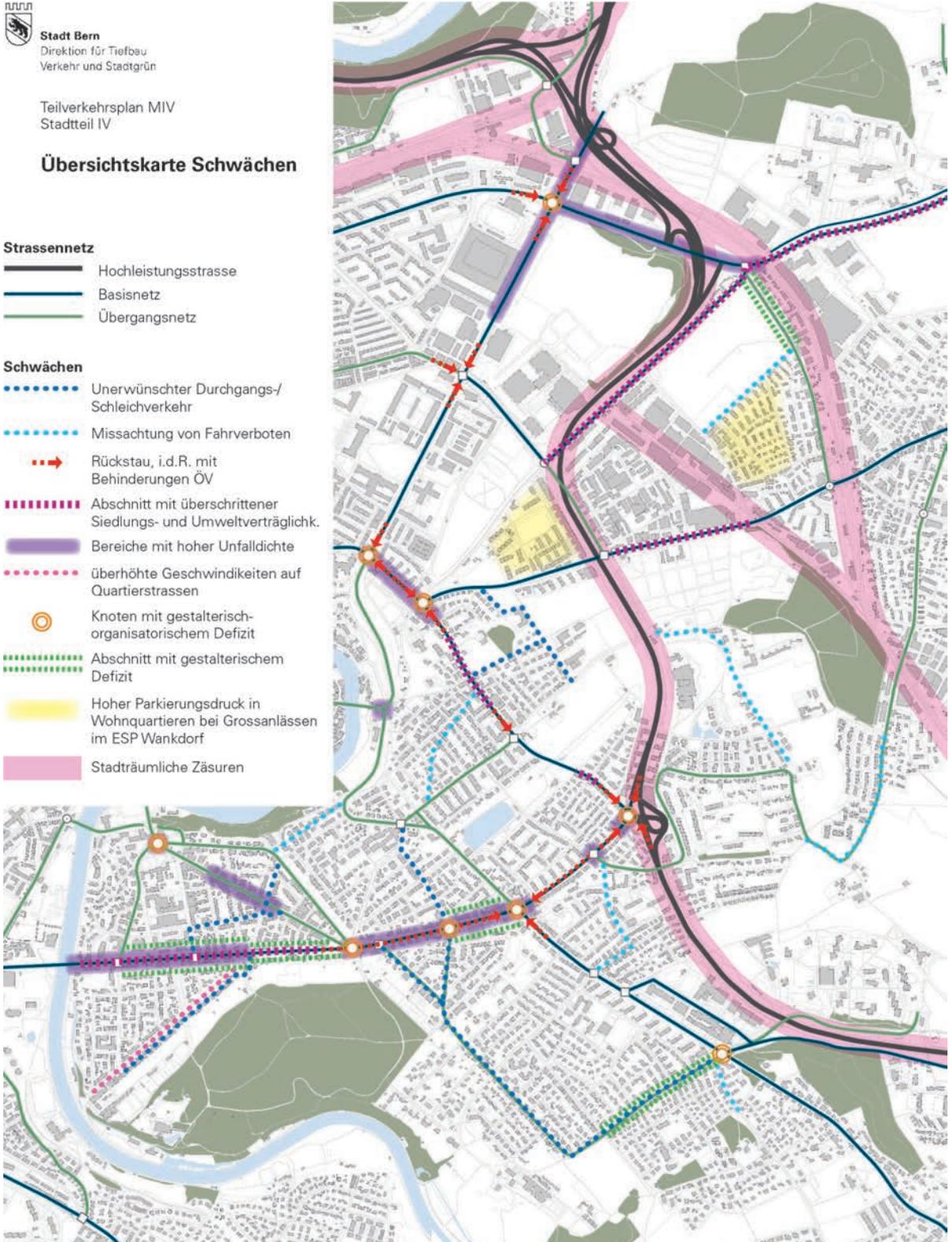


Abb. 18: Übersichtskarte Schwächen MIV Stadtteil IV

Schwächen allgemein

- Starke Trennwirkung und Umweltbelastung der N6 und Bahnlinien, welche quer durch den Stadtteil IV führen
- Mangelhafter stadträumlicher Bezug der Gebiete zwischen Bahnlinie und Autobahn (Saali, Burgfeld, Hintere Schosshalde, Schosshaldenfriedhof, unteres Galgenfeld, Burgfeld) zu den ausserhalb dieser beiden Zäsuren liegenden Quartieren
- Starke Beeinträchtigung der Attraktivität des Freudenbergerplatzes als Stadtteilzentrum aufgrund des Autobahnanschlusses Ostring
- Der Stadtteil IV ist der einzige Stadtteil, der nicht über einen eigenen S-Bahnanschluss verfügt. Umso wichtiger sind gute Umsteigebeziehungen an umliegenden Bahnstationen von den S-Bahnen auf städtische ÖV-Verbindungen
- Teilweise relativ weite und unattraktive Wege im Stadtteil IV zu den nächsten grösseren Einkaufseinrichtungen

Schwächen im Basis- und Übergangnetz

- Hohe Gesamtbelastung auf der Achse Monbijoubrücke – Kirchenfeldstrasse – Thunstrasse – Ostring, im nördlichen Bereich der Laubeggstrasse sowie auf der Muristrasse, Papiermühlestrasse und Bolligenstrasse
- Starker Durchgangsverkehr durch den Stadtteil IV
- Leistungseinbussen beim strassengebundenen ÖV aufgrund der starken MIV- Belastung, insbesondere in Knotenbereichen
- Zahlreiche Knoten an der Kapazitätsgrenze (Thunplatz, Burgernziel, Freudenbergerplatz, Rosengarten, Laubeggstrasse / Schosshaldenstrasse), was auch zu ÖV-Behinderungen führt und den Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigt
- Mehrere Knoten und Streckenabschnitte mit erhöhter Unfallhäufigkeit; der Knoten Burgernziel ist für Velofahrende sehr unattraktiv und wird deshalb gemieden
- Überschrittene Siedlungs- und Umweltverträglichkeit auf der Achse Thunstrasse-Ostring, auf der nördlichen Laubeggstrasse, der Bolligenstrasse und der Ostermundigenstrasse
- Unerwünscht hoher Anteil Durchgangsverkehr auf der Brunnadern- und Egg- hölzlistrasse, die eigentlich eine Funktion als quartierorientierte Sammelstrassen haben
- Teile des Übergangnetzes sind noch nicht lärmsaniert

Schwächen in den Quartierzellen

- Bei Veranstaltungen im ESP Wankdorf starke Belastung durch Parkplatzsuchverkehr in den Quartieren Burgfeld und Beundenfeld / Baumgarten
- Quartierstrassen mit quartierfremdem Verkehr (ohne Beschränkungen):
 - Jubiläumsstrasse: Fahrten von Ka-We-De und Tierpark Dählhölzli Richtung Thunplatz
 - Hallwylstrasse: Fahrten ab Kirchenfeldstrasse zur Thunstrasse oder Jungfrau- / Marienstrasse
 - Seminarstrasse: Fahrten von der Schosshaldenstrasse Richtung Thunplatz
 - Brunnaderstrasse Nord: Fahrten von der Thunstrasse Richtung Seminarstrasse
- Quartierzellen / -strassen mit quartierfremdem Verkehr (mit Beschränkungen):
 - Gryphenhübeli: Fahrten zwischen dem Grossen Muristalden und der Jungfrau- / Marienstrasse
 - Obstberg: Umfahrung der LSA Laubeggstrasse / Schosshaldenstrasse
 - Bitzstrasse: Fahrten zwischen der Schosshaldenstrasse und der Ostermundigenstrasse
 - Melchenbühlweg: Fahrten zwischen dem Zentrum Paul Klee und der Weltstrasse
 - Murifeldweg / Jolimontstrasse: Fahrten zwischen der Muristrasse und der Buchserstrasse
 - Dunantstrasse / Zeerlederstrasse: Fahrten von der Dunantstrasse Richtung Egghölzlistrasse
 - Mittelholzerstrasse: Fahrten vom Schermenweg Richtung Zentweg und umgekehrt

3 Übergeordnete Planungen

3.1 Projekte von Bund, Kanton und Region

Im Folgenden werden grosse laufende Planungen dokumentiert, die Einfluss auf den Stadtteil IV haben. Auswirkungen, Chancen und Risiken der Planungen werden grob abgeschätzt.

Richtplan ESP Wankdorf

Die im Richtplan ESP Wankdorf festgelegte Nutzungsentwicklung führt zu Mehrverkehr auf einem bereits stark belasteten Netz. Der Grossteil des motorisierten Verkehrs aus dem ESP soll direkt über die Autobahnzufahrten und Autobahnen abgewickelt werden. Die Strassen zu und von der Autobahn müssen für den MIV eine ausreichende Kapazität aufweisen, damit der Verkehr nicht in die Wohnquartiere verdrängt wird.

Die Zielsetzung in Bezug auf die Beschränkung des MIV ist anspruchsvoll: Im ESP soll der MIV-Anteil im Umfeld der S-Bahnstation maximal 30% und im übrigen ESP maximal 40% betragen. Mit einem regelmässigen Monitoring werden Daten zur Nutzung, Verkehr und Umwelt im ESP Wankdorf erfasst. Die sogenannte Nullerhebung wurde 2008 durchgeführt. Nach fünf Jahren (2013) wird in einem ersten Controlling geprüft, ob die Ziele des Richtplans zu erreichen sind; notfalls werden Steuerungsmassnahmen ergriffen und unter Umständen der Richtplan angepasst. Das zweite Controlling (2018) bildet die Grundlage für eine allfällige Gesamtrevision des Richtplans. (www.wankdorf.info)

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil IV

Der Richtplan ESP Wankdorf und das damit verbundene Monitoring und Controlling sind Instrumente zur Kontrolle und Steuerung der im Wankdorf angestrebten Nutzungsentwicklung und ihrer verkehrlichen Auswirkungen auf die umliegenden Quartiere und das weitere städtische Strassennetz.

Neugestaltung Wankdorfplatz und Verlängerung der Tramlinie 9

Das Projekt Wankdorfplatz umfasst dessen Neugestaltung mit einem unterirdischen Kreislauf, die Verlängerung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz zur S-Bahn-Station Wankdorf sowie ein Betriebskonzept im Raum Bolligenstrasse – Schermenweg – Papiermühlestrasse – Mingerstrasse. Eng verknüpft mit dem Projekt Wankdorfplatz ist das Nationalstrassenprojekt „Anschluss Wankdorf“, das unter der Leitung des Bundesamts für Strassen ASTRA steht. Die Bauarbeiten am Wankdorfplatz sind weit fortgeschritten. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2012 vorgesehen.

www.wankdorfplatz.ch



Abb. 19: Live-Bild vom 23. Februar 2012 (<http://www.tbamobcam.ch/kamera1>)

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil IV

Der Unfallschwerpunkt Wankdorfplatz wird saniert. Gleichzeitig wird die lokale Kapazität für den MIV ausgebaut. Das Verkehrsmanagement von und zu der Autobahn wird verbessert. Zusätzlich wird eine Tramlinie in den Verkehrsablauf integriert. Mit der Verlängerung der Tramlinie 9 zur Bahnstation Wankdorf wird eine bessere Verknüpfung der ÖV-Systeme S-Bahn und Tram sowie eine höhere Erschliessungsqualität des Raums Wankdorf erreicht. Quer über den Wankdorfplatz entstehen sichere und direkte Fuss- und Veloverbindungen. Insgesamt erfährt der Raum Wankdorf eine stadträumliche Aufwertung.

Tram Region Bern

Die bereits heute stark belastete Buslinie 10 zwischen Köniz-Schliern und Ostermundigen-Rüti soll durch ein Tram ersetzt und die Tramlinie 9 bis nach Kleinwaben verlängert werden. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) „ÖV Ostermundigen“ und „Bern Süd“ von 2008 hat sich gezeigt, dass das Tram die Wohnquartiere und Arbeitsstätten in Ostermundigen und im Süden von Bern am besten mit dem Stadtzentrum verbindet. Es bietet mehr Kapazität als ein Betrieb mit Doppelgelenkbus, ist eine optimale Ergänzung zur S-Bahn und macht den öffentlichen Verkehr insgesamt attraktiver wie auch umweltfreundlicher. Damit entsteht ein Mehrwert für die ganze Region.

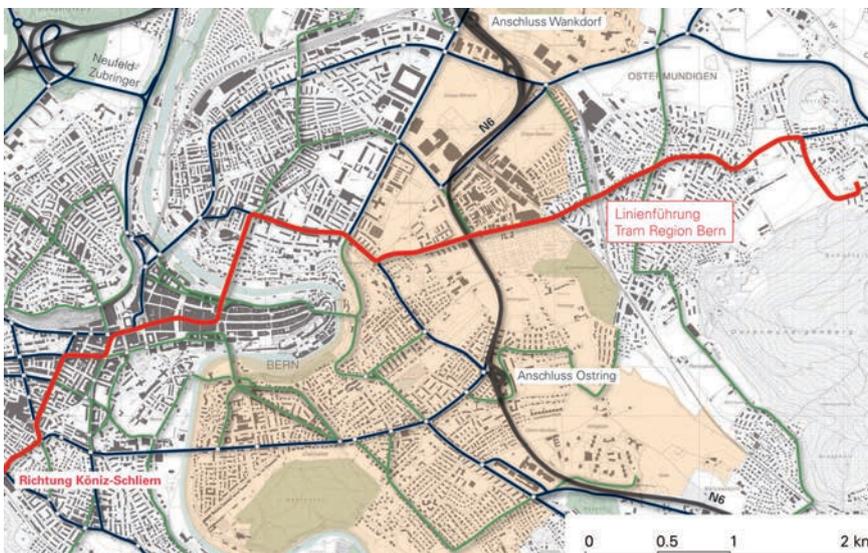


Abb. 20: Linienführung Tram Region Bern

Im November 2011 haben die Gemeindeparlamente von Bern, Ostermundigen und Köniz ihre Beiträge an die weitere Projektierung von Tram Region Bern genehmigt. In der nächsten Phase wird das Projekt zur Baureife gebracht und ein Kostenvoranschlag ($\pm 10\%$) berechnet. Darauf basierend führt der Bund das Plan genehmigungsverfahren durch. In dieser Phase werden auch die Kostenanteile von Bund, Kanton und Gemeinden für die Realisierung ermittelt, als Grundlage für die Gemeindeabstimmungen. (www.tramregionbern.ch)

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil IV

Mit Tram Region Bern wird das ÖV-Angebot auf der Linie 10 verbessert. Im Rahmen des Projekts sind zudem Aufwertungen der Strassenräume für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Dies trägt dazu bei, das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern und eine stärkere Zunahme des MIV zu verhindern. Der Stadtteil IV ist im Abschnitt Rosengarten bis zur Stadtgrenze Ostermundigen betroffen. Es besteht die Chance, auf diesem Abschnitt Massnahmen zur Aufwertung des Basisnetzes umzusetzen. Ein Linksabbieger in den Aargauerstalden wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft. Projektrisiken bestehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Erneuerung der Alleen.

Testplanung Raum Wankdorf (Bolligenstrasse – Nationalstrasse N6)

Im Fokus dieses Projekts stehen die räumliche Entwicklung und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen im Raum Wankdorf – Galgenfeld – Ostermundigen West. Die Bolligenstrasse und die Autobahn N6 bringen grosse Verkehrsmengen in diesen Raum. Die Verkehrsanlagen stossen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. 2011 erarbeiteten interdisziplinär zusammengesetzte Teams Ideen und Konzepte zur koordinierten Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Gesucht wurde ein Lösungskonzept, das die Anforderungen des öffentlichen und privaten Verkehrs erfüllt und genügend Spielraum für zukünftige Entwicklungen offen lässt, z.B. für die Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen (siehe Vertiefungsstudie Engpassbeseitigung N6).

Mit der Umsetzung der Testplanung sollen die Mängel in der Gestaltung und im Betrieb beseitigt werden, welche die heutige Situation in den Stadtteilen IV und V beeinträchtigen. Zu prüfen sind insbesondere Möglichkeiten zur Reduktion der Trennwirkung der Nationalstrassen (z.B. mittels Teilüberdeckung). Im Abschnitt Schermenweg bis Mingerstrasse ist zudem der Charakter des wertvollen historischen Strassenzuges der Bolligenallee zu berücksichtigen.

Das kantonale Tiefbauamt hat 2009 zusammen mit dem ASTRA, der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen eine Testplanung gestartet, die in dieser Form im Kanton Bern erstmals für Verkehrsfragen Anwendung findet. Dabei erhielten mehrere parallel arbeitende Fachteams Bearbeitungsaufträge, die durch ein Expertengremium stufenweise diskutiert und beurteilt wurden. Dieses kooperative Verfahren soll gewährleisten, dass ein möglichst grosses Spektrum an denkbaren Lösungen in die Planung einfließt. Gesteuert wird die Testplanung durch das ASTRA und politische Vertreter des Kantons und der Stadt Bern sowie der betroffenen Gemeinden. Der mehrstufige Prozess wird begleitet durch ein Forum mit rund 30 Vertreterinnen und Vertretern aus den Quartierorganisationen, der lokalen Wirtschaft und der Politik.

Ende 2011 hat das Beurteilungsgremium der Testplanung zwei Teamarbeiten begutachtet und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen formuliert. Die Ergebnisse der Testplanung bilden nun für die Strasseneigentümer Bund, Kanton und Gemeinden die Grundlage zur Entwicklung ihrer Projekte. Zeitlich prioritär sind dabei die Bolligenstrasse (Federführung Kanton) und der Autobahnanschluss Wankdorf inklusive einer ersten Etappe der Engpassbeseitigung auf der N6 südlich des Autobahnanschlusses (Federführung Bund). Im Rahmen der weiteren Engpassbeseitigung ist der Bau des Bypass Ost (neue unterirdische Autobahn zwischen Ostermundigenstrasse und Muri) vorgesehen. Dazu gehören der Rückbau der heutigen Autobahn zu einer Zubringerstrasse, der Anschluss dieses Zubringers an die Ostermundigenstrasse und die Überdeckung der Autobahn zwischen der Postfinancearena und dem Schosshaldenfriedhof.

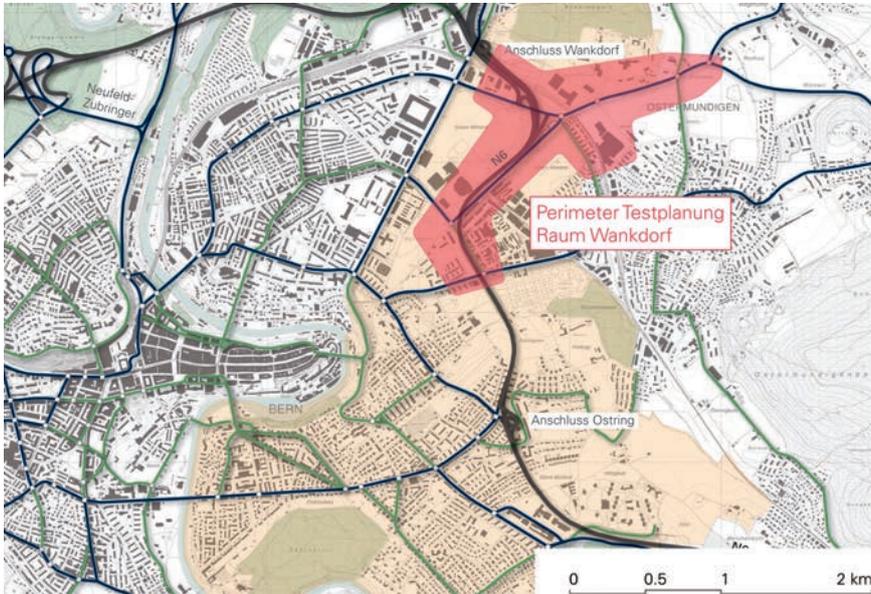


Abb. 21: Perimeter Testplanung Raum Wankdorf

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil IV

Eine leistungsfähige Verkehrsanlage im Raum Wankdorf ist Voraussetzung für die Entlastung der Quartiere in den Stadtteilen IV und V sowie in Ostermundigen, Bolligen und Ittigen. Lokal werden verbesserte Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmenden sowie besser gestaltete Strassenräume angestrebt.

Vertiefungsstudie Engpassbeseitigung N6, Bypass Ost

In 10 bis 20 Jahren werden die Nationalstrassen im Raum Bern voraussichtlich stark überlastet sein. Dies betrifft einerseits die N6 zwischen Bern Wankdorf und Muri wie auch die N1 zwischen Weyermannshaus und Schönbühl. Die heutige Lage der N6 zwischen Wankdorf und Muri ist städtebaulich unbefriedigend. Deshalb werden in einer Vertiefungsstudie auch die Verlegung (Bypass) bzw. Tieferlegung des betreffenden Streckenabschnitts überprüft und die Möglichkeiten für den Rückbau und die Neugestaltung der heutigen Autobahn aufgezeigt. Für die Variantenbewertung im Abschnitt Wankdorf bis Schosshaldenfriedhof wird auf die Ergebnisse der Testplanung Raum Wankdorf abgestützt.

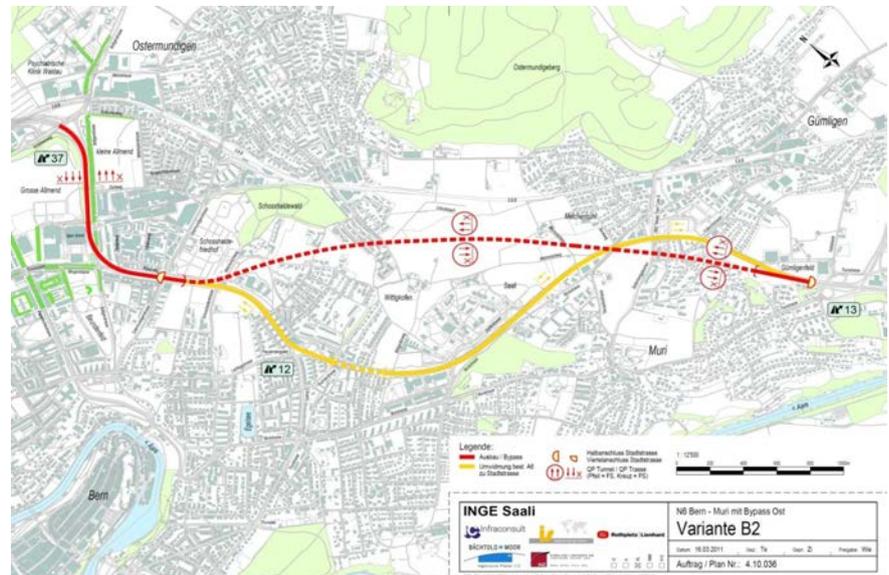


Abb. 22: Variante B2 aus der Vertiefungsstudie Engpassbeseitigung N6

Gesteuert werden beide Studien durch das ASTRA und politische Vertreter des Kantons und der Stadt Bern sowie der betroffenen Gemeinden. Ergebnisse liegen Anfang 2012 vor. Die Bestvariante fliesst zusammen mit den Ergebnissen analoger Studien aus der ganzen Schweiz in die zweite Programmbotschaft zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz ein. Gestützt darauf werden die eidgenössischen Räte das Programm zur Beseitigung der Engpässe fortschreiben und die zur Umsetzung (Projektierung und Realisierung) benötigten Mittel freigeben.

Der realistische Umsetzungstermin liegt ausserhalb des mittelfristigen Planungshorizonts des vorliegenden Teilverkehrsplans MIV Stadtteil IV (Inbetriebnahme nach 2030). Wichtige Massnahmen im Stadtteil IV müssen aber mit diese grossen Infrastrukturvorhaben kompatibel sein.

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil IV

Tunnelvarianten bringen dem Stadtteil IV die Chance, den heutigen Autobahnabschnitt der N6 zwischen Wankdorf und Egghölzli – Melchenbühl zu einer urbanen Hauptverkehrsstrasse als Zubringer zur Autobahn zurückzubauen und damit die Belastung für die Anwohnenden der N6 deutlich zu reduzieren. Insbesondere entsteht die Chance, das Stadtteilzentrum um den Freudenbergerplatz stadträumlich aufzuwerten. Der Anschluss Ostring und die N6 wurden mitten in bereits bestehende städtische Wohngebiete gebaut. Der Ostring zählt deshalb zu den wenigen Autobahnanschlüssen in Schweizer Agglomerationskernen, wo sich nie die typischen verkehrintensiven Anlagen entwickelt haben. Gerade auch deshalb macht ein Rückbau Sinn.

Noch vertieft geprüft werden im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten die Anzahl und die Lage von Anschlüssen des Zubringers zur N6 an das bestehende städtische Strassennetz. Mit diesen Verknüpfungen entstehen einerseits Chancen für Verkehrsverlagerungen vom Stadtnetz auf den Zubringer, andererseits aber auch Risiken von lokalen Verkehrszunahmen. Entsprechend sind flankierende Massnahmen zu definieren.

Falls die Stadtstrasse im Norden an die Ostermundigenstrasse sowie im Melchenbühl an die Worbstrasse angeschlossen werden kann, besteht die Chance einer Entlastung der parallel führenden Muri- und Laubeggstrasse. Im Teilverkehrsplan MIV wird auf grössere Massnahmen auf diesen beiden Strassen verzichtet, um die Spielräume im Zusammenhang mit der neuen Stadtstrasse N6 aufrecht zu halten.

Unter gewissen Voraussetzungen kann die Stadtstrasse auch eine Funktion als zusätzliche Verbindung für den öffentlichen Verkehr einnehmen sowie Ziel- und Quellverkehr von angrenzenden Quartieren aufnehmen. Dies bedingt allerdings eine starke verkehrsbetriebliche und stadträumliche Integration.

Obschon sich die Chancen des Rückbaus der N6 erst langfristig bieten, ist es nötig, schon heute planerische Leistungen zu erbringen. Damit können verkehrs- und stadtplanerische Stossrichtungen frühzeitig definiert und der grösstmögliche Gewinn für die Wohn- und Lebensqualität in den angrenzenden Gebieten erzielt werden. Aus diesem Grund wird im Rahmen des Teilverkehrsplans MIV ein Schlüsselprojekt zur frühzeitigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Raum Bern-Südost definiert (vgl. Schlüsselprojekt 3).

Verkehrsmanagement Region Bern

Der Kanton, die Stadt Bern und umliegende Gemeinden wollen den Verkehr in der Region mit einem Verkehrsmanagement koordiniert abwickeln (gemäss RGSK). Was man innerhalb der Stadt Bern auf dem Basisnetz bereits praktiziert, soll auf einen erweiterten Perimeter ausgedehnt werden: Verkehrszähler erfassen das Verkehrsaufkommen und leiten diese Daten an einen Rechner weiter. Dieser koordiniert die Lichtsignalanlagen. So können Ampelsteuerungen besser der jeweiligen Verkehrslage angepasst werden. Mit dem Verkehrsmanagement Region Bern wird die Basis geschaffen, den MIV an den Zufahrten zum Agglomerationskern zu dosieren und damit in den Kerngemeinden Überlastungen und Störungen durch den MIV zu vermeiden. Im Rahmen eines Pilotbetriebs sollen erste Erfahrungen gesammelt und Erkenntnisse für eine Umsetzung in der gesamten Region gewonnen werden. Es ist geplant, den Pilotbetrieb im Perimeter Bern-Nord aufzunehmen, d.h. auf dem Gebiet der Stadt Bern sowie der Gemeinden Ostermundigen, Bolligen, Ittigen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl und Zollikofen. In der Projektgruppe unter der Leitung des kantonalen Tiefbauamts nehmen neben den Gemeinden auch das ASTRA, die Kantonspolizei und die Transportunternehmungen Bernmobil, RBS und Postauto Einsitz. Sofern die Finanzierung unter den Projektbeteiligten gesichert werden kann, soll der Pilotversuch im Raum Bern-Nord 2013 umgesetzt werden.

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil IV

Mit dem gemeindeübergreifenden Verkehrsmanagement lassen sich die Verkehrskapazitäten ohne teure Infrastrukturausbauten erhöhen. Durch diese betriebliche Optimierung werden Überlastungen und negative Auswirkungen des Verkehrs im Agglomerationskern reduziert. Davon profitieren insbesondere der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr, auch im Stadtteil IV. Der Pilotversuch der Region Bern-Nord sowie mittelfristig ein flächendeckendes Verkehrsmanagement sind wichtige Massnahmen, um die angestrebte Siedlungsentwicklung der Region realisieren zu können. Im Stadtteil IV wird das stadtinterne Verkehrsmanagement weiterentwickelt und im Rahmen des Pilots mit den angrenzenden Gemeinden koordiniert.

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland

Laut Prognosen wird die Bevölkerung in der Region Bern-Mittelland weiter wachsen und der Raumbedarf für Wohnen und Arbeiten entsprechend steigen. Damit verbunden ist auch ein Wachstum des Verkehrs. Die Region Bern-Mittelland sucht deshalb Lösungen, um die regionale Siedlungsentwicklung so zu gestalten, dass die hohe Lebensqualität der Region auch für künftige Generationen gesichert bleibt. Grünräume gliedern dabei den Siedlungsraum und haben auch als Naherholungsgebiete eine wichtige Funktion. Zentral für die Siedlungsentwicklung ist die Frage, wo diese stattfindet und wie die frühzeitige Abstimmung mit dem Verkehr erfolgt.

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland ist das Planungsinstrument, um Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Ein Leitbild zeigt auf, wie sich Siedlung, Landschaft und Verkehrsinfrastrukturen der Region Bern-Mittelland im Jahr 2030 präsentieren sollen. Das RGSK hat die Form und Rechtswirkung eines Regionalen Richtplans und ist eine wichtige Grundlage für die kantonale Planung sowie für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund (Infrastrukturfonds). Das RGSK Bern-Mittelland beinhaltet auch das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation. Es wird Ende Juni 2012 von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland beschlossen und im Juli 2012 beim Bund eingereicht.

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil IV

Im RGSK Bern-Mittelland werden regionale Wohnschwerpunkte und Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen definiert, die sich aufgrund ihrer Eigenschaft (Grösse, Lage, Erschliessung, Berücksichtigung übergeordneter Grünräume) besonders gut für Siedlungsentwicklungen und Neueinzonungen eignen. Die grösseren Gebiete im Umfeld des Stadtteils IV liegen in Saali Melchenbühl (Gemeinden Bern, Muri, Ostermundigen) und in Ostermundigen Nord. Im RGSK werden ebenfalls mehrere Verkehrsmassnahmen behördenverbindlich verankert. Die wichtigsten, den Stadtteil IV betreffenden Massnahmen sind das Verkehrsmanagement der Region, die Korrektur der Bolligenstrasse (vgl. Testplanung Raum Wankdorf), die Thunstrasse in Muri im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Tram 6 sowie weitere ÖV-Ausbauten, etwa einem neuen ÖV-Knotenpunkt Bahnhof Ostermundigen.

Das RGSK schafft die Voraussetzungen, die Gebiete frühzeitig und gemeindeübergreifend zu planen und die Abstimmungen mit den Verkehrsinfrastrukturen rechtzeitig sicherzustellen. Damit kann auch gewährleistet werden, dass Entwicklungen wie jene im Gebiet Saali-Melchenbühl erst stattfinden, wenn die notwendigen Verkehrsinfrastrukturen in die Wege geleitet sind (vgl. Schlüsselprojekt 3).

4 Ziele für das Strassennetz des Stadtteils IV

Der Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil IV zeigt den Handlungsbedarf und die Massnahmen auf, die nötig sind, damit

- eine gute Erschliessung des Siedlungsgebiets für den MIV sicher gestellt ist;
- die Wohnqualität in den Quartierzellen dank grosser Sicherheit auf Schulwegen, einer alters- und behindertengerechten Strassenraumgestaltung, tiefen Fahrgeschwindigkeiten und minimalem quartierfremdem Verkehr flächendeckend hoch ist;
- der durch neue Nutzungen im Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf entstehende motorisierte Verkehr die Quartierbewohnenden nicht zusätzlich belastet.
- die Trennwirkung der Strassen des Basis- und Übergangsnetzes dank guter Strassenraumgestaltung vermindert wird;
- die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ÖV verbessert wird;
- der öffentliche Verkehr zwischen den Stadtteilen III, IV und V auf den Hauptachsen Monbijoubücke bis Ostring und Laubeggstrasse optimiert werden kann und gute Umsteigebeziehungen möglich sind;
- die Achsen Thunstrasse – Ostring, Thunstrasse – Muri und Wittigkofen einen möglichst störungsfreien Tramverkehr zulassen;
- das Potenzial der kurzen Wege für den Fuss- und Veloverkehr ausgeschöpft werden kann (zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten resp. Einkaufseinrichtungen sowie zwischen Wohngebieten und Naherholungsräumen);
- die verbleibende Lärmsanierung auf dem Übergangsnetz, möglichst mit verkehrsplanerischen Mitteln, bis 2018 abgeschlossen werden kann.

5 Konzept

Das Konzept zeigt auf, wie sich das Strassennetz bis zum mittelfristigen Planungshorizont (bis 2030) entwickeln soll. Dabei stützt es sich auf die Analyseergebnisse (insbesondere die festgestellten Stärken und Schwächen, vgl. Kap. 2.6) sowie die Ziele (vgl. Kap. 4).

Das Konzept besteht aus den Teilkonzepten Basis- und Übergangnetz (Kap. 5.1) sowie Quartierzellen (Kap. 5.2).

5.1 Basis- und Übergangnetz

5.1.1 Überprüfung Netzhierarchie

Basisnetz

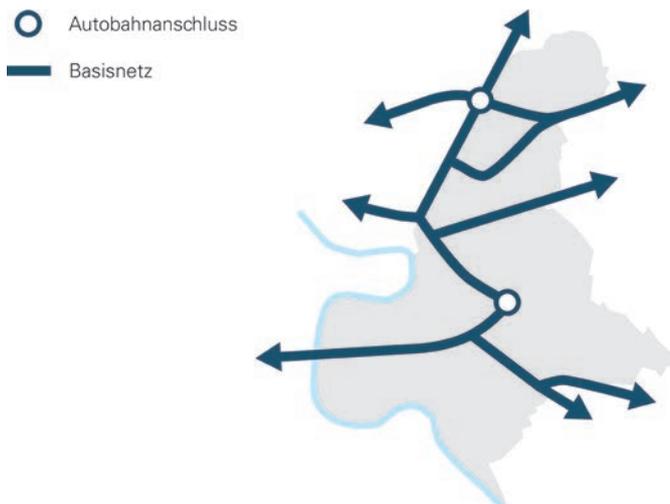


Abb. 23: Schema Basisnetz des Stadtteils IV

In der Analyse wurde festgestellt, dass der Stadtteil IV über ein klar strukturiertes Basisnetz verfügt. Charakteristisch für den Stadtteil ist eine starke Bündelung des motorisierten Verkehrs auf wenige Achsen. Die Bündelung führt zwar zu einer räumlichen Konzentration der Verkehrsprobleme auf dem Basisnetz. Der Stadtteil verdankt ihr aber auch die grossen, zusammenhängenden Quartiere, die vom MIV weitgehend entlastet sind.

Alle Strassen im Basisnetz des Stadtteils IV haben eine Verbindungsfunktion. Es ist entweder nicht möglich oder nicht sinnvoll, den Verkehr auf andere Strassen zu verlagern.

> Das Basisnetz ist zweckmässig und wird beibehalten.

Übergangnetz

Die Strassen im Übergangnetz haben unterschiedliche Funktionen. Sie wurden daher einzeln überprüft. Dabei wird unterschieden zwischen Strassen mit und ohne Verbindungsfunktion:

A. Strassen im Übergangnetz mit Verbindungsfunktion

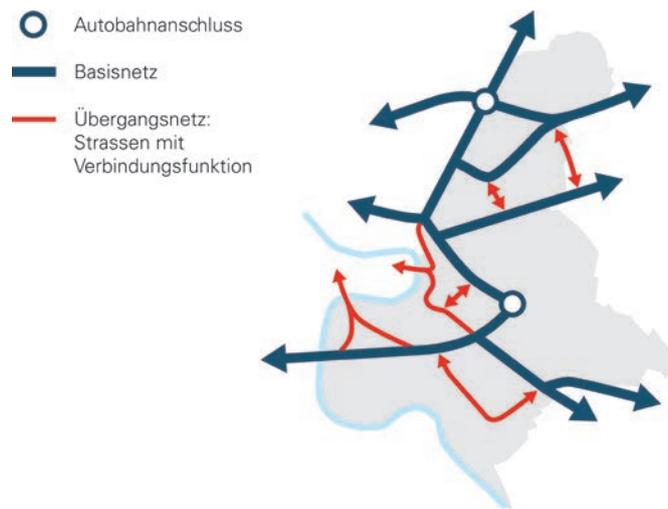


Abb. 24: Schema Basis- und Übergangnetz:
Strassen mit Verbindungsfunktion

- Verbindungen zur Innenstadt sind von der Funktion her mit den Strassen des Basisnetzes vergleichbar.
> Die Verbindungen zur Innenstadt sollen weiterhin im Übergangnetz bleiben.
- Schosshaldenstrasse zwischen Laubeggstrasse und Muristrasse wird als Verbindungsstrasse genutzt. Eine umfangreiche Verkehrserhebung vom Februar 2011 zeigt, dass nur wenige Fahrten zwischen Ostermündigen und der Innenstadt über die Schosshaldenstrasse führen. Aufgrund der Netzanalyse wurde festgestellt, dass auf die Verbindungsfunktion der Schosshaldenstrasse nicht verzichtet werden kann, weil ein grosser Teil des Verkehrs auf den Ostring und den Aargauer- und Muristalden umgelagert würde. Eine solche Verkehrsverlagerung ist aus Gründen der Belastbarkeit und der technischen Leistungsfähigkeit zu vermeiden. Ausserdem würde das Risiko von Ausweichverkehr durch Quartierzellen zunehmen.
> Die Schosshaldenstrasse soll im Übergangnetz bleiben.
- Pulverweg
Der Pulverweg verläuft entlang der Autobahn und ist nur einseitig bebaut. Auf der gut ausgebauten Strasse ist eine grössere Verkehrsbelastung möglich. Fahrten zwischen Ostermündigen und Wankdorf / Autobahn sowie Fahrten zwischen Ostermündigen und Innenstadt sollen deshalb vermehrt über den Pulverweg statt über den Rosengarten geführt werden.
> Der Pulverweg soll zum Basisnetz aufklassiert werden.

- Schermenweg zwischen der Bolligenstrasse und der Bernstrasse (Ostermundigen)
Der Schermenweg wird als lokale Verbindungsstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Wankdorf und Ostermundigen genutzt.
> In Verhandlungen mit der Gemeinde Ostermundigen und dem Kanton hat man sich darauf geeinigt, diese Funktion beizubehalten. Das zukünftige Regime wird im Rahmen der Testplanung Raum Wankdorf geklärt.
- Elfen-, Brunnadern- und Egghölzlistrasse
Diese Strassen haben primär eine Sammelfunktion, werden aber auch als Verbindungsstrassen genutzt, obschon die Fahrten auch über das Basisnetz möglich wären. Gemäss einer Verkehrserhebung am 6. April 2011 beträgt der Anteil Durchgangsverkehr in der Abendspitzenstunde rund 40%. Richtung Thunstrasse ist der Anteil deutlich geringer (rund 30%) als Richtung Egghölzli (rund 45%).
Zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs Richtung Thunstrasse sind schon verschiedene Massnahmen umgesetzt worden. Für eine weitergehende Entlastung wären tiefer greifende Massnahmen nötig, die auch die Quartierschliessung erschweren würden. Behinderungen der Buslinie 19 müssen vermieden werden.
> Es stehen zwei Stossrichtungen zur Auswahl:
 - Stossrichtung 1: Beibehaltung der Verbindungsfunktion
 - Stossrichtung 2: Unterbindung der Verbindungsfunktion

Beide Stossrichtungen können mit verschiedenen qualitativen Massnahmen kombiniert werden (vgl. Schlüsselprojekt 4). Die Stadt wird aufgrund der Mitwirkungsergebnisse das weitere Vorgehen festlegen.

B. Strassen im Übergangnetz ohne Verbindungsfunktion

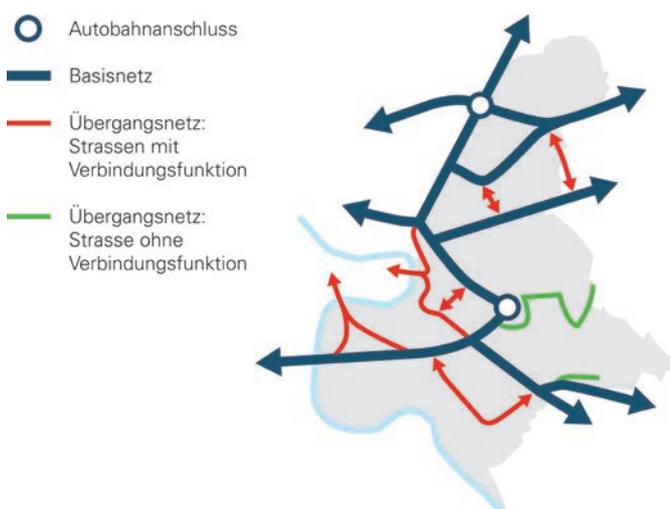


Abb. 25: Strassen ohne Verbindungsfunktion

- Buchserstrasse, Giacomettistrasse, Weltstrasse, Melchenbühlweg, Obere Zollgasse
Die Durchfahrt nach Ostermundigen ist nur für die Quartierbevölkerung erlaubt. Damit handelt es sich faktisch um eine Sackgasse mit Sammelfunktion. Der Perimeter des Durchfahrverbots ist sehr gross (Buchserstrasse bis zur Waldheimstrasse in Ostermundigen) und daher nur schwer kontrollierbar. Die Strassen sind jedoch bereits heute Teil einer Tempo-30-Zone.
Die Strassenabschnitte sollen zu Quartierstrassen abklassiert werden.
- Jupiterstrasse
Die Jupiterstrasse hat keine Verbindungsfunktion. Sie soll zur Quartierstrasse abklassiert werden.

5.1.2 Qualitative Aufwertung

Um die Siedlungs- und Umweltverträglichkeit zu verbessern und die Strassenräume aufzuwerten, sind weitere Massnahmen im Basis- und Übergangnetz notwendig:

- Verkehr dosieren
Um den Durchgangsverkehr durch den Stadtteil IV auf einem verträglichen Mass zu halten und auf das übergeordnete Netz zu lenken, sind weitere Widerstände auf dem Netz nötig. Solche werden im Rahmen des Verkehrsmanagements Region Bern (vgl. Kap. 3) unter Federführung des Kantons geplant. Die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (Tram und Bus) muss gewährleistet werden.
- Achse Monbijoubrücke-Ostring
Besonderes Gewicht wird auf die Achse Monbijoubrücke-Ostring gelegt. Die Trennwirkung soll reduziert und der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr besser in die Verkehrsabläufe integriert werden. Der Teilabschnitt vom Thunplatz bis zum Burgernziel muss in den folgenden Jahren saniert werden. Eine Gesamtsanierung ist auch im Abschnitt Aegertenstrasse-Monbijoubrücke-Eigerplatz in Planung. In diesem Rahmen sind zahlreiche qualitative Verbesserungen vorgesehen (vgl. Schlüsselprojekt 1).
- Wichtige Knoten
Wichtige Knoten sollen gestalterisch aufgewertet und der Fuss- und Veloverkehr besser integriert werden.
- Quartierzentrum Thunstrasse
Die Attraktivität des Quartierzentrums Thunstrasse zwischen Helvetia- und Thunplatz soll erhöht werden. In diesem Abschnitt besteht aufgrund der beidseitigen Nutzungen ein flächiger Querungsbedarf. Zudem soll die Zahl der Unfälle reduziert werden. Es soll die Zweckmässigkeit von Tempo 30 geprüft werden.
- Brunnadern- und Elfenstrasse
Auf der Brunnadern- und Elfenstrasse soll zur Erhöhung der Siedlungs- und Umweltverträglichkeit die Zweckmässigkeit von Tempo 30 geprüft werden. Die Egghölzlistrasse ist schon heute Teil einer Tempo-30-Zone.

5.1.3 Verkehrsplafonierung

Bei der Erarbeitung des Vorprojekts Sanierung Thunstrasse Ost – Ostring (Thunplatz bis Burgernziel) hat sich gezeigt, dass ohne Verkehrsdosierungen während den Verkehrsspitzenstunden und ohne Vergrösserung der Verkehrsflächen weder Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit noch behindertengerechte Haltestellen realisiert werden können.

Die maximale Belastbarkeit dieses Abschnitts beträgt 1'850 Fahrzeuge pro Stunde (Summe beider Fahrrichtungen). Dieser Wert liegt ca. 10% unter der heutigen Abendspitzenbelastung.

Es ist zu erwarten, dass diese Verkehrsdosierung auch eine verkehrsreduzierende Wirkung auf weitere Abschnitte des Basis- und Übergangsnetzes haben wird. Ein Ausweichen durch angrenzende Quartierzellen ist zu vermeiden (vgl. Schlüsselprojekt 1).

5.1.4 Teilkonzept Basis- und Übergangsnetz

Nachdem die Funktion und die Belastbarkeit gesondert thematisiert worden sind, stellt die folgende Abbildung das Gesamtkonzept für das Basis- und Übergangsnetz dar.

Für die Perimeter von ESP Wankdorf, Testplanung Raum Wankdorf sowie Tram Region Bern werden im Rahmen des Teilverkehrsplans MIV keine Konzeptausagen gemacht. Die Massnahmen aus den genannten Planungen leisten einen Beitrag zur erwünschten Entwicklung des Stadtteils und seiner Quartiere und werden übernommen.

Die verschiedenen Probleme im Zusammenhang mit der N6 (Trennwirkung, Wohnqualität und Lärm, stadträumliche Beeinträchtigung) können kurz- und mittelfristig nicht gelöst werden. Der Bund prüft im Rahmen der „Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz“ verschiedene Varianten für eine Entlastung (vgl. Kap. 3 und 7). Der Teilverkehrsplan MIV sieht planerische Leistungen vor, um die entstehenden Chancen optimal zu nutzen (vgl. Schlüsselprojekt 3).

Für Themen des Fuss- und Veloverkehrs sowie für die stadträumliche Entwicklung gibt es separate Planungsgefässe der Stadt Bern. Für den öffentlichen Verkehr sind grundsätzlich der Kanton und die Region zuständig.

Teilkonzept Basis- und Übergangnetz

Strassennetz

-  Hochleistungsstrasse
-  Basisnetz
-  Übergangnetz
-  Einbahn bestehend
-  Tramlinien bestehend oder geplant

Bestandteile Konzept

-  Aufklassierung Strasse vom Übergangs- zum Basisnetz
-  Abklassierung Strasse im Übergangnetz zu Quartierstrasse
-  Dosierung zur Entlastung des vorge-lagerten Strassennetzes und teilweise ÖV-Priorisierung
-  Aufwertung Raum Burgernziel
-  Gestalterische Aufwertung Strassenraum / Knoten
-  betriebliche Optimierung / Erhöhung Sicherheit
-  Abbau der Trennwirkung
-  bessere Integration des Fuss- und Veloverkehrs in die Verkehrsabläufe
-  Gebot Rechts- oder Linksabbiegen neu
-  Aufhebung Linksabbiegeverbot anstreben

Q_{max}
Zielwert Verkehrsplafonierung (maximale Querschnittbelastung pro Stunde)


0 200 400 1'000m
Metron Bern AG 2011



Abb. 26: Teilkonzept Basis- und Übergangnetz

5.1.5 Mittelfristige Wirkung bis 2030

Die Umsetzung des Teilkonzepts Basis- und Übergangnetz sowie der mittelfristig in Aussicht stehenden Drittprojekte (vgl. Zeitstrahl, Abb. 1) bringt bis 2030 vor allem qualitative Aufwertungen des Strassennetzes. Im Rahmen von Sanierungen wird auf verschiedenen Strassenabschnitten die Sicherheit und die Siedlungs- und Umweltverträglichkeit des Verkehrs verbessert und die Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen aufgewertet, ohne dass sich die Verkehrsbelastung quantitativ verändert.

Entwicklung der quantitativen Verkehrsbelastung

Quantitativ ist – wie bereits in den vergangenen zehn Jahren – eine Stagnation des Verkehrsaufkommens auf dem heutigen Niveau zu erwarten, da das Basisnetz weitgehend gesättigt ist. Zwar wächst der Verkehrsdruck aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme weiter an. Eine effektive Mehrbelastung des Strassennetzes kann jedoch mit den bestehenden und geplanten Dosierungsmassnahmen vermieden werden (vgl. Kap. 3, Verkehrsmanagement Region Bern). Für einzelne Strassenabschnitte werden folgende quantitative Veränderungen erwartet:

Entlastung

- Bereich Burgernziel (infolge Schlüsselprojekt 1 Kapazitätsreduktion zwischen Thunplatz und Burgernziel um ca. 10 bis 15%, zu erreichen durch Dosierungen)
- Brunnadernstrasse, Egghölzlistrasse, Elfenstrasse (falls nach der Mitwirkung eine Erhöhung des Widerstands auf der Brunnadernstrasse beschlossen wird)

Mehrbelastung

- Raum Wankdorf / Bolligenstrasse / Mingerstrasse / Pulverweg (infolge Projekt Wankdorfplatz und Ergebnisse Testplanung: Kapazitätsausbau, Lenkungsmassnahmen)

Auswirkungen auf die Lärmsanierung bis 2018

Wie bereits im Kap. 2.5 erwähnt, ist das Basisnetz bereits lärmsaniert. Im Übergangnetz sind einzelne Abschnitte noch nicht lärmsaniert (vgl. Abb. 16).



Abb. 27: Mittelfristige Wirkung auf die Lärmsanierung im Übergangnetz

Aufgrund der Aufklassierung des Pulverwegs ins Basisnetz ist dort auch mit einer zunehmenden Lärmbelastung zu rechnen. Falls die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden, wird eine Lärmsanierung nötig.

Für die Aegertenstrasse, die Jungfrau- und Marienstrasse, die Nydeggbücke, den Aargauer- und Grossen Muristalden und die Schosshaldenstrasse) sieht der Teilverkehrsplan MIV keine lärmrelevanten Massnahmen vor. Aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion im Übergangnetz kann hier die Verkehrsbelastung nicht reduziert werden. Aus dem gleichen Grund sind hier bauliche Massnahmen, die nötig wären um die Geschwindigkeiten zu senken, nicht zweckmässig. Somit kann auch keine abweichende Geschwindigkeit (z.B. Tempo 30) signalisiert werden.

Für die Brunnadernstrasse werden zwei Stossrichtungen zur Diskussion gestellt. Nach der Mitwirkung wird eine Stossrichtung gewählt. Erst dann können die konkreten Massnahmen geplant werden und deren Wirkung auf die Lärmbelastung abgeschätzt werden.

Die Buchserstrasse ist bereits heute eine Tempo-30-Zone. Aufgrund der Funktion als Sammelstrasse und Busachse sind hier mittelfristig keine zusätzlichen Beruhigungsmassnahmen vorgesehen. Die Lärmsanierung muss mit anderen Mitteln erreicht werden.

Die übrigen Abschnitte im Übergangnetz sind bereits heute lärmsaniert. Die Abstufung verschiedener Abschnitte zu Quartierstrassen hat keinen Einfluss auf die Lärmsanierung.

5.2 Quartierzellen

5.2.1 Waben

Die Vereinbarung „Läbige Stadt“ (vgl. S. 9, unten) verlangt unter anderem, im Rahmen des Teilverkehrsplans MIV Wabenlösungen zu prüfen und mindestens bis in die Mitwirkung zu bringen.

Waben im Sinn der Verkehrsplanung sind Quartierzellen, die nur auf einer Seite ans übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen und somit frei von Durchgangsverkehr sind. Eine typische Wabe im Stadtteil IV ist das Quartier Wittigkofen / Saali.

Bei einer näheren Betrachtung zeigt sich jedoch, dass Wabenlösungen in den Quartierzellen des Stadtteils IV wegen dem dichten Strassennetz und den vielen Zugängen vom Basisnetz in das Quartier in der Praxis nicht umsetzbar sind.

Es ist zudem zu befürchten, dass für Waben nötige Sperrung von Strassen insgesamt zu einer Zunahme des MIV führen würde. Als Hauptmassnahme zur Reduktion des Quartierfremdverkehrs wurde deshalb geprüft, wo und wie die Durchfahrt durch Quartiere mit zusätzlichen Widerständen unattraktiv gemacht werden müsste, Sperrungen bilden eine Ausnahme.

5.2.2 Überprüfung Durchfahrtswiderstand

Die Quartierzellen wurden bezüglich des Durchfahrtswiderstands einzeln überprüft:



Abb. 28: Quartierzellen im Stadtteil IV: bestehende Situation Durchfahrtswiderstand

In den in Abb. 28 grün hinterlegten Quartierzellen beschränkt sich der Durchgangsverkehr auf ein akzeptables Ausmass. In den rot oder gelb hinterlegten Quartierzellen bestehen noch Defizite. Die entsprechenden Defizite werden nachfolgend erläutert.

- (1) Quartierzelle Hallwylstrasse
Die Quartierzelle weist eine offene und wenig hierarchische Netzstruktur auf. Viele Strassen sind mit einem Einbahnregime belegt, was den Durchgangsverkehr stark einschränkt. Eine gelegentlich gefahrene Durchgangsrouten führt über die Hallwylstrasse Richtung Thunstrasse, obwohl die Fahrten auch auf dem Basis- und Übergangnetz möglich wären. Hier wäre eine Sperre möglich, sie hätte aber auch ein Erschwernis der Quartierschliessung zur Folge.
> Die Stadt entscheidet aufgrund der Mitwirkungsergebnisse.

- (2) Quartierzelle Gryphenhübeli / Seminarstrasse
Durch die Quartierzelle führen quartierfremde Wunschlinien. Es bestehen signalisationstechnische Massnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr. Gelegentlich werden diese aber missachtet. Eine Unterbindung entsprechender Fahrten ist aufgrund der feinmaschigen und offenen Netzstruktur kaum erreichbar, ohne dass sie zu einer Erschwernis der Quartierschliessung führt. Auf der Seminarstrasse wurde der Durchgangsverkehr Richtung Muristrasse mit Massnahmen unterbunden. Der Durchgangsverkehr Richtung Thunplatz wird hingegen geduldet.
> Mit einem Abbiegegebot bei der Einmündung der Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse wird die Brunnadernstrasse Nord von einem Teil des Durchgangsverkehrs entlastet. Auf weitere Massnahmen wird aufgrund der genannten Erwägungen verzichtet.

- (3) Quartierzelle Murifeld / Hintere Schosshalde
Die früheren Schleichwege wurden mit signalisationstechnischen Massnahmen unterbunden. Einzelne Missachtungen kommen vor, namentlich auf den Routen:
 - Ostring-Melchenbühlweg-Ostermundigen: Um das Problem vollständig zu lösen, müsste man eine Sperre errichten. Die Stadt Bern kann eine Sperre nur auf ihrem Gebiet durchsetzen. Damit würde die Quartierzelle Merzenacker-Robinsonweg vom Strassennetz der Stadt Bern abgeschnitten.> Die Stadt entscheidet aufgrund der Mitwirkungsergebnisse.
 - Weltistrasse-Melchenbühlweg-Schosshaldenstrasse: Auch hier bleibt nur die Option einer Sperre.> Die Abwägung von Nutzen und negativen Auswirkungen soll im Rahmen der Mitwirkung erfolgen.
 - Muristrasse-Murifelweg-Jolimontstrasse-Ostring: Hier würde eine Sperre die Quartierschliessung unverhältnismässig erschweren.

- (4) Quartierzelle Obstberg
Die parallel zur Schosshaldenstrasse verlaufenden Quartierstrassen wurden vor allem vor der Einführung temporärer Verbotssignale häufig als Ausweichrouten genutzt (Umfahrung Knoten Laubeggstrasse / Schosshaldenstrasse). Seit der Einführung der signalisationstechnischen Massnahme ist die Situation im Quartier grundsätzlich befriedigend, auch wenn einzelne Missachtungen nicht auszuschliessen sind.
> Weitere Massnahmen werden nicht angestrebt.

- (5) Quartierzelle Schönberg
Die Bitziusstrasse wird vereinzelt als Schleichweg genutzt.
> Im Sommer 2012 wird der mit Fahrverbot gesperrte Bereich vor dem Schulhaus baulich eingeeengt. Weitere Massnahmen werden nicht angestrebt.

- (6) Quartierzelle Burgfeld
Auf der Mittelholzerstrasse wird das bestehende Fahrverbot teilweise missachtet. Eine Durchfahrtsperre würde dies verhindern, würde aber auch die Quartiererschliessung erschweren.
> Die Abwägung von Nutzen und negativen Auswirkungen soll im Rahmen der Mitwirkung erfolgen.

5.2.3 Teilkonzept Quartierzellen

Aufgrund der Überprüfung der Netzhierarchie sowie aufgrund der Vereinbarung „Läbige Stadt“ werden die folgenden zwei Teilkonzeptvarianten für die Quartierzellen im Stadtteil IV in die Mitwirkung gebracht:

Teilkonzeptvariante A: Optimierung Ist-Zustand

Das Ziel der Stadt ist die Befreiung aller Quartierzellen vom quartierfremden MIV. Der quartiereigene Ziel- und Quellverkehr soll aber auf möglichst direktem Weg vom übergeordneten Strassennetz ans Ziel in der Quartierzelle gelangen.

Gemäss den Erkenntnissen der vorangehenden Seiten sind im Stadtteil IV bereits alle zweck- und verhältnismässigen Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands umgesetzt. In der Teilkonzeptvariante A werden deshalb nur Massnahmen zur qualitativen Aufwertung aufgenommen. Auf zusätzliche Einschränkungen des Netzes wird verzichtet.

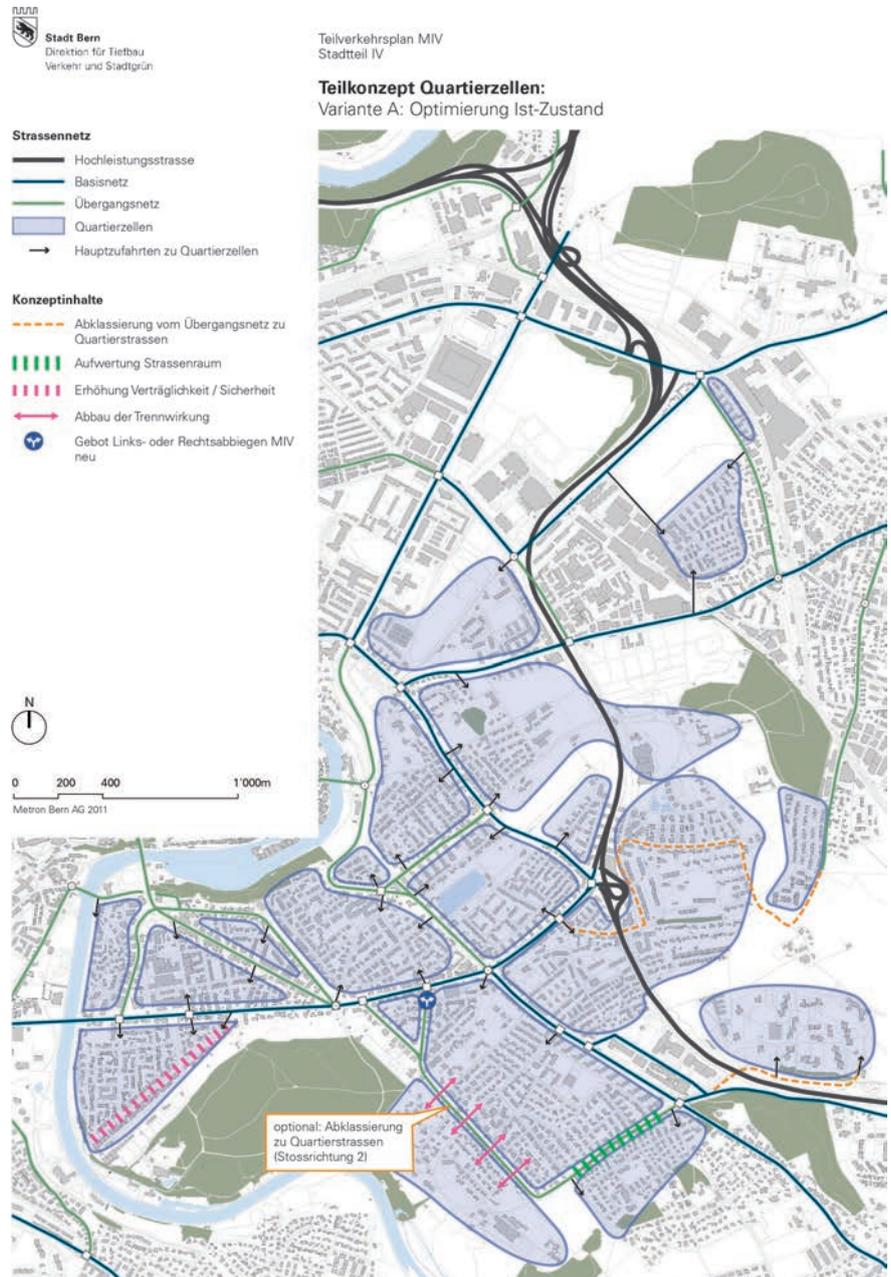


Abb.29: Teilkonzept Quartierzellen, Variante A

In der Abb. 29 wird für die Elfen-, Brunnadern- und Egghölzlistrasse die Stossrichtung 1 dargestellt („Beibehaltung der Verbindungsfunktion“; vergleiche Kapitel 5.1.1 und Schlüsselmaßnahme 4). Die Teilkonzeptvariante A kann aber genauso gut mit der Stossrichtung 2 kombiniert werden („Unterbindung der Verbindungsfunktion“).

Teilkonzeptvariante B: Erhöhung des Durchfahrtswiderstands

Im Kapitel 5.2.1 wurden verschiedene Massnahmen zur Erhöhung des Widerstands vorgeschlagen. Diese werden in der Teilkonzeptvariante B integriert, was teilweise grössere Umwege für den quartiereigenen Verkehr zur Folge hat.

Die Teilkonzeptvariante B führt in jenen Quartierzellen, wo dies möglich ist, zu Wabenlösungen. In den Quartierzellen Hallwylstrasse, Gryphenhübeli / Seminarstrasse und Obstberg ist aufgrund der vorhandenen Netzstruktur keine sinnvolle Wabenlösung möglich.

Mit Sperrern auf dem Melchenbühlweg würden die signalisierten Fahrverbote physisch umgesetzt, so dass auch hier geschlossene Waben entstünden.

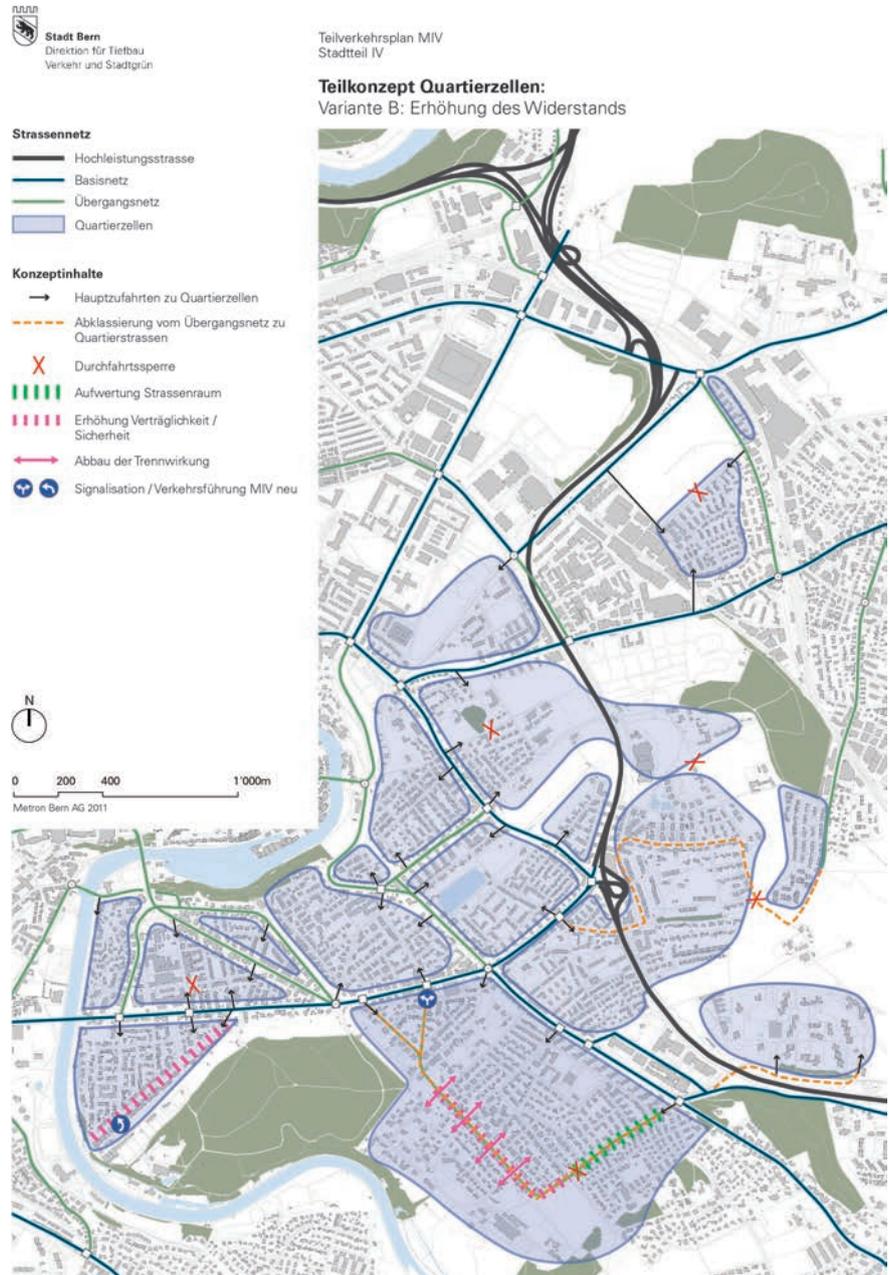


Abb.30: Teilkonzept Quartierzellen, Variante B

In der Abb. 30 wird für die Elfen-, Brunnadern- und Egghölzlistrasse die Stossrichtung 2 dargestellt („Unterbindung der Verbindungsfunktion“; vergleiche Kapitel 5.1.1 und Schlüsselmaßnahme 4). Die Teilkonzeptvariante B kann aber genau so gut mit der Stossrichtung 1 kombiniert werden („Beibehaltung der Verbindungsfunktion“).

5.2.4 *Mittelfristige Wirkung bis 2030*

Die Massnahmen des Teilverkehrsplans MIV führen weitgehend zu einer Situation, wie sie mit der Vereinbarung „Läbige Stadt“ – unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Spielräume und eines verhältnismässigen finanziellen Aufwands – gefordert worden ist: Die Quartierzellen weisen aufgrund bestehender und teilweise optimierter Regimes weitgehend die Qualität von Waben ohne quartierfremden Verkehr auf.

Mit der Teilkonzeptvariante A wird die Verkehrsbelastung in den Quartierzellen kaum verändert. Dies schliesst aber nicht aus, dass in den kommenden rund 15 Jahren mehrere Quartierstrassen und -plätze qualitativ aufgewertet werden.

Die in der Teilkonzeptvariante B enthaltenen zusätzlichen Massnahmen würden zu einem noch stärkeren Schutz verschiedener Quartierzellen vor quartierfremdem Verkehr führen. Gleichzeitig führen sie aber auch zu einer Erschwerung der Quartiererschliessung (Hindernisse, Umwege). Aufgrund der geringen Anzahl betroffener Fahrten sind dadurch aber nur kleinräumige Auswirkungen zu erwarten.

6 Umsetzung

Für die Umsetzung der Massnahmen gilt das Prinzip, wonach mit begrenzten Mitteln möglichst viel erreicht werden soll. Der Teilverkehrsplan MIV setzt deshalb mit fünf Schlüsselprojekten und ‚Wichtigen Massnahmen‘ entsprechende Prioritäten.

Die Schlüsselprojekte und lokalen Massnahmen bilden die Grundlage für ein mittel- bis langfristiges Realisierungsprogramm. Es besteht aber kein Anspruch auf die Umsetzung der aus Quartiersicht im Vordergrund stehenden Massnahmen, da diese gesamtstädtisch priorisiert werden müssen. Synergien mit anderen Projekten und Bauvorhaben können so frühzeitig erfasst und genutzt werden.

Ihre Planung und Finanzierung ist mit anderen grossen Vorhaben in der Stadt abzustimmen. Bei Synergien mit Projekten oder Bauvorhaben Dritter können die Prioritäten im Rahmen der periodischen Überprüfung des Integrierten Aufgaben- und Finanzplans (IAFP) durch den Gemeinderat neu gesetzt werden.

6.1 Übersicht Schlüsselprojekte und lokale Massnahmen

Die fünf Schlüsselprojekte und die lokalen Massnahmen sind in der folgenden Karte schematisch eingetragen und in den nachfolgenden Tabellen aufgelistet. Die Liste wird periodisch überprüft und bei Bedarf aktualisiert.

Bei den Schlüsselprojekten handelt es sich um Vorhaben mit grosser Wirkung hinsichtlich der in Kap. 4 festgehaltenen Ziele, mit grossem Koordinationsbedarf hinsichtlich Planung / Finanzierung oder grossen Abhängigkeiten in Bezug auf die Realisierung.

In der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) der Stadt Bern sind für die Umsetzung der Schlüsselprojekte bisher 5.1 Mio. für den Zeitraum 2012 bis 2016 eingestellt (Stand April 2012).

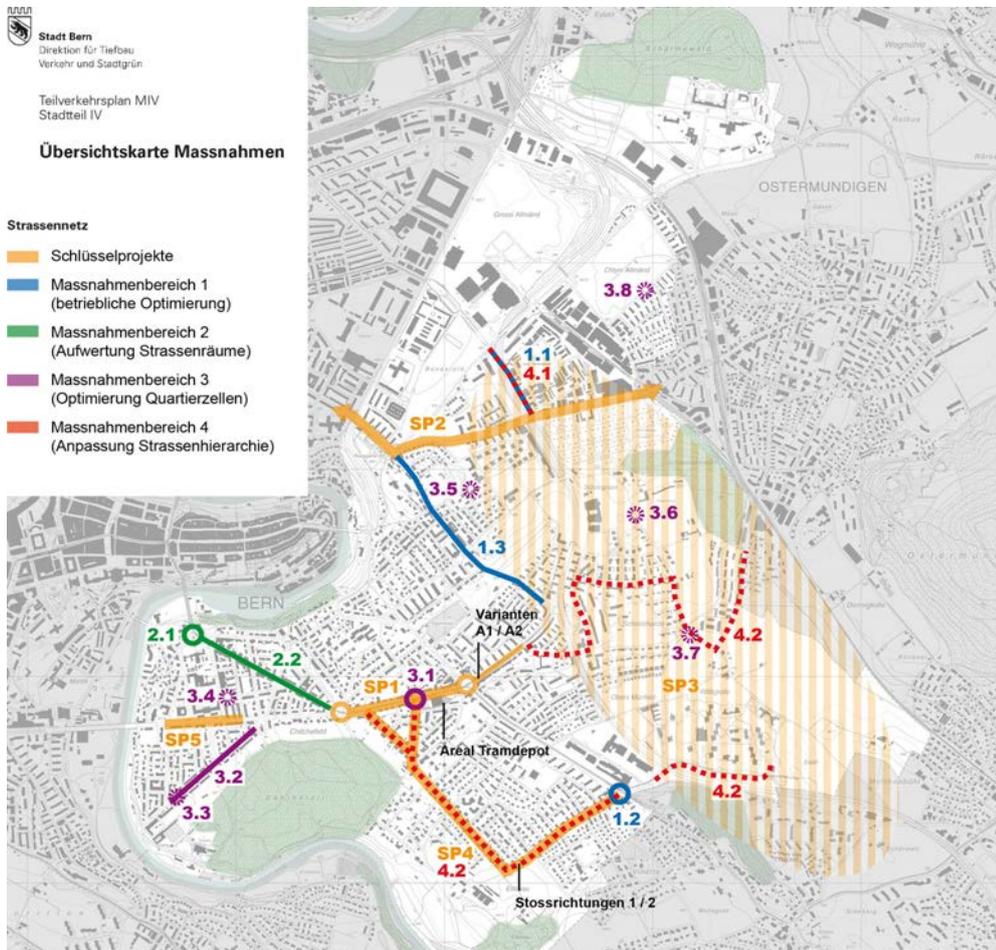


Abb. 31: Übersicht Schlüsselprojekte und lokale Massnahmen
 Teilverkehrsplan MIV Stadtteil IV

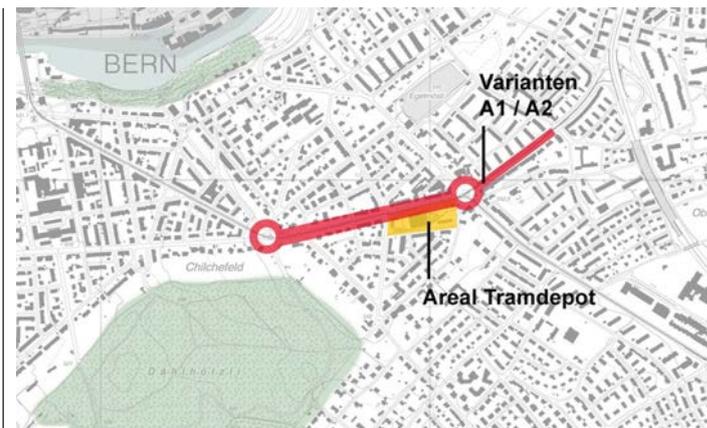
6.2 Schlüsselprojekte

54

Schlüsselprojekt 1

Sanierung Thunstrasse Ost – Ostring

Ziele / Inhalte



In den nächsten Jahren stehen zwischen Thunplatz und Burgernziel und im unmittelbaren Umfeld mehrere Sanierungs- und Entwicklungsvorhaben an, die bestmöglich aufeinander abgestimmt werden müssen.

Zur Koordination der Vorhaben entwickelte die Stadt das Vorprojekt Thunstrasse Ost – Ostring, das die verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen aufnimmt und die Bedeutung der Strasse als Quartierzentrum und historisch wichtige Achse berücksichtigt.

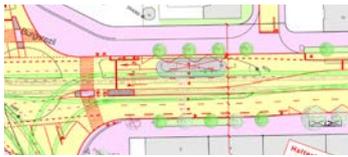
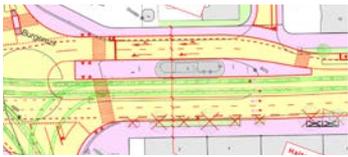
Folgende Vorhaben mussten dabei inhaltlich bestmöglich koordiniert werden:

- Umnutzung des Areals Tramdepot Burgernziel und Erschließung für die neuen Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen)
- Ersatz der Gleisschleife auf dem Tramdepotareal durch eine neue Gleisverbindung im Burgernziel (Fahrbeziehung Egghölzli – Ostring)
- Sanierung des Knotens Burgernziel (Unfallschwerpunkt)
- Behindertengerechte Bus- und Tramhaltestellen
- Realisierung der Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes
- Überführung des Thunplatzes vom Bauprovisorium in den definitiven Zustand
- Ersatz der Tramschienen
- Sanierung des Strassenbelags und eines Teils der Randsteine
- Erneuerung verschiedener Werkleitungen

Im Bereich der Haltestelle Burgernziel (im Ostring) umfasst das Vorprojekt zwei Varianten:

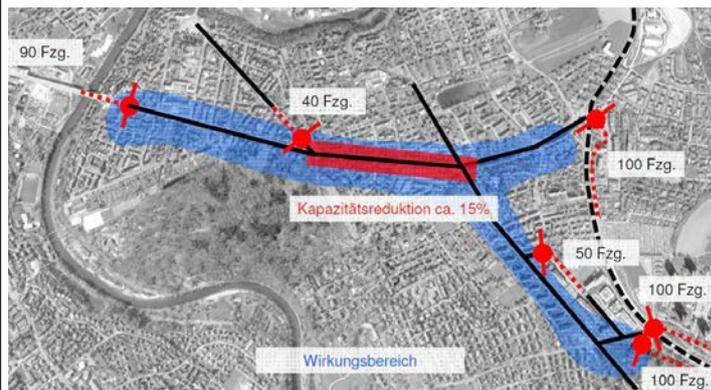
- Die Variante A1 weist keine Haltestelle Burgernziel auf, die bestehende Wartehalle wird entfernt.
- Die Variante A2 weist am Burgernziel eine Haltestelle stadteinwärts (mit bestehender Wartehalle) auf.

Die Aufhebung der Tramhaltestelle Burgernziel wird kontrovers diskutiert. Der Gemeinderat will die Chance der Mitwirkung des Teilverkehrsplans MIV nutzen, um später auf Basis der Mitwirkungsergebnisse entscheiden zu können.

Prozess/ Abhängigkeiten	<p>Variante A1 (ohne Haltestelle Burgernziel)</p>  <p><i>Eigenschaften, Vor- und Nachteile</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abbruch der Wartehalle • konstanter Strassenquerschnitt, breite Trottoirs und eine Vervollständigung der Baumreihen sind möglich • Leistungsfähigkeit entspricht der übrigen Verkehrsanlage • tiefere ÖV-Kosten für die Stadt (weniger ÖV-Punkte) • mehr Klarheit für ortsunkundige ÖV-Benutzende: an der Haltestelle Brunnadernstrasse halten alle Linien in beide Fahrtrichtungen 	<p>Variante A2 (mit Haltestelle Burgernziel, nur Richtung Thunplatz)</p>  <p><i>Eigenschaften, Vor- und Nachteile</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der Wartehalle • heute ungewöhnlich kurze Abstände auf der Strecke zwischen den Tramhaltestellen Thunplatz und Ostring • Haltestelle Richtung Innenstadt ist von einem Teil der Quartierbevölkerung besser erreichbar • Haltestelle nur in einer Fahrtrichtung bringt Unklarheit für Ortsunkundige • Haltestelle Burgernziel kann durch Trams und Busse bedient werden • weniger Leistungsfähigkeit für den MIV: stadteinwärts entfällt eine MIV-Spur auf dem Ostring • Trottoirs werden verschmälert und Bäume gefällt • durch den Spurabbau höhere Sicherheit im Bereich Haltestelle Brunnadernstrasse • lange Fussgängerquerung südseitig
----------------------------	---	---

Bei der Erarbeitung des Vorprojekts hat sich gezeigt, dass ohne Verkehrsdosierungen während den Verkehrsspitzenstunden und ohne Vergrößerung der Verkehrsflächen weder Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit noch behindertengerechte Haltestellen realisiert werden können.

Das für eine Verkehrsdosierung notwendige Verkehrsmanagementkonzept sieht eine Reduktion der Leistungsfähigkeit auf 1'850 Fahrzeuge im Querschnitt Thunstrasse Ost pro Stunde vor. Dies entspricht einer Reduktion um 10% gegenüber der heutigen Spitzenstunde auf der Thunstrasse bzw. um 15% gegenüber der heutigen Leistungsfähigkeit des Knotens Burgernziel. Die entsprechenden Dosierungen werden ausserhalb von Wohngebieten angeordnet. Der öffentliche Verkehr darf dadurch nicht beeinträchtigt werden. Mit der Dosierung wird der Verkehr auf der Thunstrasse permanent flüssig gehalten. Da die Brunna- und Egghölzlistrasse ins System integriert sind, kommt es dort nicht zu Ausweichverkehr.



Das Strassenprojekt ist mit dem Projektwettbewerb Tramdepot Burgernziel abgestimmt.

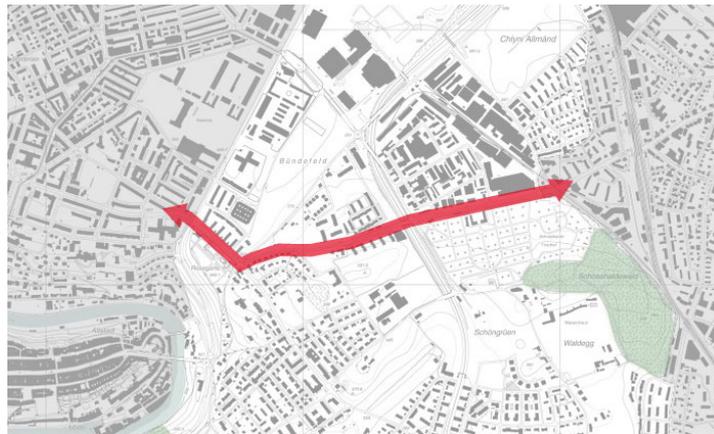
Bei der Planung wurden die langfristigen und grossräumigen Spielräume berücksichtigt. Die Chancen im Zusammenhang mit einer Stadtstrasse N6 werden damit nicht verbaut.

Beteiligte	Stadt Bern, Bernmobil, Kanton, EWB
Finanzierung	Das Projekt ist durch die Stadt Bern, Bernmobil und EWB zu finanzieren. Die Gesamtkosten werden auf ca. 21 Mio. Franken geschätzt (Stand Vorprojekt, August 2011). Die Kosten im Zusammenhang mit den Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr werden zu je 35% durch den Bund und durch den Kanton Bern mitfinanziert (Agglomerationsprogramm, A-Massnahme).
Umsetzung / Zeitrahmen	Realisierung ab 2018 angestrebt Die zeitliche Umsetzung hängt von politischen Entscheidungen, von finanziellen und verfahrensrechtlichen Umständen und von der Abstimmung mit anderen grossen Vorhaben in der Stadt ab. Die Dienstgleisverbindung Muristrasse-Ostring muss vor der Umnutzung des Tramdepots realisiert werden.

Schlüsselprojekt 2

Tram Region Bern (TRB)

Ziele / Inhalte



Das Projekt Tram Region Bern sieht die Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb vor (vgl. Kap. 3.1).

Im Rahmen der Bauarbeiten werden die Laubeggstrasse im Abschnitt Rosengarten und die Ostermundigenstrasse umgestaltet sowie Werkleitungen und Beläge saniert. Grundsätzlich wird das Tramtrasse in den Strassenraum integriert. Synergien für die Erhöhung der Siedlungs- und Umweltverträglichkeit und für eine räumliche Aufwertung sind zu nutzen.

Im Rahmen des Projekts Tram Region Bern sollen insbesondere

- der private und der öffentliche Verkehr betrieblich optimal aufeinander abgestimmt werden,
- der Veloverkehr besser in die Verkehrsabläufe integriert werden,
- die Trennwirkung im Bereich Rosengarten reduziert werden und
- die Aufhebung des Linksabbiegeverbots von der Laubeggstrasse in den Aargauerstalden geprüft werden.

Prozess / Abhängigkeiten	Die Federführung für das Projekt Tram Region Bern liegt beim Kanton. Die Stadt engagiert sich für die Erreichung der oben aufgeführten Ziele. Die in der Massnahme 1.1 umschriebene Verkehrslenkung über den Pulverweg muss im Rahmen des Projekts Tram Region Bern berücksichtigt werden (LSA-Steuerung Knoten Ostermundigenstrasse / Pulverweg).
Beteiligte	Kanton Bern, Stadt Bern, Gemeinde Ostermundigen, Bernmobil, Werke
Finanzierung	Das Projekt TRB wird als A-Massnahme des Agglomerationsprogramms zu 35% vom Bund finanziert. Die übrigen Kosten tragen Kanton, Gemeinden und Werkeigentümer.
Umsetzung / Zeitraumen	Angestrebt wird ein Baubeginn ab 2014. Mit der Inbetriebnahme wird nach 2018 gerechnet.

Schlüsselprojekt 3

58

**Stadtreparatur und Stadterweiterung Bern-Südost /
Abstimmung Siedlung und Verkehr**

Ziele / Inhalte



Im Rahmen der Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz werden für den Abschnitt N6 zwischen Wankdorf und Muri Varianten geprüft. Der Kanton, die Stadt Bern und die Gemeinde Muri streben eine unterirdische Linienführung an (Bypass Ost). Die heutige Autobahn, die im Siedlungsbereich eine starke Zäsur darstellt und nicht stadtverträglich ist, könnte zu einer städtischen Hauptverkehrsstrasse zurückgebaut werden. Daraus würde ein grosses Potenzial für die Aufwertung und Entwicklung von Bern-Südost und der umliegenden Gemeinden resultieren. Obschon sich diese Chancen erst langfristig bieten, ist es nötig, schon heute planerische Leistungen zu erbringen, mit dem Ziel verkehrsplanerische und stadtplanerische Stossrichtungen frühzeitig zu definieren und grösstmöglichen Gewinn aus dieser Entwicklung zu ziehen.

In die Planung sind auch die langfristigen Siedlungsentwicklungen einzubeziehen, die durch das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) definiert worden sind (insb. Vorranggebiet Saali-Melchenbühl). Die städtebauliche Entwicklung (Siedlung und Verkehr), die landschaftliche Einbettung der neu entstehenden Siedlungsgebiete, die neuen Potenziale für den Öffentlichen Verkehr durch einen Rückbau der Autobahn sowie Anschlussbauwerke der Autobahn und die Ausgestaltung der Stadtstrasse selbst müssen frühzeitig in gemeindeübergreifenden Planungen und in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden, Kanton und ASTRA konkretisiert werden.

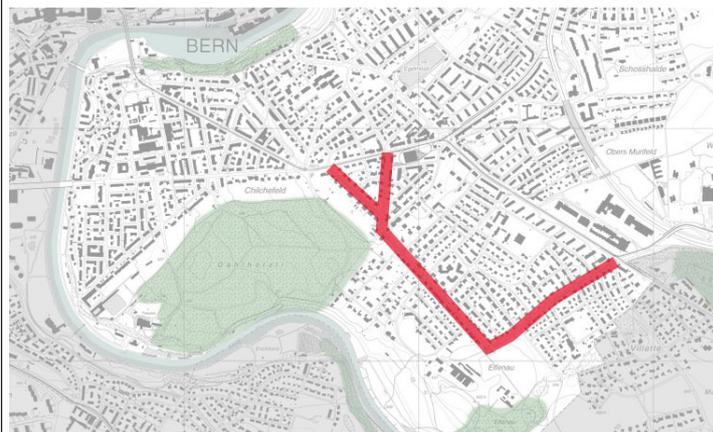
Prozess / Abhängigkeiten	<p>Für den Raum Bern-Südost sollen die räumliche Entwicklung, verkehrliche Auswirkungen und die landschaftliche Einbettung in verschiedenen Szenarien aufgezeigt werden. Aufgrund der grenzüberschreitenden Perimeter müssen die Gemeinden Muri und Ostermundigen in die Planungsarbeiten einbezogen werden. Die Form der Zusammenarbeit zwischen den unten aufgeführten Beteiligten ist zu definieren. Anzustreben ist ein breit abgestütztes qualitatives Verfahren, z.B. in Form einer Testplanung, und eine breite, politische und öffentliche Diskussion der Szenarien.</p> <p>Vertiefungsstudie N6 Bern – Muri mit Bypass Ost. Resultate sind bis Frühling 2012 zu erwarten. RGSK Bern-Mittelland Massnahmenblatt V-MIV 4e: Stadt Bern, Gemeinde Muri: Rückbau N6 zu einer Stadtstrasse</p>
Beteiligte	Stadt Bern, Gemeinde Ostermundigen, Gemeinde Muri, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Kanton, ASTRA
Finanzierung	Planungskosten im Umfang von 200'000 – 500'000 Franken je nach Definition des Verfahrens, der Beteiligten und des Prozesses.
Umsetzung / Zeitraumen	Sowohl der Bypass Ost als auch die Siedlungsentwicklung in den Vorranggebieten gemäss RGSK sind erst ab 2025 zu erwarten. Die planerischen Leistungen sollen aber schnell aufgenommen werden, damit die städtebauliche Entwicklung des Raums Bern-Ost mit dem generellen Projekt der Nationalstrasse in Einklang gebracht werden kann. Ausserdem sind die Chancen für eine Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs im Raum Bern-Ost zu nutzen.

Schlüsselprojekt 4

60

Elfenstrasse, Brunnadernstrasse und Egghölzlistrasse

Ziele / Inhalte



Die Achse Brunnadernstrasse / Elfenstrasse – Egghölzlistrasse wird neben ihrer Funktion zur Erschliessung des Quartiers auch als Verbindungsstrasse zwischen dem Thunplatz und dem Egghölzli genutzt. Die Strassen sind daher dem Übergangnetz zugeordnet.

Im Kap. 5.1 werden zwei Stossrichtungen vorgeschlagen:

Stossrichtung 1: Beibehaltung der Verbindungsfunktion	Stossrichtung 2: Weitere Einschränkung oder Unterbindung der Verbindungsfunktion
<ul style="list-style-type: none"> • Verzicht auf weitere Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands. • Massnahmen zur Aufwertung und zur Erhöhung der Sicherheit sind unabhängig davon nötig. <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Erschwernisse für den Ziel- und Quellverkehr • keine Umlagerung des Verkehrs auf das bereits gesättigte Burgernziel <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Entlastungswirkung 	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands: Das Lösungsspektrum innerhalb der Stossrichtung 2 reicht von Signalisation (z.B. partielles Fahrverbot, Abbiegeverbote) bis hin zur vollständigen Durchfahrtsperre. Die Lösung darf den Busverkehr nicht unnötig behindern. • Prüfung einer Abklassierung zu Quartierstrassen • Massnahmen zur Aufwertung und zur Erhöhung der Sicherheit sind unabhängig davon nötig. <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlastung vor Durchgangsverkehr <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschwernisse auch für den Ziel- und Quellverkehr • Umlagerung des Verkehrs auf das bereits gesättigte Burgernziel
<p>Die Stadt will die Stossrichtung 2 nur mit starkem Rückhalt aus der Quartierbevölkerung anstreben. Deshalb wartet sie die Ergebnisse aus der Mitwirkung ab. Unabhängig von der Stossrichtung will die Stadt die Sicherheit und die Gestaltungsqualität auf der quartierorientierten Achse erhöhen. Für die Egghölzlistrasse liegt bereits ein Gestaltungskonzept vor. Für die Brunnadernstrasse muss ein solches noch erarbeitet werden. In diesem Rahmen ist auch die Zweckmässigkeit von Tempo 30 zu prüfen.</p>	
Prozess / Abhängigkeiten	Es soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden. Bereits in der Konzeptphase ist eine Begleitung durch die Bevölkerung vorzusehen.
Beteiligte	Stadt Bern, Bernmobil, Bevölkerung
Finanzierung	Die Kosten werden im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts ermittelt.
Umsetzung / Zeitrahmen	Entscheid Stossrichtung und Planung ab 2012 (in Abhängigkeit vom Schlüsselprojekt 1)

Schlüsselprojekt 5

Strassenraumgestaltung Kirchenfeldstrasse

Ziele / Inhalte



Der untere Abschnitt der Kirchenfeldstrasse zwischen der Aegerten- und der Mottastrasse bietet Potenzial für eine Aufwertung des Strassenraums. Die Strasse ist besser in den städtebaulich wertvollen Strassenraum mit dem Gymnasium und weiteren repräsentativen Bauten zu integrieren. Grosszügigere Gehbereiche sollen geschaffen und die Trennwirkung reduziert werden. Im Abschnitt zwischen der Mottastrasse und dem Thunplatz besteht zur Zeit kein Handlungsspielraum.

Prozess / Abhängigkeiten	In Abstimmung mit dem Verkehrsmanagement soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet werden. Gesamtsanierung Aegertenstrasse-Monbijoubücke-Eigerplatz und Schlüsselprojekt 1.
Beteiligte	Stadt Bern, Bernmobil, Kanton
Finanzierung	Die Kosten werden im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts ermittelt.
Umsetzung / Zeitraumen	Projektierung und Umsetzung im Rahmen der nächsten Gesamtsanierung.

6.3 Lokale Massnahmen

Die folgenden Massnahmentabellen sind thematisch gegliedert und unterscheiden zwei Prioritätsstufen:

Massnahmen mit hoher Priorität

Massnahmen mit mittlerer Priorität

Massnahmenbereich 1:

Betriebliche Optimierung im Basis- und Übergangsnetz

<p>1.1</p>	<p>Pulverweg</p> <p>Ziel: Nutzung der vorhandenen Kapazitätsreserven</p> <p>Vorgehen / Massnahmen: Der Pulverweg ist nicht voll ausgelastet. Die Kapazitätsreserve soll zur Entlastung der Laubeggstrasse im Raum Rosengarten genutzt werden. Fahrten von Ostermundigen Richtung Autobahnanschluss Wankdorf sowie Richtung Innenstadt sollen über den Pulverweg und die Papiermühlestrasse gelenkt werden. Beim Knoten Ostermundigenstrasse/Pulverweg ist die Wegweisung Richtung Autobahn und Innenstadt anzupassen. Eine entsprechende Anpassung der Lichtsignalsteuerung muss im Rahmen Tram Region Bern geprüft werden.</p>
<p>1.2</p>	<p>Knoten Egghölzli</p> <p>Ziele: Gleisersatz, integrale Neugestaltung</p> <p>Vorgehen / Massnahmen: Kurzfristig sind die Gleisanlagen im Knotenbereich zu erneuern. Richtung Muri wird in den kommenden Jahren eine Doppelspur ausgebaut. In diesem Rahmen sollen die Lage der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs optimiert, der Fuss- und Veloverkehr betrieblich besser integriert und die Aufenthaltsqualität in den Seitenbereichen erhöht werden. Um eine möglichst hohe Aufwertung zu erreichen, sind die privaten Grundeigentümer in den Planungsprozess einzubeziehen.</p>
<p>1.3</p>	<p>Laubeggstrasse</p> <p>Ziele: Reduktion der Trennwirkung</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Auf der Laubeggstrasse ist zu prüfen, ob mit einer Optimierung der Lichtsignalsteuerung die Querbarkeit für Zufussgehende erhöht werden kann.</p>

Massnahmenbereich 2:

Aufwertung öffentlicher Strassenräume

2.1	<p>Helvetiaplatz</p> <p>Ziele: Erhöhung der Aufenthaltsqualität und gestalterische Aufwertung</p> <p>Vorgehen / Massnahmen: Die ehemals repräsentative Platzanlage soll stadträumlich aufgewertet werden. Um ein breites und qualitativ hochwertiges Ideenspektrum zu erreichen, ist ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. Dabei sind auch die angrenzenden Strassenräume einzubeziehen. Bei der Marienstrasse sind Möglichkeiten des Velogegegenverkehrs zu prüfen.</p>
2.2	<p>Thunstrasse zwischen Helvetia- und Thunplatz</p> <p>Ziele: Aufwertung des Strassenraums als attraktives Quartierzentrum und Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Zur Erreichung der Ziele soll die Zweckmässigkeit eines Tempo-30-Regimes geprüft werden.</p>

Massnahmenbereich 3A:

Optimierung in Quartierzellen (gemäss Teilkonzeptvariante A und B)

3.1	<p>Knoten Thunstrasse / Brunnadernstrasse</p> <p>Ziel: Schutz vor Durchgangsverkehr in der Brunnadernstrasse zwischen Thunstrasse und Seminarstrasse</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Bei der Einmündung der Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse soll ein Gebot Links- oder Rechtsabbiegen (SSV Nr. 2.39) signalisiert werden; davon ausgenommen sind Velos.</p>
3.2	<p>Jubiläumsstrasse</p> <p>Ziele: Verkehr vom Tierpark und Ka-We-De konsequent via Aegertenstrasse auf die Kirchenfeldstrasse lenken; Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Jubiläumsstrasse; Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere an den Knoten Aegertenstrasse und Thormannstrasse.</p> <p>Vorgehen / Massnahmen: Um die Ziele zu erreichen, sollen der Durchfahrtswiderstand nördlich der Abzweigung Aegertenstrasse (zumindest in Fahrtrichtung Nordost) erhöht und die Wegweisung angepasst werden. Behinderungen für den Linienbusverkehr sind zu vermeiden. Aufgrund der häufig registrierten Geschwindigkeitsüberschreitungen sollen Massnahmen zur Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h geprüft werden. Die genauen Massnahmen sind im Rahmen einer Planungsstudie zu bestimmen. Sie sollen die vorhandenen Massnahmen an den Knoten ersetzen oder ergänzen.</p>

Massnahmenbereich 3B:**Optimierung in Quartierzellen (gemäss Teilkonzeptvariante B)**

3.3	<p>Zusatzoption Jubiläumsstrasse (als Bestandteil zur Massnahme 4.2)</p> <p>Ziel: Verkehr vom Tierpark und Ka-We-De konsequent via Aegertenstrasse auf die Kirchenfeldstrasse lenken</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Einführung Linksabbiegegebot (SSV-Nr. 2.38) am Knoten Jubiläumsstrasse / Aegertenstrasse; aus dem Gebot sollen der Linienbusverkehr sowie Velofahrende ausgenommen werden.</p>
3.4	<p>Option Hallwylstrasse</p> <p>Ziel: Unterbindung von Fahrten von der Kirchenfeldstrasse Richtung Thunstrasse und Jungfrau- / Marienstrasse</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Sperre der Hallwylstrasse für den MIV beim Knoten Helvetiastrasse</p>
3.5	<p>Option Haspelweg</p> <p>Ziel: Schutz der Anwohnenden vor Schleichverkehr zwischen der Laubeggstrasse und der Neuüberbauung Schönberg Ost</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Sperre Haspelweg für den MIV</p>
3.6	<p>Option Melchenbühlweg zwischen Zentrum Paul Klee und Weltstrasse</p> <p>Ziel: Physische Durchsetzung des bestehenden Fahrverbots (Vermeidung von Missachtungen)</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Sperre Melchenbühlweg für den MIV</p>
3.7	<p>Option Melchenbühlweg / Obere Zollgasse</p> <p>Ziel: Physische Durchsetzung des bestehenden Fahrverbots (Vermeidung von Missachtungen)</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Sperre Melchenbühlweg oder Obere Zollgasse für den MIV; Durchfahrt Linienbusse und Velos muss möglich bleiben.</p>
3.8	<p>Option Mittelholzerstrasse</p> <p>Ziel: Physische Durchsetzung des bestehenden Fahrverbots (Vermeidung von Missachtungen)</p> <p>Vorgehen / Massnahme: Sperre Mittelholzerstrasse für den MIV; Durchfahrt Linienbusse und Velos muss möglich bleiben</p>

Massnahmenbereich 4:

Anpassung der Strassenhierarchie

66

4.1	Aufklassierung vom Übergangs- ins Basisnetz <ul style="list-style-type: none">• Pulverweg Ziel: Anpassung der Hierarchiestufe an die angestrebte Funktion Vorgehen / Massnahme: Anpassung der städtischen Strassenhierarchie
4.2	Abklassierung vom Übergangsnetz zu Quartierstrassen <ul style="list-style-type: none">• Buchserstrasse, Giacomettistrasse, Weltistrasse, Melchenbühlweg, Obere Zollgasse• Jupiterstrasse• Elfenstrasse, Brunnadernstrasse und Egghölzlistrasse (Entscheid nach der Mitwirkung) Ziel: Anpassung der Hierarchiestufe an die angestrebte Funktion Vorgehen / Massnahme: Anpassung der städtischen Strassenhierarchie.