



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

**Stadtteil V
Breitenrain / Lorraine**

Teilverkehrsplan MIV

Mitwirkungsbericht

Juli 2013

Impressum

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

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

Copyrights:
Verkehrsplanung Stadt Bern

Stand: Juli 2013

Inhalt

1. Einleitung	5
2. Mitwirkungsverfahren	6
2.1 Vorgehen und Resonanz	6
2.2 Methodik der Auswertung	6
3. Auswertung der Eingaben	7
3.1 Auftrag / Einbettung / Ziele	7
3.2 Analyse	9
3.3 Konzept allgemein / Handlungsansätze	11
3.4 Konzept Basis- und Übergangsnetz	13
3.5 Konzept Quartierzellen	15
3.6 Umsetzung durch Schlüsselprojekte	17
3.7 Weitere Massnahmen	24
3.8 Weitere Anregungen	26
4. Fazit für den TVP MIV 5 – Zusammenfassung	27

Anhang: Anzeiger für das Nordquartier (Auszüge 17/2011, 21/2011)

Glossar

verwendete Abkürzungen:

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

1. Einleitung

Die Teilverkehrspläne zum motorisierten Individualverkehr (TVP MIV) je Stadtteil sind Teil der Folgearbeiten zum räumlichen Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern von 1995 (STEK 95). Mit dem STEK veröffentlichte der Gemeinderat seine Ziele und Massnahmen-schwerpunkte zur räumlichen Entwicklung der Stadt Bern.

Die TVP MIV erfüllen die Funktion von Leitplänen für politische und technische Entscheide zur Entwicklung des Strassennetzes, zur Gestaltung des Strassenraums und zur Erschliessung von Arealen mit dem motorisierten Verkehr, exklusive der Parkierung. Sie sind für die Behörden und den Gemeinderat verbindliche Planungsinstrumente in der Zusammenarbeit der Verwaltung mit Dritten (Quartierbevölkerung, Nachbargemeinden, Kanton).

Die 2. öffentliche Mitwirkung zum TVP MIV Stadtteil 5 Breitenrain-Lorraine fand vom 9. September bis zum 9. Dezember 2011 statt. Am 2. November 2011 hat die Quartierkommission DIALOG Nordquartier im Restaurant Jardin eine gut besuchte Informationsveranstaltung durchgeführt.



Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe gingen insgesamt 33 Eingaben von Verbänden, Institutionen, Firmen, Parteien und Privatpersonen ein. Die schriftlichen Eingaben sind teilweise sehr ausführlich und detailliert in ihren Positionierungen, Aussagen und Anträgen formuliert. Alle Mitwirkungseingaben sind in einem separaten Dokument in Form einer thematisch strukturierten Tabelle zusammengetragen.

Die Mitwirkungsbeiträge zeigen deutlich auf, welche Erwartungen vorhanden sind, wo mehrheitlich Zustimmung herrscht und wo mit Widerständen zu rechnen ist. Mit dem vorliegenden Mitwirkungsbericht wird eine Bilanz aus den Eingaben zur Mitwirkung gezogen und aufgezeigt, in welcher Form der Gemeinderat die Anliegen aus der Bevölkerung berücksichtigt. Der TVP MIV 5 wird nach der Mitwirkung bereinigt und vom Gemeinderat durch Beschluss erlassen.

2. Mitwirkungsverfahren

2.1 Vorgehen und Resonanz

6

Die Mitwirkung dauerte vom 9. September bis zum 9. Dezember 2011. Der Bericht lag während dieses Zeitraums bei der Verkehrsplanung, Zieglerstrasse 62, in der «Baustelle», Bundesgasse 38 und im Wylerhuus, Wylerringstrasse 69 auf und konnte über das Internet www.bern.ch / Online-Schalter / Mitwirkungen heruntergeladen werden.

Die Publikation der Mitwirkung erfolgte am 9. September und am 21. Oktober 2011 in der Stadtausgabe des «Anzeigers der Region Bern». Der Anzeiger für das Nordquartier hat in seinen Ausgaben 17/2011 und 21/2011 über das Mitwirkungsverfahren berichtet (vgl. Anhang 2). Am 2. November 2011 hat die Quartierkommission DIALOG Nordquartier in Zusammenarbeit mit der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün eine Informations- und Diskussionsveranstaltung zum TVP MIV durchgeführt.

Die öffentliche Mitwirkung stiess auf reges Interesse und die Gelegenheit zur Mitwirkung wurde intensiv genutzt. Insgesamt gingen 33 schriftliche Stellungnahmen und Emails ein (15 Verbände / Institutionen, 4 Firmen, 6 Parteien, 8 Privatpersonen).

Im vorliegenden Mitwirkungsbericht wird die Bilanz aus den Mitwirkungsbeiträgen zum MIV gezogen und aufgezeigt, ob und wie die Anliegen berücksichtigt werden. Nach der Auswertung der Eingaben wurden einzelne Anforderungen, Wünsche und Vorgaben direkt in die überarbeitete Fassung des TVP MIV 5 eingearbeitet. Andere wiederum werden in Folgeplanungen integriert und umgesetzt.

2.2 Methodik der Auswertung

Die inhaltliche Auswertung der Eingaben orientiert sich an der Struktur des zur Mitwirkung aufgelegten Berichts. Die umfangreiche Tabelle aller Mitwirkungseingaben ist in einem separaten Dokument abgebildet.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht konzentriert sich darauf, die wichtigsten Aussagen, Forderungen und Kritikpunkte zusammenzufassen und zu kommentieren, wie auch die Folgerungen für die Bereinigung des TVP MIV 5 aufzuzeigen.

Gliederung:

- Auftrag / Ziele / Einbettung
- Analyse
- Konzept Basis- und Übergangsnetz
- Konzept Quartierzellen
- Umsetzung durch Schlüsselprojekte
- Weitere Massnahmen
- Anregungen

Die Folgerungen für den TVP MIV 5 werden jeweils im Kasten hervorgehoben.

3. Auswertung der Eingaben

3.1 Auftrag / Einbettung / Ziele

Eingaben

Die Stossrichtung des TVP MIV wird in praktisch allen Eingaben im Grundsatz unterstützt. Mehrheitlich wird sie als Schritt in die richtige Richtung gesehen, jedoch verbunden mit der Kritik, die Massnahmen gingen noch zu wenig weit. Als Hauptgrund für wirkungsvollere Massnahmen werden die Immissionsgrenzwertüberschreitungen angeführt. Eine Minderheit findet, die Stossrichtung sei mit den vorgeschlagenen Massnahmen bereits überstrapaziert und werde dem Nutzen des MIV nicht gerecht. Als gemeinsamer Nenner wird das Ziel der Verkehrssicherheit über alle Eingaben als wichtig erachtet.

Der grundsätzliche Vorwurf der fehlenden Massnahmenschärfe basiert auf der Kritik, der TVP MIV dürfe nicht hauptsächlich auf der dritten regionalen Strategieebene (Verkehr verträglich gestalten) ansetzen. Sehr wohl seien auch auf lokaler Ebene Massnahmen zur MIV-Reduktion (Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern) möglich, es fehlten dazu im Bericht aber ein Parkraumkonzept und eine Wabenlösung. Während SP, Läubigi Stadt und mehrheitlich auch der DIALOG Nordquartier fordern, es sei eine Wabenlösung zuhänden einer weiteren Mitwirkung zu ergänzen, erkennt der VCS Region Bern im Konzept „Quartierzellen“ bereits, wie ein kleinräumiges Wabensystem aussehen könnte.

Kritische Stimmen von Seiten der Gewerbevertretungen orten einen Widerspruch zwischen der im Agglomerationsprogramm der Region Bern enthaltenen Verkehrsprognose (MIV-Wachstum um 25% bis 2030) und der in der Energiestrategie der Stadt Bern enthaltenen Verkehrsreduktion um 10%. Will sich die Stadt als Wirtschaftsmotor oder Wirtschaftsbremse positionieren? In der Stadt Bern sei bereits ein „guter“ Modalsplit erreicht worden, einseitige städtische MIV-Vermeidungsstrategien sollten aufgegeben werden.

Von Seite Fussverkehr Bern wird bedauert, dass der TVP MIV keinen Richtplancharakter habe, so könne er vom Gemeinderat jederzeit verändert werden. Praktisch einhellig – wenn auch mit unterschiedlichen Argumentationen – wird der Bedarf einer (neuen) Gesamtplanung über die Stadt und alle Verkehrsträger erkannt.

Kommentar

Die TVP MIV der einzelnen Stadtteile sind die Folgearbeiten einer Gesamtplanung über alle raumwirksamen Entwicklungen in der Stadt Bern, das STEK95. Der vorliegende TVP MIV soll sich deshalb ausdrücklich mit dem MIV befassen, jedoch wird in den Zielen, in der Analyse und bei den Massnahmen auf die anderen Verkehrsträger verwiesen.

Eine erneute Mitwirkung zu den Themen Wabenlösung und Parkraumkonzept ist nicht vorgesehen. Hingegen hat die geforderte Gesamtplanung seit der Mitwirkung bereits konkretere Konturen angenommen, dies in der Form von Vorbereitungsarbeiten für eine STEK-Revision. Seit Ende 2012 liegen eine Erfolgskontrolle zum STEK95 und Vorgehensvorschläge vor. Der Stadtrat hat am 28. Februar 2013 der Kreditvorlage zur STEK-Revision zugestimmt.

Trotz der bevorstehenden STEK-Revision ist es für die anstehenden Projekte im Stadtteil 5 von Nutzen, den vorliegenden TVP MIV nun fertigzustellen und durch den Gemeinderat zu erlassen. Der TVP MIV ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, eine Genehmigung als kommunaler Richtplan ist dazu nicht nötig. Der Gemeinderat hat kein Interesse, den TVP MIV immer wieder anzupassen. Möglicherweise wird sich aus der STEK-Revision heraus aber ein Handlungsbedarf für eine Überarbeitung oder Ergänzung der TVP MIV in jedem Stadtteil ergeben.

Ein Blick auf die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre zeigt, dass bereits auf mehreren Stadtstrassen eine MIV-Reduktion im Sinne der städtischen Energiestrategie erfolgt ist, gleichzeitig hat der Verkehr auf der Autobahn zugenommen. Dies zeigt, dass die Wachstumsprognose für die Region Bern und ein städtisches Reduktionsziel nicht widersprüchlich sind. Die Stadt Bern verfolgt das Ziel, die Wohnqualität in der Stadt auch weiterhin vor dem MIV-Wachstum in der Region Bern zu schützen.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Am formulierten Grundprinzip, die Verträglichkeit des MIV im Strassenraum zu verbessern, und den Zielen des TVP MIV wird festgehalten.

3.2 Analyse

Eingaben

9

In zahlreiche Eingaben wird die Überschreitung der Lärmimmissionsgrenzwerte auf dem Basis- und insbesondere auf dem Übergangnetz bemängelt. Es werden Massnahmen gefordert, welche eine ausreichende Verkehrsreduktion auf dem Übergangnetz bewirken.

Nicht verstanden wird, dass Strassenabschnitte als verträglich eingestuft werden, obwohl z.B. Lärmgrenzwerte überschritten sind oder heikle Schulwegquerungen bestehen.

Es werden verschiedene konkrete Eingaben zum Tram Region Bern, zur Testplanung Raum Wankdorf und zu den Vertiefungsstudien Bypass Ost und Bypass Nord, aber auch zum mittlerweile realisierten Projekt Neuer Wankdorfplatz, gemacht.

Kommentar

Die Darstellung der Lärmbelastung auf Seite 21 des TVP MIV zeigt, dass im Quartierstrassennetz einzig Abschnitte der Kasernenstrasse und der Breitenrainstrasse noch zu hohe Lärmwerte aufweisen. Diese Abschnitte sollen gemäss dem Konzept Quartierzellen mit Massnahmen gegen Durchgangsverkehr saniert werden können.

Die Lärmgrenzwertüberschreitungen entlang dem Übergangnetz würden hingegen Verkehrsreduktionen von 25% - 65% erfordern, was bis 2018 (gesetzliche Frist) mit verkehrsberuhigenden und -lenkenden Massnahmen nicht realistisch ist. Deshalb werden passive Schallschutzmassnahmen nötig. Für die Achse Moserstrasse – Rodtmattstrasse hat der Stadtrat im Januar 2011 die nötigen Mittel bewilligt, die Ausführung ist bis 2014 geplant. Das heisst nun nicht, dass auf dem Übergangnetz keine Massnahmen zu Gunsten einer Verkehrs- und Lärmreduktion getroffen werden sollen. Der TVP MIV enthält auf dem Übergangnetz einen Zielwert zu Gunsten der Nachtruhe sowie verschiedene Verkehrsmassnahmen (Tempo 30, Strassenraumgestaltung) und neu die durch den Stadtrat verlangte Unterbrechung Breitenrainplatz – Breitenrainstrasse (SRB 414 vom 22. September 2011).

Die Verträglichkeit ist ein Mass für die Konflikträchtigkeit zwischen den Motorfahrzeugen und den übrigen Bedürfnissen innerhalb eines Strassenraums. Eine bestimmte Verkehrsmenge kann in einem Strassenabschnitt hinsichtlich der Trennwirkung, des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV „verträglich“ abgewickelt werden und trotzdem führt diese Verkehrsmenge zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte. Deshalb wird die Überschreitung der Lärmgrenzwerte in der Abbildung separat dargestellt. Die grünen und gelben Balken auf dem Übergangnetz heissen aber nicht, dass hier keine Verbesserungen möglich oder nötig sind. Im Konzept Basis- und Übergangnetz sind auch für „verträgliche“ Abschnitte Massnahmen enthalten. Zur Schulwegsicherheit wurden 2012/2013 stadtweit umfassende Überprüfungen durchgeführt und entsprechende Massnahmen definiert.

Zu gegebener Zeit werden zu den beschriebenen Projekten im Umfeld eigene Mitwirkungsmöglichkeiten geschaffen, so wie das beim Tram Region Bern mit der Anhörung 2011 bereits geschehen ist. Inhaltliche Eingaben zu Projekten und Konzepten Dritter werden hier deshalb nicht kommentiert. Die Beschreibungen der Projekte werden jedoch aktualisiert (Bsp. Ergebnis ZMB 2. Tramachse).

Folgerungen für den TVP MIV 5

Der aktuelle Stand der gesetzlichen Lärmsanierung wird im TVP MIV noch ergänzt. Ebenfalls erfolgt eine Einschätzung, inwieweit mit den beschriebenen Verkehrsmassnahmen die Grenzwerte bis 2018 eingehalten werden können. Die Lärmgrenzwertüberschreitungen werden in der Abbildung der Verträglichkeit deutlicher dargestellt.

Bei den Schwächen wird auf die Schulwegsicherheit hingewiesen.

Die Beschreibungen der Projekte im Umfeld werden aktualisiert.

3.3 Konzept allgemein / Handlungsansätze

Eingaben

11

Eingaben der SVP, des TCS, des HIV / Hauseigentümergeverband / KMU Stadt Bern / Verband der Arbeitgeber und der Plattform für Mobilität und Planung weisen darauf hin, dass die Autobahn überlastet sei, da sie städtische Verkehrsprobleme lösen helfe. Hier sei ein Infrastrukturausbau nötig. Eine Entlastung des Übergangs- und Quartiernetzes (Verkehr verträglich gestalten) gelinge nur, wenn das übergeordnete Netz genügende Kapazitäten ausweise. Verbesserungen zu Gunsten des öV und der Fussgänger seien zu befürworten, solange diese keine Reduktion der Leistungsfähigkeit für den MIV zur Folge hätten. Für die Plattform für Mobilität und Planung ist dies nur möglich, wenn das Basisnetz einheitlich mit Tempo 50 befahren werden kann. Die SVP unterstreicht die erreichte Verkehrsabnahme auf dem Basisnetz (Bsp. Lorrainebrücke) und findet, eine weitere Reduktion des Berufs- und Privatverkehrs sei nicht zumutbar, zumal schon die heutigen Einschränkungen der Stadt Bern einen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen. Die Tramlinie 9 führe abwechselungsweise durch Abschnitte mit Tempo 30 und Tempo 50, wodurch die Vortrittsregelung nicht allen Verkehrsteilnehmenden klar sei. Auf der Viktoriastrasse, der Moserstrasse und der Rodtmattstrasse dürften Trame zudem nur in Eigentrasse verkehren oder müssten durch Busse ersetzt werden (SVP, Plattform für Mobilität und Planung).

Die Eingaben der SP und des Fussverkehrs Bern sehen einen grundsätzlichen Handlungsansatz für eine verträgliche Gestaltung des Verkehrs in der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Stadtnetz, mit Ausnahme einiger Abschnitte im Basisnetz. In beiden Eingaben wird die Netzkategorie „Übergangnetz“ grundsätzlich in Frage gestellt. Diese solle wegfallen und die betroffenen Strassen seien dem Quartiernetz zuzuordnen. Auf dem Quartierstrassennetz sei dann selbstverständlich flächendeckend Tempo 30 einzuführen. GB, VCS und Läubigi Stadt fordern auf dem ganzen Übergangnetz ebenfalls Tempo 30. GB, Läubigi Stadt und VCS schlagen zusätzlich vor, die gesamten Quartierzellen in der Regel als Begegnungszonen zu signalisieren.

Mehrere Eingaben zeigen, dass die regionale Strategieebene „Verkehr verlagern“ auch falsch verstanden werden kann. So wird verlangt, dass die im Betriebskonzept Wankdorfplatz vorgesehene Verkehrslenkung auf die Bolligenstrasse (Verlagerung) erst erfolgen dürfe, sobald eine gewerbefreundliche Erschliessung der Betriebe im Galgenfeld und am Zentweg sichergestellt sei. Demgegenüber vermisst ProVelo den Hinweis auf die erwünschte Verkehrsverlagerung hin zu mehr Veloverkehr und mahnt gleichzeitig vor der Gefahr, dass der Veloverkehr unter Verkehrslenkungsmassnahmen (Bsp. Dosierung) unerwünschte Einschränkungen erfahren könnte.

Kommentar

Die Engpassbeseitigung auf den Autobahnen rund um Bern sind mit den Studien zu den beiden Bypässen Ost und West vertieft untersucht worden. Der Ausbau des Autobahnan schlusses Wankdorf und der zuführenden Kantonsstrassen ist mit der Testplanung Raum Wankdorf untersucht worden und wird zurzeit in mehreren Bausteinen weiterbearbeitet. Dieser Ausbau des Basisnetzes befindet sich allerdings im Stadtteil 4, während der Ausbau im Stadtteil 5 mit der Inbetriebnahme des neuen Wankdorfplatzes abgeschlossen ist. Deshalb stehen im Nordquartier Verkehrsmanagement- und Gestaltungsmassnahmen im Vordergrund.

Die Forderung nach Tempo 30 auf allen Strassen geht in Richtung der eidg. Volksinitiative «Strassen für alle», die 2001 abgelehnt wurde. Seit Januar 2002 ist mit der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» eine Rechtsgrundlage in Kraft, die den Bedürfnissen nach Verkehrsberuhigung entgegen kommt und die Projektumsetzung

vereinfacht. Unlängst hat auch das Bundesgericht bestätigt, dass Tempo 30 auf Innerorts-Durchgangsstrassen kein Tabu sein muss.

Für die Einführung von Tempo 30 gelten die rechtlichen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes, d.h. es gilt innerorts „Tempo 50 generell“ und für die Einführung von Tempo 30 müssen besondere Anforderungen erfüllt sein. Schon bei der Planung von Tempo 30 muss deshalb plausibel dargelegt werden können, dass mit den vorgesehenen Massnahmen (Bau, Signalisation, Markierung) von der Einhaltung des sogenannten V85 ausgegangen werden kann, d.h. davon, dass mindestens 85 Prozent der Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von maximal 38 Stundenkilometern einhalten werden. Zudem muss der Kanton der Einführung von Tempo 30 zustimmen und es sind im Nachgang Erfolgskontrollen durchzuführen. Erfahrungen zeigen, dass in Stadtteil- und Quartierzentren Tempo 30 wegen der grösseren Anzahl Fussgängerinnen und Fussgänger gut eingehalten wird. Auf weniger belebten Strassenabschnitten und wo bauliche Massnahmen wenig erwünscht sind (z.B. wegen öV-Linien) ist das Erreichen des erforderlichen V85-Wertes schwierig bis unmöglich. Die Stadt Bern setzt deshalb nicht auf ein pauschales Konzept Tempo 30, sondern zeigt auf, wo die Einführung von Tempo 30 auf Abschnitten des Übergangnetzes und gegebenenfalls des Basisnetzes aufgrund besonderer Bedürfnisse in Quartier- und Stadtteilzentren im Vordergrund steht. Dies hat der Gemeinderat in seinem Begründungsbericht auf die Richtlinienmotion Fraktion SP/JUSO betreffend „Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30“ entsprechend dargelegt.

Das bisherige Konzept der Einführung von Begegnungszonen auf Quartierstrasse auf Initiative der Anwohnerschaft hin hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Ein Austausch der flächendeckenden Tempo-30-Zonen in den Quartierzellen durch flächendeckende Begegnungszonen würde eine Umkehrung des Vortrittsrechtes bedeuten. Die tatsächlichen Verhältnisse (Bsp. Sichtbezüge, Verkehrsberuhigungsmassnahmen) könnten jedoch kaum im erforderlichen Mass angepasst werden. Der Verkehrssicherheit wäre damit nicht gedient. Der Gemeinderat ist jedoch bereit, in einem geeigneten Wohnquartier eine grossflächige Begegnungszone zu installieren, gemäss seiner Antwort auf die im November 2012 als Richtlinie erheblich erklärte Motion Stadtentwicklung ist Verkehrsentwicklung – Begegnungszonen-Pilotprojekt. Die zuständigen Stellen werden in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen ein geeignetes Quartier eruieren.

Die Strategieebene „Verkehr verlagern“ muss im TVP MIV besser erklärt werden. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind wichtige Standbeine der Bestrebung, Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Die mit dem Betriebskonzept Wankdorfplatz angestrebte MIV-Verlagerung auf die Bolligenstrasse hat mit dieser Strategieebene nicht direkt zu tun.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Die Strategieebene „Verkehr verlagern“ wird in den Kapiteln 2. Einbettung und 5.1 Handlungsansätze noch besser erklärt. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird hier zusätzlich erwähnt.

Die den Stadtteil 5 betreffenden Inhalte des Konzepts „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ werden in den TVP MIV eingefügt.

3.4 Konzept Basis- und Übergangnetz

Eingaben

13

SP, VCS und Fussverkehr Bern bemängeln, die **DTVmax-Werte** seien zu hoch angesetzt. Der VCS verweist dabei auf die Vereinbarung im Rahmen der Genehmigung des Strassenplans Wankdorfplatz, wonach die festgehaltenen DTV-Ausgangswerte durch die (tieferen) Werte der Nullerhebung (Monitoring 2008) ersetzt werden müssten.

Die EVP erachtet die Festlegung des Basis- und Übergangnetzes als richtig. Die SP ist einverstanden, das Basisnetz grundsätzlich offen zu halten, allerdings unter der Bedingung, dass eine Verkehrsdosierung erfolgt und gewisse Beziehungen innerhalb von Quartierzellen geschlossen werden (Bsp. Breitenrainstrasse ab Breitenrainplatz). SP, GB, VCS und Fussverkehr Bern setzen sich für die Einführung von Tempo 30 auf einem Abschnitt der **Standstrasse** ein, um damit eine Zäsur auf der Achse Nordring – Winkelriedstrasse zu erreichen. Läubigi Lorraine sieht hier sogar die Möglichkeit, das Basisnetz physisch zu unterbrechen.

Zahlreiche Eingaben werden zum Abschnitt **Viktoriarain – Viktoriaplatz** gemacht. Übereinstimmend wird die Notwendigkeit gesehen, hier die Verkehrssicherheit zu verbessern. SP, DIALOG Nordquartier, VCS und Fussverkehr Bern setzen sich für eine Abklassierung ins Übergangnetz ein. Die Eingaben von FDP, SVP, LBL, Plattform für Mobilität und Planung sowie eines Anwohner halten hingegen an der Funktion als Basisnetz fest, zeigen sich jedoch gegenüber Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung nicht gänzlich verschlossen. Die entsprechenden Haltungen zu Tempo 30 und Schulwegsicherheit sind unter Schlüsselprojekt 6 aufgeführt. SP, GB, DIALOG Nordquartier, VCS, Läubigi Stadt, Fussverkehr und der Anwohnerverein Kursaal erwarten zusätzlich eine Nachtsperre, dies unabhängig von Verkehrszählungen und weiteren Prüfungen, insbesondere aus Gründen des Lärmschutzes. Ein geschlossener Basisnetz-Ring sei insbesondere nachts nicht zwingend. FDP und Plattform für Mobilität und Planung befürwortet hingegen, dass von der Idee der Nachtsperre abgesehen wurde, da diese Verkehr in die Quartiere verlagern würde.

Während SP, GB, VCS, Läubigi Stadt und Fussverkehr Bern auch auf der **Rodtmattstrasse** die Einführung von Tempo 30 fordern, ist im DIALOG Nordquartier die Abstimmung dazu unentschieden ausgefallen.

Das Lw-Verbot auf der **Stauffacherbrücke** wird in vielen Eingaben als Einlösen eines alten Versprechens (Schutz des Quartiers vor Verkehr aus dem ESP Wankdorf) bezeichnet und befürwortet. FDP, SVP und die Plattform für Mobilität und Planung sehen darin hauptsächlich Gewerbefeindlichkeit. Der Kreisel **Stauffacherstrasse** scheint unbestritten. SP, GB, DIALOG Nordquartier, VCS, Fussverkehrs Bern, Läubigi Stadt, IG Wankdorf, und Anwohner möchten eine Ausdehnung der Tempo-30-Zone auf die südliche Stauffacherstrasse, dies hauptsächlich aus Gründen des Lärmschutzes und der Schulwegsicherheit.

Der Elternrat Breitenrain-Lorraine weist darauf hin, dass die bestehende LSA Gotthelfstrasse – **Viktoriastrasse** an falscher Stelle in den Plänen eingezeichnet wurde.

Das im Konzept dargestellte Aufheben des Linksabbiegeverbot **Laubeggstrasse** - Aargauerstalden wird kontrovers beurteilt. Während der Anwohnerverein Kursaal sich dadurch eine Verkehrsentslastung im Viktoriarain erhofft, befürchten der VCS eine unerwünschte Attraktivierung der Zufahrt zur Altstadt und der DIALOG Nordquartier Ausweichverkehr, die SP wünscht Kompensationen, z.B. in Form von neuen Durchfahrtsverboten anderswo.

Kommentar

Im TVP MIV zuhanden der Mitwirkung wurden die **DTVmax-Werte** der Vereinbarung übernommen, eine Anpassung an die Nullerhebung 2008 ist nicht erfolgt. Im Rahmen der Bereinigung des TVP MIV werden die Zahlen angepasst.

Die **Standstrasse** ist im Konzept „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ enthalten, das 2012 gestützt auf die Richtlinienmotion Fraktion SP/JUSO vom November 2010 betreffend „Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30“ erarbeitet worden ist. Dieses teilt die grundsätzlich für Tempo 30 denkbaren Abschnitte in Quartier- und Stadtteilzentren in Bezug auf das weitere Vorgehen in drei Typen ein. Im Stadtteil 5 stellt sich die Situation wie folgt dar:

Typ 1, Projektierung läuft bereits:	- Breitenrainplatz und Moserstrasse
Typ 2, Voraussetzungen sind heute schon erfüllt:	- kein Abschnitt
Typ 3, Abklärungen später (Projektierung nötig):	- Standstrasse, Bereich Haltestelle Breitfeld
	- Winkelriedstrasse, Bereich Haltestelle Morgartenstrasse
	- Nordring, Bereich Haltestelle Lorraine

Der Gemeinderat ist bereit, die Prüfung von Tempo 30 auf der südlichen **Stauffacherstrasse** zusätzlich in den TVP MIV aufzunehmen. Dies jedoch mit dem Vorbehalt, dass auf der Stauffacherstrasse mittelfristig kein Umbauprojekt in Aussicht steht.

Für die **Rodtmattstrasse** wird der TVP MIV nach wie vor keine Vorgabe für die Einführung von Tempo 30 enthalten, dies im Interesse des Tramverkehrs und gestützt auf die bislang geteilte Haltung im DIALOG Nordquartier. Im Rahmen des Projekts Sanierung Gleisanlagen Breitenrain wird aber zuhanden des Strassenplanverfahrens geprüft, ob und in welchem Abschnitt die Tempo-30-Zone Breitenrainplatz auf die Rodtmattstrasse ausgedehnt werden kann.

Die Festlegung des regionalen Basisnetzes im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) von 2012 spricht gegen eine Abklassierung des Basisnetzabschnitts **Viktoriarain – Viktoriaplatz** in das Übergangsnetz und gegen das Einführen einer Nachtsperrung. Der gesetzliche Lärmschutz entlang dieses Abschnitts ist mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern vor über 10 Jahren erfolgt. Das heisst nicht, dass hier keine Massnahmen mehr ergriffen werden. Jedoch dürfen diese nicht zu neuen (Lärm-)Problemen abseits des Basisnetzes führen. Für die vorgesehene Einführung von Tempo 30 ist eine Abklassierung ins Übergangsnetz nicht Voraussetzung.

Das Aufheben des Linksabbiegeverbots **Laubeggstrasse** – Aargauerstalden wurde im Rahmen des Projekts TramRegionBern geprüft und ist im Bauprojekt nicht enthalten. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung lässt ein Aufheben des Verbots (nach wie vor) nicht zu. Allenfalls wird sich nach Inbetriebnahme der Tramlinie zeigen, dass während den Nachtstunden eine Öffnung möglich wird.

Bei der Darstellung der LSA Gotthelfstrasse - **Viktoriastrasse** ist ein Fehler unterlaufen. Dank der Schutzinseln, die mit TRB erstellt werden sollen, werden zu Gunsten der Schulwegsicherheit hier künftig keine LSA mehr nötig sein.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Die DTVmax-Werte werden gemäss Vereinbarung und Nullerhebung angepasst.

Die den Stadtteil 5 betreffenden Inhalte des Konzepts „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ werden in den TVP MIV eingefügt.

Die Stauffacherstrasse (Süd) wird mit den aufgeführten Vorbehalten als Übergangsnetz mit Tempo 30 in den TVP MIV aufgenommen.

Der Fehler in der Darstellung der Kreuzung Viktoriastrasse – Gotthelfstrasse wird in den Plänen korrigiert.

3.5 Konzept Quartierzellen

Eingaben

15

Das Konzept der Quartierzellen wird im Grundsatz nicht in Frage gestellt. Äusserungen gibt es hauptsächlich zur Frage, ob und wie der MIV in den Zellen eingeschränkt werden soll.

Breitenrainstrasse

GB und SP bestätigen, dass das Linksabbiegeverbot Breitenrainstrasse - Nordring aufgehoben werden kann, wenn die Breitenrainstrasse vom Breitenrainplatz abgehängt wird. Andernfalls fordert die SP zusätzlich ein Geradeausverbot in den Schulweg. Der DIALOG befürwortet das Unterbrechen der Breitenrainstrasse am Breitenrainplatz mehrheitlich, FDP, SVP, LBL und die Plattform für Mobilität und Planung sind gegen die Unterbrechung. SVP, LBL und Plattform für Mobilität und Planung bringen zudem einmal mehr ihr Unverständnis für das Linksabbiegeverbot in den Nordring zum Ausdruck und erwarten die sofortige Aufhebung. Der Anwohnerverein Kursaal und die Läbige Lorraine erhoffen sich durch die Aufhebung weniger Schleichverkehr in der Begegnungszone Wyttenbachstrasse resp. via Schulweg – Vordere Lorrainestrasse.

Kreuzung Beundenfeld- / Spitalacker- / Gotthelfstrasse

FDP, SP, DIALOG Nordquartier und der Vorstand des Elternrats unterstützen die Aufwertung, die mit der Massnahme G5 auf den Zeitpunkt nach Wegzug der Feuerwehr vorgesehen ist. SP und DIALOG Nordquartier bringen den Vorschlag ein, den dem Schulhaus angrenzenden Abschnitt der Gotthelfstrasse für den Fussverkehr zu reservieren.

Kasernenstrasse / Herzogstrasse / Militärstrasse

Der DIALOG Nordquartier, die EVP und die IG Wankdorf erachten es als wichtig, die Kasernen- und die Militärstrasse für Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen. GB, SP, Läbige Stadt, VCS und zwei Eingaben von Anwohnenden möchten die Herzogstrasse sperren, dies zu Gunsten der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität in der Herzogstrasse und der Verkehrsreduktion in der Kasernenstrasse. Da die Sperrung Mehrverkehr in der Kasernenstrasse Nord mit sich bringen könnte, schlägt die SP vor, hier Zubringerdienst zu signalisieren. GB, VCS und Anwohnende sehen auch die Möglichkeit einer Begegnungszone in der Herzogstrasse. In einer Anwohneringabe wird ein Linksabbiegeverbot ab Papiermühle in die Kasernenstrasse vorgeschlagen, dies zur Unterbindung von Durchgangsverkehr Ostring – Worblaufen. Demgegenüber stehen Eingaben der FDP, welche in den bisherigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen der Kasernenstrasse gar eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit sieht, und der Plattform für Mobilität und Planung, die für weitere betriebliche Massnahmen keine Notwendigkeit sieht.

Tellstrasse

Das Beibehalten der Durchfahrtssperre wird mehrheitlich befürwortet. FDP, SVP, LBN, die Plattform für Mobilität und Planung, sowie zwei Firmen und ein Privatperson wehren sich dagegen, mit der Begründung, die Sperrung sei als befristete Massnahme gedacht gewesen und dürfe deshalb nicht weitergeführt werden. Sie befürchten, Verkehr von Arbeitsplätzen der neuen Verwaltungsbauten auf dem Areal Guisanplatz 1 würde auf der Rodtmattstrasse zu Behinderungen führen und müsse via die Tellstrasse abfliessen können.

Lorrainestrasse

SVP, LBN und die Plattform für Mobilität und Planung vertreten in ihre Eingaben die Auffassung, die heutige Tempo-30-Zone funktioniere gut, eine Begegnungszone sei unnötig oder gar der Verkehrssicherheit abträglich. Anders sehen dies EVP, GB, der DIALOG Nordquartier, Hausverein Lo15 und Läbige Lorraine. Mehrheitlich wird der Massnahme sogar hohe Priorität zugesprochen. Es werden zudem Projektideen formuliert, wie das Ausdehnen der Begegnungszone in den Bereich Schulhaus/KiTa oder sogar – als 3-jährigen Versuch – auf die gesamte Lorraine (Läbige Lorraine, Hausverein Lo15), das Einführen einer Einbahnregelung auf dem Schulweg (GB, Hausverein Lo15) und Veloabstellplätze im Bereich der Kaffeebar Wartsaal (Hausverein Lo15).

Kommentar

Breitenrainstrasse

Der Stadtrat verlangt im Kreditbeschluss zur Erarbeitung des Bauprojekts Neuer Breitenrainplatz (SRB 414 vom 22. September 2011) das Schliessen der Breitenrainstrasse im Bereich der Migros. Diese Forderung ist im nun vorliegenden Bauprojekt enthalten. Das Aufheben des Linksabbiegeverbots wird mit der Umsetzung des Breitenrainplatzes erfolgen. Das Schlüsselprojekt 1 (Breitenrainplatz) und die Massnahme B3 werden im TVP MIV entsprechend umformuliert.

Kreuzung Beundenfeld- / Spitalacker- / Gotthelfstrasse

Das Prüfen einer Teilspernung zur Aufwertung des Schulhausumfelds wird als Idee in die Projektierung aufgenommen (Massnahme G5).

Kasernenstrasse / Herzogstrasse / Militärstrasse

Der TVP MIV wird aufgrund der Eingaben angepasst, indem die Herzogstrasse ebenfalls mit der Signatur „Durchfahrtswiderstand prüfen/erhöhen“ bezeichnet wird. Die Massnahmen B5 (Kasernenstrasse) und B6 (Militärstrasse) werden zusammengefasst und mit der Herzogstrasse ergänzt. Mit dem Bauprojekt Breitenrainplatz werden die Einmündungen zur Kasernenstrasse und zur Herzogstrasse als Trottoirüberfahrten ausgebildet, was bereits eine leichte Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes zur Folge haben wird. Unabhängig zum Projekt Breitenrainplatz wird die Weiterbearbeitung der Massnahme B6 zeigen, mit welchen zusätzlichen Eingriffen die gesteckten Ziele zu erreichen sind. Dazu werden verschiedene Varianten zu diskutieren und bewerten sein.

Tellstrasse

Die positiven Erfahrungen mit der Durchfahrtsperre während der dreijährigen Baustelle Wankdorfplatz, die zustimmenden Eingaben der Mitwirkung sowie die Gespräche mit der CSL Behring und dem Bundesamt für Bauten und Logistik haben den Gemeinderat dazu bewegt, die dauernde Sperrung im Herbst 2012 zu beschliessen. Die entsprechende Verkehrsbeschränkungsverfügung wurde anschliessend publiziert und im Sommer 2013 hat das Regierungsstatthalteramt die Beschwerden abgewiesen, soweit es auf sie überhaupt eingetreten ist.

Lorrainestrasse

Die Projektierung (ab 2013) wird aufzeigen, inwieweit und in welchem Abschnitt das Einführen einer Begegnungszone allenfalls zielführend sein kann und wo öffentliche Veloabstellplätze angeordnet werden können. Dabei werden auch die Anforderungen der Gewerbebetriebe angemessen zu berücksichtigen sein. Auf eine flächendeckende Begegnungszone Lorraine wird jedoch verzichtet (vgl. Kapitel 3.5 Konzept allgemein / Handlungsansätze). Die Idee einer Einbahnregelung Schulweg steht vermutlich in Zusammenhang mit dem Linksabbiegeverbot Breitenrainstrasse – Nordring und erübrigt sich, sobald dieses aufgehoben ist (vgl. Kommentar zur Breitenrainstrasse).

Folgerungen für den TVP MIV 5

Das Unterbrechen der Breitenrainstrasse am Breitenrainplatz (Bauprojekt) und die Sperrung der Tellstrasse werden in den TVP MIV eingefügt.

Das Prüfen einer (Teil-)Sperrung im Bereich der Gotthelfstrasse / Spitalackerstrasse wird als Projektidee in Massnahme G5 ergänzt.

Die Signatur „Durchfahrtswiderstand prüfen/erhöhen“ wird auf die Herzogstrasse ausgedehnt. Die Massnahmen B5 (Kasernenstrasse) und B6 (Militärstrasse) werden zusammengefasst und mit der Herzogstrasse ergänzt.

3.6 Umsetzung durch Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekt 1 – Neuer Breitenrainplatz; Betrieb und Gestaltung

Eingaben

EVP und GB finden das Siegerprojekt des Wettbewerbs gelungen. SP Stadt und SP Bern Nord hingegen finden zu wenig Zusatznutzen und fordern die Unterbrechung der Breitenrainstrasse, eine Begegnungszone über den gesamten Platz, die Sperrung der Herzogstrasse, Zubringerdienst für die Kasernenstrasse Nord und das Einrichten eines Cafés auf der Traminsel. Mehrere dieser Forderungen werden von VCS, Fussverkehr, Läubli Stadt und Anwohnenden der Herzogstrasse/Kasernestrasse unterstützt.

Die Delegierten des DIALOG Nordquartier lehnen die Einführung einer Begegnungszone auf dem ganzen Platz mehrheitlich ab, befürworten aber ebenfalls die Unterbrechung der Breitenrainstrasse. FDP, SVP, LBL sowie Plattform für Mobilität und Planung halten am Wettbewerbsprojekt fest, welches keine Unterbrechung der Breitenrainstrasse enthielt, und befürworten Tempo 30.

TCS und HIV / Hauseigentümerverband / KMU Stadt Bern / Verband der Arbeitgeber bringen die Idee ein, die Buslinie 26 Richtung Wylergut aus der Scheibenstrasse direkt über die Stauffacherstrasse zu führen, dies zu Gunsten weiterer gestalterischer und betrieblicher Verbesserungen.

Kommentar

Die Unterbrechung der Breitenrainstrasse hat der Stadtrat im Kreditbeschluss zur Erarbeitung des Bauprojekts Breitenrainplatz (SRB 414 vom 22. September 2011) verlangt. Diese Forderung ist im nun vorliegenden Bauprojekt enthalten. Zur Forderung einer Begegnungszone hat der Gemeinderat in der Kreditvorlage für das Bauprojekt ausführlich (ablehnend) Stellung genommen, neu ist jedoch im Bereich der Migros eine Fussgängerzone mit dem Zusatz „Velo gestattet“ vorgesehen.

Die Anliegen zur Kasernenstrasse und zur Herzogstrasse werden unabhängig zum Schlüsselprojekt 1 bearbeitet (Massnahme B5). Die im Bauprojekt Neuer Breitenrainplatz in den Einmündungen dieser Strasse vorgesehenen baulichen Anpassungen (z.B. Trottoirüberfahrten) sind in Bezug auf die beiden Anliegen neutral.

Der Trampavillon mit öffentlicher WC-Anlage wurde 2012 durch die Stadtbauten ohne den Einbau eines Cafés renoviert.

Eine Änderung in der Führung der Buslinie 26 ist nicht vorgesehen. Mit dem Busbetrieb gemäss Bauprojekt sind kurze Umsteigewege zu den anderen öV-Linien gewährleistet.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Die Beschreibung des Schlüsselprojekts wird auf das Bauprojekt abgestimmt.

Schlüsselprojekt 2 – Rodtmattstrasse; Betrieb und Gestaltung

18

Eingaben

Der Rückbau der Einmündung Rodtmattstrasse – Tellstrasse wird in allen Eingaben begrüsst. Neben der Forderung von SP, GB, VCS, Läubigi Stadt und Fussverkehr Bern zur Einführung von Tempo 30 auf der Rodtmattstrasse (behandelt unter 3.4 Konzept Basis- und Übergangsnetz) werden eine Dosierung ab Guisanplatz (SP), die Verengung der Rodtmattstrasse zwischen Guisanplatz und Tellstrasse (IG Wankdorf), die Ausrichtung der Erschliessung des Areals Guisanplatz 1 auf die Papiermühlestrasse (SP), die Verminderung der Gefahr für Veloverkehr durch längsparkierte Autos (IG Wankdorf,), eine bessere Kennzeichnung der Zebrastreifen (FDP), keine Reduktion von Parkplätzen (FDP), keine Trottoirparkierung (Fussverkehr) gefordert.

Kommentar

Das vorliegende Bauprojekt zur Rodtmattstrasse (Sanierung Gleisanlagen Breitenrain, Teilprojekt 4) sieht eine Reduktion der Verkehrsfläche in der Einmündung der Tellstrasse vor. Gleichzeitig entstehen zwei getrennte Einmündungen zur Tellstrasse und zur Wankdorfstrasse. Dank der Spreizung der Gleise in der Kurve entsteht zwischen den Gleisen eine Aufstellfläche für abbiegende Fahrzeuge. Aufgrund der Gleisspreizung kann der Verkehrsraum seitlich nicht reduziert werden, hingegen entsteht zwischen den Gleisen Platz für eine Fussgängerschutzinsel und ein neuer Zebrastreifen, welcher das Areal Guisanplatz 1 für den Fussverkehr direkter an das südliche Quartier anbindet. Das Areal Guisanplatz 1 wird gemäss Baubewilligung über die Rodtmattstrasse erschlossen.

Das Bauprojekt Rodtmattstrasse sieht vor, die Trottoirs zu verbreitern und die Parkplätze auf ihnen anzuordnen. Der Abstand zwischen Trottoirkante und Parkierung ist so gewählt, dass der Veloverkehr besser als heute vor sich öffnenden Autotüren geschützt ist.

Die Forderung nach Tempo 30 auf der gesamten Rodtmattstrasse wird unter 3.4 Konzept Basis- und Übergangsnetz kommentiert.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Die Beschreibung des Schlüsselprojekts wird auf das Bauprojekt abgestimmt.

Schlüsselprojekt 3 – Moserstrasse; Betrieb und Gestaltung

Eingaben

19

Das Einführen von Tempo 30 auf der Moserstrasse wird in zwei Eingaben grundsätzlich in Frage gestellt (SVP, Plattform für Mobilität und Planung, behandelt unter 3.3 Konzept allgemein). In den übrigen Eingaben wird das Vorhaben unterstützt, wobei die FDP die Beschränkung auf den Abschnitt Breitenrainplatz – Spitalackerstrasse vorschlägt (FDP).

Angeregt werden weitere Zebrastreifen (EVP), die Zebrastreifen z.G. Schulwegsicherheit besser zu kennzeichnen (FDP), keine Parkplätze auf Trottoirs anzuordnen (SP, Fussverkehr), keine Parkplätze aufzuheben (FDP), die Allee zu vervollständigen (SP, Fussverkehr) und die Sicherheit für Velofahrende zu verbessern (IG Wankdorf).

Kommentar

Das Einführen von Tempo 30 auf der Moserstrasse entspricht dem „Konzept zur Einführung von Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“, das 2012 gestützt auf die Richtlinienmotion Fraktion SP/JUSO vom November 2010 betreffend „Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30“ erarbeitet worden ist. Das erforderliche Gutachten ist 2013 in Bearbeitung und wird zu gegebener Zeit in den Bewilligungsprozess des vorliegenden Bauprojekts (Sanierung Gleisanlagen Breitenrain, Teilprojekte 5/6) integriert. Im Bauprojekt ist ein Zusammenlegen der heutigen Haltestellen Viktoriaplatz und Spitalacker in die Moserstrasse enthalten. Der angeregte Verzicht auf Tempo 30 im Abschnitt Viktoriaplatz – Spitalackerstrasse würde somit genau den neuen Haltestellenbereich betreffen, was nicht sinnvoll erscheint.

Die Zebrastreifen Spitalackerstrasse (Schulweg) und im Bereich der neuen Haltestelle können mit Schutzinseln gesichert werden. Mit Tempo 30 werden die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenkenden zunehmen und das freie Überqueren der Fahrbahn sicherer.

Es ist vorgesehen, die Parkplätze auf den Trottoirs anzuordnen. Der Abstand zwischen Trottoirkante und Parkierung ist so gewählt, dass der Veloverkehr besser als heute vor sich öffnenden Autotüren geschützt ist.

Die nordseitige Baumreihe kann im Bereich der heutigen Haltestelle ergänzt werden. Südseitig sind aufgrund der zahlreichen Werkleitungen und den fehlenden Möglichkeiten alternativer Linienführungen keine Baumpflanzungen möglich.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Die Beschreibung des Schlüsselprojekts wird auf das Bauprojekt abgestimmt.

Schlüsselprojekt 4 – Nordring-Standstrasse-Winkelriedstrasse; Betrieb und Gestaltung

20

Eingaben

Von Seiten SVP, LBL, Plattform für Mobilität und Planung wird Kritik zum Vorgehen der Stadt bei der Ummarkierung des Abschnitts Nordring und zur erzielten Wirkung angebracht. Für die angestrebte Betriebsstabilität der Linie 20 hätten die Markierungen und Anpassungen an den LSA-Steuerungen Verbesserungen gebracht, lässt Bernmobil verlauten.

Der provisorische Charakter der bisherigen Umsetzung sei gestalterisch schlecht, Ziel müsse eine Gestaltung von Fassade zu Fassade unter Einbezug des Dammwegs sein, zudem sei eine Verbreiterung der Fussgängerflächen zu Lasten der Mehrzweckstreifen zu prüfen, finden GB, SP, DIALOG, VCS und Läubigi Lorraine.

Zusätzlich zum Rückbau der Einmündung Tellstrasse (SP, DIALOG, IG Wankdorf), werden Tempo 30 auf der Standstrasse (GB, SP, VCS), Einspurstrecken für Linksabbiegende (TCS) und ein Kreisverkehr auf der Kreuzung Lorrainebrücke – Lorrainestrasse – Viktoriarain – Nordring (Läubigi Lorraine) angeregt. Letzterer soll zu einer direkteren Wegfahrt aus dem Parkplatz Brückenkopf Lorrainebrücke, zu einer sichereren Veloführung und zu tieferen Geschwindigkeiten führen und käme der Vision einer Tramführung über die Lorrainebrücke entgegen.

Kommentar

Die Rechtmässigkeit des Vorgehens der Stadt am Nordring wurde bereits 2009 in der Antwort auf die Dringliche Interpellation Fraktion FDP „Reduktion der Fahrspuren am Nordring: Wann wird das verfehlte Pilotprojekt abgebrochen?“ ausführlich dargelegt. Die 2010/11 durch Stadt und Bernmobil gemeinsam durchgeführte Wirkungskontrolle hat gezeigt, dass die ergriffenen Massnahmen positive Effekte für den öffentlichen Verkehr und die Fussgängerinnen und Fussgänger haben. Insgesamt ist es gelungen, sowohl die Fahrzeit auf der Linie 20 zu reduzieren als auch die Fahrplanstabilität zu erhöhen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger ist es heute zudem einfacher, diese stark frequentierte Verkehrsachse zu queren, womit einem wichtigen Anliegen des Quartiers nachgekommen werden konnte. Die Massnahmen hatten keine negativen Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr.

Die Standstrasse ist im „Konzept zur Einführung von Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ enthalten, das 2012 gestützt auf die Richtlinienmotion Fraktion SP/JUSO vom November 2010 betreffend „Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30“ erarbeitet worden ist (vgl. 3.4 Konzept Basis- und Übergangnetz).

Letztendlich wird im Rahmen der Projektierung der Gesamterneuerung über die Bewertung unterschiedlicher Varianten aufzuzeigen sein, welche betrieblichen und gestalterischen Lösungen den vielfältigen Anforderungen am besten gerecht werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch offen, ob allenfalls ein Kreisverkehr anstelle der Kreuzung Lorrainebrücke – Lorrainestrasse – Viktoriarain – Nordring zielführend wäre. Interessenvertretungen und Quartier werden rechtzeitig in die Diskussion miteinbezogen.

Folgerungen für den TVP MIV 5

In der Beschreibung des Schlüsselprojekts wird auf das Konzept „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ hingewiesen.

Schlüsselprojekt 5 – Viktoriaplatz – Viktoriastrasse; Tram Region Bern**Eingaben**

21

Der mit Tram Region Bern geplante, einspurige Kreisverkehr auf dem Viktoriaplatz wird unterstützt (EVP, FDP, SP, DIALOG). SP und DIALOG befürworten, dass dank dem Kreisverkehr die Fahrt über die Spitalackerstrasse – Gotthelfstrasse entfällt. In mehreren Eingaben wird darauf hingewiesen, dass man sich im Rahmen der Meinungsbildung zum Tram Region Bern noch genauer mit den Details befassen wird (FDP, SVP, DIALOG, Plattform). Der Elternrat Breitenrain-Lorraine weist darauf hin, dass die Schulwegsicherheit bei den Projektzielen fehle.

Kommentar

Die Meinungsbildung zum Tram Region Bern ist seit der Mitwirkungsaufgabe zum TVP MIV fortgeschritten. Ende 2011 hat die öffentliche Anhörung zum Vorprojekt Tram Region Bern stattgefunden und im Herbst 2012 wurde in der Kerngruppe Bern Nord (Partizipationsgremium TRB Teilprojekt 4) über Bauprojekt Viktoriaplatz informiert und diskutiert. Der Projektfortschritt bestätigt die Inhalte des Schlüsselprojekts 5. Das Plangenehmigungsverfahren TRB soll 2013 starten.

Die Schulwegsicherheit wird in die Projektziele aufgenommen. Die Schulwegsicherheit bleibt mit dem Bauprojekt TRB gewährleistet.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Die Beschreibung des Schlüsselprojekts wird auf das Bauprojekt TRB abgestimmt.

Die Schulwegsicherheit wird in die Projektbeschreibung aufgenommen.

Schlüsselprojekt 6 – Viktoriarain; Verkehrssicherheit

22

Eingaben

In allen Eingaben kommt übereinstimmend zum Ausdruck, dass hier die Verkehrssicherheit verbessert werden muss. Eingaben der EVP, SP, GB, DIALOG Nordquartier und der Anwohnerverein Kursaal und eines Anwohners befürworten dazu die Einführung von Tempo 30 und möchten dies sehr rasch umgesetzt sehen. FDP, SVP, LBL und Plattform für Mobilität und Planung sehen Tempo 30 wegen restriktiver Zebrastreifen-Regelung als Widerspruch zur angestrebten Erhöhung der Verkehrssicherheit und zudem mit der Funktion als Teil des Basisnetzes nicht zu vereinen. Sie wollen Tempo 50 beibehalten.

Anwohnerverein Kursaal, DIALOG und Elternrat weisen auf die Schulwegsicherheit hin, insbesondere auf eine fehlende Fussgängerquerung auf der Höhe Wytenbachstrasse und die fehlende Sicherheit bei den bestehenden Querungen Greyerzstrasse und Nordring.

Ein Anwohner weist zudem darauf hin, dass die Bezeichnung Viktoriarain nur den untersten Abschnitt umfasst, weiter oben aber Greyerzstrasse und Viktoriastrasse heisst.

Kommentar

An der Absicht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Tempo 30 einzuführen, wird aufgrund der Mitwirkungseingaben festgehalten. Im Massnahmenblatt ist beschrieben, dass dies in zwei Schritten geschehen soll: Die Streckensignalisation Tempo 30 ist bereits für 2013 geplant und führt nicht zu Konflikten mit der Zebrastreifen-Regelung, wie sie für die Zonensignalisation gilt. In einem zweiten Schritt – im Rahmen der für ca. 2018 geplanten Gesamterneuerung von Werkleitungen – ist eine bauliche Anpassung der Strassenränder vorgesehen, mit welcher die Einhaltung von Tempo 30 weiter unterstützt werden kann.

Auf die von SP, GB, VCS, Läbige Stadt, Fussverkehr und der DIALOG Nordquartier erwartete Nachtsperre wird unter 3.4 Konzept Basis- und Übergangnetz eingegangen.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Die Beschreibung des Schlüsselprojekts wird auf Abschnitte Greyerzstrasse / Viktoriastrasse ausgedehnt und aktualisiert (Schulwegsicherheit, Termine).

Schlüsselprojekt 7 – Breitenrain; Nachtruhe

Eingaben

23

Der im TVP MIV vorgeschlagene Zielwert der nächtlichen Verkehrsplafonierung wird in keiner Eingabe direkt kommentiert. Der DIALOG Nordquartier und Anwohnenden der Kasernenstrasse halten das Schlüsselprojekt zur Nachtruhe für nötig. Die IG Wankdorf regt an, bei Nichterreichung der Zielsetzung eine stärkere Dosierung am Guisanplatz vorzunehmen. In den Eingaben von EVP, GB, SP, VCS werden hingegen die im TVP MIV als „mögliche Massnahme“ zur Zielerreichung beschriebenen Nachtfahrverbote sogleich als zwingend dargestellt. Diese seien so dringend nötig, dass sie ohne vorgängige Prüfung und unabhängig zu Verkehrszählungen sofort umgesetzt werden sollen (GB, SP, VCS).

Demgegenüber findet die FDP, Lärmimmissionen seien in der Stadt in Kauf zu nehmen, es dürfe keine Verkehrsverlagerung in andere Wohnquartiere geben und das Gewerbe, insbesondere Restaurationsbetriebe, würden massiv unter Massnahmen zu Gunsten der Nachtruhe leiden.

Kommentar

Das Schlüsselprojekt 7 umschreibt bewusst ein schrittweises Vorgehen zur Zielerreichung. So sind in einem ersten Schritt die Schlüsselprojekte 1-3 (Sanierung Gleisanlagen Breitenrain) umzusetzen. Mittels Vorher- und Nachher-Messungen werden die Auswirkungen der Strassenraumgestaltung und der geplanten Einführung von Tempo 30 in einem grösseren Abschnitt auf die nächtlichen Lärmimmissionen erhoben. Falls weiterhin ein Handlungsbedarf besteht, werden einschneidendere Massnahmen wie Nachtfahrverbote und dergleichen zu prüfen sein.

Für das Umsetzen von Fahrverboten muss die Stadt – sobald Beschwerden gegen die entsprechende Verkehrsbeschränkung vorliegen – nachweisen können, dass diese als Massnahme angemessen sind. Solange weniger einschränkende Massnahmen wie die Strassenraumgestaltung, die Temporeduktion oder die Verkehrsdosierung an Lichtsignalanlagen noch nicht ausgeschöpft sind, kann dieser Nachweis nicht erbracht werden. Deshalb ist es nicht realistisch, Nachtsperren „sofort“ umzusetzen.

Folgerungen für den TVP MIV 5

keine

3.7 Weitere Massnahmen

24

Eingaben

Kommentare

Centralweg; Gestaltung , Entwidmung

Die FDP findet das Vorgehen gemäss Massnahme G2 fragwürdig, da die Lorraine schon heute ein Einbahnlabirinth sei. LBL und Plattform für Mobilität und Planung erachten den Centralweg als wichtige Quartierstrasse die mit den heute bestehenden Verkehrsbeziehungen erhalten bleiben soll. SP, Läubli Lorraine und DIALOG Nordquartier erachten die Umwidmung der Strassenfläche als wichtiger Ausgleich, u.a. begründet mit dem Anteil autofreier Haushalte in der Stadt.

In der Zwischenzeit wurde ein Vorprojekt erarbeitet und in der Quartierkommission vorgestellt.

Kasernenstrasse–Beundenfeldstrasse–Herzogstrasse; Schulwegsicherheit

Anwohnende der Herzogstrasse regen an, die Übergänge Kasernenstrasse – Beundenfeldstrasse – Herzogstrasse zu Gunsten der Schulwegsicherheit zu verbessern.

Massnahmen zu Gunsten der Schulwegsicherheit sind als Einzelmassnahmen nicht Bestandteil des TVP MIV. Das Anliegen wird aber in Zusammenhang mit der Massnahme B5 geprüft.

Kreisel Bolligenstrasse–Mingerstrasse–Pulverweg; Verkehrssicherheit

Gewerbetreibende aus dem Zentareal melden, dass der Kreisel tendenziell zu schnell befahren wird und deshalb gefährlich ist.

Der Kreisverkehr liegt innerhalb des Stadtteils 4. Die Mitteilung wird deshalb ausserhalb des vorliegenden TVP MIV bearbeitet werden.

Scheibenstrasse; Lärmreduktion

Die SP erwartet Massnahmen zu Reduktion der Lärmimmissionen an der Scheibenstrasse, der Bedarf sei in der Quartierplanung V ausgewiesen. Zudem werde das niedrige Trottoir im Bereich Denner häufig und schnell befahren.

Der Lärmbelastungskataster 2011 weist für die Scheibenstrasse keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte mehr aus. Die Darstellung in der Quartierplanung bezieht sich noch auf ältere Verkehrsmengen. Die Parkplätze des Denners sind baubewilligt und bedingen ein abgesenktes Trottoir. Die Stadt kann erst eine Verbesserung erwirken, wenn die Grundeigentümer ein neues Baubewilligungsverfahren benötigen (z.B. Umbau).

Sempachstrasse; Sperre

Die SP Bern Nord möchte die **Poller** an der Sempachstrasse so betrieben haben, wie dies versprochen worden sei: Sperrung in beide Richtungen.

Mit der heutigen Regelung konnte der Verkehr auf der Sempachstrasse erfolgreich reduziert werden. Die Wegfahrten von Lastwagen der Firma CSL Behring und von Fahrzeugen der Fachhochschule via Sempachstrasse Richtung Wankdorfplatz entlasten die bewohnten Abschnitte der Sempachstrasse und der Tellstrasse.

Wylergut; Tempo 30 / Blaue Zone

EVP, SP und DIALOG unterstützten die Einführung von Tempo 30 im Wylergut. Bernmobil möchte wegen der Buslinie 26 in die Projektierungsarbeiten einbezogen werden.

Für das Wylergut wurde bis 2012 ein Signalisations- und Markierungsprojekt erarbeitet, das voraussichtlich 2013 umgesetzt werden kann.

25

Wytenbachstrasse; Durchgangsverkehr

Der Anwohnerverein Kursaal möchte wegen Durchgangsverkehr in der Begegnungszone Wytenbachstrasse ab Postfinance Richtung Breitenrainstrasse Einbahnverkehr einrichten oder alternativ Fahrverbot mit Zubringerdienst in beiden Begegnungszonen Wytenbachstrasse und Greyerzstrasse.

Der Wunsch nach einer Einbahnregelung steht in Zusammenhang mit dem Linksabbiegeverbot Breitenrainstrasse – Nordring. Mit dessen Aufhebung erübrigt sich eine Einbahnregelung.

Folgerungen für den TVP MIV 5

Die Schulwegsicherheit wird in Massnahme B5 (Kasernenstrasse – Beundenfeldstrasse – Herzogstrasse) zusätzlich erwähnt.

3.8 Weitere Anregungen

26

Eingaben

Kommentare

Eingangstore Tempo 30

Die SP beantragt, die heutigen Tempo-30-Tore zu überprüfen und zu breite, schlecht gestaltete Tore zu sanieren (Bsp. Schulweg, 2x Wylerstrasse ab Nordring). Es sei wichtig, die Einfahrt ins Quartiernetz markant zu verengen (3.50m).

Die beispielhaft aufgeführten Tore befinden sich an Kreuzungen mit Lichtsignalen. Hier muss gewährt sein, dass einfahrender Verkehr (grün) dem stehenden Verkehr (rot) vorbei fahren kann. Dies wäre mit Verengungen auf 3.50m nicht mehr möglich. Bei Projekten auf dem Basis- und Übergangsnetz werden die einzelnen Tore jeweils überprüft und bei Bedarf und Möglichkeit angepasst.

Parkplätze auf Trottoirs

Fussverkehr Bern und SP verlangen, dass keine Parkplätze mehr auf Trottoirs angeboten werden. Dies weite den MIV-Raum erheblich aus und führe dazu, dass oftmals auch im Parkverbot einfach auf dem Trottoir angehalten werde.

Es entspricht einem verbreiteten Ansatz der Strassenraumgestaltung, Trottoirs zu verbreitern und den ruhenden Verkehr darauf anzuordnen. Damit kann einerseits der ruhende Verkehr weiter weg vom Veloverkehr (Autotüren) angeordnet werden. Andererseits ermöglicht dies dem Fussverkehr, sich vor dem Überqueren der Strasse fahrbahnseitig der Parkierung auf dem schützenden Trottoir aufzustellen. Unbenutzte Parkplätze weiten temporär den Trottoirbereich zu Gunsten des Fussverkehrs aus. Die konkrete Anwendung dieses Prinzips muss im Einzelfall beurteilt werden.

Folgerungen für den TVP MIV 3

keine

4. Fazit für den TVP MIV 5 – Zusammenfassung

Die öffentliche Mitwirkung stiess auf grosse Resonanz. Sie wird gesamthaft positiv bewertet. An den formulierten Zielen zum MIV und am Grundprinzip, die Verträglichkeit des Verkehrs zu verbessern, kann festgehalten werden.

Das **Analyse-Kapitel** wird mit einer Darstellung der Verkehrsentwicklung von 1980 – 2010 und mit dem aktuellen Stand der gesetzlichen Lärmsanierung ergänzt. Ebenfalls erfolgt eine Einschätzung, inwieweit mit den beschriebenen Verkehrsmassnahmen die Grenzwerte bis 2018 eingehalten werden können. Die Beschreibungen der Projekte im Umfeld werden aktualisiert. Eingefügt wird zudem ein Verweis auf die 2012/13 stadtweit durchgeführte Überprüfung der Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld.

Der **Handlungsansatz** „Verkehr verlagern“ wird klarer umschrieben, um Missverständnisse auszuschliessen. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird hier zusätzlich erwähnt. Zum Handlungsansatz „Verkehr verträglich gestalten“ werden die den Stadtteil 5 betreffenden Inhalte des 2012 erarbeiteten Konzepts „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ eingefügt.

Der **Konzeptplan Basis- und Übergangnetz** wird angepasst. Die DTVmax-Werte werden gemäss Vereinbarung und Nullerhebung korrigiert. Zusätzlich wird die Stauffacherstrasse zwischen Breitenrainplatz und Weingartstrasse als Übergangnetz mit Tempo 30 in den TVP MIV aufgenommen. Für die Rodtmattstrasse wird der TVP MIV nach wie vor keine Vorgabe für die Einführung von Tempo 30 enthalten, dies im Interesse des Tramverkehrs und gestützt auf die bislang geteilte Haltung im DIALOG Nordquartier. Im Rahmen des Projekts Sanierung Gleisanlagen Breitenrain wird aber zuhanden des Strassenplanverfahrens zu prüfen sein, ob und in welchem Abschnitt die Tempo-30-Zone Breitenrainplatz auf die Rodtmattstrasse ausgedehnt werden soll.

Der **Konzeptplan Quartiernetz** und die **Massnahmentabelle** werden geringfügig angepasst und aktualisiert:

- Das Unterbrechen der Breitenrainstrasse am Breitenrainplatz und die Sperre Tellstrasse werden eingefügt.
- Die falsch eingezeichnete LSA Viktoriastrasse wird gelöscht.
- Die Signatur „Durchfahrtswiderstand prüfen/erhöhen“ wird auf die Herzogstrasse ausgedehnt. Die Massnahmen B5 (Kasernenstrasse) und B6 (Militärstrasse) werden zusammengefasst und mit der Herzogstrasse ergänzt. Die Schulwegsicherheit wird hier zusätzlich erwähnt.
- In Massnahme G5 (Gotthelfstrasse / Spitalackerstrasse) wird als Projektidee das Prüfen einer Teil-Sperrung ergänzt.
- Die Stauffacherstrasse Süd wird als neue Massnahme G6 eingefügt.

Die Beschreibung der **Schlüsselprojekte** 1, 2 und 3 werden auf die Bauprojekte abgestimmt. Im Schlüsselprojekt 4 wird ebenfalls auf das Konzept „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ hingewiesen. Die Beschreibung des Schlüsselprojekts 5 ist hinsichtlich des Bauprojekts Tram Region Bern zu aktualisieren. Die Schulwegsicherheit wird in die Projektbeschreibung aufgenommen. Die Bezeichnung des Schlüsselprojekts 6 wird auf Abschnitte Greyerzstrasse/Viktoriastrasse ausgedehnt und aktualisiert (Schulwegsicherheit, Termine). Bei Schlüsselprojekt 7 sind keine Anpassungen erforderlich.

Auszüge Anzeiger Nordquartier

Anzeiger für das Nordquartier Nr. 17

5

QUARTIER-INFOS

Breitenrain-Lorraine

Verkehr verträglich gestalten – Quartierstrassen entlasten

Der Gemeinderat der Stadt Bern schickt den Teilverkehrsplan «Motorisierter Individualverkehr» für den Stadtteil Breitenrain-Lorraine in die öffentliche Mitwirkung. Anwohnerinnen und Anwohner, Unternehmen, Parteien und Organisationen sind eingeladen, zu den Inhalten Stellung zu nehmen.

Als Folgeauftrag zum räumlichen Stadtentwicklungskonzept (STEK) von 1995 erarbeitet die Stadt Bern für die einzelnen Stadtteile sogenannte Teilverkehrspläne (TVP) zum motorisierten Individualverkehr – so auch für den Stadtteil V mit den fünf Quartieren Altenberg, Spitalacker, Breitfeld, Breitenrain und Lorraine. Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr werden in separaten Planungen behandelt. Die Teilverkehrspläne dienen als Leitpläne für politische und technische Entscheide zur Entwicklung des Strassenetzes, zur Gestaltung des Strassenraums und zur Erschliessung von Arealen für den motorisierten Individualverkehr.

Öffentliche Mitwirkung

Bereits 2004 hat der Gemeinderat zum Stadtteil V zusammen mit der Quartierplanung Varianten zum Strassenetz in die öffentliche Mitwirkung geschickt und in der Folge drei Schlüsselprojekte weiterbearbeitet – darunter der Wettbewerb zur Gestaltung des Breitenrainplatzes.

Nun schickt der Gemeinderat den fertiggestellten Teilverkehrsplan für den motorisierten Individualverkehr vom 9. September 2011 bis am 9. Dezember 2011 in die öffentliche Mitwirkung. Danach wird er bereinigt, so dass er voraussichtlich im Frühling 2012 dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann. Der Teilverkehrsplan für den Stadtteil V knüpft an die Strategie «Verkehr verträglich gestalten» an und zeigt den Handlungsbedarf auf. Er führt aus, wo der öffentliche Raum entlang der Hauptstrassen aufgewertet werden kann, ohne damit die wichtige Erschliessungsfunktion dieser Hauptverkehrsachsen in Frage zu stellen. Er legt fest, wo auf dem Quartiernetz gestalterische und betriebliche Massnahmen erforderlich sind, um Wohnquartiere genügend vor unerwünschtem Durchgangsverkehr zu schützen. Schliesslich hält er unter Berücksichtigung des Aspekts des Nachtlärms fest, wie auf dem Übergangnetz zwischen Haupt- und Quartierstrassen die negativen Folgen des

motorisierten Individualverkehrs gemindert werden können.

Sieben Schlüsselprojekte

Im Teilverkehrsplan für den Stadtteil Breitenrain-Lorraine werden sieben Schlüsselprojekte und eine Liste weiterer Massnahmen vorgeschlagen, welche die Verträglichkeit der Verkehrsbelastung für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner verbessern und verkehrsberuhigte Quartierzellen schaffen sollen: Auf der Hauptachse Winkelriedstrasse-Standstrasse-Nordring soll etwa die provisorische neue Spuraufteilung mit baulichen Massnahmen in eine definitive Lösung umgewandelt werden. Weiter leistet die Realisierung des neuen Breitenrainplatzes einen Beitrag an ein attraktiveres Quartierzentrum. Überdies soll auf der Lorrainestrasse auf dem Abschnitt Schulweg bis Quartiergasse die Einrichtung einer zentralen Begegnungszone im Gewerbeumfeld geprüft werden. Die Projekte sind unterschiedlich weit ausgearbeitet und weisen unterschiedliche Realisierungszeiträume auf. Die Finanzierung gilt es zu gegebener Zeit projektspezifisch zu sichern.

Enge Abhängigkeit zur Agglomerationspolitik

Was bezüglich Verkehr künftig auf das Nordquartier zukommt, ist wesentlich von der Agglomerationspolitik abhängig und damit von der Tätigkeit des Kantons.

Der Teilverkehrsplan für den Stadtteil V ist deshalb insbesondere auch auf das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern und auf den Richtplan ESP Wankdorf abgestimmt. Entscheidend sind vor allem Nachfrage lenkende Massnahmen in der gesamten Region, wie zum Beispiel der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Rahmen von Tram Region Bern. Der Gemeinderat hat sich zum Ziel gesetzt, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt Bern um zehn Prozent zu reduzieren und gleichzeitig den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

mgt/cae

Facts zur öffentlichen Mitwirkung

Der Teilverkehrsplan «Motorisierter Individualverkehr» (TVP MIV) kann ab dem 9. September 2011 bis am 9. Dezember 2011 während der Bürozeiten an den folgenden Orten eingesehen werden:

- Verkehrsplanung Bern, Zieglerstr. 62, Bern
 - BauStelle, Bundesgasse 38, Bern
 - Wylerrhuus, Wylerringstr. 60, Bern
- Unter www.bern.ch/online/mitwirkungen ist der Bericht auch online verfügbar.

Mitwirkungseingaben können schriftlich bis am 9. Dezember 2011 bei der Verkehrsplanung Bern, Zieglerstrasse 62, Postfach 3001 Bern (verkehrsplanung@bern.ch) eingereicht werden. *mgt*

QUARTIER-INFOS

Teilverkehrsplan Breitenrain-Lorraine

Der richtige Mix zwischen Mobilität und Lebensqualität

Anfang September hat der Gemeinderat der Stadt Bern den Teilverkehrsplan «Motorisierter Individualverkehr» (MIV) für den Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine) in die öffentliche Mitwirkung geschickt. Anwohnerinnen und Anwohner, Unternehmen sowie Parteien und Quartierorganisationen sind dabei eingeladen, zu den Inhalten Stellung zu nehmen. Letzte Woche nun organisierte der Dialog Nordquartier unter dem Motto «Verkehr – wo durch?» eine öffentliche Veranstaltung, bei der der Teilverkehrsplan Bern Nord im Detail vorgestellt und darüber diskutiert wurde. Visionäres kam dabei nicht zum Tragen.

Der grosse Saal im Jardin war gut gefüllt, als Max Singer vom Dialog Nordquartier die öffentliche Veranstaltung zum Teilverkehrsplan Bern Nord eröffnete. Der anwesenden Quartierbevölkerung wurden im Laufe des Abends die Details der verkehrstechnischen Massnahmen präsentiert, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren im Nordquartier geplant und umgesetzt werden sollen (der AfDn berichtete ausführlich in Ausgabe 17/2011 darüber).



Auf der Suche nach einem mehrheitsfähigen Verkehrskonsens: Gemeinderätin Regula Rytz.

Oft unterschiedliche Einschätzungen

Zum Einstieg in die Thematik äusserte Gemeinderätin und Quartierbewohnerin Regula Rytz (GB) einige grundlegende Gedanken zur Mobilität im Allgemeinen, dem Mobilitätsverhalten im Speziellen und dessen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Letztendlich gehe es darum, die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse mit der angestrebten Lebensqualität in Einklang zu bringen. Das sei nicht immer einfach, denn allen recht getan sei bekanntlich eine Kunst, die niemand kann. Dazu komme, dass gerade bei Verkehrsfragen situativ unterschiedliche Einschätzungen die Regel seien.

Sieben Schlüsselprojekte

In der Folge zeigte Teilverkehrsplan-Projektleiter Stephan Moser auf, was in Sachen Mobilität und Verkehr im und ums Nordquartier bereits am Laufen ist; etwa der Umbau des Wankdorfplatzes. Danach stellte er, assistiert von Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern, die sieben Schlüsselprojekte im Nordquartier – Neuer Breitenrainplatz, Rodmattstrasse, Moserstrasse, Nordring, Viktoriaplatz/Viktoriastrasse, Viktoriarain und Nachtruhe Breitenrain – im Detail vor. Hauptziel ist es, die Quartierzellen vom Individualverkehr zu entlasten und den Verkehrsfluss primär über die Hauptverkehrs- bzw. Transitachsen zu lenken. Im vorliegenden Teilverkehrsplan zum Stadtteil V ist



Gut gefüllter Jardin-Saal bei der Infoveranstaltung zum Teilverkehrsplan Bern Nord.

Bilder: Roland Koella

von jedem Schlüsselprojekt das jeweils angestrebte Ziel, der aktuelle Stand der Planung, eine Projektbeschreibung, die involvierten Akteure, Fragen zur Finanzierung sowie der vorgesehene Realisierungszeitraum beschrieben.

Die Mitwirkungseingaben der breiten Bevölkerung sollen dazu beitragen, bei allen Projekten Optimierungspotenzial auszuloten, um letztendlich einen mehrheitsfähigen Konsens zu finden.

Gesucht: Inputs zur Mobilitätsausrichtung

Die anschließende, von Brigitte Mader (Radio DRS) moderierte, Plenumsdiskussion brachte keine neuen Erkenntnisse und zeigte vor allem auf, dass der Schuh drückt, wo er verkehrsbezogen schon immer gedrückt hat – bei der Frage nach dem Pro und Contra von verkehrsberuhigenden Massnahmen, bei Tempo 30, dem Linksabbiegeverbot Breitenrainstrasse/Nordring und bei der Teilspernung der Tellstrasse. Bleibt zu hoffen, dass die Mitwirkungsein-

gaben noch den einen oder anderen zusätzlichen Input zur künftigen Mobilitätsausrichtung des Nordquartiers beinhalten.

cae

www.bern.ch/online/mitwirkungen

Öffentliche Mitwirkung

Der Teilverkehrsplan «Motorisierter Individualverkehr» (TVP MIV) kann noch bis am 9. Dezember 2011 während der Bürozeiten an den folgenden Orten eingesehen werden:

- Verkehrsplanung Bern, Zieglerstr. 62, Bern
- BauStelle, Bundesgasse 38, Bern
- Wylerhuus, Wylerringstrasse 60, Bern

Unter www.bern.ch/online/mitwirkungen ist der Bericht auch online verfügbar. Mitwirkungseingaben können schriftlich bis am 9. Dezember 2011 bei der Verkehrsplanung Bern, Zieglerstrasse 62, Postfach 3001 Bern (verkehrsplanung@bern.ch) eingereicht werden.

mgt