



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

**Stadtteil V  
Breitenrain / Lorraine**

**Teilverkehrsplan MIV**



**Oktober 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: 16. Oktober 2013

## 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

## Inhalt

<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>7</b>
1.1 Auftrag	7
1.2 Planungsprozess	7
1.3 Öffentliche Mitwirkung	9
1.4 Erlass durch den Gemeinderat	9
<b>2. Einbettung</b>	<b>10</b>
<b>3. Ziele</b>	<b>11</b>
<b>4. Analyse</b>	<b>12</b>
4.1 Struktur des Strassennetzes	12
4.2 Verkehrsbelastung	13
4.3 Lärm- und Luftbelastung	15
4.4 Verträglichkeit	17
4.5 Planungen und Projekte im Umfeld	18
4.6 Stärken / Schwächen	24
<b>5. Konzept</b>	<b>26</b>
5.1 Handlungsansätze	26
5.2 Konzeptionelle Festlegungen	28
<b>6. Umsetzung</b>	<b>36</b>
6.1 Massnahmenübersicht	36
6.2 Schlüsselprojekte	38
6.3 Weitere Massnahmen	45
<b>7. Anhang</b>	<b>47</b>
7.1 Grundlagenübersicht	47
7.2 Übersicht politische Vorstösse	48



## Zusammenfassung

### Entwicklung des Strassennetzes aufzeigen

Gemäss dem räumlichen Stadtentwicklungskonzept von 1995 (STEK 95) soll die angestrebte Entwicklung der Stadt für die einzelnen Stadtteile in Quartierplanungen konkretisiert werden. Der vorliegende Teilverkehrsplan zum motorisierten Individualverkehr (MIV) ergänzt somit die 2010 beschlossene Quartierplanung für den Stadtteil 5 (Breitenrain / Lorraine), welche die Themenschwerpunkte Städtebau und Freiraum behandelt.

Der Teilverkehrsplan MIV zeigt die angestrebte Entwicklung des Basis-, Übergangs- und Quartierstrassennetzes im Stadtteil 5 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. Insgesamt wurden sieben Schlüsselprojekte definiert und Prioritäten bei den weiteren Massnahmen gesetzt.

### Der motorisierte Individualverkehr im Stadtteil 5: Stärken und Schwächen

Kurze Wege ins Stadtzentrum, ein dichtes und zuverlässiges Netz an Tram- und Buslinien und ein guter Zugang zur S-Bahn zeichnen den Stadtteil 5 aus. Für den Fuss- und Veloverkehr steht ein dichtes und grösstenteils sicheres Wegenetz zur Verfügung. Auf den Quartierstrassen sind die Verkehrsbelastungen mehrheitlich tief. Dies deshalb, weil die Bündelung des Motorfahrzeugverkehrs auf dem Basis- und Übergangsnetz gut funktioniert und hier der Verkehrsfluss – zumindest ausserhalb von Verkehrsspitzenzeiten – gewährleistet ist.

Jedoch hat der Basisnetzring aufgrund der Dominanz des MIV eine Trennwirkung im Quartier und die Aufenthaltsqualität ist beeinträchtigt. Es bestehen Aufwertungspotentiale aus gestalterischer Sicht, aufgrund neuer Anforderungen des öV sowie zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere auf dem Ast der Tramlinie 9 inklusive Breitenrainplatz und entlang der Nordring-Achse. Einzelne Quartierstrassen sind zudem noch durch unerwünschten Durchgangsverkehr belastet.

### Konzept: Verkehr verträglich abwickeln

Die Bündelung des motorisierten Verkehrs auf wenige Achsen (Basisnetzring) führt zwar zu einer Konzentration der Verkehrsprobleme, der Stadtteil 5 verdankt ihr aber auch die vom MIV weitgehend entlasteten Wohnquartiere. Das bestehende Basisnetz ist deshalb zweckmässig und wird beibehalten. Der MIV soll aber auch auf dem Basis- und Übergangsnetz verträglich abgewickelt werden und muss lokal noch konsequenter von belasteten Quartierzellen fern gehalten werden.

### Sieben Schlüsselprojekte

Mit dem Teilverkehrsplan MIV werden neben verschiedenen Einzelmassnahmen insbesondere für zwei Brennpunkte sogenannte Schlüsselprojekte prioritär bearbeitet. Die Projektarbeiten sind hier bereits weit fortgeschritten:

- Aufwertung Quartierzentrum Moserstrasse – Breitenrainplatz (Schlüsselprojekte 1 - 3)

Gemäss dem 2007 durchgeführten Projektwettbewerb soll der Breitenrainplatz unter einem neuen Baumdach eine grosszügige Traminsel und verbreiterte seitliche Vorzonen erhalten. Die Breitenrainstrasse wird für den MIV zu Gunsten eines dem Fuss- und Veloverkehr vorbehaltenen Platzbereichs mit Sitzbänken und Brunnen gesperrt. Im Rahmen der anstehenden Gleissanierungen in der Moser- und der Rodtmattstrasse sind auch hier bauliche Anpassungen geplant. Wie weit das geplante Tempo-30-Regime der Moserstrasse und Breitenrainplatz auch in die Rodtmattstrasse hinein weitergeführt wird, ist noch in Abklärung.

- Aufwertung Viktoriarain – Viktoriaplatz – Viktoriastrasse (Schlüsselprojekte 5 / 6)

Bereits kurzfristig wird im Bereich Viktoriarain im Abschnitt zwischen Optingenstrasse und Wyttenbachstrasse zu Gunsten der Verkehrssicherheit Tempo 30 eingeführt. Bei einer später angesetzten Gesamterneuerung von Werkleitungen werden bauliche Anpassungen der Strassenränder folgen. Der Viktoriaplatz und die anschliessende Viktoriastrasse erfahren durch die Sanierung der bestehenden Gleisanlagen und durch das Tram Region Bern ebenfalls grössere Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsführung und Gestaltung.

Zwei weitere Schlüsselprojekte haben etwas längere Realisierungshorizonte:

- Aufwertung Nordringachse (Schlüsselprojekt 4)

Zwischen Lorrainebrücke und Wankdorfplatz wurden über die letzten Jahre starr programmierte Lichtsignalanlagen durch flexibel gesteuerte, untereinander koordinierte Anlagen ersetzt. Streckenweise wurden Bus- und MIV-Spuren zusammengelegt, teilweise bestehen neu gemeinsame Spuren für Bus und Velos. Im Rahmen einer späteren Gesamterneuerung des Strassenraums sind auch gestalterische Verbesserungen und die abschnittsweise Prüfung von Tempo 30 geplant. Eine wichtige Grundlage wird die ab 2014 geplante Zweckmässigkeitsbeurteilung der Buslinie 20 bilden.

- Nachtruhe Breitenrain (Schlüsselprojekt 7)

Für das Quartierzentrum Breitenrainplatz legt der Teilverkehrsplan MIV einen Zielwert für die nächtliche Verkehrsmenge fest, dies zu Gunsten der Einhaltung der Lärmgrenzwerte. Verkehrsmessungen vor und nach der Umsetzung des neuen Breitenrainplatzes werden zeigen, inwieweit weiterer Handlungsbedarf zur Einhaltung des Zielwerts besteht, z.B. um Nachtfahrverbote oder nächtliche Durchfahrtsperren im Quartierzentrum einzuführen.

### Laufende grössere Planungen

Gegenwärtig sind mehrere übergeordnete Planungen und Projekte im Gange, die es frühzeitig in planerische Überlegungen zum Stadtteil 5 miteinzubeziehen gilt. Zu erwähnen sind vor allem folgende:

- Im *Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)* wurden zusammen mit den Regionsgemeinden und dem Kanton Stossrichtungen für die regionale räumliche Entwicklung definiert.
- Das *Verkehrsmanagement Region Bern* hat zum Ziel, die Verkehrsabläufe im Agglomerationskern ohne teure Infrastrukturausbauten zu optimieren.
- Im Rahmen der *Vertiefungsstudie Engpassbeseitigung N6* wurden stadt- und umweltverträgliche Lösungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Autobahn gesucht. Eine Umsetzung ist erst im Zeitraum nach 2030 zu erwarten.
- In der eng damit verknüpften *Testplanung Raum Wankdorf* wurde aufgezeigt, wie der Verkehr im Umfeld des Autobahnanschlusses Wankdorf künftig abgewickelt werden kann.

## 1. Einleitung

### 1.1 Auftrag

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 95 veröffentlichte der Gemeinderat seine Ziele und Massnahmenswerpunkte 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).

Der vorliegende TVP MIV für den Stadtteil 5 Breitenrain Lorraine ist – ausgehend vom Stadtentwicklungskonzept STEK 95 – inhaltlich abgestimmt auf das vom Gemeinderat am 1. Februar 2006 beschlossene Arbeitsprogramm „Verkehrslenkung und -beruhigung Stadtteil 5“, das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern (neu: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK), den Richtplan ESP Wankdorf, die städtischen Richtpläne Veloverkehr und Fuss-/Wanderwege, die Quartierplanung für den Stadtteil 5 und die analogen Planungsinstrumente der angrenzenden Stadtteile.

Die Parkierung und das Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV) sind nicht Gegenstand des TVP MIV. Das öV-Angebot wird über die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und durch den Kanton geplant. Jedoch sind die bestehenden und die in Planung befindlichen Linien des öV, sowie die Bevorzugung des öV im bestehenden Strassenraum wichtige Grundlagen für die Festlegungen im TVP MIV.

### 1.2 Planungsprozess

- 2004: Erarbeitung von Netzvarianten MIV und öffentliche Mitwirkung zusammen mit der Quartierplanung Stadtteil 5
- 2005: Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern
- 2006: Programm Verkehrslenkung und -beruhigung Stadtteil 5 (GRB)
- 2007/08: Vorbereitung und Durchführung Projektwettbewerb Breitenrainplatz
- 2008: GRB zur Wiederaufnahme der Arbeiten am Teilverkehrsplan MIV Stadtteil 5 zuhanden einer erneuten öffentlichen Mitwirkung
- 2010:
  - Wiederaufnahme der Arbeiten am TVP MIV Stadtteil 5
  - Abschluss Richtplanrevision ESP Wankdorf (GRB)
  - Abschluss Quartierplanung Stadtteil 5 (GRB)
  - Abschluss Vorprojekt Neuer Breitenrainplatz
  - Abschluss Vorprojekt Tram Region Bern
  - Mitwirkung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)
- 2011:
  - Kreditbeschluss für das Bauprojekt Breitenrainplatz (SRB)
  - 2. öffentliche Mitwirkung zum TVP MIV Stadtteil 5
- 2012: Abschluss der Bauprojekte Tram Region Bern und Sanierung Gleisanlagen Breitenrain (Viktoriaplatz, Moserstrasse, Breitenrainplatz und Rodtmattstrasse)



Die erste öffentliche Mitwirkung dauerte vom 20. Juli bis 29. Oktober 2004. Im Rahmen der ersten Mitwirkung wurden zwei Netzvarianten diskutiert: Variante A ging von einem vollständig offenen Basis- und Übergangnetz aus, während Variante B unter dem Arbeitstitel „Nachtsperrungen“ in den Nachtstunden die Durchlässigkeit auf ausgewählten Teilen des Basis- und Übergangnetzes einschränkte, dies zu Gunsten des Lärmschutzes. In der Vereinbarung mit dem Verein „Läbige Stadt“ (28. November 2001) hat sich die Stadt unter anderem zur Prüfung der folgenden Ziele verpflichtet: Wabenlösungen in den Quartieren, Plafonierung der Länge des Basisnetzes, Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung. Zuhanden der ersten Mitwirkung wurde aufgezeigt, warum eine Wabenlösung auf dem Basis- und Übergangnetz zu unverträglichen Verkehrsverlagerungen in die Stadtteile 1 (Innenstadt) und 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) führen würde, was weder zielführend noch mehrheitsfähig wäre.

Eine Mehrheit der Mitwirkungseingaben hat die verkehrsberuhigende Wirkung von Variante A in Frage gestellt und zusätzliche, über Netzvariante B hinausgehende Verkehrsmassnahmen verlangt. Der Gemeinderat hat daraufhin 2006 mit dem „Programm Verkehrslenkung und -beruhigung Stadtteil 5“ den Auftrag erteilt, auf der Stossrichtung von Netzvariante B drei Schlüsselprojekte voranzutreiben.

Im Folgenden wird kurz umschrieben, wo deren Inhalte im vorliegenden TVP MIV 5 wieder zu finden sind:

- **Gestaltung Breitenrainplatz**

Auf der Basis des Siegerprojekts „Amelie“ des 2007 durchgeführten Wettbewerbs wurde bis 2010 ein Vorprojekt ausgearbeitet und inhaltlich mit dem damaligen Neubauprojekt der Migros koordiniert. Der Stadtrat hat am 22. September 2011 dem Kredit für die Ausarbeitung des Bauprojekts mit Auflagen zugestimmt. Das Bauprojekt liegt seit Ende 2012 vor. Das Projekt „Neuer Breitenrainplatz“ ist als **Schlüsselprojekt 1** im TVP MIV 5 enthalten und ist Bestandteil des Projekts Sanierung Gleisanlagen Breitenrain.

- **Verträgliches Basisnetz**

Dieses Schlüsselprojekt wurde aufgeteilt:

- Auf der Nordring-Achse wurden zwischen 2005 und 2008 lichtsignaltechnische Massnahmen zu Gunsten verbesserter Verkehrsabläufe und 2009 ergänzende Markierungsmassnahmen zu Gunsten einer verminderten Trennwirkung der Verkehrsachse umgesetzt. Dieser Abschnitt wird als **Schlüsselprojekt 4** weiterbearbeitet.
- Der Viktoriaplatz und die Viktoriastrasse wurden im Rahmen des Projekts Tram Region Bern bearbeitet (**Schlüsselprojekt 5**). Das Bauprojekt liegt seit Ende 2012 vor. Der Viktoriaplatz ist ebenfalls Bestandteil des Projekts Sanierung Gleisanlagen Breitenrain.
- Der Viktoriarain wurde als **Schlüsselprojekt 6** weiterbearbeitet.

- **Nachtsperrung Breitenrain**

Dem Ziel der Nachtruhe auf dem Übergangnetz im Quartierzentrum wird Rechnung getragen in **Schlüsselprojekt 7**.



### 1.3 Öffentliche Mitwirkung

Die 2. öffentliche Mitwirkung dauerte vom 9. September bis 9. Dezember 2011 (Publikation vom 9. September und 21. Oktober 2011 in der Stadtausgabe des „Anzeigers Region Bern“). Sie 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 separaten Mitwirkungsbericht wird die Bilanz aus den Mitwirkungsbeiträgen gezogen und aufgezeigt, ob und wie die Anliegen berücksichtigt werden. Einzelne Anforderungen, Wünsche und Vorgaben wurden direkt in die vorliegende überarbeitete Fassung des TVP MIV 5 eingearbeitet, andere werden im Rahmen von Folgeplanungen behandelt.

#### *Zusammenfassung der Resultate:*

- An den formulierten Zielen zum MIV und am Grundprinzip, die Verträglichkeit des Verkehrs zu verbessern, kann festgehalten werden.
- Das **Analyse-Kapitel** ist mit einer Darstellung der Verkehrsentwicklung von 1980 – 2010 und mit dem aktuellen Stand der gesetzlichen Lärmsanierung ergänzt. Die Beschreibungen der Planungen und Projekte im Umfeld sind aktualisiert. Eingefügt ist zudem ein Verweis auf die 2012/13 stadtweit durchgeführte Überprüfung der Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld.
- Der **Handlungsansatz** „Verkehr verlagern“ ist klarer umschrieben, um Missverständnisse auszuschliessen. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird hier zusätzlich erwähnt. Beim Handlungsansatz „Verkehr verträglich gestalten“ sind die den Stadtteil 5 betreffenden Inhalte des 2012 erarbeiteten Konzepts „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ eingefügt. Die konzeptionellen Festlegungen sind aktualisiert und mit einer Einschätzung ergänzt, inwieweit mit den beschriebenen Verkehrsmassnahmen die Grenzwerte bis 2018 eingehalten werden können.
- Der **Konzeptplan Basis- und Übergangnetz** ist angepasst. Die DTVmax-Werte sind gemäss der Nullerhebung 2008 korrigiert und die Stauffacherstrasse (Süd) ist als Übergangnetz mit Tempo 30 aufgenommen.
- Der **Konzeptplan Quartiernetz** und die **Massnahmentabelle** sind geringfügig angepasst und aktualisiert.
- Die Beschreibung der **Schlüsselprojekte** 1, 2 und 3 sind auf die vorliegenden 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 aktualisiert und die Schulwegsicherheit ist in die Projektbeschreibung aufgenommen. Das Schlüsselprojekt 6 enthält in der Bezeichnung neu auch die Greyerzstrasse und die Viktoriastrasse, zudem ist die Beschreibung aktualisiert.

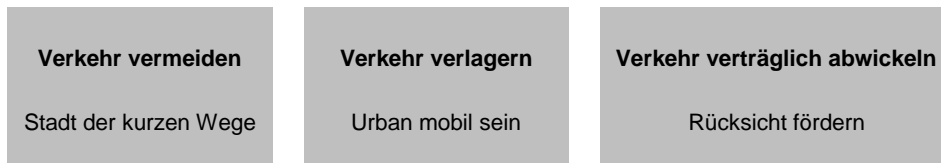
### 1.4 Erlass durch den Gemeinderat

Der Teilverkehrsplan MIV ist ein für den Gemeinderat verbindliches Planungsinstrument in der Zusammenarbeit der Verwaltung mit Dritten (Quartierbevölkerung, Nachbargemeinden, Kanton, Bund).

**Der vorliegende TVP MIV für den Stadtteil 5 Breitenrain-Lorraine wurde vom Gemeinderat am 16. Oktober 2013 durch Beschluss erlassen.**

## 2. Einbettung

Mit der **Gesamtmobilitätsstrategie** hat der Regierungsrat 2008 die Grundsätze für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern festgelegt. Die Strategie ist für alle Planungen auf kantonaler Ebene verbindlich und zeigt die wichtigsten Trends und Herausforderungen in der Mobilitätspolitik auf. Sie ist auch Bestandteil der Vorgaben für die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). In der Gesamtmobilitätsstrategie sind die drei wichtigsten strategischen Stossrichtungen für das Gesamtverkehrssystem der Region Bern definiert:



Die Stadt Bern hat die drei Strategien in den **Verkehrsbericht Stadt Bern** von 2012 aufgenommen. Der zusammenfassende Bericht zeigt die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre, die Mobilitätsziele und -strategien, aber auch die Möglichkeiten und Grenzen der Einflussnahme auf das Verkehrsgeschehen auf.

Zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr ist die Zersiedelung in der Region Bern einzudämmen und die Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität auszurichten. Der verbleibende Verkehr kann vermehrt auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden, wenn der Fuss- und Veloverkehr, die kombinierte Mobilität und der öV attraktiv und gut verknüpft sind. Diese beiden Strategien werden regional in Gefässen wie das **Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland** (RGSK 2012) behandelt. Die Stadt trägt z.B. mit Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, mit der Umsetzung des Richtplans Veloverkehr, des Richtplan Fuss- und Wanderwege und mit Projekten zu Gunsten der Bevorzugung des öV auf Stadtstrassen bei.

Die **Legislaturrichtlinien 2013-2016** des Gemeinderats unterstützen diese Ausrichtung. Unter anderem soll Bern als Zentrum für Wohnen und Nachhaltigkeit weiterhin eine Vorbildfunktion bei der Förderung des Tram- und Busverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs erfüllen, um die wachsende Mobilität aufzufangen. Die Stadt Bern setzt ihre Bestrebungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld mit der Schaffung von neuen Begegnungszonen und weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen fort. Die Sicherheit der Verkehrswege, insbesondere für Schulkinder und Jugendliche, wird auch in dieser Legislatur gross geschrieben.

Der vorliegende TVP MIV setzt vor allem auf der dritten Strategieebene an, den verbleibenden MIV im öffentlichen Strassenraum möglichst verträglich abzuwickeln, und zeigt auf,

- wo auf dem Basisnetzring Aufwertungsmassnahmen vorgesehen sind, ohne die übergeordnete Erschliessungsfunktion (Innenstadt) in Frage zu stellen,
- wie auf dem Übergangsnetz die Verträglichkeit des verbleibenden MIV verbessert werden soll, auch unter Berücksichtigung des Aspekts des Nachtlärms,
- wie quartierfremder Verkehr insbesondere von Quartierzellen fern gehalten werden soll, ohne neue Durchgangsverkehrsrouten zu initiieren.

### 3. Ziele

Hauptziel des vorliegenden TVP MIV ist die räumliche Koordination derjenigen Massnahmen, die eine gute Verträglichkeit des verbleibenden MIV im öffentlichen Raum sicherstellen.

Der Betrieb und die gestalterische Aufwertung der städtischen Verkehrskorridore kann demnach auf folgende Ziele ausgerichtet werden:

- Die strassenseitige Erschliessung erfolgt auf kurzen Wegen über das Basis- und das Autobahnnetz.
- Die Quartierzellen sind entlastet von Durchgangsverkehr und Verkehrslärm.
- Die Verkehrssicherheit ist gross, insbesondere auch auf Schulwegen.
- Der öV ist leistungsstark, zuverlässig und wird durch den MIV nicht behindert.
- Das Wegnetz für Fuss- und Veloverkehr ist dicht und gut mit dem öV verknüpft.
- Die Haltestellen des öV sind optimal zugänglich.

Der Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil 5 zeigt den Handlungsbedarf und die Massnahmen auf, die nötig sind, damit

- 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 induzierte motorisierte Verkehr die Wohnqualität nicht zusätzlich belastet,
- die Dominanz des MIV und damit die Trennwirkung der Strassen des Basis- und Übergangsnetzes dank guter Strassenraumgestaltung vermindert werden,
- ab Viktoriaplatz die beiden Achsen Moserstrasse – Breitenrainplatz – Rodtmattstrasse – Guisanplatz und Viktoriastrasse – Rosengartenkreuzung einen möglichst störungsfreien Tramverkehr zulassen,
- der motorisierte Verkehr vom und zum Autobahnanschluss Wankdorf auf die Papiermühlstrasse und auf die Nordringachse gelenkt wird.

Neue Massnahmen sollen zudem ein gutes Kosten- / Nutzenverhältnis sowie eine angemessene Gestaltung aufweisen.

## 4. Analyse

12

### 4.1 Struktur des Strassennetzes

Das städtische Strassennetz wird eingeteilt in Strassen des Basis-, des Übergangs- und des Quartierstrassennetzes. Der Stadtteil 5 verfügt über einen Basisnetz-Ring.

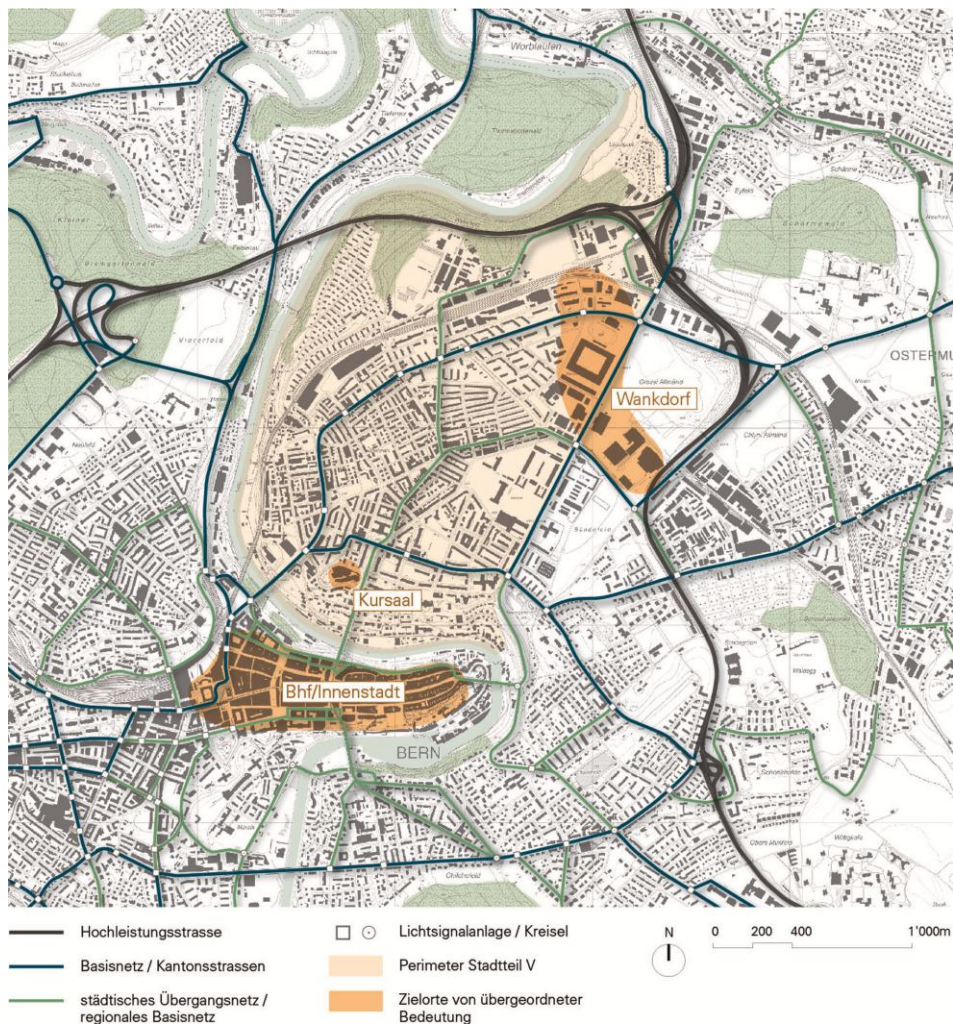


Abb.: Strassennetz des Stadtteils 5

Im Norden des Stadtteils 5 befindet sich der direkte Anschluss an das Hochleistungsstrassennetz (Autobahn). Dieser bringt kurze Erschliessungswege für die Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung im Raum Wankdorf. Über den Basisnetzring sind auch die Nachbargemeinden Ittigen, Bolligen und Ostermundigen mit der Innenstadt verbunden. Dieser Verkehr ist auf dem Basisnetz-Ring als Durchgangsverkehr weitgehend zu akzeptieren, soll aber das Übergangsnetz nicht belasten.

Die Anbindung der Region an das Hochleistungsstrassennetz muss eigentlich über Kantonsstrassen sichergestellt werden. Bereits im Rahmen des Projekts Neuer Wankdorfplatz hat eine lokale Bereinigung der Strasseneigentümerschaft stattgefunden (Papiermühlestrasse ab Wankdorfplatz bis Guisanplatz sowie Winkelriedstrasse ab Wankdorfplatz bis Klawastrasse). Das Netz der Kantonsstrassen hat der Regierungsrat im Juni 2013 im kantonalen Strassenetzplan gesamthaft neu festgelegt. Gleichzeitig hat er u.a. die Bolligenstrasse Süd und die die Mingerstrasse zuhanden einer Eigentumsübertragung an den Kanton neu eingereicht. Das Strassengeviert Papiermühlestrasse - Mingerstrasse – Bolligenstrasse Süd – Schermenweg ist somit integral im Eigentum des Kantons Bern.

#### 4.2 Verkehrsbelastung

Nachfolgend ist der Ausgangszustand der Verkehrsbelastung abgebildet. Eine Darstellung zur Verträglichkeit dieser Verkehrsmengen im bestehenden Strassenraum ist in Kapitel 4.4 zu finden.

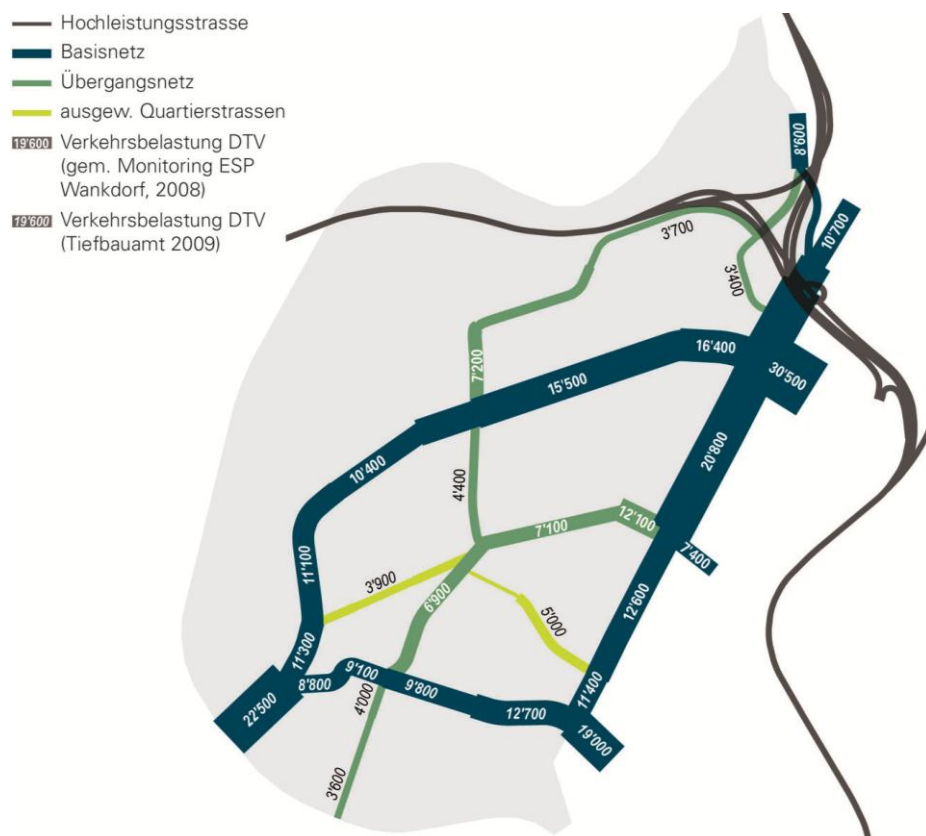


Abb.: Verkehrsbelastungen im Stadtteil 5 (Ausgangszustand 2008/09)

Trotz den Massnahmen im öffentlichen Verkehr (z.B. Tram Region Bern) und auf den Zufahrtsstrassen zum Agglomerationskern (Verkehrsmanagement Region Bern und Testplanung Raum Wankdorf) war im engeren Einzugsbereich des Autobahnanschlusses Bern-Wankdorf für den zu erwartenden Zusatzverkehr aus dem Raum Wankdorf eine Erhöhung der Strassenkapazität notwendig. Ende 2012 konnte der 2008 begonnene Ausbauschnitt der Kreuzung Wankdorfplatz inklusive die Anpassung der Autobahnanschlüsse in Betrieb genommen werden ([www.wankdorfplatz.ch](http://www.wankdorfplatz.ch)). Auf den unmittelbar anschliessenden Kantonsstrassen sorgen fortan Lenkungs- und Dosierungsmassnahmen für einen störungsarmen Tramverkehr über den Wankdorfplatz, indem der motorisierte Verkehr – insbesondere in den Verkehrsspitzen – vermehrt via die Bolligenstrasse Süd und die Mingerstrasse gelenkt wird.



Zum Schutz des Nordquartiers vor den höheren Kapazitäten des neuen Wankdorfplatzes wurde mit dem Kanton Bern eine Plafonierung der Verkehrsmenge auf dem Basisnetz vereinbart. Dazu sind für die Winkelriedstrasse, die Papiermühlestrasse Süd und die Rodtmattstrasse Grenzwerte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTVmax) festgehalten. Dies soll dazu dienen, die in den letzten Jahren erreichte Plafonierung der Verkehrsmengen auf dem städtischen Strassennetz weiterzuführen.

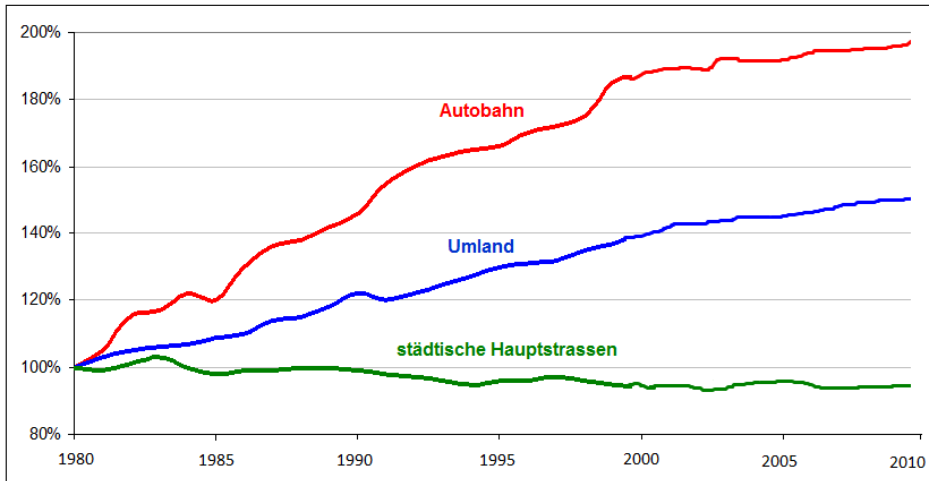


Abb.: Vergleich der Verkehrsentwicklung auf Autobahn und auf Hauptstrassen seit 1980

Im Herbst 2008 (vor Baubeginn Wankdorfplatz) wurde im Rahmen des Monitorings der Entwicklung im ESP Wankdorf eine sogenannte Nullerhebung durchgeführt und veröffentlicht ([www.wankdorf.info](http://www.wankdorf.info)). Die Verkehrszahlen liegen bei allen Querschnitten – zum Teil deutlich – unter den vereinbarten Grenzwerten. Eine erste Kontrollerhebung wird 2013 erfolgen (vgl. Kapitel 4.5 Planungen und Projekte im Umfeld; Richtplan ESP Wankdorf).

Der Richtplan ESP Wankdorf enthält anspruchsvolle Zielsetzungen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl. Im Perimeter des ESP soll folgende Verteilung (sog. Modal Split) erreicht werden: maximal 30 % MIV-Anteil im Umfeld der S-Bahn-Station, maximal 40 % im übrigen ESP. Die Erhebungen von 2008 ergaben 43% MIV-Anteil und 57% Umweltverbund (öV, Velo, zu Fuss). Für die heutige Struktur dieses Raumes sind das insgesamt gute Werte. Werden verschiedene Nutzergruppen und Quartierteile detaillierter betrachtet, zeigt sich jedoch wo Verbesserungspotentiale liegen:

- Knapp die Hälfte der **Arbeitswege** im ESP (49%) wurde 2008 mit dem MIV zurückgelegt.
- Im Norden der S-Bahn-Station Wankdorf (Arbeitsnutzungen Stauffacherstrasse) wurde für über 70% der Wege der MIV benutzt.

Für den **Ausbildungsweg** reisten hingegen nur gerade 6% mit dem MIV an, das wichtigste Verkehrsmittel stellt hier die Bahn dar (62%). Bei der **Wohnbevölkerung** präsentiert sich die Verkehrsmittelwahl sehr ausgeglichen. Vor allem der Veloanteil ist mit 22% sehr hoch und auch der Anteil der Fusswege ist mit 14% beträchtlich.

Gemäss Untersuchungen im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts 2012 ist bis 2030 in der Region Bern-Mittelland beim öffentlichen Verkehr mit einer Zunahme von rund 60 Prozent und beim motorisierten Individualverkehr von knapp 25 Prozent zu rechnen. Diese starken Wachstumsraten rühren einerseits daher, dass die Pendlerströme weiterhin zunehmen werden, wenn die Bevölkerung primär am Rande der Agglomeration wächst und sich gleichzeitig Arbeitsplätze im Zentrum konzentrieren. Andererseits tragen der zunehmende Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie demografische Effekte (unter anderem mehr mobile ältere Menschen) zu dieser Verkehrszunahme bei.

### 4.3 Lärm- und Luftbelastung

Das städtische Lärmsanierungskonzept und die Lärm- und Luftbelastung (Stand 2004) sind in der Quartierplanung des Stadtteils 5 (Bericht vom 11. Mai 2010) umfassend beschrieben. Es wird darauf verzichtet diese Ausführungen hier zu wiederholen.

15

In der folgenden Grafik ist – aktueller als im Bericht zur Quartierplanung – bei allen Strassenabschnitten mit übermässiger Lärmbelastung dargestellt, ob die Lärmsanierung bereits erfolgt oder noch ausstehend ist:

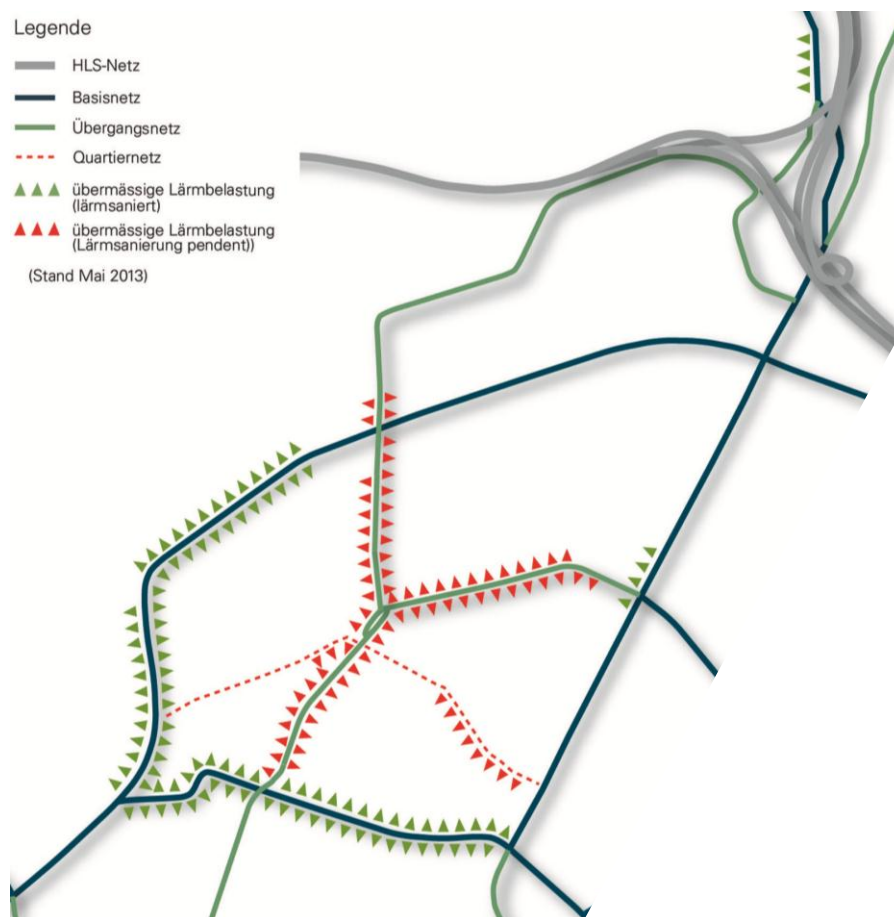


Abb.: Übermässige Lärmbelastung / ausstehende Lärmsanierung

Die Verkehrsmenge auf dem **Übergangsnetz** des Stadtteils 5 müsste theoretisch um 25% – 65% reduziert werden, damit die Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Dies ist mit verkehrsberuhigenden und -lenkenden Massnahmen innerhalb des Stadtteils nicht erreichbar. Verantwortlich dafür ist der quartiereigene Ziel- und Quellverkehr, der sich nicht in dieser Grössenordnung vermeiden oder auf andere Verkehrsmittel verlagern lässt. Um die Wohnqualität zu stärken, wurden entlang auf der Moserstrasse die erforderlichen Fenstersanierungen vorgenommen, gemäss dem Mehrjahresplan 2010 des Amtes für Umweltschutz. Entlang der Rodtmattstrasse wurde der Fenstersanierungswert bei keinem Gebäude überschritten.

Auf zwei Abschnitten im **Quartiernetz** (Abschnitte Breitenrainstrasse und Kasernenstrasse) beträgt die erforderliche Verkehrsreduktion zur Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte rund 20 – 25%. Hier ist der Durchfahrtswiderstand hoch zu halten resp. zu erhöhen.



Im Hinblick auf die Verkehrssituation ab 2012 – nach Inbetriebnahme des umgebauten Wankdorfplatzes – hat der Kanton als Teil der Vereinbarung zum Bau des Wankdorfplatzes ein besonderes Monitoring Luftbelastung eingeführt. Das Monitoring beinhaltet Ergänzungen des Immissionsmessnetzes und ermöglicht es, die tatsächliche Luftbelastung durch NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> (Jahresmittelwerte) entlang der Strassenzüge im Gebiet des ESP Wankdorf und des Nordquartiers auf der Basis von Messungen und Modellierungen genauer darzustellen. Die Ergebnisse bilden eine wichtige Grundlage für die Ermittlung des Einflusses des Verkehrsaufkommens auf die Schadstoffbelastung der Luft im Raum ESP Wankdorf und für die Bestimmung von Massnahmen zur Verminderung dieser Belastung sowie deren Umsetzung.

Der erste Zwischenbericht vom 21. Juli 2010 ([www.wankdorf.info](http://www.wankdorf.info)) der Firma Meteotest im Auftrag der Abteilung Immissionsschutz des beco hält fest, dass entlang der Hauptverkehrsachsen im ESP Wankdorf die Grenzwerte der Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid und Feinstaub überschritten waren. In den Quartieren abseits stark befahrener Strassen lagen die NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte unterhalb des Grenzwerts von 30 µg/m<sup>3</sup>. Die ordentliche Berichterstattung über das Monitoring Luftbelastung erfolgt in den Jahren des Controllings ESP Wankdorf; erstmals Ende 2013.

#### 4.4 Verträglichkeit

Die Verträglichkeit ist ein Mass für die Konflikträchtigkeit zwischen dem Autoverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr, dem öffentlichen Verkehr und der Umwelt. Dabei werden die tatsächliche Verkehrsmenge (vgl. Abb. Seite 11), die Gestalt des Strassenraums (Querschnitt, Bebauungsdichte) sowie die Funktion des Strassenraums (Fussgängerdichte, Bedeutung für Veloverkehr, Linien des öV) berücksichtigt.

Die Verträglichkeit wurde gemäss der „Wegleitung für Strassenplanung und Strassenbau in Gebieten mit übermässiger Luftbelastung“ des BUWAL quantifiziert. Dabei werden pro Kriterium und Strassenabschnitt maximale Verträglichkeitswerte ermittelt. Die berücksichtigten Kriterien sind:

- die Trennwirkung
- der leichte Zweiradverkehr
- der öffentliche Verkehr
- die Luftqualität

Gemäss der Wegleitung wurde jeweils der tiefste Wert pro Abschnitt mit der tatsächlichen Verkehrsbelastung verglichen. Die Lärmbelastung wird separat beurteilt (vgl. Kapitel 4.3), nicht gemäss Wegleitung BUWAL.

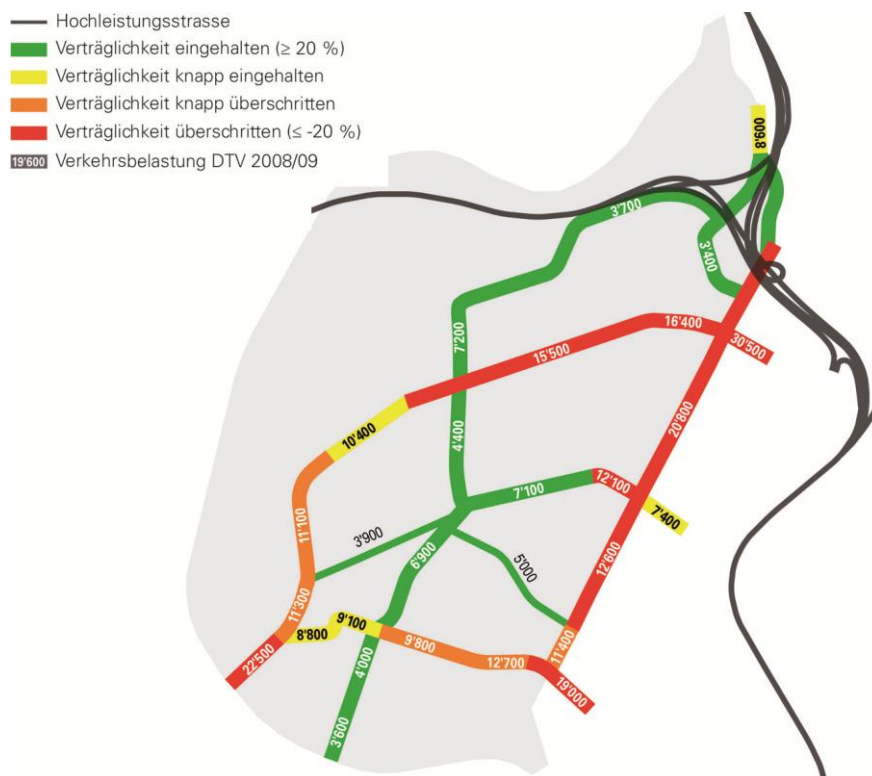


Abb.: Verträglichkeit (Ausgangszustand 2008/09)

*Lesebeispiel:* Bei roten Abschnitten liegt der ermittelte Verträglichkeitswert um mindestens 20% tiefer als die Verkehrsmenge im Referenzzustand.

*Hinweis:* Die Wegleitung lässt es zu, mit vernünftigem Aufwand ganze Strassennetze gleichwertig zu beurteilen, vereinfacht aber zu diesem Zweck die Verhältnisse stark. Es nimmt insbesondere zu wenig Rücksicht auf die unterschiedliche Funktion der Strassenräume und die angrenzenden Nutzungen. Die Ergebnisse sind entsprechend zu interpretieren: Nicht überall, wo die Werte zu hoch sind, besteht Handlungsbedarf (z.B. Papiermühlestrasse), und umgekehrt kann auch Handlungsbedarf bestehen (z.B. zu Gunsten einzelner Verkehrsträger), wo die Werte eingehalten sind.

#### 4.5 Planungen und Projekte im Umfeld

Damit die im RGSK Bern-Mittelland ([www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch)) prognostizierte regionale Verkehrszunahme möglichst verträglich abgewickelt werden kann, werden im Umfeld des Stadtteils 5 zurzeit mehrere Planungen und Projekte bearbeitet:

- **Richtplan ESP Wankdorf**

Die 2010 im Richtplan ESP Wankdorf festgelegte Nutzungsentwicklung ([www.wankdorf.info](http://www.wankdorf.info)) führt zu Mehrverkehr auf einem bereits belasteten Netz. Der Grossteil des motorisierten Verkehrs aus dem ESP soll direkt über die Autobahnzufahrten und Autobahnen abgewickelt werden. Diese Strassen zu und von der Autobahn müssen für den MIV eine ausreichende Kapazität aufweisen, damit keine Verdrängung des Verkehrs in die Wohnquartiere entsteht.

Die Zielsetzung des Richtplans in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl ist anspruchsvoll. Im ESP soll folgende Verteilung (sog. Modal Split) erreicht werden:

- maximal 30 % MIV-Anteil im Umfeld der S-Bahnstation
- maximal 40 % MIV-Anteil im übrigen ESP-Perimeter

Mit einem jährlichen Monitoring werden Daten zu den aktuellen Entwicklungs- und Nachfrage-trends (Nutzung, Verkehr, Umwelt, Städtebau) im ESP Wankdorf erfasst. Die sogenannte Nullerhebung wurde 2008 durchgeführt und hat erste Ergebnisse hervorgebracht (siehe auch Kapitel 4.2 Verkehrsbelastung).

Nach fünf Jahren (2013) werden in einem ersten Controlling die erhobenen Daten und festgestellten Veränderungen mit den Zielen des Richtplans verglichen. Wenn sich zeigen sollte, dass der anzustrebende Zustand nicht erreicht werden kann oder anderweitig unerwünschte Entwicklungen eintreten, müssen Steuerungsmassnahmen ergriffen und unter Umständen der Richtplan teilweise angepasst werden. Das zweite Controlling (2018) wird die Grundlage für eine allfällige Gesamtrevision des Richtplans bilden.

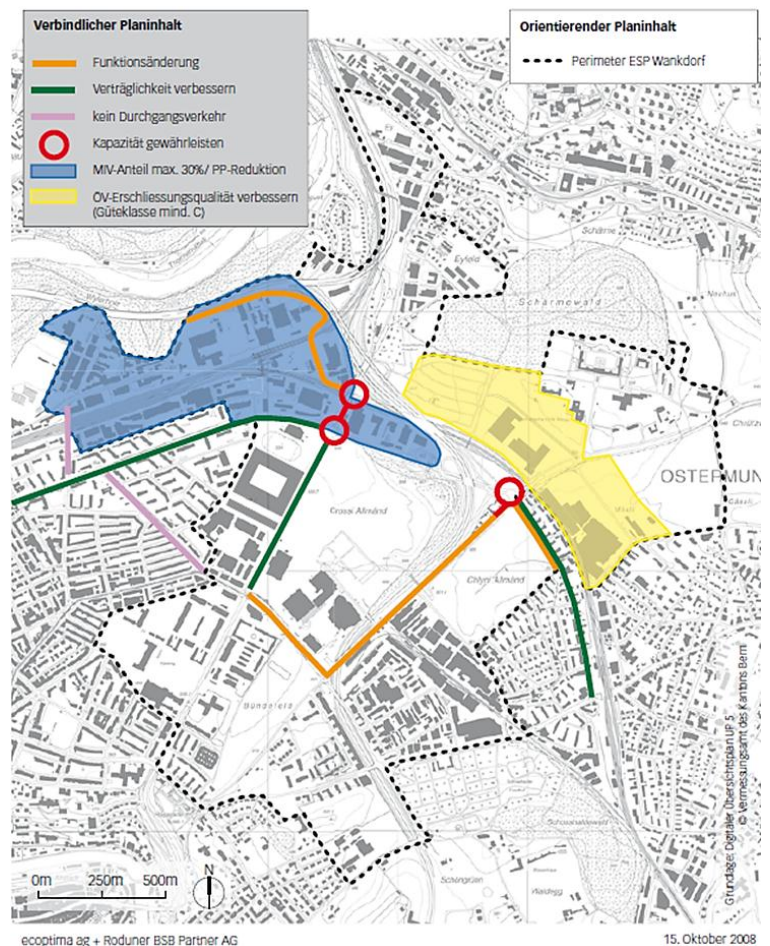


Abb.: Perimeter ESP Wankdorf mit verbindlichen Inhalten zur Verträglichkeit Wirtschaft – Umwelt – Bevölkerung (Richtplan 2010)

#### Beiträge zur Verträglichkeit:

- anspruchsvolle Zielvorgaben zum Modal Split
- Monitoring- und Controllingprozess zur Beurteilung und Steuerung der angestrebten Entwicklung im ESP Wankdorf

- **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 Kleinwabern verlängert werden. Dies ist das Resultat von eingehenden Abklärungen im Rahmen der Zweckmassigkeitsbeurteilungen (ZMB) „ÖV Ostermundigen“ und „Bern Süd“ aus dem Jahr 2008. Dabei wurden verschiedene Linienführungsvarianten und Verkehrsmittel ausführlich evaluiert.

Es 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 Platz als beispielsweise ein Doppelgelenkbus und macht den öffentlichen Verkehr attraktiver und umweltfreundlicher. An verschiedenen Stellen kann das Tram zudem mit der S-Bahn verknüpft werden. Damit entsteht ein Mehrwert für die ganze Region ([www.tramregionbern.ch](http://www.tramregionbern.ch)).

Der Stadtteil 5 ist im Abschnitt Viktoriaplatz bis Papiermühlestrasse betroffen. Damit ergibt sich die Chance, auf diesem Abschnitt Massnahmen zur Auswertung des Basisnetzes umzusetzen, wie sie in der Quartierplanung und im vorliegenden TVP MIV aufgeführt sind.

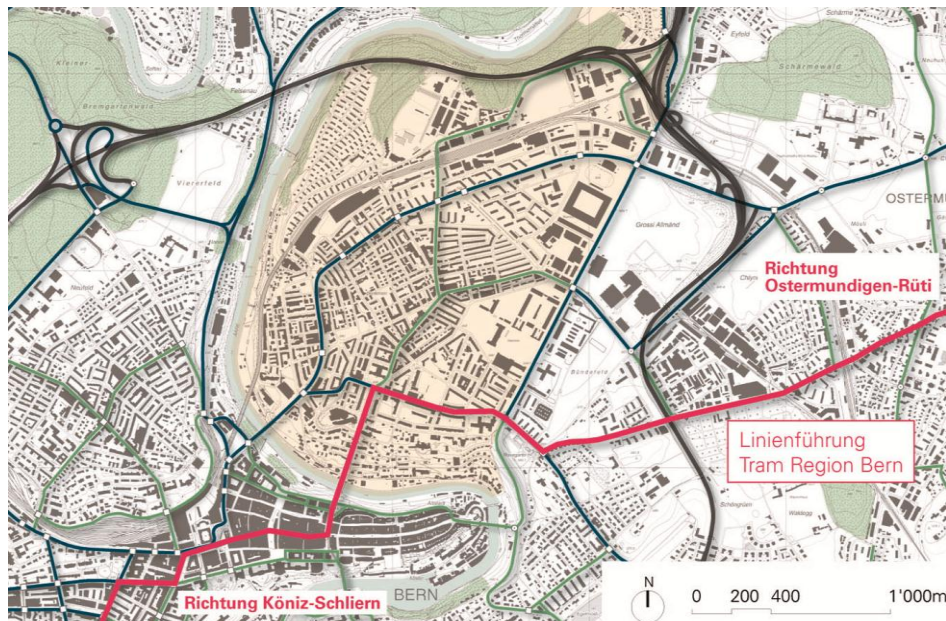


Abb.: Ausschnitt Linienführung Tram Region Bern

Bis Ende 2012 wurde das Auflageprojekt unter Einbezug der Quartiervertretungen erarbeitet. In dieser Phase wurde das Projekt zur Baureife gebracht und ein Kostenvoranschlag mit Genauigkeitsgrad +/- 10% berechnet. Darauf basierend führt der Bund nun das Plangenehmigungsverfahren durch. In dieser Phase werden auch die Kostenschlüssel Bund / Kanton / Gemeinden für die Realisierung ermittelt, als Grundlage für die einzelnen Gemeindeabstimmungen 2014.

*Beiträge zur Verträglichkeit:*

- verbessertes Angebot auf der Linie 10 (Verkehr verlagern)
- höhere Aufenthaltsqualität insbesondere auf dem Viktoriaplatz



- **Verkehrsmanagement Region Bern**

Der Kanton und die Stadt Bern wollen den Verkehr in der Region Bern gemäss Agglomerationsprogramm mit einem Verkehrsmanagement (VM) koordiniert abwickeln. Was man innerhalb der Stadt Bern bereits auf mehreren Strassenabschnitten kennt, soll auf einen erweiterten Perimeter ausgedehnt werden: Verkehrszähler erfassen das Verkehrsaufkommen und leiten diese Daten an einen Rechner weiter. Dieser steuert dann in koordinierter Weise die Lichtsignalanlagen. So können Ampeln beispielsweise vorausschauend reagieren und sich der Verkehrslage besser anpassen. Mit dem VM Region Bern soll die Basis geschaffen werden, den MIV an den Zufahrten zur Agglomeration Bern zu dosieren und damit im Agglomerationskern 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 durchzuführen, d.h. auf dem Gebiet der Stadt Bern sowie der Gemeinden Bolligen, Ittigen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Ostermündigen, Urtenen-Schönbühl und Zollikofen. In der Projektgruppe unter der Leitung des kantonalen Tiefbauamts nehmen neben den Gemeinden auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA), die Kantonspolizei und die Transportunternehmungen Bernmobil, RBS und Postauto Einsitz. Bevor der Pilotbetrieb gestartet werden kann, ist durch den Kanton dessen Finanzierung zu klären.

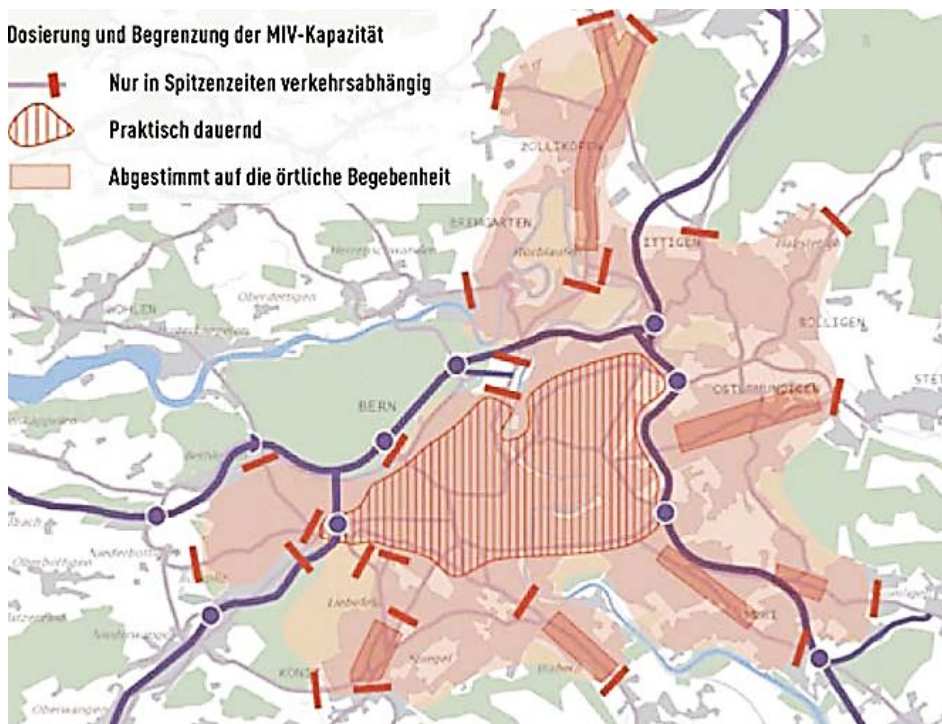


Abb. Verkehrsmanagement Region Bern (Agglomerationsprogramm Region Bern, 2005)

*Beiträge zur Verträglichkeit:*

- gemeindeübergreifendes Verkehrsmanagement zur Vermeidung von Überlastungen im Agglomerationszentrum
- das stadtinterne Verkehrsmanagement wird weitergeführt, auch wenn der Pilotbetrieb nicht realisiert werden sollte

- **Testplanung Raum Wankdorf (Bolligenstrasse – Nationalstrasse A6) und Engpassbeseitigung A6 Bern Ost**

Im Fokus der Testplanung Raum Wankdorf (2009 – 2011) standen die Bolligenstrasse und die A6. Diese beiden Einfallsachsen bringen grosse Verkehrsmengen in den Raum Wankdorf und stossen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Gesucht war ein Lösungskonzept für das lokale Strassennetz (insbesondere die Bolligenstrasse), das die Anforderungen des öffentlichen und privaten Verkehrs, der Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse, des Messe- und Veranstaltungsverkehrs, der Erschliessung der angrenzenden ESP-Gebiete, der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements erfüllt. Ziel war auch, dem Stadtraum Wankdorf ein eigenes Gesicht zu geben. Im Abschnitt Schermenweg bis Mingerstrasse war zudem der Charakter des wertvollen historischen Strassenzuges der Bolligenallee zu berücksichtigen.

Das kantonale Tiefbauamt hat mit der Testplanung zusammen mit dem Astra, der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermündigen ein Verfahren durchgeführt, das im Kanton Bern erstmals für Verkehrsfragen angewendet wurde. Dabei erhielten mehrere parallel arbeitende, interdisziplinär zusammengesetzte Fachteams Bearbeitungsaufträge, die durch ein Expertengremium stufenweise diskutiert und beurteilt wurden. Gesteuert wurde die Testplanung durch die obersten politischen Behörden von Astra, Kanton und Stadt Bern sowie der Gemeinde Ostermündigen. Der mehrstufige Prozess wurde zudem begleitet durch ein Forum mit rund 30 Vertreterinnen und Vertretern aus den Quartierorganisationen, der lokalen Wirtschaft und der Politik.

Nach Abschluss dieser Arbeiten haben die beteiligten Partner 2012 gemeinsam das weitere Vorgehen in drei Bausteinen festgelegt:

- **Baustein 1:** Für die Neugestaltung der Bolligenstrasse Nord (Knoten Schermenweg bis Kreisler Rothus, Bolligen) hat der Kanton 2012 ein Mitwirkungsprojekt unter Einbezug der Betroffenen gestartet.

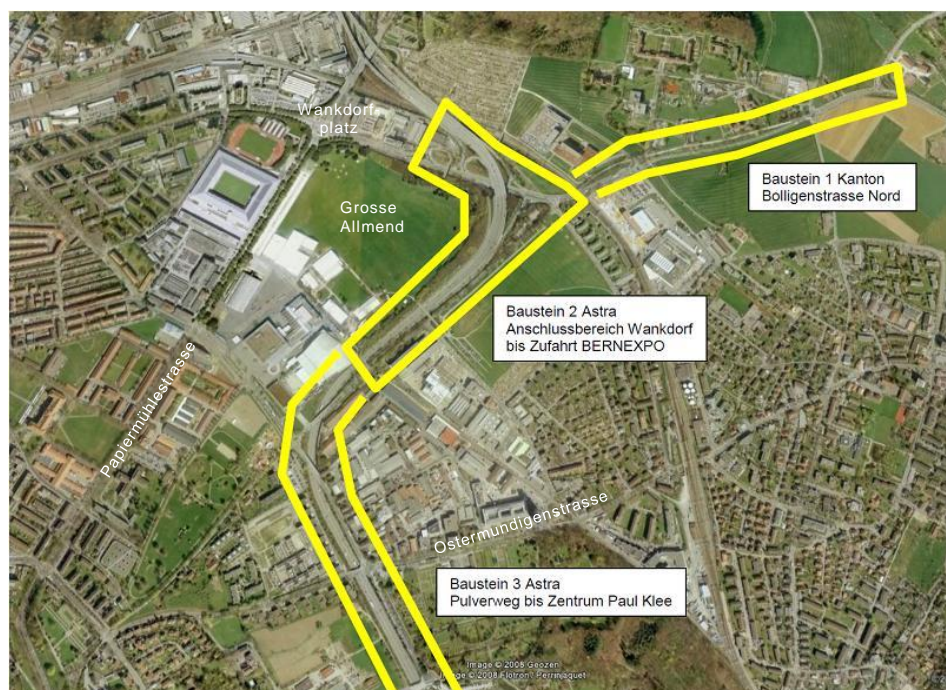


Abb.: Bausteine der Weiterbearbeitung der Testplanung Raum Wankdorf

- Der **Baustein 2** umfasst die Autobahn A6 und die Bolligenallee vom Anschlussbereich Wankdorf bis zur Zufahrt Bernexpo. Hier hat das Astra 2012 eine weiterführende Projektstudie ausgelöst, mit dem Ziel, den Verkehrsfluss beim Anschluss Wankdorf und auf der A6 langfristig sicherstellen zu können.  
Das vorgeschlagene Einbahnsystem der Bolligenstrasse beidseits der Autobahn ermöglicht die grösstmögliche Sicherung von Lage und Breite der historischen Bolligenallee und bietet gute Voraussetzungen für die Erschliessung des Messeplatzes BERNEXPO. Beim Anschluss Wankdorf sind neue Fussgänger- und Veloverbindungen geplant, die kreuzungsfrei über den Knoten führen.
- **Baustein 3** schliesslich umfasst den Ausbau des heute in Tieflage verlaufenden A6-Abschnitts zwischen Bernexpo und Schosshaldenstrasse (Pulverweg). Kanton, Region und Gemeinden gehen davon aus, dass die auf 6 Fahrstreifen auszubauende A6 überdeckt wird und so ein grosses städtebauliches Potenzial frei wird.  
Dieser Abschnitt soll im Rahmen des Projekts Engpassbeseitigung A6 Bern Ost weiterbearbeitet werden. Die seit 2012 vorliegende Vertiefungsstudie zur Beseitigung dieses Engpasses hat das Astra in enger Zusammenarbeit mit Kanton, Region und Stadt Bern sowie der Gemeinden Muri und Ostermundigen erstellt. Im Rahmen von Forumsveranstaltungen wurden die Anliegen der betroffenen Bevölkerung einbezogen.  
Zur Beseitigung des Engpasses soll die bestehende A6 zwischen den Anschlüssen Wankdorf und Muri mit je einem Fahrstreifen pro Richtung ergänzt werden. Kernstück dieses Ausbaus ist ein unterirdisch geführter Bypass zwischen der Schosshalde (Zentrum Paul Klee) und Muri. Auf diesem Abschnitt soll die bestehende A6 zu einer Stadtstrasse zurück gebaut und städtebaulich aufgewertet werden (vgl. TVP MIV und Quartierplanung zum Stadtteil 4).

Die drei Bausteine sollen zeitlich unabhängig voneinander geplant und realisiert werden. Bund und Kanton sind bestrebt, ihre Planungsarbeiten für die Bausteine 1 und 2 soweit voranzutreiben, dass die Bauarbeiten an der Bolligenstrasse Nord ca. 2016 und am Anschlussbereich Wankdorf ca. 2020 in Angriff genommen werden könnten.

Für die Engpassbeseitigung auf der A6 ist von einem längeren Realisierungshorizont auszugehen. Die gemeinsam definierte Bestvariante (Baustein 3) ist zusammen mit den Ergebnissen analoger Studien aus der ganzen Schweiz in die zweite Programmbotschaft zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz eingeflossen. Gestützt darauf werden die eidgenössischen Räte das Programm zur Beseitigung der Engpässe fortschreiben und die zur Umsetzung (Projektierung und Realisierung) benötigten Mittel freigeben.

Zur kurz- bis mittelfristigen Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse auf der A6 im Raum Bern wird das Astra verkehrsbeeinflussende Massnahmen umsetzen. Dazu gehören unter anderem die zeitlich beschränkte Umnutzung von Pannestreifen und die Bewirtschaftung von Anschlüssen.

#### *Beiträge zur Verträglichkeit:*

Die Bausteine 1 und 2 führen an der Schnittstelle der Stadtteile 4 und 5 zu verbesserten und sicheren Verkehrsabläufen (MIV, öV, Fuss- und Veloverkehr) und zu adäquat gestaltete Stadt- und Strassenräumen.

Der realistische Umsetzungstermin der Engpassbeseitigung Bern Ost liegt ausserhalb des Planungshorizontes des vorliegenden TVP MIV. Die Verbesserungen wären zudem hauptsächlich im Stadtteil 4 spürbar (vgl. TVP MIV und Quartierplanung zum Stadtteil 4).



- **Engpassbeseitigung A1 Bern Nord (Weyermannshaus – Schönbühl)**

Für die A1 zwischen Weyermannshaus und Schönbühl hatte der Bundesrat Ende 2009 einen Ausbau vorgeschlagen. Der Ausbau mit einem zweiten Felsenau-Viadukt war jedoch umstritten. Gegenstand der anschliessenden Vertiefungsstudie war deshalb auch der von Kanton und Stadt Bern bevorzugte Ansatz mit einem Bypass Nordwest. Kanton und Stadt Bern stützten sich dabei auf die Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2008 ab. Diese hatte die Ausbauvariante mit einem Bypass im Nordwesten als Bestlösung beurteilt. Die seit Ende 2012 vorliegende Vertiefungsstudie kommt nun zum Schluss, dass aufgrund der hohen Kosten eines Bypasses und infolge der strikten Ablehnung eines Ausbaus der A1 beim Felsenauviadukt durch Kanton, Region und Gemeinden der Engpass nicht durchgehend beseitigt werden kann. In Abstimmung mit Kanton, Region und direkt betroffenen Gemeinden will das Astra deshalb den Ausbau der A1 zwischen Wankdorf-Dreieck und Schönbühl auf 8 Spuren in Kombination mit Verkehrsmanagementmassnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf der Autobahn weiterverfolgen.

Das Ausbauprojekt im Norden von Bern wird vorerst im Rahmen der zweiten Programmbotschaft zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz den gesamtschweizerischen Projekten gegenübergestellt und neu priorisiert. Gestützt darauf werden die eidgenössischen Räte voraussichtlich 2014 darüber entscheiden, welche Projekte in einer nächsten Tranche finanziert und zum Bau freigegeben werden.

*Beiträge zur Verträglichkeit:*

Der realistische Umsetzungstermin der Engpassbeseitigung Bern Nord liegt ausserhalb des Planungshorizontes des vorliegenden TVP MIV.

#### 4.6 Stärken / Schwächen

24

##### **Stärken**

###### Quartiernetz:

---

- Auf den Quartierstrassen sind die Verkehrsbelastungen mehrheitlich tief (weniger als 2'000 Motorfahrzeuge pro Tag).
- Auf der Tellstrasse, der Kasernenstrasse und der Breitenrainstrasse wurde zwischen 2004 und 2006 Tempo 30 eingeführt. Für das Wylergut ist die Einführung für 2013 geplant. Damit ist das Quartierstrassennetz praktisch flächendeckend verkehrsberuhigt. Auf 18 Strassenabschnitten sind spielorientierte Begegnungszonen eingerichtet, zwei weitere sind für 2013 in Planung.
- Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen wurden mehrheitlich einfach und kostengünstig ausgeführt (Parkplatzanordnung, vereinzelt bauliche Versätze und Fahrverbote/Poller).
- Generell gilt die Blaue Zone. Für den Pendlerverkehr ist das Parkieren im Quartier nicht attraktiv. Im Umfeld publikumsorientierter Nutzungen gilt eine maximale Parkdauer von 1h während 24h an 7 Tagen in der Woche (Weisse Zonen Kursaal/Casino und Wankdorf Center).

###### Übergangnetz:

---

- Die Bündelung des Verkehrs zu Gunsten des Quartierstrassennetzes funktioniert gut.
- Der Verkehrsfluss auf dem Übergangnetz ist auch in den Spitzenstunden gut.
- Für die Gestaltung des Breitenrainplatzes, der Rodtmattstrasse, der Moserstrasse, des Viktoriaplatzes und der Viktoriastrasse liegen Bauprojekte vor.
- An der Moserstrasse ist der Einbau von Lärmschutzfenstern bei allen Gebäuden mit überschrittenem Fenstersanierungswert erfolgt.

###### Basisnetz:

---

- Die Bündelung des Verkehrs zu Gunsten des Quartier- und des Übergangnetzes funktioniert gut. Der Verkehrsfluss auf dem Basisnetz ist ausserhalb der Spitzenstunden stetig.
- Auf der Winkelriedstrasse und der Papiermühle gilt seit 2007 Tempo 50 (Eingabe Mitwirkung 2004).
- Auf der Nordringachse ist ein Verkehrsmanagement umgesetzt, das den ÖV bevorzugt, die Fahrbahnflächen reduziert und die Trennwirkung vermindert (mit provisorischen Massnahmen).
- Am Viktoriarain sowie Nordring / Standstrasse und Viktoriastrasse ist der Einbau von Lärmschutzfenstern bei allen Gebäuden mit überschrittenem Fenstersanierungswert erfolgt.
- Ein massgeblicher Unfallschwerpunkt – der Wankdorfplatz und seine Zufahrtsstrassen – wurde bis Ende 2012 saniert.
- Es sind im Umfeld des Stadtteils 5 mehrere Planungen und Projekte in Bearbeitung, welche die verträgliche Abwicklung des Verkehrs in der Agglomeration mittel- und langfristiger sicherstellen sollen. Mit dem Monitoring der Entwicklung im ESP Wankdorf ist sichergestellt, dass die Verkehrsentwicklung laufend beobachtet wird.

**Schwächen****Quartiernetz:**

---

- Einzelne Quartierstrassen weisen eine Verkehrsbelastung von mehr als 3-4'000 täglichen Motorfahrzeugen auf (z.B. Lorrainestrasse, Breitenrainstrasse und Kasernenstrasse), was stellenweise zu Überschreitungen der Lärmimmissionsgrenzwerte führt.
- Aus gestalterischer Sicht besteht bei einigen Quartierstrassen und -plätzen Aufwertungspotential (Tellplatz, Lorrainestrasse, Centralweg, Kreuzung Beundenfeld- / Spitalacker- / Gotthelfstrasse).

**Übergangnetz**

---

- Entlang der Moserstrasse, der Rodtmattstrasse und der Stauffacherstrasse (südlich des Gleisfelds) sind die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten.
- Aus gestalterischer Sicht besteht Aufwertungspotential auf dem Breitenrainplatz, in der Kreuzung Rodtmattstrasse/Tellstrasse und in der Stauffacherstrasse nördlich des Gleisfeldes.

**Basisnetz**

---

- Der Basisnetzring hat aufgrund der Verkehrsbelastung eine Trennwirkung im Quartier.
- Am Viktoriarain ist der Alarmgrenzwert der Lärmschutzverordnung punktuell überschritten.
- Die Aufenthaltsqualität entlang dem Basisnetz ist generell tief. Aus gestalterischer Sicht besteht insbesondere entlang der Achse Nordring – Standstrasse und auf dem Viktoriaplatz Aufwertungspotential.
- Auf dem kurvenreichen Abschnitt Viktoriarain – Greyerzstrasse bis Viktoriaplatz bestehen Mängel in Bezug auf die Verkehrssicherheit (Einflussfaktoren: Topographie, Querschnitt und Fahrgeschwindigkeit).

**Schulwegsicherheit**

Im Rahmen der stadtweiten Überprüfung der Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld von 2012 wurden auch im Stadtteil 5 verschiedene heikle Stellen ausgemacht, die im Rahmen des eigens dafür vorgesehenen Massnahmenprogramms (Stadtratsbeschluss Herbst 2013) oder im Rahmen von im TVP MIV aufgeführten Projekten behoben werden.

## 5. Konzept

### 5.1 Handlungsansätze

- **Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern**

Der motorisierte Stadtverkehr, insbesondere der Pendler- und Freizeitverkehr entsteht zu grossen Teilen ausserhalb der Stadtgrenzen. Der Handlungsspielraum im städtischen Strassennetz zur Vermeidung von Verkehr und zur Verlagerung von motorisiertem Verkehr auf stadtverträglichere Verkehrsmittel ist begrenzt. Entsprechende übergeordnete Massnahmen und Prozesse in der Raumplanung, in der Siedlungspolitik und im Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind deshalb nicht im vorliegenden TVP MIV enthalten, sondern im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK 2012). Die grösseren Planungen und Projekte im Umfeld des Stadtteils 5 sind im Kapitel 4. Analyse umschrieben.

Einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr resp. zur Verlagerung auf umweltgerechte und stadtverträglichere Verkehrsmittel leistet die Stadt mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

- **Verkehr verträglich gestalten**

Der TVP MIV setzt auf der dritten regionalen Strategieebene an, den motorisierten Verkehr verträglich zu gestalten. Die Basis bildet die geplante Dosierung des MIV auf den Zufahrtachsen zur Stadt Bern (vgl. Kapitel 4.5, Verkehrsmanagement Region Bern). Ziel der Dosierung ist, im Zentrum der Agglomeration Bern Überlastungen und Störungen zu vermeiden, und zwar nicht nur zu Gunsten des innerstädtischen Motorfahrzeugverkehrs, sondern insbesondere auch zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs, gemäss den in Kapitel 3 formulierten Zielen.

In der Analyse ist aufgezeigt, dass der Basisnetz-Ring heute schon einen überwiegenden Teil des MIV bündelt, dies zu Gunsten einer recht guten Verträglichkeit des verbleibenden MIV auf dem Übergangsnetz. Auf dem Basisnetz-Ring geht es deshalb darum, Betriebs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln und umzusetzen, mit denen die aufgezeigten Defizite in der Verträglichkeit soweit wie möglich behoben werden, ohne gleichzeitig die wichtige Funktion der Bündelung des MIV aus den Augen zu verlieren. Auf dem Übergangsnetz hingegen muss die Verträglichkeit nachhaltig gesichert werden, indem ein angemessener Durchfahrtswiderstand angestrebt wird.

Zu Gunsten der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität soll dazu örtlich begrenzt z.B. auch die Einführung von Tempo 30 (Bsp. Länggassstrasse Bern, Zentrum Köniz, Bernstrasse Münsingen) oder temporäre Durchfahrtssperren (Bsp. Neubrücke Bern, Zentrum Köniz) geprüft und eingesetzt werden. Jedoch dürfen diese Massnahmen nicht zu neuem Ausweichverkehr durch die verkehrsberuhigten Quartierzellen führen. Auf der Basis der im Sommer 2011 vom Stadtrat als erheblich erklärte Richtlinienmotion der Fraktion SP/JUSO betreffend Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30 hat der Gemeinderat ein Konzept zu Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren in Auftrag gegeben. 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:** Abklärungen zur Einführung von Tempo 30 laufen bereits:
- Breitenrainplatz und Moserstrasse
- Typ 2:** Voraussetzungen sind heute bereits (weitgehend) erfüllt, eine Umsetzung mit einfachen Signalisations- und Markierungsmassnahmen möglich:
- keine
- Typ 3:** Die Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30 sind heute nicht erfüllt, detaillierte Abklärung zu Zweckmässigkeit erfolgt bei Strassensanierung/-gestaltung:
- Standstrasse im Bereich Haltestelle Breifeld
  - Winkelriedstrasse im Bereich Haltestelle Morgartenstrasse
  - Nordring im Bereich Haltestelle Lorraine

Diese Erkenntnisse werden in die konzeptionellen Festlegungen zum Basis- und Übergangnetz eingefügt (vgl. Kapitel 5.2) und in den Massnahmen beschrieben (vgl. Kapitel 6).

Die strassenseitige Erschliessung von Arealen, die eine Nutzungsänderung und -intensivierung erfahren, wird konsequent auf kurzen Wegen auf Strassen des Basisnetzes ausgerichtet. Im Fokus stehen zurzeit das Areal WankdorfCity, das Eidg. Zeughausareal (Guisanplatz 1) und das Kasernenareal.

- **Quartierzellen von unerwünschtem Verkehr frei halten**

Das Quartierstrassennetz ist grundsätzlich in Tempo-30-Zonen eingebunden. Damit ist der Grundstein für eine gute Wohnqualität gegeben. Überlagernd werden auf Initiative von Anwohnenden spielorientierte Begegnungszonen eingeführt. Für die Erhöhung der Schulwegsicherheit, die stadträumliche Aufwertung und die Reduktion von quartierfremdem MIV (Durchgangsverkehr) sind punktuelle Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.

Dank dem weitgehend intakten Verkehrsfluss auf dem Basis- und dem Übergangnetz und den in den Quartierzellen bereits vorhandenen Durchfahrtswiderstände (Bsp. Fahrverbote, Poller Sempachstrasse, Morgartenstrasse) werden die Quartierzellen nur wenig von quartierfremdem MIV belastet. Ausnahmen sind die in Kapitel 4.6 unter „Schwächen“ aufgeführten Strassenstücke. Hier gilt es, angemessene Massnahmen zur Erhöhung der Durchfahrtswiderstände für den Durchgangsverkehr zu finden, ohne jedoch die Bedürfnisse des Ziel- und Quellverkehrs der Quartierzelle zu ignorieren. Ziel dieser Massnahmen ist die Verkehrslenkung hin zum Basis- und Übergangnetz. Das Verlagern von Durchgangsverkehr innerhalb der Quartierzellen ist nicht zielführend.

Das Beheben von Defiziten auf dem Quartierstrassennetz und die Schulwegsicherheit sind als **Daueraufgaben** zu betrachten. Die konzeptionellen Festlegungen zu den Quartierzellen (Seite 31) bilden deshalb nur die grösseren, bekannten Interventionsbereiche ab und sind nicht abschliessend.

Beispielsweise wurde, nachdem es 2011 im Kanton Bern zu einer Häufung von Unfällen mit Kindern auf Zebrastreifen gekommen ist, in der ganzen Stadt die Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld auf Mängel überprüft. Mit den Schulleitungen und Elternräte wurden die Resultate diskutiert. 2013 wird ein stadtweites Massnahmenpaket zusammengestellt und dem Stadtrat unabhängig zum TVP MIV eine Kreditvorlage für die Realisierung unterbreitet.

## 5.2 Konzeptionelle Festlegungen

### A) *Verträgliches Basisnetz*

28

(Konzeptplan Seite 30)

Der Kanton Bern richtet mit der Stadt Bern zusammen das Verkehrsmanagement des neuen Wankdorfplatzes darauf aus, dass der durch die Nutzungspotentiale des ESP Wankdorf induzierte MIV auf kurzen Wegen auf die Kantonsstrassen und die Autobahn gelangt. Damit wird die Grundlage geschaffen für das Einhalten der in der Vereinbarung zum Neubau des Wankdorfplatzes festgelegten und anhand der Nullmessung von 2008 und Messungen von 2013 korrigierten **Maximalwerte der Verkehrsplafonierung** (DTVmax) von 14'000 Motorfahrzeugen (Fz) im Querschnitt Winkelriedstrasse, 14'300 Fz im Querschnitt Papiermühlestrasse Süd und 12'000 Fz im Querschnitt Rodmattstrasse (gesamthaft 41'300 Fz). Das Basisnetz dient unter der Vorgabe der Verkehrsplafonierung weiterhin auch dem Durchgangsverkehr zwischen den Gemeinden im Norden von Bern, dem Autobahnanschluss Wankdorf und der Innenstadt.

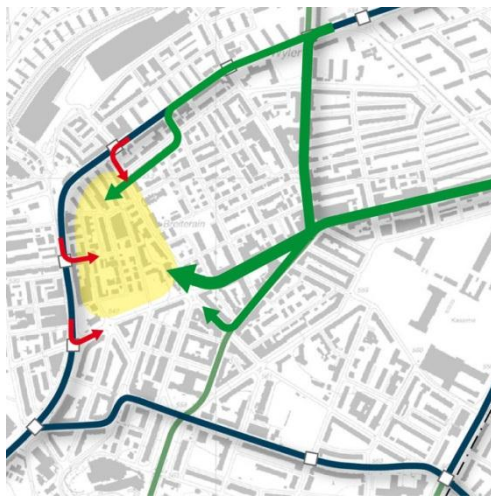
Der Ring, den das Basisnetz im Stadtteil 5 auszeichnet, bildet gleichzeitig eine ausgezeichnete Basis für die Entlastung des Quartierzentrums (Übergangnetz) und der Quartierzellen vor quartierfremdem MIV. Damit der **Basisnetzring** diese Funktion weiterhin erfüllen kann, ist er durchgehend offen zu halten, auch in den Nachtstunden. Jedoch ist die Verträglichkeit zu verbessern. Dazu sind für die einzelnen Abschnitte des Basisnetzrings **Betriebs- und Gestaltungskonzepte** zu erarbeiten und umzusetzen, die auf eine Optimierung der Abläufe des öffentlichen Verkehrs, der Sicherheit des Veloverkehrs und der Attraktivität des Fussverkehrs ausgerichtet sind. Sofern es die Verkehrskapazitäten zulassen sind vermehrt direkte Zu- und Wegfahrten zum Quartierstrassennetz anzubieten, zumindest ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Damit steigt der Nutzen des Basisnetzes für die Quartierschliessung, was letztendlich zu einer Entlastung des Übergangnetzes und der Quartierzellen führt.

Damit der Basisnetzring diese Funktion künftig noch in höherem Masse erfüllen kann, wird die Idee der Nachtsperre im Abschnitt **Viktoriarain – Greyerzstrasse – Viktoriastrasse** bis Viktoriaplatz nicht weiterverfolgt. Hier ist der gesetzliche Lärmschutz mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern vor rund 10 Jahren erfüllt worden. Trotzdem soll auf dem Viktoriarain die Verträglichkeit verbessert werden, indem die signalisierte Fahrgeschwindigkeit der besonderen Topographie und dem zur Verfügung stehenden knappen Strassenquerschnitt angepasst wird. Mit der Einführung von Tempo 30 und Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs können die Anforderungen an die Verträglichkeit und Verkehrssicherheit erfüllt werden. Das Vorprojekt dazu ist 2013 erarbeitet worden (vgl. Schlüsselprojekt 6).

Im Abschnitt **Viktoriaplatz – Rosengarten** werden für die Erhöhung der Verträglichkeit die Synergien mit dem Agglomerationsprojekt Tram Region Bern genutzt. Das Bauprojekt liegt seit Ende 2012 vor. Dieses sieht für den Viktoriaplatz einen Kreisverkehr vor. Mit ihm lassen sich u.a. die Sicherheitsansprüche des Veloverkehrs in Bezug auf die zusätzlichen Gleisquerungen besser erfüllen, als mit der heutigen Kreuzungsform. Zudem fallen mit dem Kreisverkehr die Linksabbiegeverbote aus der Kornhaus- und aus der Moserstrasse weg, dies zu Gunsten der angestrebten Funktion des Basisnetz-Rings. Das Öffnen des heutigen Linksabbiegeverbots Laubeggstrasse – Aargauerstalden Richtung Altstadt, zu Gunsten einer Verkehrsentlastung der Viktoriastrasse, wurde geprüft, muss aber aus Kapazitätsgründen verworfen werden. Das Plangenehmigungsverfahren zum Tram Region Bern wurde 2013 gestartet. Die Kreditvorlage für den Stadtanteil gelangt 2014 in die Volksabstimmung (vgl. Schlüsselprojekt 5).

Auf der Achse **Winkelriedstrasse – Standstrasse – Nordring** wurden zwischen 2005 und 2008 lichtsignaltechnische Massnahmen zu Gunsten verbesserter Verkehrsabläufe und 2009 ergänzende Markierungsmassnahmen zu Gunsten einer verminderten Trennwirkung der Verkehrsachse umgesetzt. Die im August 2011 fertig gestellte Erfolgskontrolle zeigt, dass die Fahrplanstabilität der Buslinie 20 eine hohe Qualität aufweist und sich die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert haben.

Die Standstrasse und der Nordring stehen aber nach wie vor für die direkte Erschliessung der angrenzenden Quartierzelle Breitenrain West nicht zur Verfügung. Die Linksabbiegemanöver in die Quartierstrassen zwischen Allmendstrasse und Viktoriastrasse sind allesamt verboten. Zielfahrten in die Quartierzelle führen vom Wankdorfplatz her zwangsläufig via Stauffacherstrasse oder via Rodtmattstrasse über den Breitenrainplatz und die Breitenrainstrasse oder alternativ ab Standstrasse via Allmendweg-Flurstrasse (vgl. Abbildung).



**Heute:** Zufahrt zur Quartierzelle primär via Breitenrainplatz – Breitenrainstrasse



**Ziel:** direkte Zufahrt ab Basisnetz zulassen, zur Entlastung des Quartierzentrums

Damit das Basisnetz seine eingangs beschriebene Funktion (Entlastung Quartierzentrum und Quartierzellen) optimal erfüllen kann, sollen eine oder mehrere Zufahrten ab dem Basisnetz geöffnet werden. Im Vordergrund steht dabei das Aufheben des Linksabbiegeverbots in die Wylerstrasse, eventuell auch in den Römerweg. Die Machbarkeit und die Auswirkungen dieser neuen Fahrbeziehungen sind im Rahmen der Projekte für die Standstrasse und den Nordring detaillierter zu untersuchen. Gleichzeitig sind auch die im Konzept „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ vorgeschlagenen Strassenabschnitte einer vertieften Prüfung zu Gunsten einer möglichen Einführung von Tempo 30 zu unterziehen.

Vorerst soll jedoch – gestützt auf die Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts (öffentlichen Mitwirkung 2013) – eine 2014 auszulösende Zweckmässigkeitsbeurteilung aufzeigen, ob für die heute bereits stark ausgelastete Buslinie 20 ab ca. 2030 ein anderes Transportmittel (z.B. Tram) eingesetzt werden sollte. Die Gesamterneuerung dieses Abschnitts ist vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) im Prüfungsbericht zum Agglomerationsprogramm 2009 als prioritär eingestuft worden. Für die Umsetzung wird die Stadt Bern voraussichtlich Mittel aus dem Infrastrukturfonds des Bundes erhalten können (vgl. Schlüsselprojekt 4).



## B) Verträgliches Übergangsnetz

(Konzeptplan Seite 30, Massnahmenübersicht Seite 35)

30

Der **Breitenrainplatz** bildet das Quartierzentrum und ist gleichzeitig ein wichtiger Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr. Das vorliegende Bauprojekt für den neuen Breitenrainplatz sieht deshalb eine attraktive Gestaltung bei Tempo 30 und gute Umsteigebeziehungen zwischen der Tramlinie 9 und den in der Stauffacherstrasse konzentrierten Bushaltestellen vor. Damit kann im Quartierzentrum die Trennwirkung reduziert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden (vgl. Schlüsselprojekt 1 und Massnahme G3). Mit der Kreditvorlage für die Sanierung der Gleisanlagen Breitenrain ist 2015 zu rechnen, vorgängig wird das Strassenplanverfahren durchgeführt.

Die **Moserstrasse** ist eine lebhaftes Geschäftsstrasse. Die beidseitig angrenzenden Nutzungen ergeben insbesondere für den Fussverkehr einen Bedarf für flächiges Queren der Moserstrasse. Weil in solchen Strassenräumen besonders vorsichtig und langsam gefahren werden sollte, ist das wichtigste Kriterium gegeben, das aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen eindeutig zu Gunsten einer Tempo-30-Zone ausgelegt werden kann. Im Rahmen der in den nächsten Jahren erforderlichen Sanierung der Gleisanlagen ist eine neue Gestaltung des Strassenraums geplant. Das Bauprojekt liegt seit Ende 2012 vor (vgl. Schlüsselprojekt 3). Die Moserstrasse ist Teil des Plangenehmigungsverfahrens Tram Region Bern. Mit der Kreditvorlage für die Sanierung der Gleisanlagen Breitenrain ist 2015 zu rechnen.

Das grosse Querungsbedürfnis des Fussverkehrs und der verlangsamte motorisierte Verkehr führen auch zu einer langsameren Fahrweise des Trams. Die Strecke in einer Tempo-30-Zone soll für den Tramverkehr jedoch nicht zu lang sein, ansonsten wirkt sich das negativ auf die Attraktivität des Trambetriebs aus. Eine Tempo-30-Zone über die Moser- und die gesamte **Rodtmattstrasse** wird zurzeit als zu lange bewertet. Das Bedürfnis für flächiges Queren über die Rodtmattstrasse besteht zudem nur in einem weit kleineren Ausmass, als dies in der Moserstrasse und auf dem Breitenrainplatz der Fall ist. Auf der Rodtmattstrasse steht die Einführung von Tempo 30 deshalb nicht im Vordergrund, wird aber zuhanden des Bewilligungsverfahrens noch geprüft. Das seit Ende 2012 vorliegenden Bauprojekt sieht zudem eine gestalterische Aufwertung und Massnahmen zu Gunsten der Sicherheit des Veloverkehrs neben dem Tram vor, insbesondere im Einmündungsbereich der Tellstrasse (vgl. Schlüsselprojekt 2). Für die Rodtmattstrasse wird parallel zum Breitenrainplatz das Strassenplanverfahren gestartet, die Kreditvorlage erfolgt 2015 im Rahmen des Gesamtprojekts Sanierung Gleisanlagen Breitenrain.

Die **Stauffacherstrasse Süd** kann im Abschnitt Breitenrainplatz – Stockerenweg voraussichtlich in die Tempo-30-Zone des Breitenrainplatzes integriert werden. Für den anschliessenden Abschnitt bis zur Weingartstrasse mit wichtigen Schulwegquerungen ist künftig ebenfalls die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. Der Zeitpunkt für die Erarbeitung des Vorprojekts steht noch nicht fest. Eine Realisierung kann sicher erst nach der Sanierung der Gleisanlagen Breitenrain erfolgen und muss zudem noch auf die städtische Investitionsplanung abgestimmt werden (vgl. Massnahme G6).

Für die **Stauffacherstrasse Nord** besteht im Abschnitt Stauffacherbrücke – WankdorfCity ein Bauprojekt zur Optimierung des Strassenquerschnitts (vgl. Massnahme G4). Im Anschlussbereich der Stauffacherbrücke ist ein Kreisell geplant. Der neue Kreisell wird Wendemanöver von Lastwagen aus den Gewerbegebieten entlang der Stauffacherstrasse ermöglichen, dies als Voraussetzung für das geplante Lastwagenverbot über die Stauffacherbrücke zur Reduktion der Lärmimmissionen entlang der Stauffacherstrasse zwischen Brücke und Standstrasse (vgl. Massnahme B2).

Zur Gewährleistung der **Nachruhe auf dem Übergansnetz** im Quartierzentrum (entlang Moserstrasse, Stauffacherstrasse Süd und Rodtmattstrasse) wird ein Zielwert für die Verkehrsplafonierung in den Nachtstunden (22.00 – 06.00 Uhr) festgelegt. Gemäss dem aktuellen Lärmbelastungskataster beträgt hier das durchschnittliche stündliche nächtliche Verkehrsaufkommen (Nn-Wert gemäss Lärmschutzverordnung) zwischen 1.2% und 2.0% der täglichen Verkehrsmenge. Damit die Lärmgrenzwerte nachts eingehalten werden, muss bei gleichbleibender täglicher Verkehrsmenge der Nachtanteil auf rund die Hälfte sinken.

Für das den Verkehr im Quartierzentrum wird deshalb ein Zielwert von  $Nn < 1\%$  festgelegt. Verkehrsmessungen vor und nach der Umsetzung des neuen Breitenrainplatzes werden zeigen, inwieweit mit der Verkehrsdosierung an der Kreuzung Guisanplatz Richtung Rodtmattstrasse und der Gestaltung des Breitenrainplatzes (inkl. Durchfahrtsperre Breitenrainstrasse) quartierfremder Nachtverkehr vom Quartierzentrum ferngehalten kann, um den Zielwert zu erreichen. Je nach Ergebnis verbleibt ein Handlungsbedarf, z.B. für das Einführen von Nachtfahrverboten (ausgenommen Zubringerdienst) oder für Durchfahrtsperren im Quartierzentrum, die zwischen 22.00 und 06.00 Uhr Quartierdurchfahrten physisch unterbinden. Allfällige Auswirkungen durch Verkehrsverlagerungen auf andere Strassen werden auf der Grundlage der Verkehrserhebungen zuhanden des Bewilligungsverfahrens aufzuzeigen sein (vgl. Schlüsselprojekt 7).

#### ***Auswirkungen auf die Lärmsanierung bis 2018***

Entlang der Moserstrasse und dem Breitenrainplatz werden dank der Einführung von Tempo 30 die Lärmimmissionsgrenzwerte voraussichtlich eingehalten werden können. Voraussetzung sind die Einhaltung der signalisierten Geschwindigkeit und lärmabsorbierende Strassenbeläge.

Bis 2018 werden voraussichtlich entlang der Stauffacherstrasse Süd (Einführung von Tempo 30 voraussichtlich erst nach 2018), der Stauffacherstrasse Nord (Standstrasse bis Brücke) und der Rodtmattstrasse (Abschnitt je nach Ergebnis der Abklärungen zu Tempo 30) die Lärmimmissionsgrenzwerte trotz der vorgesehenen Massnahmen nicht vollumfänglich eingehalten werden können. Schuld daran haben der verbleibende Anteil Durchgangsverkehr, der quartiereigene Ziel- und Quellverkehr und der öffentliche Verkehr.

Teilverkehrsplan MIV  
 Stadtteil V  
**Konzept Basis- und Übergangnetz**

Metron Bern AG, 5. Mai 2011 / VP 28. Juni 2013  
 N:\01 KGL Geschäfte VP\0153 Teilverkehrsplan MIV Stadtteil 5\04 Berichte, Sitzungsunterlagen, Pläne (pdf)\grafiken metron\rohdaten\_illustrate\konzeptplan\_110505.ai

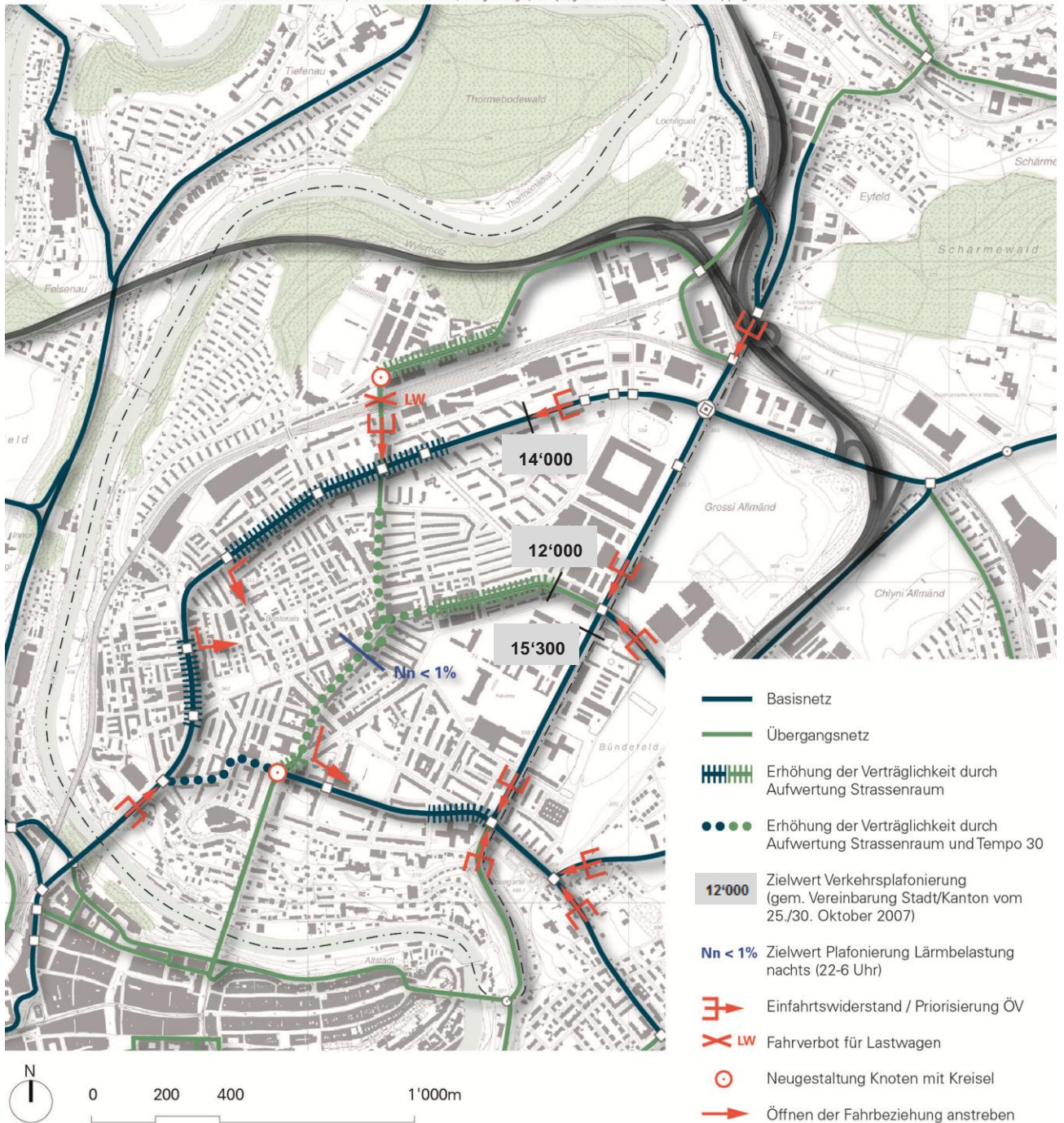


Abb.: Konzept Basis- und Übergangnetz

### **C) Verkehrsberuhigte Quartierzellen**

(Konzeptplan Seite 33, Massnahmenübersicht Seite 35)

33

---

- **Wylergut**

Tempo 30 inklusive die Blaue Zone soll 2013 umgesetzt werden (vgl. Massnahme B1).

- **Lorrainestrasse**

Die Lorrainestrasse ist aufgrund ihrer Sammelfunktion im Quartier einem erhöhten Verkehrsaufkommen ausgesetzt. Im Vordergrund stehen gestalterische Massnahmen, welche die Funktion als Quartiernebenzentrum unterstreichen und die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhalten. Die in der Mitwirkung von 2004 postulierte Projektidee einer Begegnungszone im Abschnitt Schulweg bis Quartiergasse wird in das 2013 zu erarbeitende Vorprojekt aufgenommen (vgl. Massnahme G1).

- **Centralweg**

Die Mitwirkung zur Gesamtplanung Lorraine (2007) hat bestätigt, dass in der Lorraine ein Defizit an öffentlichem Freiraum besteht. Gemäss Quartierplanung für den Stadtteil 5 soll ein Stück der Strassenparzelle Centralweg vom motorisierten Quartierverkehr abgetrennt und als Freiraum gestaltet werden. Das Vorprojekt liegt vor (vgl. Massnahme G2).

- **Breitenrainstrasse**

Aufgrund ihres geraden Verlaufs in der Verlängerung der Rodtmattstrasse bis in die Lorraine ist die Breitenrainstrasse ohne Lenkungsmassnahmen grundsätzlich einem Druck durch quartierfremden Durchgangsverkehr ausgesetzt. Dieser ist unerwünscht und soll über das Basisstrassennetz gelenkt werden. Die Breitenrainstrasse hatte im Jahr 2000 gemäss Verkehrserhebungen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 4'850 Motorfahrzeugen. Die Verkehrsmenge ist seither zurückgegangen auf 3'900 Fahrzeuge resp. abschnittsweise auf 2'200 Fahrzeuge (Messung 2010). Gründe für den starken Rückgang der Verkehrsmenge mögen die Einführung des Linksabbiegeverbots im Jahr 2003 (Teil der 1997 von den Stimmberechtigten beschlossenen Kurzfristigen Übergangslösung KÜL zur Verkehrsreduktion im Bahnhofsgelände) und die Einführung von Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse im Jahre 2007 sein. Der Einfluss der Verkehrsumleitung durch die Baustelle Wankdorfplatz (2009 bis 2012) auf die Messung 2010 ist nicht bekannt.

Das Linksabbiegeverbot Breitenrainstrasse – Nordring führt sämtlichen Verkehr aus der Breitenrainstrasse stadteinwärts durch die benachbarte Quartierzelle Lorraine (via Schulweg – Lorrainestrasse), was an sich nicht erwünscht ist. Die geplanten Ein- und Durchfahrtswiderstände auf der Achse Rodtmattstrasse – Breitenrainstrasse haben zum Ziel, den Durchgangsverkehr Richtung Innenstadt auf das Basisnetz lenken, ohne gleichzeitig aber den Ziel- und Quellverkehr dieser Quartierzelle auf andere Quartierstrassen zu verlagern. Die Dosierung am Guisanplatz, die Gestaltung des Breitenrainplatzes mit der Fussgängerzone im Einfahrtbereich der Breitenrainstrasse und die Gestaltung der Rodtmattstrasse werden den Durchgangsverkehr via die Breitenrainstrasse in die Innenstadt weiterhin einschränken. Künftige Messungen auf der Breitenrainstrasse werden zeigen, ob die 2010 festgestellte Verkehrsreduktion bestehen bleibt, so dass eine Aufhebung des Linksabbiegeverbots gleichzeitig mit der von einer Mehrheit des Stadtrats verlangten Sperrung der Breitenrainstrasse ab Breitenrainplatz möglich wird (vgl. Massnahme B3).

Zusammen mit dem Neubauprojekt der Migros (Projektwettbewerb 2013) wird voraussichtlich der nördliche Abschnitt der Breitenrainstrasse neu gestaltet. Das Vorprojekt liegt vor (vgl. Massnahme G3).



- **Beundenfeldstrasse / Spitalackerstrasse / Gotthelfstrasse**

Bis zum Wegzug der Feuerwehr aus der Kaserne Viktoriastrasse im Jahr 2015 befährt diese noch die Einsatzroute über die Gotthelf- und die Beundenfeldstrasse nordwärts. Dadurch sind bauliche Anpassungen vorderhand noch nicht möglich. 2014 soll ein Projekt für die gestalterische Aufwertung dieser Kreuzung erarbeitet werden (vgl. Massnahme G5). Das gleiche Ziel verfolgt das vom Stadtrat 2009 als erheblich erklärte Postulat betreffend Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche beim Spitalackerschulhaus.

- **Kasernenstrasse / Herzogstrasse / Militärstrasse**

Die Kasernenstrasse und die Herzogstrasse sind aufgrund ihrer Lage im Strassennetz dem Druck von Durchgangsverkehr zwischen Papiermühlestrasse und Breitenrainplatz ausgesetzt. Dies liegt einerseits daran, dass auf der Papiermühlestrasse stadtauswärts fahrend beim Guisanplatz nicht nach links in die Rodmattstrasse abgebogen werden darf. Andererseits bedeutet die Kasernenstrasse im Vergleich zur Fahrt via Viktoriastrasse – Moserstrasse eine Abkürzung. In umgekehrter Fahrtrichtung ist die Kasernenstrasse wegen dem Linksabbiegeverbot Moserstrasse – Viktoriastrasse eine beliebte Route.

Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Kasernenstrasse und der Umkehrung der Fahrtrichtung zwischen Beundenfeldstrasse und Breitenrainplatz (beides 2005) konnte der Durchfahrtswiderstand erhöht werden. Aktuelle Verkehrszahlen liegen für beide Strassen nicht vor, die Lärmgrenzwerte werden zurzeit voraussichtlich noch überschritten. Der Durchfahrtswiderstand ist deshalb hoch zu halten. Seit Dezember 2012 fährt der RBS nicht mehr durch die Kasernenstrasse, somit können 2013 die Parkplatzmarkierungen zu Gunsten einer besseren Einhaltung von Tempo 30 etwas enger angeordnet werden.

Eine Entspannung auf der Kasernenstrasse könnte sich ergeben, sobald auf dem Viktoriaplatz das heute nicht erlaubte Linksabbiegen Moserstrasse – Viktoriastrasse angeboten werden kann, beispielsweise mit dem Bau eines Kreisels gemäss dem vorliegenden Bauprojekt Viktoriaplatz. In der gleichen Quartierzelle ist zu überprüfen inwieweit die Militärstrasse und die Herzogstrasse mit Durchgangsverkehr belastet sind und mit welchen zusätzlichen Massnahmen das allenfalls zu korrigieren wäre (vgl. Massnahme B5).

- **Tellstrasse**

Auf der Tellstrasse gilt seit 2004 Tempo 30. Damit konnte der Durchfahrtswiderstand im Interesse der Anwohnenden etwas erhöht werden. Die Tellstrasse war während dem Neubau der Wankdorfkreuzung im Bereich des Tellplatzes unterbrochen, um zu verhindern, dass die Baustelle umfahren wird. Aufgrund der guten Erfahrungen und der Gefahr, dass eine durchgängige Tellstrasse durch die bauliche Entwicklung im ESP Wankdorf neuen Durchgangsverkehr anzieht, hat der Gemeinderat 2012 entschieden, die Durchfahrtsperre beizubehalten. Die Publikation ist Ende 2012 erfolgt (vgl. Massnahme B4).

Insbesondere die Einfahrten ab Winkelriedstrasse und ab Rodmattstrasse zur Tellstrasse weisen noch die ursprüngliche verkehrsorientierte Geometrie aus. Damit wird der heutigen Funktion der Tellstrasse nicht Rechnung getragen. Durch den geplanten Rückbau und der adäquate Gestaltung der Einfahrtsbereiche wird die Quartierzelle künftig noch besser vor Fremdverkehr geschützt (vgl. Schlüsselprojekte 2 und 4).

### **Auswirkungen auf die Lärmsanierung bis 2018**

Entlang der Quartierverbindungen Breitenrainstrasse und Kasernenstrasse werden die Lärmimmissionsgrenzwerte mit den vorgesehenen Massnahmen bis 2018 voraussichtlich eingehalten werden können.

Teilverkehrsplan MIV  
 Stadtteil V  
**Konzept Quartierzellen**

Metron Bern AG, 5. Mai 2011 / VP, 28. Juni 2013  
 N:\01 KGL\_Geschäfte VP\0153 Teilverkehrsplan MIV Stadtteil 5\04 Berichte, Sitzungsunterlagen, Pläne (pdf/grafiken metron\vhodaten\_illustratefKonzeptplan\_110505.ai

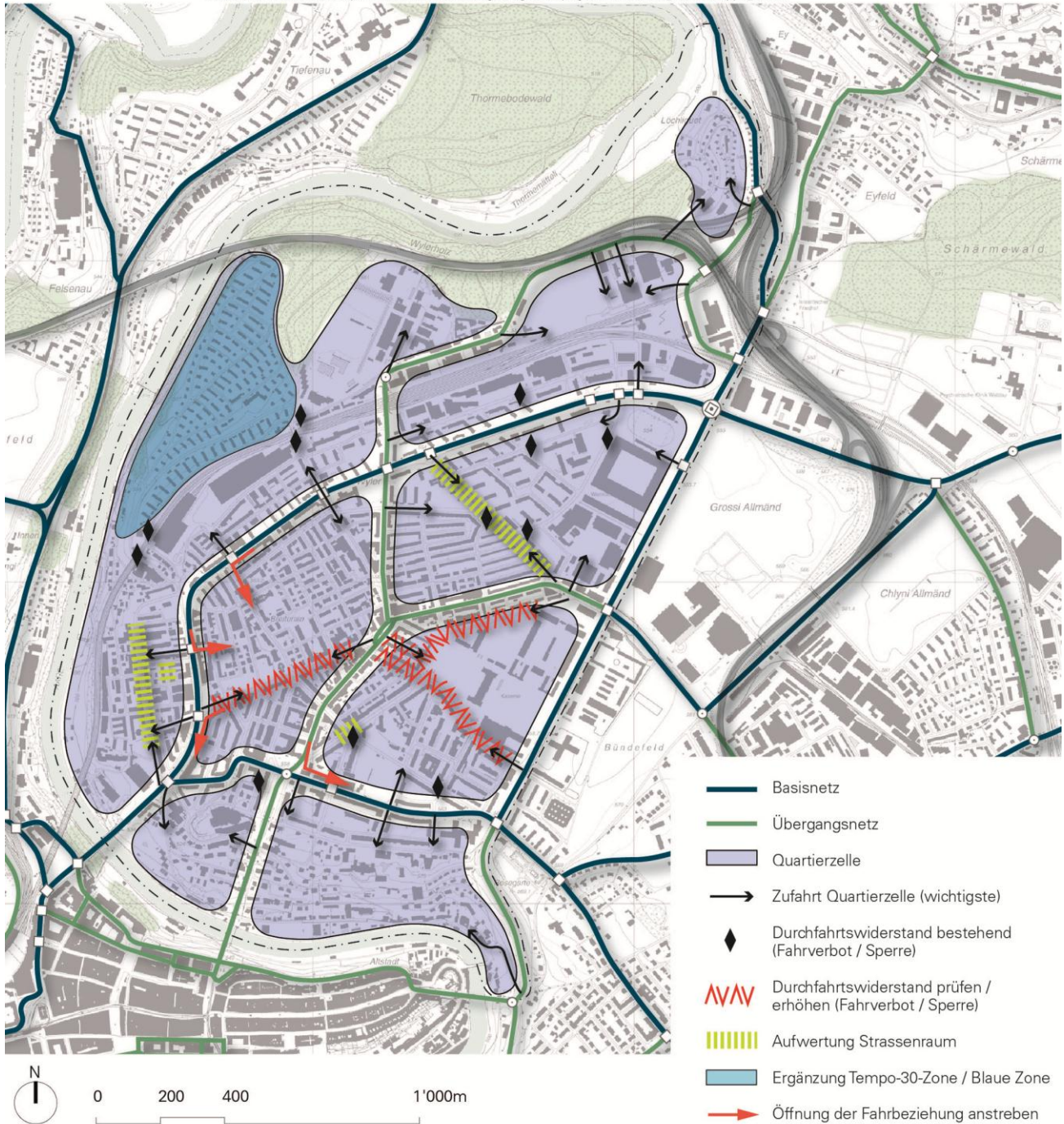


Abb.: Konzept Quartierzellen

## 6. Umsetzung

### 6.1 Massnahmenübersicht

(Übersichtskarte Seite 35)

Sieben Schlüsselprojekte und eine Liste weiterer Massnahmen bilden die Grundlage für die Investitionsplanung in Bezug auf die Umsetzung des vorliegenden TVP MIV.

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.

Die Schlüsselprojekte sind Vorhaben mit grosser Wirkung hinsichtlich der in Kapitel 3 festgehaltenen Ziele, mit grossem Koordinationsbedarf hinsichtlich Planung / Finanzierung und grossen Abhängigkeiten in Bezug auf die Realisierung. Zu jedem Schlüsselprojekt existiert in Kapitel 6.2 ein Massnahmenblatt, das bei Bedarf aktualisiert wird.

Die weiteren Massnahmen sind in Kapitel 6.3 aufgelistet. Die Liste wird periodisch überprüft.



Teilverkehrsplan MIV  
 Stadtteil V  
**Übersichtskarte Massnahmen**

Metron Bern AG, 5. Mai 2011 / VP, 28. Juni 2013  
 N°01 KGL. Geschäfte VP/0153 Teilverkehrsplan MIV Stadtteil 5/04 Berichte, Sitzungsunterlagen, Pläne (pdf/grafiken metron/vohdaten\_illustrationen/konzeptplan\_110505.ai)

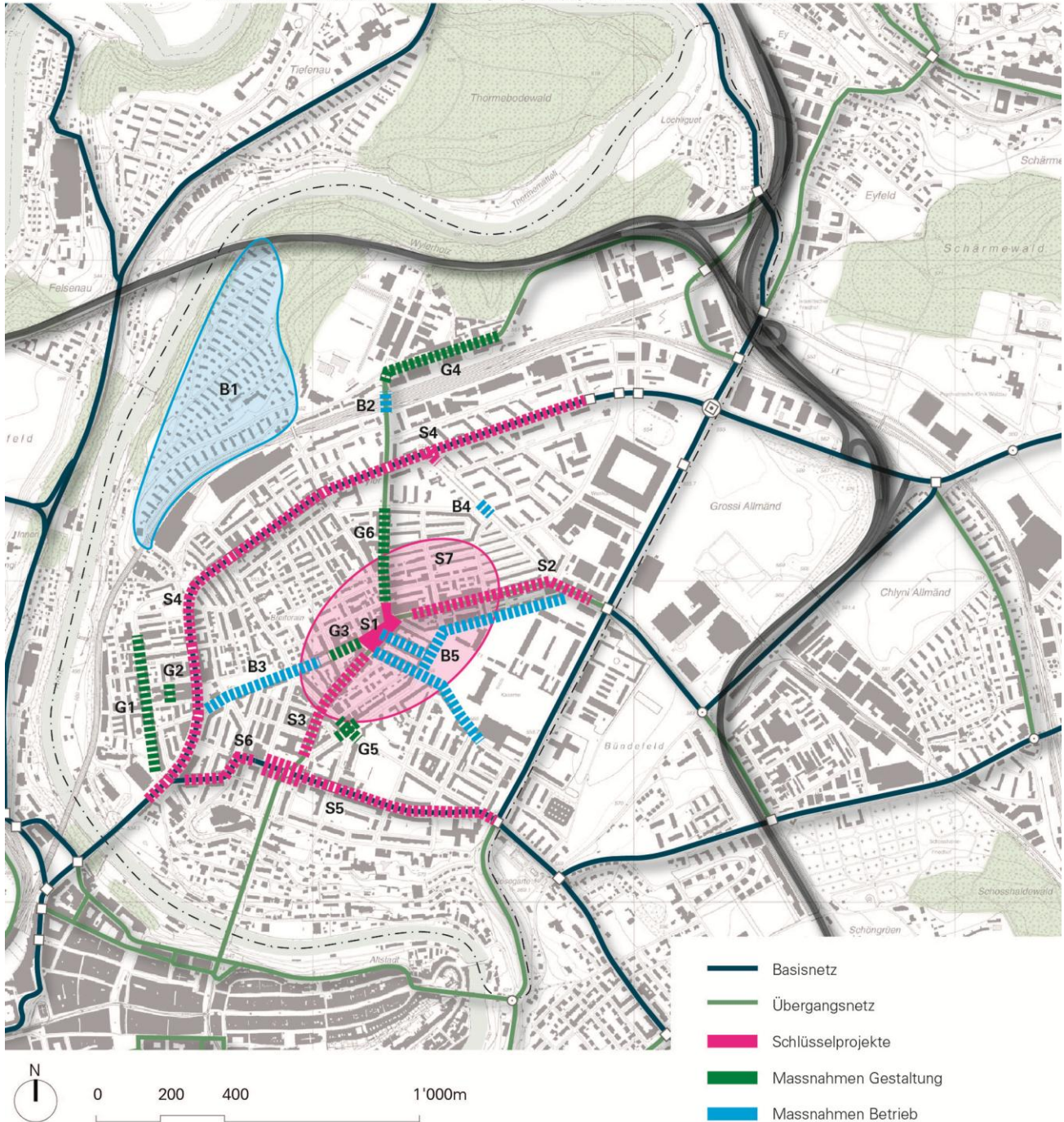


Abb.: Massnahmenübersicht Stadtteil 5

## 6.2 Schlüsselprojekte

### Schlüsselprojekt 1

#### Neuer Breitenrainplatz; Betrieb und Gestaltung

Lage	Stadtteilzentrum und öV-Umsteigepunkt
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwertung Quartierzentrum und öv-Knotenpunkt</li> <li>- Verbesserungen z.G. Fuss- und Veloverkehr</li> <li>- Gestaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit</li> </ul>
Stand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung Trampavillon abgeschlossen (Stadtbauten, 2012)</li> <li>- Bauprojekt 2012 abgeschlossen</li> <li>- Start Strassenplanverfahren 2013</li> <li>- Kreditbeschluss für 2015 geplant</li> </ul>
Projektbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grosszügige Traminsel und seitliche Vorzonen mit Baumdach sowie einheitlicher Möblierung und Materialisierung</li> <li>- angepasstes Verkehrsregime mit Tempo 30</li> <li>- Aufwertung des Vorplatzes zur Migros (Fussgängerzone) mit Sitzbänken und Brunnen</li> <li>- Bushaltestellen in Stauffacherstrasse konzentriert</li> </ul>
Beteiligte / Akteure	Stadt Bern / Bernmobil / RBS / Werke
Finanzierung	in der MIP enthalten; für die Umsetzung kann die Stadt Bern Mittel aus dem Infrastrukturfonds des Bundes erhalten
Realisierungszeitraum	2017
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung Gleisanlagen Breitenrain</li> <li>- Neubauprojekt Migros Breitenrain (Projektwettbewerb 2013)</li> </ul>



Abb.: Visualisierung Vorprojekt (Projektteam Amelie, 2010)



*Schlüsselprojekt 2***Rodtmattstrasse; Betrieb und Gestaltung**

39

Lage	Quartierverbindung mit Tramachse
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserungen z.G. Veloverkehr</li> <li>- Gleissanierung, effiziente Betriebsabwicklung öV</li> <li>- gestalterische Aufwertung</li> <li>- Rückbau Anschlussbereich Tellstrasse</li> <li>- strassenseitige Erschliessung des Areals Guisanplatz 1</li> </ul>
Stand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bauprojekt 2012 abgeschlossen</li> <li>- Prüfung Tempo 30 und Start Strassenplanverfahren 2013</li> <li>- Kreditbeschluss für 2015 geplant</li> </ul>
Projektbeschreibung	Das Bauprojekt sieht nach wie vor eine Mischverkehrslösung Tram / MIV vor. Neu kann stadteinwärts durchgängig ein Velostreifen markiert werden. Anpassungen an der Gleisachse erlauben im Bereich Tellstrasse/Wankdorfstrasse Querungshilfen. Die Einmündung der Tellstrasse wird zurück gebaut und die Haltekanten Parkstrasse sind neu gegenüberliegend angeordnet. Die Parkierung ist auf den Trottoirs zwischen den (ergänzten) Bäumen angelegt, in gebührendem Abstand zum Veloverkehr.
Beteiligte / Akteure	Stadt Bern / Bernmobil / RBS / Werke
Finanzierung	in der MIP enthalten
Realisierungszeitraum	2017
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung Gleisanlagen Breitenrain</li> <li>- Neubauten auf Areal Guisanplatz 1</li> </ul>



Abb.: Rodtmattstrasse / Tellstrasse heute

**Schlüsselprojekt 3****Moserstrasse; Betrieb und Gestaltung**

40

Lage	Ladenstrasse mit Quartierverbindungsfunktion
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserungen zu Gunsten Fuss- und Veloverkehr</li> <li>- Schulwegsicherheit (Spitalackerstrasse)</li> <li>- Gleissanierung, effiziente Betriebsabwicklung öV</li> <li>- homogener Strassenverlauf, gestalterische Aufwertung</li> <li>- Querschnittsanpassungen bei Aufhebung der Haltestelle Spitalacker durch Neubau Guisanplatz</li> </ul>
Stand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bauprojekt 2012</li> <li>- inhaltliche Überprüfung mit Quartierorganisationen im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens ab 2013</li> <li>- Kreditbeschluss für 2015 geplant</li> </ul>
Projektbeschreibung	Das Bauprojekt sieht nach wie vor eine Mischverkehrslösung Tram / MIV vor. Neu sind Tempo 30, ein Mehrzweckstreifen und zwei Schutzinseln als Querungshilfen im südlichen Abschnitt sowie eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen im nördlichen Abschnitt. Auf der ganzen Länge der Moserstrasse ist die Parkierung neu auf den breiten Trottoirs angelegt, in gebührendem Abstand zum Veloverkehr.
Beteiligte / Akteure	Stadt Bern / Bernmobil / RBS / Werke
Finanzierung	in der MIP enthalten
Realisierungszeitraum	2019
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung Gleisanlagen Breitenrain</li> <li>- Neubauprojekt Migros Breitenrain (Projektwettbewerb 2013)</li> <li>- Tram Region Bern (Schlüsselprojekt 5)</li> </ul>



Abb.: Moserstrasse heute

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

41

Lage	Hauptverbindungsachse zwischen Autobahnanschluss Wankdorf und Innenstadt, mit quartierorientierten Nutzungen
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung Verkehrssicherheit und öv-Betriebsstabilität</li> <li>- Verbesserungen zu Gunsten Fuss- und Veloverkehr</li> <li>- Reduktion Trennwirkung, gestalterische Aufwertung</li> <li>- direktere Quartierschliessung</li> <li>- Rückbau Anschlussbereich Tellstrasse</li> </ul>
Stand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Betriebskonzept 2005-09 weitgehend umgesetzt (Koordination Lichtsignalanlagen, Signalisation, Markierung)</li> <li>- Erfolgskontrolle durchgeführt (VP / Bernmobil, August 2011)</li> </ul>
Projektbeschreibung	Vormals starr programmierte Lichtsignalanlagen wurden durch flexibel gesteuerte, untereinander koordinierte Anlagen ersetzt. Streckenweise wurden Bus- und MIV-Spuren zusammengelegt, streckenweise bestehen neu gemeinsame Spuren für Bus und Velos. Mittelzonen erleichtern dem Fuss- und Veloverkehr das Überqueren. Im Rahmen einer Gesamterneuerung des Strassenraums sind gestalterische Verbesserungen und die im Konzept „Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren“ abschnittsweise Prüfung von Tempo 30 geplant (vgl. S. 25/27).
Beteiligte / Akteure	Stadt Bern / Bernmobil / RBS / Werke
Finanzierung	in der MIP enthalten; für die Umsetzung kann die Stadt Bern Mittel aus dem Infrastrukturfonds des Bundes erhalten
Realisierungszeitraum	noch ungewiss, die Terminierung der Projektierung muss auf die Ressourcen und weitere Grossprojekte in der Stadt abgestimmt werden
Koordination	ab 2014 ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Linie 20 (Transportmittel und Linienverknüpfungen) geplant



Abb.: Nordring heute



**Schlüsselprojekt 5****Viktoriaplatz – Viktoriastrasse (Tram Region Bern)**

42

Lage	Anknüpfungspunkt an Innenstadt und Hauptverkehrsachse Richtung Osten mit (über-)regionaler Schul- und Hotel- sowie quartierbezogenen Nutzungen
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit</li> <li>- Umstellung Buslinie 10 auf Tram (Leistungssteigerung öV)</li> <li>- effiziente Betriebsabwicklung öV</li> <li>- Verbesserungen z.G. Fuss- und Veloverkehr (Schulwege)</li> <li>- Schutz der Allee</li> </ul>
Stand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bauprojekt 2012 abgeschlossen</li> <li>- Plangenehmigungsverfahren ab 2013</li> <li>- Kreditbeschluss für 2014 (Viktoriastrasse) und 2015 (Viktoriaplatz) geplant</li> </ul>
Projektbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zurückhaltende Gestaltung Viktoriaplatz mit Kreisverkehr</li> <li>- angepasste Haltestellenanordnung und Querungshilfen</li> <li>- Querschnittsanpassungen im Bereich Schönburg</li> <li>- Neupflanzung der Allee</li> </ul>
Beteiligte / Akteure	Kanton Bern / Stadt Bern / Gemeinde Ostermundigen / Bernmobil / Werke
Finanzierung	in der MIP enthalten; für die Umsetzung wird der Kanton Bern Mittel aus dem Infrastrukturfonds des Bundes erhalten
Realisierungszeitraum	Viktoriastrasse ab 2016, Viktoriaplatz 2019
Koordination	- Sanierung Gleisanlagen Breitenrain



Abb.: Viktoriaplatz; Visualisierung Tram Region Bern (Bauprojekt 2012)

*Schlüsselprojekt 6***Viktoriarain – Greyerzstrasse – Viktoriastrasse (bis Viktoriaplatz); Verkehrssicherheit**

43

Lage	Basisnetzabschnitt zwischen den Hauptachsen Nordring – Lorrainebrücke und Viktoriastrasse, mit Wohnnutzung und ausgeprägter Topografie
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo 30 zu Gunsten der Verkehrssicherheit (der Topografie angepasste Fahrweise)</li> <li>- Verbesserungen z.G. Fuss- und Veloverkehr (Schulwege)</li> <li>- Reduktion Trennwirkung</li> </ul>
Stand	Vorprojekt 2013 abgeschlossen
Projektbeschreibung	Für 2013 ist im Abschnitt zwischen Optingen- und Wytenbachstrasse eine Streckensignalisation Tempo 30 geplant. Gleichzeitig wird der Zebrastreifen aus der Kurve verlegt. Im Rahmen der für ca. 2018 angedachten Gesamterneuerung von Werkleitungen ist eine bauliche Anpassung der Strassenränder vorgesehen, mit welcher die Einhaltung von Tempo 30 weiter unterstützt werden kann. Die grosszügige Einmündung der Greyerzstrasse zum Quartier wird zu Gunsten einer sichereren Fussgängerquerung zurück gebaut.
Beteiligte / Akteure	Stadt Bern / Werke
Finanzierung	in der MIP enthalten
Realisierungszeitraum	2013: Tempo 30 in reduziertem Abschnitt ab ca. 2018: Gesamterneuerung
Koordination	Tram Region Bern (Viktoriaplatz, Schlüsselprojekt 5)



Abb.: Viktariarain / Greyerzstrasse heute

**Schlüsselprojekt 7****Breitenrain; Nachtruhe**

44

Lage	gesamtes Übergangsnetz innerhalb Basisnetzring (Moserstrasse, Rodtmattstrasse, Stauffacherstrasse Süd)
Projektziele	Aufwertung der Wohnnutzung durch Lärmreduktion nachts
Stand	Festlegung Zielwert Verkehrsplafonierung nachts
Projektbeschreibung	Verkehrsmessungen vor und nach der Umsetzung des neuen Breitenrainplatzes werden zeigen, inwieweit die Zielvorgabe mit der Verkehrsdosierung an der Kreuzung Guisanplatz Richtung Rodtmattstrasse und dem neuen Breitenrainplatz bereits erfüllt wird. Je nach Ergebnis verbleibt Handlungsbedarf, z.B. für die Einführung von Nachtfahrverboten oder für nächtliche Durchfahrtsperre im Quartierzentrum. Allfällige Auswirkungen durch Verkehrsverlagerungen auf andere Strassen werden auf der Grundlage von Verkehrserhebungen zuhanden des Bewilligungsverfahrens aufzuzeigen sein.
Beteiligte / Akteure	Stadt Bern
Finanzierung	Reservation in der MIP noch ausstehend
Realisierungszeitraum	nach Sanierung Gleisanlagen Breitenrain
Koordination	- Sanierung Gleisanlagen Breitenrain - Stauffacherstrasse Süd ( Massnahme G6)



Abb.: Visualisierung Vorprojekt Breitenrainplatz nachts (Projektteam Amelie, 2010)

## 6.3 Weitere Massnahmen

**Massnahmen Gestaltung**

<b>G1</b>	<b>Lorrainestrasse</b>	<p><b>Ziel:</b> Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Das Tiefbauamt hat verschiedene Schäden an Randsteinen festgestellt. Vor deren Sanierung wird geklärt, inwiefern sich Synergien mit einer gestalterischen Aufwertung des Strassenraums und der Einrichtung einer geschäftsorientierten Begegnungszone ergeben.</p> <p>Erarbeitung Vorprojekt 2013 (läuft)</p>	<p><b>Koordination</b></p> <p>Quartierplanung Massnahmen 3.12 / 3.13 / 3.5</p>
<b>G2</b>	<b>Centralweg</b> Abschnitt Hofweg – Lagerweg	<p><b>Ziel:</b> Gestaltung, Entwidmung</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Für das Areal Centralweg 9/9a liegt ein Wohnbauprojekt vor, für den angrenzenden Strassenabschnitt besteht ein Vorprojekt. Die Umsetzung erfolgt in Koordination mit dem Wohnbauprojekt (Federführung Liegenschaftsverwaltung + Tiefbauamt).</p> <p>Vorprojekt bestehend (2012)</p>	<p><b>Koordination</b></p> <p>Quartierplanung Massnahmen 1.4 / 3.14</p>
<b>G3</b>	<b>Breitenrainstrasse</b> Abschnitt Breitenrainplatz – Allmendstrasse	<p><b>Ziel:</b> Gestaltung im Bereich Neubau Migros</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Für die Gestaltung im Abschnitt längs des geplanten Migros-Neubaus liegt ein Vorprojekt vor. Dieses enthält westlich der Durchfahrtsperre eine Baumpflanzung und optional eine Wertstoffsammelstelle. Für die Umsetzung sind die Synergien mit dem Migros-Neubau zu nutzen (Wettbewerb 2013).</p> <p>Erarbeitung Bauprojekt ab 2014</p>	<p><b>Koordination</b></p> <p>Neubau Migros Breitenrain</p> <p>Schlüsselprojekt 1 Breitenrainplatz</p>
<b>G4</b>	<b>Stauffacherstrasse</b> <b>Nord</b>	<p><b>Ziel:</b> Gestaltung, Sicherheit Fuss- und Veloverkehr</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Es liegt ein Bauprojekt vor für die Umsetzung eines neuen Strassenquerschnitts, mit einem Kreisel nördlich der Stauffacherbrücke, einer neuen Führung des Fuss- / Veloverkehrs und einer angepassten Anordnung der Parkierung.</p> <p>Umsetzung ab ca. 2016/17</p>	<p><b>Koordination</b></p> <p>Erschliessung Wankdorf City</p> <p>Sanierung Stauffacherbrücke SBB</p> <p>Massnahme B2</p>
<b>G5</b>	<b>Beundenfeldstrasse</b> <b>/ Gotthelfstrasse</b> Kreuzung Spitalackerstrasse und Umfeld Gotthelfschulhaus	<p><b>Ziel:</b> Gestaltung, Schulwegsicherheit</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Mit dem Wegzug der Feuerwehr an die Murtenstrasse fallen einschränkende betriebliche Anforderungen für diese Kreuzung (heutige Einsatzachse) weg. Es eröffnen sich neue Möglichkeiten für die gestalterische Aufwertung.</p> <p>Erarbeitung Vorprojekt 2014</p>	<p><b>Koordination</b></p> <p>Quartierplanung Massnahmen 2.3 / 3.3</p>
<b>G6</b>	<b>Stauffacherstrasse</b> <b>Süd</b>	<p><b>Ziel:</b> Gestaltung, Verkehrssicherheit</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Im Abschnitt Scheibenstrasse bis Weingartstrasse ist langfristig Tempo 30 geplant.</p> <p>Zeitpunkt Erarbeitung Vorprojekt noch offen</p>	<p><b>Koordination</b></p>

**Massnahmen Betrieb**

46

<b>B1</b>	<b>Wylergut</b>	<p><b>Ziel:</b> Einführung Tempo 30 und Blaue Zone</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Für die Einführung Tempo 30 und Blaue Zone besteht ein Markierungs- und Signalisationsprojekt inkl. Gutachten.</p> <p>Publikation und Umsetzung 2013</p>	<b>Koordination</b>
<b>B2</b>	<b>Stauffacherbrücke</b>	<p><b>Ziel:</b> Entlastung Stauffacherstrasse Süd</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Der durch das Gewerbegebiet Stauffacherstrasse Nord induzierte Lastwagenverkehr soll die Stauffacherstrasse Süd und die Winkelriedstrasse nicht belasten. Vorgesehen ist ein Lastwagenverbot auf der Stauffacherbrücke, im Rahmen der Gestaltung Stauffacherstrasse Nord (vgl. G4).</p>	<p><b>Koordination</b></p> <p>Quartierplanung Massnahme 2.1</p> <p>Sanierung Stauffacherbrücke (SBB)</p> <p>Massnahme G4</p>
<b>B3</b>	<b>Breitenrainstrasse</b>	<p><b>Ziel:</b> Verkehrsreduktion z.G. Lärmschutz</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anteil Durchgangsverkehr ermitteln (2014)</li> <li>- Aufhebung Linksabbiegeverbot Breitenrainstr.-Nordring (gleichzeitig mit Sperrung Breitenrainstrasse ab Breitenrainplatz)</li> <li>- direkte Erschliessung Breitenrain West ab Standstrasse und/oder ab Nordring im Rahmen des Schlüsselprojekts 4 prüfen</li> </ul>	<p><b>Koordination</b></p> <p>Schlüsselprojekte 1, 2, 3 und 4</p>
<b>B4</b>	<b>Tellstrasse</b>	<p><b>Ziel:</b> neuer Durchgangsverkehr verhindern z.G. Lärmschutz und Schulwegsicherheit</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b> Beibehaltung der Durchfahrtsperre nach Abschluss der Bauarbeiten Wankdorfplatz</p> <p>Publikation ist im November 2012 erfolgt</p>	<p><b>Koordination</b></p> <p>Quartierplanung Massnahme 3.4</p>
<b>B5</b>	<b>Kasernenstrasse / Herzogstrasse / Militärstrasse</b>	<p><b>Ziel:</b> Verkehrsreduktion z.G. Lärmschutz</p> <p><b>Massnahme / Vorgehen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachbesserung Tempo 30 Kasernenstrasse (2013)</li> <li>- Anteil Durchgangsverkehr ermitteln (2014)</li> <li>- Durchfahrtswiderstand überprüfen / nachbessern</li> </ul>	<b>Koordination</b>



## 7. Anhang

### 7.1 Grundlagenübersicht

47

#### **Strategien / Konzepte / Projekte**

##### *Stadt:*

- Räumliches Stadtentwicklungskonzept Stadt Bern, Verkehrskonzept, 1995
- Vereinbarung mit Verein „Läbige Stadt“ vom 28. November 2001
- Mitwirkungsunterlagen und -bericht MIV und Quartierplanung Stadtteil 5, SPA/VP 2004
- Programm Verkehrslenkung und -beruhigung Stadtteil 5, GR 2006
- Energiestrategie 2006-2015, GR 2006
- Quartierplanung Stadtteil 5, SPA 2010
- Erfolgskontrolle Verkehrssanierung Bollwerk - Nordring - Standstrasse - Winkelriedstrasse, VP und Bernmobil 2011
- Verkehrsbericht Stadt Bern, TVS 2012, [www.bern.ch/verkehrsbericht](http://www.bern.ch/verkehrsbericht)
- Konzept Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren, TVS 2012
- Strategie Bern 2020 und Legislaturrichtlinien 2013-2016, GR 2013
- Mittelfristige Investitionsplanung 2013 – 2020

##### *Kanton / Region / Dritte:*

- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, 2005, [www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch)
- Abstimmung Verkehr und Siedlung ESP Wankdorf, 2006, [www.wankdorf.info](http://www.wankdorf.info)
- Vereinbarung zwischen Stadt, Kanton, VCS, Pro Velo, und „Läbige Stadt“ zum Strassenplan Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung Linie 9, 2007
- Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern, 2008
- Zweckmässigkeitsbeurteilung Hochleistungsstrassennetz Bern, 2008, [www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch)
- Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf, 2010, [www.wankdorf.info](http://www.wankdorf.info)
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK 2012, [www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch)
- Testplanung Raum Wankdorf (Bolligenstrasse – Nationalstrasse A6), 2012, [www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch)
- Projektstudie A1 Bern Nord (Weyermannshaus – Schönbühl), 2012, [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)
- Vertiefungsstudie A6 Bern Ost, 2012, [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)
- Bauprojekt Tram Region Bern, 2012, [www.tramregionbern.ch](http://www.tramregionbern.ch)

## 7.2 Übersicht politische Vorstösse

48

<i>Vorstoss / Datum</i>	<i>Thema</i>	<i>Behandlung im TVP MIV</i>
Motion Michael Jordi (GB) vom 17. September 1998	Quartierschonender Guisanplatz	kann mit der Dosierungsmöglichkeit am Guisanplatz, mit Schlüsselprojekt 2 Rodtmattstrasse und den Massnahmen B4 und B5 erfüllt werden
Motion Fraktion SP (Andreas Zysset, SP) vom 27. April 2000	Wohnstadt Bern – Piazza Breitenrain	Pkt. 1 wurde mit SRB 197 vom 2. April 2009 geschrieben; Pkt. 2 wurde mit SRB 414 vom 22. September 2011 geschrieben (Kredit Bauprojekt Breitenrainplatz)
Interfrakt. Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP / Michael Jordi, GB / Ueli Stückelberger, GFL) vom 23. August 2001	Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil	kann mit Schlüsselprojekt 1 Breitenrainplatz (Fussgängerzone Vorplatz Migros) erfüllt werden
Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP) vom 25. Oktober 2001	Schutz des Nordquartiers vor Durchgangsverkehr	kann mit den Massnahmen im vorliegenden TVP MIV zumindest teilweise erfüllt werden
Interfrakt. Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL / Blaise Kropf, JA!) vom 21. Februar 2002	Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 5	kann mit den Massnahmen im vorliegenden TVP MIV erfüllt werden
Postulat SP/JUSO (Stefan Jordi, Annette Lehmann, SP) vom 20. November 2008	Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche beim Spitalackerschulhaus	Ist als Massnahme G5 im TVO MIV enthalten
Richtlinienmotion Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül, SP): vom 11. November 2010	Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30	Konzept Tempo 30 in Quartier- und Stadtteilzentren ist im TVP MIV enthalten
Interfrakt. Motion GFL/EVP, SP/JUSO (Peter Künzler, GFL/Beat Zobrist, SP)	Verkehrsberuhigung Viktoriarain	Punkt 1 (Tempo 30) wird mit Schlüsselprojekt 6 2013 erfüllt Punkt 2 (Nachtsperr) ist als Postulat erheblich erklärt und wird nicht erfüllt