



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

**Stadtteil IV
Kirchenfeld / Schosshalde**

Teilverkehrsplan MIV

Mitwirkungsbericht
August 2013



Impressum

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

Copyrights:
Verkehrsplanung Stadt Bern

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

Stand: 15. August 2013

Inhalt	3
1 Einleitung	5
2 Mitwirkungsverfahren	6
2.1 Vorgehen und Resonanz	6
2.2 Methodik der Auswertung	6
3 Auswertung der Eingaben	7
3.1 Auftrag / Einbettung / Ziele	7
3.2 Analyse	8
3.3 Konzept allgemein / Handlungsansätze	9
3.4 Konzept Basis- und Übergangnetz	10
3.5 Konzept Quartierzellen	11
3.6 Umsetzung durch Schlüsselprojekte	12
3.7 Weitere Massnahmen	17
3.8 Weitere Anregungen	23
4 Fazit für den TVP MIV 4 - Zusammenfassung	25

Anhang

Ausschnitte QUAVIER-ZEITUNG 2011/2012 zu Verkehrsfragen

Glossar

verwendete Abkürzungen:

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

1 Einleitung

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

5

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

Die Mitwirkung zum TVP MIV des Stadtteils 4 (Kirchenfeld / Schosshalde) fand zeitgleich mit der Mitwirkung zum Quartierplan der Präsidioldirektion zu diesem Gebiet (Themen: bauliche Nutzung, Freiraum, Gestaltung) vom 5. September 2012 bis zum 05. November 2012 statt. Bereits am 7. Mai 2012 wurde im Rahmen der Mitwirkung im Kirchgemeindehaus Petrus eine Informations- und Diskussionsveranstaltung zum TVP MIV durchgeführt.

Die zur Mitwirkung aufgelegten Dokumente (Bericht Teilverkehrsplan MIV und Quartierplan Stadtteil 4 mit Fragebogen) vermitteln einen Gesamtüberblick über die Entwicklungsabsichten der Stadt Bern im Stadtteil 4 und die Zusammenhänge zwischen Verkehr, Städtebau und Freiraum.

Zum TVP MIV gingen insgesamt 128 teilweise sehr ausführliche Mitwirkungseingaben von Verbänden, Institutionen, Firmen, Parteien und Privatpersonen ein. Im vorliegenden Mitwirkungsbericht sind die Mitwirkungseingaben zum TVP MIV ausgewertet und die Folgerungen aus der Mitwirkung für dessen Bereinigung und für das weitere Vorgehen bei den Schlüsselprojekten dargelegt. Die Mitwirkungseingaben zum Quartierplan wurden bereits in einem separaten Bericht ausgewertet.

2 Mitwirkungsverfahren

6

2.1 Vorgehen und Resonanz

Während der Dauer der Mitwirkung (5. September 2012 bis 5. November 2012) lag der TVP MIV bei der Verkehrsplanung (Zieglerstrasse 62) und in der „Baustelle“ (Bundesgasse 38) auf und konnte über das Internet heruntergeladen werden.

Die Quartierkommission QUAV4 hat bereits am 7. Mai 2012 im Kirchgemeindehaus Petrus in Zusammenarbeit mit der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Teilverkehrsplan MIV durchgeführt. Die Medien wurden am 3. September 2012 über die Quartierplanung orientiert. Die Publikation der Mitwirkung im Stadtanzeiger erfolgte am 5. September und am 3. Oktober 2012.

Die öffentliche Mitwirkung stiess auf grosses Interesse, die Gelegenheit zur Mitwirkung wurde intensiv genutzt. Insgesamt gingen 144 Stellungnahmen ein (17 Verbände / Institutionen, 12 Parteien, 4 städtische Direktionen, 1 Firma und mehr als 100 Private mit teilweise mehreren Personen und Unterschriften). Zudem wurden folgende Sammeleingaben eingereicht:

- Petition für wirksame, verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Strecke Brunnadernstrasse - Elfenstrasse - Egghölzlistrasse mit über 600 Unterschriften
- Petition zur „Durchsetzung Höchstgeschwindigkeit in der Begegnungszone Gryphenhübelweg“ mit 213 Unterschriften
- Gesuch um „Erweiterung der Parkzone 3006 auf die Jungfraustrasse“ mit 30 Unterschriften
- Schreiben Anwohner Burgfeldweg / Zentweg für Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Burgfeld mit 120 Unterschriften

Im vorliegenden Mitwirkungsbericht wird die Bilanz aus den Mitwirkungsbeiträgen zum MIV gezogen und aufgezeigt, ob und wie die Anliegen berücksichtigt werden können. Nach der Auswertung der Eingaben wurden einzelne Anforderungen Wünsche und Vorgaben direkt in die überarbeitete Fassung des TVP MIV 4 eingearbeitet. Andere wiederum werden in Folgeplanungen integriert und umgesetzt.

2.2 Methodik der Auswertung

Die inhaltliche Auswertung der Eingaben orientiert sich an der Struktur des Teilverkehrsplans. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Inhalte der Eingaben thematisch gegliedert. Die daraus resultierende umfangreiche Tabelle ist in einem separaten Dokument erfasst.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht konzentriert sich darauf, die wichtigsten Aussagen, Forderungen und Kritikpunkte zusammenzufassen und zu kommentieren und die Folgerungen für die Bereinigung des TVP MIV 4 aufzuzeigen. Gliederung:

- Aussagen zu Berichtstruktur, Auftrag, Einbettung, Ziele
- Analyse
- Gesamtkonzept (Leistungsfähigkeit, Erschliessungsqualität MIV, Verkehrsmanagement, Stadtverträglichkeit, Wohnqualität, Sicherheit)
- Konzept Basis- und Übergangsnetz
- Schlüsselprojekte (inkl. BGK Thunstrasse mit Haltestelle Burgernziel)
- Konzept Quartierzellen
- Weitere Anregungen

Die Folgerungen für den Teilverkehrsplan MIV 4 werden jeweils rot hervorgehoben.

3 Auswertung der Eingaben

3.1 Auftrag / Einbettung / Ziele

Eingaben

Die Ziele für den Verkehr werden mehrheitlich als richtig beurteilt und grundsätzlich unterstützt. Gewerbevertreter und der Hauseigentümerverband sind der Ansicht, der Verkehrszunahme sei mehr Beachtung zu schenken. Das Basisnetz sei deshalb auszubauen und auf Wabelösungen solle verzichtet werden. Der TCS findet die Schaffung von Stauräumen keine zukunftsgerichtete Lösung. Er wünscht eine effiziente, leistungsfähige und flüssige Verkehrsabwicklung.

In verschiedenen Eingaben wird eine konkretere Zielformulierung zur Verkehrsvermeidung verlangt. QUAV4 schlägt einen Workshop vor, um das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu beeinflussen. Der VCS findet, der Fokus liege zu stark auf der Symptombekämpfung, die Ursachen würden zu wenig bekämpft. Der Verkehr sei mit geeigneten Mitteln (beispielsweise mit Road-Pricing) zu reduzieren. Zudem sollte die Parkierung in die Planung integriert werden, weil diese auch im Rahmen von neuen Überbauungen einen erheblichen Einfluss auf den Strassenraum und auf die Wohnqualität habe.

Die FDP kritisiert, den Vertrag zwischen der Stadt und dem Verein Läubigi Stadt, welcher die Politik umgangen habe und für die Bevölkerung nicht bindend sei. Sie stimmt der Bündelung des Verkehrs auf dem Basisnetz zu, unter der Bedingung, dass das vorhandene, leistungsfähige Basisnetz keinesfalls Einschränkungen erfahren dürfe.

In verschiedenen Eingaben wird die Ansicht vertreten, dass der Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und der Öffentliche Verkehr zusammen mit dem MIV betrachtet werden müssen. Fussverkehr Bern ist der Ansicht, dass das Weglassen des Langsamverkehrs den Konflikt mit dem MIV in die Umsetzungs- oder Betriebsphase verschiebe.

Auch QUAV4 findet die Betrachtung des MIV zu isoliert und schlägt vor einen „Teilverkehrsplan Strasse Stadtteil 4“ zu erstellen und den öV und den Langsamverkehr im selben Instrument zu bearbeiten. Sie vertritt zudem die Haltung, dass die Quartierpartizipation wichtig ist.

Fussverkehr Bern bemängelt, dass die TVP MIV nicht in allen Stadtteilen in identischer Art erarbeitet worden sind. Die Verträglichkeit von Strassenräumen sei zudem nur genügend, wenn neben dem MIV die Bedürfnisse des öV, des Langsamverkehrs, der Anwohnenden und einer optimierten Gestaltung des Strassenraumes befriedigt werden können. Fussverkehr Bern bedauert zudem, dass es sich um ein Konzept und nicht um einen verbindlichen Richtplan handelt und dass weitere Projektschritte zu vage behandelt würden.

QUAV4 betont, dass die Quartierpartizipation wichtig ist und punktuell auf die Region ausgeweitet werden müsste.

Kommentar

Die TVP MIV der einzelnen Stadtteile sind eine Folgearbeit aus einer Gesamtplanung über alle raumwirksamen Entwicklungen in der Stadt Bern. Der vorliegende TVP MIV soll sich deshalb ausdrücklich mit dem MIV befassen, jedoch wird in den Zielen, in der Analyse und bei den Massnahmen auf die anderen Verkehrsträger verwiesen. Für den Langsamverkehr gibt es separate Richtpläne. Der strassengebundene öV wird im TVP MIV berücksichtigt, aber nicht detailliert behandelt. Beim Thema Verträglichkeit sind die Anforderungen aller Verkehrsarten berücksichtigt. Eine verkehrsträgerübergreifende (gesamstädtische) Betrachtung erfolgt im Rahmen der bereits gestarteten Revision des STEK 95.

Der TVP MIV Stadtteil 4 ist praktisch gleich aufgebaut wie diejenigen der benachbarten Stadtteile. Er ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, eine Genehmigung als kommunaler Richtplan ist dazu nicht nötig.

Folgerungen für den TVP MIV 4

An den formulierten Zielen zum MIV und am Grundprinzip, die Verträglichkeit des Verkehrs zu verbessern, kann festgehalten werden. Die Einbettung des TVP MIV in die regionale Gesamtverkehrsstrategie und in die Legislaturziele des Gemeinderats wird sichergestellt. Die Abstimmung zwischen den Teilverkehrsplänen erfolgt im Rahmen der Revision des STEK 2015. Die Einbettung der Teilverkehrspläne der benachbarten Stadtteile III und V wird im Bericht ausführlicher dargestellt.

3.2 Analyse***Eingaben***

Die Analyse findet bei den Mitwirkenden grösstenteils guten Anklang. QUAV4 findet, auch die Schlüsselprojekte seien gut identifiziert worden. Die Verkehrsströme aus der Ostermundigenstrasse sollten ergänzend zu den vorhandenen Strömungen dargestellt werden. Es fehle eine Übersicht die aufzeigt, welche Strassen für bestimmte Verkehrsbeziehungen von „Überlaufverkehr“ tangiert seien. Aus Sicht der Lärmbelastung müsste die Abstufung weiterer Strassen vom Übergangs- ins Quartiernetz geprüft werden. Die gestalterischen Defizite würden schlecht verstanden, müssten präzisiert und besser von organisatorischen Defiziten unterschieden werden.

Laut QUAV4 werden Velos mangels Alternativen konzentriert auf dem Basisnetz geführt. Auf der Hauptachse Kirchenfeldstrasse - Freudenbergerplatz müssten deshalb zwingend Verbesserungsmassnahmen getroffen werden.

Das Grüne Bündnis sieht auf der Achse Monbijoubrücke - Kirchenfeldstrasse - Thunstrasse - Ostring, auf der Laubeggstrasse, auf der Muristrasse, sowie auf der Bolligen- und Ostermundigenstrasse den grössten Handlungsbedarf. Dort müsse Geschwindigkeit und Verkehrsmenge reduziert werden, um Platz für den Langsamverkehr und den öV zu erhalten und die Umweltbelastung zu reduzieren.

Kommentar

Die Analyse stellt die vorhandenen Verkehrsgrundlagen grösstenteils treffend dar. Auf eine Aktualisierung und den vorgeschlagenen Ausbau der Analyse wird nach erfolgter Mitwirkung verzichtet. Massgebend für den Nutzen des TVP MIV sind die Konzeptaussagen und die Aussagen zu den Schlüsselmassnahmen.

Folgerungen für den TVP MIV Stadtteil 4

Die Plangrafiken werden aufgrund von Detailhinweisen aus der Mitwirkung punktuell korrigiert oder ergänzt.

3.3 Konzept allgemein / Handlungsansätze

Eingaben

Die Förderung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs mit Tempo 30 und Verkehrsberuhigung auf den Quartierstrassen wird breit unterstützt. In zahlreichen Eingaben werden mehr Polizeikontrollen oder physische Sperren zur Durchsetzung von Verkehrsbeschränkungen, flächendeckende Begegnungszonen oder flächendeckend Tempo 30 gefordert. In einzelnen Eingaben wird aber auch klar zum Ausdruck gebracht, dass auf Poller und Waben verzichtet werden soll.

Das Grüne Bündnis fordert Tempo 30 auch auf kritischen Abschnitten des Basisnetzes und an weiteren kritischen Stellen die Aufhebung von Parkplätzen zu Gunsten von Radstreifen.

QUAV4 fragt, ob die Gewerbezone Galgenfeld zwischen zwei Wohngebieten mittel- bis langfristig am richtigen Ort steht. Burgfeld und Galgenfeld sollen vor einer Mehrbelastung aus dem Gebiet Wankdorf geschützt werden.

Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit werden von allen Seiten unterstützt. Der VCS weist darauf hin, dass zahlreiche Strassen des Basis- und Übergangnetzes für den Langsamverkehr erhebliche Barrieren darstellen.

Kommentar

Die Eingaben zum Konzept allgemein und zu den Handlungsansätzen sind nicht umfangreich. Offenbar besteht vor allem an den konkreteren Schlüsselvorhaben ein grösseres Interesse.

Zur Forderung nach Tempo 30 kann festgestellt werden, dass dieses auf Quartierstrassen praktisch lückenlos eingeführt ist. Seit Januar 2002 ist mit der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» eine Rechtsgrundlage in Kraft, die den Bedürfnissen nach weitergehenden Verkehrsberuhigung mit Begegnungszonen entgegen kommt und die Projektumsetzung vereinfacht. Unlängst hat das Bundesgericht auch bestätigt, dass unter bestimmten Umständen auch Innerorts-Durchgangsstrassen in Tempo-30-Zonen integriert werden können. Wo von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden soll, ist im Rahmen einer gesamtstädtischen Betrachtung abzuwägen. Dies hat der Gemeinderat auch in seiner Antwort auf die Richtlinienmotion Fraktion SP/JUSO vom November 2010 betreffend „Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30“ dargelegt. Dabei hat er festgestellt, das Gebiet „Thunstrasse vom Helvetiaplatz zur Luisenstrasse“ genauer untersucht werden soll. Flächendeckende Begegnungszonen würden sehr weit gehende Massnahmen erfordern. Auf Initiative der Quartierbevölkerung sollen aber weiterhin kleinräumige Begegnungszonen eingerichtet werden können.

Im Zusammenhang mit der langfristigen Entwicklung ist für den Stadtteil 4 der sogenannte Bypass Ost von grosser Bedeutung. Mit seiner Umsetzung könnten die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz zwischen Wankdorf und Muri beseitigt und gleichzeitig eine grundsätzliche Stadtreparatur entlang der heutigen A6 umgesetzt werden. Vorerst sieht es jedoch danach aus, dass dieses Vorhaben aufgrund seiner hohen Kosten von rund 1.4 Mia. Franken in eine Realisierungsetappe nach 2030 geschoben werden könnte. Für den TVP MIV ist dieser insofern nicht von Bedeutung, als das Konzept und die zur Diskussion gestellten Schlüsselmassnahmen den Zeitraum vor 2030 betreffen.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Auf der Thunstrasse wird vom Helvetiaplatz bis zur Luisenstrasse Tempo 30 geprüft. Auf dem restlichen Basis- und Übergangnetz wird das vorhandene Geschwindigkeitsregime nicht verändert.

3.4 Konzept Basis- und Übergangnetz

Eingaben

10

Die FDP begrüsst die Bündelung des Verkehrs auf dem Basisnetz, sofern das vorhandene leistungsfähige Basisnetz in keiner Art und Weise eingeschränkt wird. Der TCS und der Handels- und Industrieverein BE verlangen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit gar ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf dem Basisnetz. Viele sind der Ansicht, dass es an grossräumigen Umfahrungsmöglichkeiten wie einer Südumfahrung mangle. Folge davon sei eine grosse Verkehrsbelastung auf der Hauptachse Monbijoubücke - Freudenbergplatz.

QUAV4 ist der Ansicht, dass die wenigen Hauptachsen im Stadtteil 4 zu stark belastet seien und der Lärmschutz und die Verkehrssicherheit in weiten Teilen nicht befriedigen.

Der Definition des Basis- und Übergangnetzes und der Abstufung der Route im Gebiet Ostring (Buchserstrasse, Giacomettistrasse, Weltistrasse, Melchenbühlweg, Obere Zollgasse) und der Jupiterstrasse wird generell zugestimmt. QUAV4 ist der Meinung es sei offensichtlich, dass „Massnahmen an der Quelle“ wie Rückstufungen vom Basis- ins Quartierstrassennetz (Bsp. Brunnaderstrasse) auch für andere Abschnitte (Schosshaldenstrasse? Jungfraustrasse? Marienstrasse? Aegertenstrasse?) noch geprüft werden müssen.

Die Aufklassierung des Pulverwegs ist umstritten. Der Dialog Nordquartier stellt fest, dass die Mingerstrasse heute im Übergangnetz liegt und im TVP MIV 4 falsch (als Basisnetz) dargestellt wird. Für Läubigi Stadt fehlt für die Aufklassierung des Pulverwegs ins Basisnetz im TVP eine Kompensation. Gegebenenfalls bedürfe es Begleitmassnahmen, um Mehrverkehr im Quartier zu verhindern.

Zu einzelnen Massnahmen an Strassen des Basis- und Übergangnetzes wird im Kapitel 3.7 "Weitere Massnahmen" (ab Seite 17) detaillierter eingegangen.

Kommentar

Bei der Definition des Basisnetzes wird grundsätzlich vom Bestand ausgegangen. Auf Ausbauten wie eine zusätzliche Strasse, ein zweigeschossiger Knoten oder gar eine Untertunnelung wurde verzichtet.

Die Mingerstrasse und die Bolligenstrasse Süd (Abschnitt Mingerstrasse - Schermenweg) haben im Stek95 dem Übergangnetz angehört. Das Betriebskonzept des neuen Wankdorfplatzes umfasst das Strassenviereck Schermenweg - Bolligenstrasse Süd - Mingerstrasse - Papiermühlestrasse. Seit Ende 2012 übernehmen diese Strassen somit Funktionen des Basisnetzes. Im Konzeptplan wird deshalb die Aufklassierung der Mingerstrasse, der Bolligenstrasse Süd und des anschliessenden Pulverwegs vom Übergangnetz ins Basisnetz dargestellt. Eine Kompensation ist vorhanden: Die Bottigenstrasse (zwischen Niederbottigen und Gemeindegrenze Frauenkappelen) wird vom Basisnetz ins Übergangnetz abklassiert.

Weitere Rückstufungen, auch wie QUAV4 fordert solche vom Übergangnetz ins Quartiernetz, wurden bei der Erstellung des TVP MIV geprüft und aufgrund der jeweiligen Funktion und einer plausiblen, zusammenhängenden Netzstruktur verworfen. Strassen welche Quartierteile miteinander verbindenden gehören nicht ins Quartierstrassennetz, welches vorwiegend die Feinerschliessung der angrenzenden Parzellen zur Aufgabe hat. So sollen auch für die von QUAV4 zur Diskussion gestellten Strassen: Schosshaldenstrasse, Jungfraustrasse, Marienstrasse, Aegertenstrasse im Übergangnetz bleiben. (vgl. auch Kapitel 3.5 "Konzept Quartierzellen")

Folgerungen für den TVP MIV 4

Am Konzept Basis- und Übergangnetz wird festgehalten. Die Mingerstrasse und die Bolligenstrasse Süd (Abschnitt Mingerstrasse - Schermenweg) werden zusammen mit dem Pulverweg vom Übergangnetz ins Basisnetz aufklassiert. Die Schosshaldenstrasse verbleibt im Übergangnetz.

3.5 Konzept Quartierzellen**Eingaben**

Läbige Stadt und VCS-Regionalgruppe Bern und das Grüne Bündnis sind für Wabenlösungen, bzw. für die Variante B. Dazu sollen Begegnungszonen möglichst flächendeckend umgesetzt und Geschwindigkeitswiderhandlungen möglichst reduziert werden. Läbige Stadt und das Grüne Bündnis finden die Wabenlösung hätte flächendeckend geplant werden sollen. QUAV4 ist der Ansicht, dass die Wohnquartiere weitgehend beruhigt sind, das Gebiet Hallwylstrasse / Gryphenhübeliweg jedoch erhöhten Handlungsbedarf habe. VCS-Regionalgruppe Bern findet Umwegverkehr zumutbar und hinterfragt hindernisfreien MIV-Zugang vor die Haustüren kritisch.

Die FDP und das Gewerbe wehren sich gegen Wabenlösungen und Poller. Quartierzellen seien zwar wünschbar, aber zurzeit nicht realistisch.

Zu einzelnen Massnahmen an Strassen des Quartiernetzes wird im Kapitel 3.7 "Weitere Massnahmen" (Seite 17) detaillierter eingegangen.

Kommentar

Dass betreffend die Quartierzellen zwei Varianten in die Mitwirkung gebracht wurden, scheint einer Mehrheit wichtig und richtig zu sein. Die Variante B stösst hauptsächlich bei VCS, GB und Läbige Stadt auf Sympathien, ist aber ohne Einschränkungen der Erschliessungsqualität von Anwohnenden betroffener Quartierzellen kaum möglich. Da sich das heutige Quartiernetz (Variante A) grundsätzlich gut bewährt, drängt sich zwischen Variante A und Variante B wohl ein Kompromiss auf, mit welchem der Durchgangswiderstand nur lokal erhöht wird.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Es wird eine angepasste Teilkonzeptvariante "B-minus, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands" für den quartierfremden Verkehr mit zusätzlichen Massnahmen in folgenden Quartierzellen: Brunnadern / Elfenau, Kollerweg und Burgfeld dargestellt.

3.6 Umsetzung durch Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekt 1 - Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring

12

Eingaben

Eine Umgestaltung der Thunstrasse wird von QUAV4, VCS-Regionalgruppe Bern, Läubigi Stadt, SP Stadt Bern, SP Sektion Bern Ost, Grünes Bündnis Bern und einzelnen Quartierbewohnerinnen und -bewohner grundsätzlich unterstützt.

Gegen eine Verkehrsdosierung und damit gegen die Voraussetzung für das Schlüsselprojekt 1 haben sich FDP Stadt Bern und FDP Sektion Bern-Kirchenfeld / Brunnadern, ACS Sektion Bern und einzelne Quartierbewohnerinnen und -bewohner (auch in einem 25-fach kopierten Schreiben) geäußert. Swissprime Site AG kritisiert, dass die Dosierung an der Weltpoststrasse falsch angeordnet ist, weil dort eine neue Wohnsiedlung entstehen soll.

Die Eingaben zur Einführung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt halten sich ebenfalls in etwa die Waage. Die Befürworter begründen ihre Haltung mit einer Lärmreduktion, der Verkehrssicherheit und der Steigerung der Attraktivität des Quartierzentrums, während die Gegner Tempo 30 auf Hauptstrassen realitätsfremd finden und vehement ablehnen.

Auch zur Veloführung bestehen diametrale Haltungen. Die eine Hälfte der Mitwirkenden ist der Ansicht, es seien zwingend durchgehende Radstreifen zu markieren. Die andere findet, Velos sollten auch auf dem Trottoir verkehren dürfen, der Platz dafür sei dort vorhanden.

Einig sind sich die Mitwirkenden, dass die Tram-Haltestellen behindertengerecht gestaltet sein sollen. FDP, ACS, und 3 Personen sind der Ansicht, dies könne auch mit minimalen Massnahmen erreicht werden, ohne jedoch konkrete Lösungsansätze zu zeigen. Läubigi Stadt, VCS und IG Efenau unterstützen den vorgesehenen Lösungsansatz der neuen Haltestellenanordnung gemäss Schlüsselprojekt 1. Die Haltungen zur Aufhebung der Haltestelle Burgernziel sind trotz weniger Stellungnahmen unterschiedlich, während Läubigi Stadt, SP und VCS finden, die Wartehalle stadteinwärts mit integriertem Kiosk solle tendenziell erhalten werden, sind die IG Efenau und QUAV4 der Ansicht, auf die Haltestelle Burgernziel könne allenfalls verzichtet werden, wenn die Haltestelle Sonnenhof attraktiver werde. QUAV4 ist der Ansicht, die Haltestellenthematik sei integral zu regeln, im gesamten Perimeter von der Brunnadernstrasse bis zum Ostring. Eine gute Haltestellenlösung im Sonnenhof könnte die heutige Diskussion deblockieren.

SVP und eine Person verlangen für das Tram vom Thunplatz bis zum Burgernziel Eigenstrassen für beide Fahrrichtungen, was aber auf der bestehenden Verkehrsfläche auf dem Abschnitt Thunplatz - Brunnadernstrasse mit einer Strassenbreite von 11.45m nicht möglich ist.

SVP und 2 Personen schlagen vor, die Verkehrskapazität mit Unter- oder Überführungen zu erhöhen. Um Ausweichverkehr in die Quartiere vorzubeugen müsse der Verkehr auf dem Basisnetz flüssig gehalten werden.

QUAV4 findet der Kreiselpark Burgernziel solle aus Sicherheitsgründen in eine Kreuzung mit LSA umgebaut werden. Läubigi Stadt wünscht die Prüfung von zusätzlichen Fussgängerstreifen.

QUAV4 findet, die Überbauung Tramdepot Burgernziel solle zeitgleich mit der Sanierung Thunstrasse – Ostring erfolgen und nicht gestaffelt. Sie verlangt eine zeitliche Konzentration der Hoch- und Tiefbauarbeiten im gesamten Planungsgebiet.

Auch andere fordern rasche Lösungen, insbesondere auf dem Thunplatz.

Kommentar

Die Haltungen zum Schlüsselprojekt 1 sind geteilt, unbestritten ist jedoch der Handlungsbedarf. Eine Vielzahl von Eingaben unterstützt das Projekt vollumfänglich oder zu grossen Teilen. Eine in etwa gleichgrosse Zahl findet, die Probleme seien so zu lösen, dass keine Kapazitätseinbussen entstehen. Lösungsansätze werden allerdings vorwiegend in Eigentrasse für Tramlinien gesucht, in Veloführung auf dem Trottoir oder in Unter- oder Überführungen. Diese Alternativlösungen sind aus technischen und städtebaulichen Gründen jedoch nicht realisierbar. Die Antwort auf das zu diesem Thema eingereichte Postulat geht auf die Untertunnelung detailliert ein. Kosten stünden zum Nutzen in sehr schlechtem Verhältnis. Daneben wäre ein städtebaulich grosser Eingriff mit Rampen, Schächten mitten im historischen Stadtteil notwendig.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Auf der Achse Thunplatz – Ostring sind die Handlungsspielräume aufgrund der verschiedenen Ansprüche der Verkehrsteilnehmer und der knappen Verkehrsflächen stark limitiert. Verbesserungen für Verkehrssicherheit, Velo- und Fussverkehr und behindertengerechte Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind nur möglich, wenn in den Spitzenstunden der motorisierte Individualverkehr (wie im Schlüsselprojekt 1 dargelegt) reduziert wird.

Deshalb soll am Vorhaben (Schlüsselprojekt 1) inklusiv Verkehrsdosierungen während den Spitzenstunden an der Quartierperipherie, Umbau des Knotens Burgernziel, Neuordnung der Tramhaltestellen Brunnadernstrasse und Aufhebung der Tramhaltestellen Burgernziel festgehalten werden. Bei der Weiterentwicklung des Projekts sollen Optimierungen gesucht werden, welche die geäusserten Befürchtungen bestmöglich entkräften. Die Tramhaltestelle Sonnenhof soll zudem attraktiv und in beiden Fahrtrichtungen behindertengerecht ausgebildet werden.

Schlüsselprojekt 2 - Tram Region Bern**Eingaben**

Das Thema wurde in der Mitwirkung nur am Rand angesprochen. QUAV4 unterstützt das Projekt, weist aber darauf hin, dass es im Rahmen anderer Gremien behandelt wird. Die Sektion SP Bern Ost unterstützt das Projekt ebenfalls.

Kommentar

Offenbar wurden im Projekt Tram Region Bern genügend Möglichkeiten geboten, sich zum Vorhaben zu äussern.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Keine Änderungen nötig.

Schlüsselprojekt 3 - Stadtreparatur und Stadterweiterung Bern-Südost / Abstimmung Siedlung und Verkehr

14

Eingaben

Das Projekt Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz (Bypass Bern Ost) und die damit verbundene Stadtreparatur und Stadterweiterung Bern-Südost werden grundsätzlich bejaht, die frühzeitige Abstimmung von Siedlung und Verkehr begrüsst. Der VCS, QUAV4 und die SP weisen darauf hin, dass auch vor dem Zeithorizont 2030 Projekte realisiert werden sollen. So zum Beispiel Lärmschutzmassnahmen im Gebiet Ostring oder die Sanierung des Thunplatzes. Es darf auf keinen Fall eine Kapazitätserweiterung ohne Stadtreparatur realisiert werden. Auch muss verhindert werden, dass unmassstäblich dicht bebaut wird, um den Rückbau der A6 tatsächlich finanzieren zu können.

QUAV4 findet, dieses Grossprojekt müsse durch einen „handelbaren Gegenwert“ (Landgewinn, Überbauungsflächen, Einzonungen, Verdichtungen) begründet werden können. Flankierende Massnahmen dazu müssen interdisziplinär erarbeitet werden, allenfalls durch eine Testplanung mit Quartierbegleitung. Die Neuorganisation öV Bern-Ost soll dabei mit untersucht werden.

Verschiedene Mitwirkende sind der Ansicht, das Projekt müsse regional koordiniert werden, zusammen mit der Regionalplanung des öV. So soll beispielsweise der Rückbau der A6 für eine Ringbuslinie genutzt werden. Auch finden mehrere Parteien, die Bevölkerung soll früh und aktiv einbezogen werden.

Es wird hinterfragt, ob für die erforderlichen Anschlussbauwerke im Bereich Galgenfeld - Wankdorf genügend Platz vorhanden ist.

Die FDP ist der Ansicht, der Verkehr nehme mit dem Grossprojekt nicht ab, könnte jedoch mit einer Südumfahrung reduziert werden. Wegen der schlechten Finanzlage des Kantons solle eine kurzfristige Überdachung der Autobahn Wankdorf bis Saali geprüft werden.

Der VCS begrüsst die Aussagen zum Rückbau der N6, jedoch nur wenn die gewonnenen Flächen nicht von verkehrsintensiven Nutzungen abgelöst werden. Mit flankierenden Massnahmen sei sich zu stellen, dass der Ausbau auf Stadtboden nicht zusätzlichen Verkehr generiert.

Kommentar

Das Schlüsselprojekt 3 (Stadtreparatur und Stadterweiterung Bern-Südost / Abstimmung Siedlung und Verkehr) hat vorwiegend Einfluss auf die Quartierplanung. Bezüglich des Verkehrs muss sichergestellt werden, dass das Quartier einen möglichst grossen Nutzen davon hat, keine Kapazitätserweiterung ohne Stadtreparatur realisiert wird und das Basisnetz bestmöglich entlastet wird. Diese Haltung entspricht der bisherigen Mitwirkung der Stadtvertretung in diesem Grossprojekt des Bundes.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Die Planungsarbeiten gemäss Schlüsselprojekt 3 werden ergriffen, sobald die eidgenössischen Mittel für die Engpassbeseitigung N6 gesprochen worden sind. Im Rahmen der Revision des STEK können drängende Fragestellungen von übergeordneter Bedeutung angegangen werden.

Schlüsselprojekt 4 - Elfenstrasse, Brunnadernstrasse und Egghölzlistrasse***Eingaben***

Eine deutliche Mehrheit mit SP, Läubli Stadt, VCS, IG Verkehrsberuhigtes Elfenauquartier und zahlreichen Personen befürwortet die Stossrichtung 2 (Weitere Einschränkung oder Unterbindung der Verbindungsfunktion). Sie befürwortet sowohl eine quartierverträgliche und geschwindigkeitsreduzierende Strassenraumgestaltung, als auch eine Sperre für den Durchgangsverkehr. Die überhöhten Geschwindigkeiten seien für schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer eine grosse Gefahr. Der Verkehrslärm sei zu reduzieren, damit die Gärten entlang der Strasse wieder mehr genutzt würden. Einzelne bemerken dazu jedoch, der Busverkehr dürfe nicht beeinträchtigt werden. Andere wünschen sich, dass auch mit Tempo 30 die heutigen Zebrastreifen bleiben. Die Bushaltestellen Willadingweg und Luternauweg werden als spezielle Gefahrenstellen erwähnt. Die „IG Verkehrsberuhigtes Elfenauquartier“ hat dazu eine Petition mit über 600 Unterschriften eingereicht, in welcher wirksame, verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Strecke Brunnadernstrasse - Elfenstrasse - Egghölzlistrasse explizit gefordert werden.

Verschiedentlich wird darauf hingewiesen, dass die heutige Form der Brunnadernstrasse einer Quartiersammelstrasse widerspreche. Eine Abklassierung bedingt demnach eine Umgestaltung.

Eine private Zählung ergibt an der Egghölzlistrasse zwischen 17 und 18 Uhr 400 Fahrzeuge. Der Durchgangsverkehr wird auf 60 - 70% geschätzt.

Auf der Egghölzlistrasse würden einzelne Anwohnerinnen und Anwohner eine Begegnungszone befürworten.

Eine Gruppe von FDP, ACS, 25 Personen mit einem kopierten Schreiben und einige Einzelpersonen finden, Stossrichtung 2 (Weitere Einschränkung oder Unterbindung der Verbindungsfunktion) vermindere die Lebensqualität im Quartier. Sie befürwortet die Stossrichtung 1 (Beibehaltung der Verbindungsfunktion). Das bisherige System habe sich bewährt, es bestehe kein Handlungsbedarf für eine Verkehrsberuhigung. Bis der Knoten Burgernziel saniert sei, solle auf der Brunnadernstrasse keine Massnahmen getroffen werden. Der Durchgangsverkehr sei zu dulden und nicht in andere Quartiere zu verdrängen. Dieser sei eine Folge der verstopften Hauptachse und würde abnehmen, wenn der Verkehr dort verflüssigt werden könnte. Zusätzliche Verbote wären zudem für den Quartierladen verhängnisvoll. Verschiedentlich werden mehr Kontrollen gefordert um bereits bestehende Signalisation durchzusetzen. SchülerInnen und Schüler könnten mit der heutigen Situation (Stossrichtung 1) die Brunnadernstrasse sicherer queren, als sie das nach einer Verdrängung des Verkehrs (mit Stossrichtung 2) auf anderen Strassen innerhalb des Quartiers könnten.

Einige Mitwirkungen gehen vom Lösungsansatz einer konsequenten Durchsetzung von Tempo 50 aus. Tempo 30 sei schwierig umzusetzen, würde den Busverkehr behindern und den Durchgangsverkehr dennoch nicht abhalten. Mit der Einführung von Tempo 30 müssten Zebrastreifen aufgehoben werden, was sich bereits auf der Egghölzlistrasse nicht bewährt habe.

Zwei Personen aus dem Quartier schlagen vor, das Trottoir einseitig aufzuheben, um mehr Fläche für den rollenden Mischverkehr zu erhalten.

Die SVP ist der Ansicht, die Egghölzlistrasse sollte von Tempo 30 befreit und übersichtlicher gestaltet werden. Falls die Linksabbiegeverbote im Egghölzli aufgehoben würden, könnte die Weltpoststrasse entlastet werden.

Der Verein Anwohnende der Steinerstrasse und Umgebung begrüsst das Abbiegegebot bei der Einmündung Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse.

Das Busüberholverbot an der Haltestelle Luternauweg gibt zu Diskussionen Anlass. Besorgte Eltern finden, es sollte besser durchgesetzt werden, andere finden, es sei aufzuheben, weitere sind der Meinung wonach die Haltestellen zusammengelegt werden sollen.

Der „Verein Anwohnende der Steinerstrasse und Umgebung“ unterstützt ein Abbiegegebot aus der Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse, was beide Abschnitte der Brunnadernstrasse vor quartierfremden Durchgangsverkehr entlastet. QUAV4 befürchtet, dass diese Verbindung Velofahrenden fehlen würde und das Kleingewerbe (Café und Bäckerei) auf der nördlichen Brunnadernstrasse darunter leiden könnte.

Kommentar

Die Forderungen sind teilweise diametral unterschiedlich. Der Durchgangswiderstand und die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Brunnadernstrasse - Egghölzlistrasse überwiegen allerdings dem Wunsch nach mehr Kapazität. Der Druck der Bevölkerung dazu ist riesig. *Im TVP MIV wurde formuliert, die Stossrichtung 2 (Weitere Einschränkung oder Unterbindung der Verbindungsfunktion) werde nur weiter entwickelt, wenn der Rückhalt aus der Bevölkerung gross sei.* (vgl. Kap. 3.7 "Weitere Massnahmen", Massnahmen im Quartiernetz, Quartierzelle Brunnadern / Elfenau)

Ein Abbiegegebot aus der Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse würde nur für den MIV geschlossen, die Verbindung würde für Velofahrende bleiben. Das Kleingewerbe (Café und Bäckerei) auf der nördlichen Brunnadernstrasse wäre von der Thunstrasse nach wie vor gut erreichbar.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Die Stossrichtung 2 (Weitere Einschränkung oder Unterbindung der Verbindungsfunktion) wird weiter entwickelt. Eine Abklassierung der Strasse soll erfolgen, die massgerechten Massnahmen sind in enger Begleitung mit dem Quartier zu planen. Auf Fussgängerquerungen ist dabei ein besonderes Augenmerk zu richten. Der Widerstand soll für die Quartierbevölkerung möglichst klein sein. Das Abbiegegebot bei der Einmündung der Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse soll im TVP MIV verankert werden.

Schlüsselprojekt 5 - Strassenraumgestaltung Kirchenfeldstrasse

Eingaben

Der Zweck dieses Schlüsselprojekts (Strassenraumaufwertung) wird schlecht verstanden und ist umstritten.

Für das Projekt sprechen eine Verbesserung der Querung, insbesondere für Schülerinnen und Schüler, eine Reduktion der Trennwirkung, Abbiegehilfen für den Veloverkehr, grosszügigere Gehbereiche und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität.

Gegen das Projekt sprechen eine voraussichtlich schwierige Realisierung, grosse Kosten, ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Ästhetische und gestalterische Kriterien genügen nicht. QUAV4 fordert, der Betrachtungsperimeter sei auf die gesamte Strecke vom Thunplatz bis zur Monbijoubücke zu erweitern.

Neben den Meinungen zum Schlüsselprojekt werden auch konkrete Massnahmenvorschläge wie indirekte Veloabbiegehilfen deponiert.

Kommentar

Das Projekt soll präzisiert werden. Zurzeit können Kosten, Nutzen, Vor- und Nachteile schlecht erkannt werden. Ob Verbesserungen für den Langsamverkehr Nachteile für den MIV mit sich bringen, ist zurzeit noch unklar und erzeugt gewisse Unsicherheit.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Der Zweck des Schlüsselprojekts 5 soll im Teilverkehrsplan genauer beschrieben werden. Deren Bearbeitung ist jedoch nicht prioritär. Zuerst muss sich das Betriebskonzept -10% zu Schlüsselprojekt 1 etablieren.

3.7 Weitere Massnahmen**Massnahmen auf Basis- und Übergangnetz****Eingaben****Kommentare***Thunstrasse West, Jungfrau- und Marienstrasse*

Die Aufwertung der Thunstrasse wird generell unterstützt, obwohl konkrete Massnahmen noch nicht beurteilt werden können. Die VCS-Regionalgruppe Bern wünscht neben Tempo 30 auf der Thunstrasse West auch ein Durchfahrtswiderstand. Nur so könne die Aufenthaltsqualität erhöht und die Sicherheit verbessert werden. Die Veloführung in der Thunstrasse West soll verbessert und vom Fussverkehr bestmöglich entflochten werden.

Auch in der Umgebung der Thunstrasse West besteht ein grosses Potential für Verbesserungen mit verschiedenen, teilweise gegensätzlichen Randbedingungen.

Während auf der Thunstrasse West der Wunsch nach einem Quartierzentrum mit grosser Aufenthaltsqualität besteht, wird die Verkehrssicherheit für Velos auf der Jungfrau- Marienstrasse als zu gering beurteilt. Die Frage ist, ob die Einführung des Velogegenverkehrs mit der Aufhebung von Parkplätzen vereinbar ist.

Die Einführung des Velogegenverkehrs auf der Jungfrau- und Marienstrasse wird sehr unterschiedlich beurteilt. Von Läubigi Stadt und VCS wird der Velogegenverkehr auf der Marienstrasse unterstützt, dazu wird vorgeschlagen die Veloverbindungen zur Englischen Anlage und auf der Schwellenmattstrasse ebenfalls zu verbessern. Von FDP, ACS und über 30 Anwohnenden besteht grosse Skepsis zur Aufhebung von Parkplätzen. Aus dem Gebiet Gryphenhübeli wird gefordert, dass die Parkzone 3006 auf die Jungfraustrasse erweitert werden soll und das mangelnde Parkplatzangebot besser abdecken zu können. QUAV4 bemängelt die Verkehrssicherheit auf der Jungfrau- und Marienstrasse, stellt aber in Frage ob zur Erhöhung des Komforts und der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr die Parkierungsanordnung geändert werden soll.

Eingaben**Kommentare**

Die SP ist der Ansicht, auf der Marienstrasse sei stadteinwärts eine sicherere Lösung für den Langsamverkehr zu finden.

VCS und Läbigi Stadt schätzen den Lärm an Muri- und Aargauerstalden als zu hoch ein und befürworten dort Tempo 30 und Erhöhung des Durchfahrtswiderstand.

Muristrasse, Egghölzli, Weltpoststrasse, Worbstrasse, Jupiterstrasse

Die Kreuzung Egghölzli soll gestalterisch und betrieblich verbessert werden. Gemäss Eingabe von QUAV4 sollen insbesondere die nicht behindertengerechten Tramhaltestellen aufgewertet und sicherer gemacht werden. Die zum Schlüsselprojekt 1 gehörenden flankierenden Massnahmen (Verkehrsdosierung) sollen gemäss Stellungnahme der Burgergemeinde und einer dort ansässigen Firma die Wohnqualität an der Weltpoststrasse nicht mindern.

Die Eingaben zu diesem Gebiet sind insgesamt gering. Die Befürchtungen einer Verkehrsdosierung auf der Weltpoststrasse werden für weitere Planungsschritte zur Kenntnis genommen.

Die Abklassierung Jupiterstrasse wird von SP und VCS begrüsst. Niemand hat sich dagegen geäussert.

Laubeggstrasse, Aargauerstalden, Grosser Muristalden

Gegen eine gestalterische Aufwertung der Laubeggstrasse liegen keine Eingaben vor. Die Laubeggstrasse muss jedoch aus Sicht SVP die Funktion als Autobahnzubringer behalten. QUAV4 wünscht, dass auf der Laubeggstrasse im Bereich des Zebrastreifens im Wyssloch eine zusätzliche LSA geprüft wird.

Eine Aufwertung der Laubeggstrasse und die Verbesserung deren Querbarkeit wird nicht bestritten. Auf den betroffenen Strassen sind ansonsten nur lokale Verbesserungen zu prüfen.

VCS, Läbigi Stadt und das Grüne Bündnis befürchten, das Aufheben des Linksabbiegeverbots von der Laubeggstrasse in den Aargauerstalden könnte die Altstadt zusätzlich belasten und widerspreche dem Projekt TRB. Der Verzicht auf eine Abklassierung der Schosshaldenstrasse wird von der SP und der QUAV4 begrüsst.

Das Trottoir bei der Haltestelle Liebegg (Buslinie 12) stadteinwärts wird für die vielen Schülerinnen und Schüler aus dem Campus Muristalden als zu eng beurteilt.

Läbigi Stadt empfiehlt Tempo 30 auf Muristalden und Aargauerstalden als Mittel zur Lärmreduktion und wünscht abwärts je einen Radstreifen.

Eingaben

QUAV4 findet, notwendige Lärmsanierungen auf dem Übergangsnetz dürfen nicht aus Rücksicht auf langfristige Planungen (Rückbau A6 in Stadtstrasse) zurückgestellt werden.

ESP Wankdorf, Mingerstrasse, Pulverweg

Das Grüne Bündnis, die SP (Sektion Bern Ost und Stadt Bern) und QUAV4 können einer Aufklassierung des Pulverwegs zustimmen, wenn die Laubeggstrasse dadurch wirklich entlastet wird und verhindert wird, dass kein zusätzlicher MIV ins Nordquartier gelangt. Die SP verlangt zudem, dass das Linksabbiegeverbot von der Laubeggstrasse in den Aargauerstalden nicht aufgehoben wird.

QUAV4 fordert die Beibehaltung des Einbahnregimes auf dem Schermenweg.

Kommentare

Die vollständige Öffnung des Schermenwegs ist im Richtplan ESP Wankdorf enthalten, dies aber unter den Vorbehalten, dass sie frühestens möglich ist, wenn a) die Umweltschutzgesetzgebung (Lärmschutz) eingehalten werden kann und b) die gemäss Testplanung Raum Wankdorf am Autobahnanschluss Wankdorf (Bolligenstrasse - Schermenweg) vorgesehenen Optimierungen zu Gunsten der Leistungsfähigkeit erfolgt sind. Beide Bedingungen werden voraussichtlich erst langfristig erfüllt werden können.

Die Mingerstrasse und die Bolligenstrasse Süd (Abschnitt Mingerstrasse - Schermenweg) haben im Stek95 dem Übergangsnetz angehört. Das Betriebs-konzept des neuen Wankdorfplatzes umfasst das Strassenviereck Schermenweg - Bolligenstrasse Süd - Mingerstrasse - Papiermühlestrasse. Seit Ende 2012 übernehmen diese Strassen somit Funktionen des Basisnetzes. Im Konzeptplan wird deshalb die Aufklassierung der Mingerstrasse, der Bolligenstrasse Süd und des anschliessenden Pulverwegs vom Übergangsnetz ins Basisnetz dargestellt.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Auf der Thunstrasse West wird ein Projekt mit Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten und Erhöhung der Aufenthaltsqualität erstellt. Dabei wird auf dem Helvetiaplatz und im unteren Abschnitt der Thunstrasse West die Einführung von Tempo 30 geprüft.

Auf der Achse Jungfrau- Marienstrasse werden Verbesserungen für den stadteinwärts fahrenden Veloverkehr geplant und die Einführung des Velogegeverkehrs untersucht. Mit der Fahrbeziehung Kirchenfeldbrücke - Helvetiaplatz - Marienstrasse werden auch die Verbindungen zur Schwellenmasstrasse und der Englischen Anlage untersucht. Das Gesuch um "Erweiterung der Parkzone 3006 auf die Jungfraustrasse" wird in diesem Zusammenhang ebenfalls geprüft.

An der Abklassierung der Jupiterstrasse ins Quartiernetz wird festgehalten. Für den Bereich Egghölzliplatz wird kein Projekt entwickelt. Bei grösseren Sanierungsarbeiten soll die Behindertentauglichkeit der Haltestellen untersucht und verbessert werden.

Die Laubeggstrasse soll bessere Fussgängerquerungen erhalten. Dazu wird eine Studie erstellt, welche den ganzen Bereich von der Papiermühlestrasse bis zum Freudenbergerplatz untersucht und Lösungen entwickelt.

Neben dem Pulverweg werden auch die Mingerstrasse und die Bolligenstrasse Süd (Abschnitt Mingerstrasse - Schermenweg) ins Basisnetz aufklassiert.

Massnahmen am Quartiernetz**Eingaben****Kommentare***Quartierzellen Unteres Kirchenfeld*

Die FDP und der ACS sind gegen eine Durchfahrtsperre und finden die Poststelle müsse zugänglich bleiben. Sie sind auch der Ansicht, auf der Hallwylstrasse existiere überhaupt kein Schleichverkehr.

Zur Option Hallwylstrasse sind insgesamt wenige Rückmeldungen eingegangen. Von Anwohnenden wurde nicht explizit eine Zellenlösung gewünscht, wie QUAV4 das als Bedingung gestellt hat.

QUAV4 ist der Ansicht der Schleichweg solle unterbunden werden, eine Zellenlösung solle allerdings nur auf Wunsch der Anwohner eingerichtet werden.

Die VCS-Regionalgruppe Bern unterstützt eine Sperre Hallwylstrasse.

Quartierzelle Jubiläumsstrasse

Die FDP, der ACS und einige Privatpersonen sind gegen die Zusatzoption (Abbiegeverbot an der Kreuzung Aegertenstrasse / Jubiläumsstrasse), wünschen jedoch die Prüfung eines Kreisels.

Das Projekt Nachbesserung Tempo 30 und Erhöhung der Verkehrssicherheit Aegerten- und Jubiläumsstrasse liegt vor und steht vor Realisierung. Dabei wurden Schulwegthemen mitberücksichtigt.

QUAV4 wünscht eine vertiefte Abklärung mit dem Elternverein betreffend der Verkehrssicherheit auf Aegerten- und Jubiläumsstrasse.

Ein Kreisel wurde geprüft, aus Platz-, und Gefälleverhältnissen und wegen der Fahrgeometrie von Bussen und der mangelnden „Bremse“ jedoch verworfen.

Eingaben**Kommentare***Quartierzelle Gryphenhübeli*

Die Eingaben für Massnahmen gegen Schleichverkehr überwiegen. Sowohl auf dem Kollerweg, als auch auf der Steinerstrasse wird von Anwohnenden ein zu hoher Anteil Durchgangsverkehr beobachtet. Weil die Fahrzeuge während der Spitzenstunden oft auch schnell durch das Quartier fahren, wird die Situation als besonders störend und gefährlich betrachtet. QUAV4 unterstützt weitere Massnahmen zur Unterbindung fremden Verkehrs, hinterfragt jedoch ob von der Brunnadernstrasse Süd in Richtung Nord tatsächlich das Geradeausfahren unterbunden werden soll.

Für die Begegnungszone Gryphenhübeliweg sind bei der Verkehrsplanung bereits Nachbesserungsmassnahmen in Prüfung. Neben der Unterbindung des Durchgangsverkehrs soll damit auch eine bessere Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit erreicht werden.

Auf dem Kollerweg ist eine Begegnungszone ebenfalls bereits in Planung. Gemäss Mitwirkung sind weitere Massnahmen, insbesondere solche gegen Durchgangsverkehr erwünscht. Mehr Schutz vor Durchgangsverkehr als ein Fahrverbot auf einem in sich geschlossenen Strassenabschnitt, wie das auf Kollerweg und Gryphenhübeliweg vorhanden ist, sichert nur eine physische Sperre. Eine solche schränkt den Anwohnerverkehr jedoch sehr stark ein, so dass schwer überprüfbare (oder durchsetzbare) Ausnahmeregelungen notwendig würden.

Der Anwohnerverein Steinerstrasse und Umgebung regt an, den Durchgangsverkehr durch den gesamten Perimeter östlich der Seminarstrasse zu unterbinden oder unattraktiv zu machen.

Dem Anliegen des Verein Anwohner der Steinerstrasse und Umgebung“, nach weiterem Schutz vor Durchgangsverkehr kommen auch die Forderungen von Läbigi Stadt und VCS entgegen. Ein Geradeausgebot von der Brunnadernstrasse Süd. (vgl. Aussagen zu Schlüsselprojekt 4)

Läbigi Stadt ist der Ansicht, die Quartierzelle Gryphenhübeli sei stark vom Durchgangsverkehr betroffen. Ein Einbahnregime auf der Brunnadernstrasse solle deshalb geprüft werden.

Ein Einbahnregime hätte negative Folgen auf die Geschwindigkeit (weniger Begegnungsfälle) und würde zu Umwegfahrten und damit zu Mehrverkehr führen.

Die VCS-Regionalgruppe Bern sieht nicht ein, warum der Verkehr auf der Seminarstrasse nicht in beide Fahrtrichtungen gesperrt wird. Sie empfiehlt die Prüfung einer Homogenisierung der Verkehrsfläche (Shared Space).

Die Lärmgrenzwerte auf der Seminarstrasse sind eingehalten. Eine Totalsperre würde zu einer unerwünschten Verlagerung auf andere Routen führen.

QUAV4 wünscht eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs, ohne dass jedoch die KMU (Café und Bäckerei) davon zu stark betroffen sind.

Weitere Massnahmen wurden bereits bei der Planung des Einbahnregimes auf der Seminarstrasse geprüft und versprechen entweder eine zu geringe Wirkung oder führen zu grossen Umwegfahrten für den Anwohnerverkehr. Am besten eignet sich deshalb das Abbiegegebot von der Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse.

Eingaben**Kommentare**

22

Quartierzelle Brunnadern / Elfenau

Hierzu haben sich nur Privatpersonen geäußert. Dabei wird vorgeschlagen, das Linksabbiegeverbot von der Dunant- in die Egghölzlistrasse, das Fahrverbot am Kalcheggweg und das Fahrverbot Jägerstrasse - Villetten-gässli besser zu kontrollieren und durchzusetzen. Es sei zudem prüfungswert, den Verkehr auf der Dunantstrasse Richtung Bern zeitlich einzuschränken.

Vergleiche Kommentar zu Schlüsselprojekt 4 Elfenstrasse, Brunnadernstrasse und Egghölzlistrasse. der Leidensdruck der Quartierbevölkerung, vertreten durch die „IG Verkehrsberuhigtes Elfenauquartier“, ist sehr gross. Weitere Massnahmen sind zwingend!

Mehrere Mitwirkende wünschen Begegnungszonen und Geschwindigkeitsreduktionen rund um das Manuelschulhaus.

Quartierzelle Obstberg

QUAV4 teilt mit, es laufe offenbar im Obstbergquartier eine Diskussion zur Einführung einer flächendeckenden Begegnungszone.

Die Information wird zur Kenntnis genommen.

Quartierzellen Schosshalde, Hintere Schosshalde und Murifeld

QUAV4, SP und einzelne Mitwirkende unterstützen die Abklassierung der Achse Buchserstrasse, Giacomettistrasse, Weltistrasse, Melchenbühlweg und Obere Zollgasse. Verschiedene fordern Durchfahrtsverbote auf einzelnen Abschnitten des Melchenbühlwegs. Scheinbar leiten Navigationsgeräte Autofahrende über diese Route zum Zentrum Paul Klee, obwohl sie rechtlich unterbunden ist. QUAV4 bemängelt, dass auf dieser Achse nicht mehr Kontrollen erfolgen und fragt, ob eine physische Durchsetzung Abhilfe schaffen würde.

Gegen die Abklassierung der beiden gewählten Strassenstücke (Buchserstrasse, Giacomettistrasse, Weltistrasse, Melchenbühlweg, Obere Zollgasse und Jupiterstrasse) hat sich niemand geäußert. Für die physische Durchsetzung vorhandener Fahrverbote gingen praktisch keine Eingaben ein. Eine solche brächte für Anwohnende grosse Einschränkungen mit sich.

QUAV4 ist der Ansicht der Durchgangsverkehr auf dem Haspelweg sei zu unterbinden und die Jupiterstrasse solle abklassiert werden. QUAV4 bemängelt, die Buristrasse sei für Kinder nach wie vor nicht zufriedenstellend.

Zurzeit wird untersucht, ob bei der Kreuzung Laubeggstrasse - Schosshaldenstrasse ein direktes Linksabbiegen (ohne Umweg um den Parkplatz vor dem Laubeggschulhaus) eingerichtet werden kann. Ob der Durchgangsverkehr auf dem Haspelweg danach noch problematisch ist, soll später beurteilt werden.

In einer Eingabe wird die erneute Öffnung des Friedhofwegs zur Durchfahrt in die Schosshaldenstrasse verlangt.

An der bewährten Schliessung des Friedhofwegs wird festgehalten. Sie stellte einen Kompromiss im Rahmen der Planung Zentrum Paul Klee dar.

Eingaben**Kommentare***Quartierzelle Burgfeld*

Die Anwohnerschaft am Burgfeldweg / Zentweg verlangt mit einem Schreiben mit 120 Unterschriften eine Verkehrsberuhigung am Zentweg. Sie wehrt sich insbesondere gegen Durchgangsverkehr und zum Schutz der dortigen Schulwege.

Die Verkehrsplanung führt eine Kordonzählung durch, um den Durchgangsverkehr quantifizieren zu können. Auch wird die Geschwindigkeit im kritischen Bereich des Zentwegs erhoben. Allfällige Massnahmen hängen von den Ergebnissen und Möglichkeiten ab.

23

Folgerungen für den TVP MIV 4

Für die Quartierzelle Unteres Kirchenfeld werden keine Massnahmen gegen Durchgangsverkehr geplant. Die Forderungen von Anwohnenden aus der Hallwylstrasse dazu fehlen.

Für die Begegnungszone Gryphenhübelweg sind bei der Verkehrsplanung bereits Nachbesserungsmassnahmen in Prüfung. Auf dem Kollerweg ist eine Begegnungszone ebenfalls bereits in Planung. In einem weiteren Schritt wird die Polizei aufgefordert, die Kontrollen zum Fahrverbot Kollerweg zu intensivieren.

Die Anliegen des Anwohnervereins Steinerstrasse decken sich mit den Forderungen von Läbigi Stadt und VCS. Ein Abbiegegebot von der Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse nützt gegen Durchfahrtsverkehr auf beiden Abschnitten der Brunnadernstrasse (Nord und Süd) und wird deshalb definitiv im TVP MIV 4 aufgenommen.

Um den Leidensdruck der Quartierbevölkerung (auch vertreten durch die IG Elfenau) zu mildern, wird ein Projekt für die Elfen-, Brunnadern- und Egghölzlistrasse erarbeitet. Ziele dabei sind, die Verkehrssicherheit und den Durchfahrtswiderstand angemessen zu erhöhen. Besonderes Augenmerk wird auf Fussgängerquerungen und Bushaltestellen gerichtet.

Zurzeit wird untersucht, ob bei der Kreuzung Laubeggstrasse - Schosshaldenstrasse ein direktes Linksabbiegen (ohne Umweg um den Parkplatz vor dem Laubeggschulhaus) eingerichtet werden kann. Ob der Durchgangsverkehr auf dem Haspelweg danach noch problematisch ist, kann erst später beurteilt werden.

Im Burgfeld werden Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands untersucht. Entsprechende Massnahmen werden im TVP aufgenommen.

3.8 Weitere Anregungen**Eingaben****Kommentare***Leistungsfähigkeit, Verkehrsmanagement*

Das Verkehrsmanagement mit Dosierungsstellen ausserhalb der Wohngebiete polarisiert:

QUAV4 unterstützt ein effizientes Verkehrsmanagement mit Dosierung mehrheitlich. Dieses darf allerdings auf keinen Fall zu

Ein integrales Verkehrsmanagement wird von allen Seiten begrüsst. Die unterschiedlichen Haltungen zu Verkehrsdosierung können nicht unter einen Hut gebracht werden. Die Grundversorgung wird als ebenso wichtig beurteilt, wie der Schutz der Quartiere vor Durchgangsverkehr.

Eingaben

Ausweichrouten führen. Kontrollen von Verkehrsbeschränkungen auf Quartierstrassen sollen verschärft werden. Eine Minderheit des QUAV4 lehnt Verkehrsdosierungen in Ostring und Egghölzli ab.

Der VCS bemängelt, das regionale Verkehrsmanagement gehe hartnäckig von steigenden Verkehrsbelastungen aus, ohne ernsthafte Gegenszenarien (z. Bsp. Road-Pricing) zu entwickeln.

SP und GB unterstützen die Verkehrsplanung und die Verkehrsdosierung.

Handels- und Industrieverein und TCS Sektion Bern vermissen weitsichtige, nachhaltige Lösungen (Bsp. Untertunnelung). Aufgrund der Verkehrszunahme müssen Verkehrslösungen die Verbindung Stadt - Agglomeration sicherstellen. Ein integrales Verkehrssystemmanagement sei zur dringendsten Sanierung der Verkehrsprobleme notwendig.

FDP verlangt explizit die Prüfung einer Untertunnelung Thunplatz - Ostring.

Kommentare

Wichtig ist, dass Dosierungen so konzipiert sind, dass der Schutz vor Verkehrsverlagerungen ins Quartier sicher gestellt ist und dass die Dosierstrecken (Staustrrecken) möglichst nicht an bewohnten Raumgrenzen.

Folgerungen für den TVP MIV 4

Am integralen Verkehrsmanagement wird festgehalten. Verbesserungen in der Verkehrsabwicklung auf den Hauptachsen können mit einer gut koordinierten Steuerung voneinander abhängiger Knoten am effizientesten abgewickelt werden. Das Schlüsselprojekt 1 ist nur mit einer Verkehrsdosierung während den Spitzenstunden realisierbar. Der Verkehr soll jedoch nicht vom Basis- und Übergangnetz in Quartierzellen verdrängt werden. Er soll gut koordiniert fließen und sich notfalls zeitlich in die Breite verlagern.

4 Fazit für den TVP MIV 4 - Zusammenfassung

Die öffentliche Mitwirkung stiess auf grosse Resonanz. Sie wird gesamthaft positiv bewertet und führt lediglich zu kleineren Anpassungen am Teilverkehrsplan MIV Stadtteil 4.

Die Mitwirkungsergebnisse zu den Konzeptvarianten und Schlüsselprojekten bewegten den Gemeinderat zu folgenden Beschlüssen:

25

Konzept zu den Quartierzellen: Es gilt eine angepasste "Teilkonzeptvariante B-minus, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands" für den quartierfremden Verkehr mit zusätzlichen Massnahmen in den Quartierzellen Brunnadern / Elfenau, Kollerweg und Burgfeld.

Schlüsselprojekt 4 „Elfenstrasse, Brunnadernstrasse und Egghölzlistrasse“: Es gilt die Stossrichtung 2 „Weitere Einschränkung oder Unterbindung der Verbindungsfunktion“. Die Brunnadern- und Egghölzlistrasse werden ins Quartiernetz abgestuft. Das Projekt wird mit höchster Priorität weiter bearbeitet und möglichst rasch umgesetzt. Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Planungskredit zu unterbreiten. Das Abbiegegebot bei der Einmündung der Brunnadernstrasse Süd in die Thunstrasse soll umgesetzt werden.

Schlüsselprojekt 1 „Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring“: das Projekt ist gemäss dem von der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün erarbeiteten Vorprojekt mit Ersatz des mehrspurigen Kreisels Burgernziel durch einen Lichtsignal gesteuerten Knoten und neu angeordneten, behindertengerechten Haltestellen Brunnadernstrasse weiter zu bearbeiten. Der Gemeinderat legt fest:

a) Die Kapazität für den MIV im Abschnitt Burgernziel – Thunplatz kann um maximal 10 bis 15% bzw. soweit für die Umsetzung der Schlüsselprojekte 1 und 4 erforderlich reduziert werden. Dazu ist ein grossräumiges und mit den Nachbargemeinden, der Region, dem Kanton und dem Bund abgestimmtes Verkehrsmanagementkonzept umzusetzen.

b) Die Tramhaltestelle Burgernziel soll mit der Umsetzung des Projekts aufgehoben werden. Im Rahmen der Gleissanierung zwischen dem Burgernziel und der Wendeschlaufe Freudenbergerplatz soll nach Möglichkeit die Haltestelle Sonnenhof behindertengerecht umgebaut werden.

Das Schlüsselprojekt 5 „Strassenraumgestaltung Kirchenfeldstrasse“ soll vorerst nicht weiter bearbeitet werden.

Konzept Basis- und Übergangnetz: Der Pulverweg, die Bolligenstrasse Süd (Abschnitt Mingerstrasse-Schermenweg) und die Mingerstrasse werden vom Übergangnetz ins Basisnetz aufklassiert. Die Jupiterstrasse, die Achse „Buchserstrasse, Giacomettistrasse, Weltistrasse, Melchenbühlweg, Obere Zollgasse“ und die Route „Elfenstrasse, Brunnadernstrasse und Egghölzlistrasse“ werden vom Übergangnetz ins Quartiernetz abgestuft.

QUAVIER-ZEITUNG 4 März 2012 (Testplanung Bolligenstrasse; Bypass A6)

Aus der QUAV 4

Turnhalle Bitzios

QUAV 4 und VertreterInnen aus Elternorganisationen konnten sich ein Bild vom Baueingabeprojekt der Doppeltturnhalle machen. Das Projekt erfüllt alle Anforderungen für Schul- und Vereinssport und vergrössert gleichzeitig den Pausenplatz der Schulanlage. Die bautechnischen Rahmenbedingungen – die Unterfahrung einer Fassade des denkmalgeschützten Altbaus sowie die vollständig unterirdische Anordnung – verteuern das Projekt um rund 15%. Die QUAV 4 ist der Meinung, dass sich der Mehraufwand lohnt!

Testplanung Bolligenstrasse und Bypass A6

Eine Gruppe von Delegierten nahm an den von Kanton und Bund organisierten Forumsveranstaltungen teil. An der DV vom 17. 11. 2011 informierte Paul Moser, Projektkoordinator bis Ende 2011, über den Stand der zwei Projektstudien. Die wichtigsten Erkenntnisse für unseren Stadtteil sind:

- Das Burgfeldquartier kann aufatmen: Die Variante «langer Bypass» (unterirdische Führung der A6 ab der Kleinen Allmend) wird nicht weiterverfolgt. Zu einschneidend, teuer und komplex wären die dazu notwendigen Baumassnahmen.
- Die Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Bolligenstrasse/Wankdorf wird im Rahmen einer Testplanung unter Federführung des Kantons weiter bearbeitet.

Der «kleine Bypass», der die A6 zwischen Schosshalde und Saali ersetzt, böte viele Möglichkeiten zur gewünschten Stadtrenatur im Bereich Wankdorf-Ostring. Einerseits würden die A6 vom Eisstadion bis zur Brücke Ostermundigenstrasse überdeckt und die Teilstücke vom Freudenbergerplatz zum Zentrum Paul Klee bzw. zum Halbanchluss Saali auf zweispurige Zubringer zurückgebaut. Zudem könnte das Viadukt über den Freudenbergerplatz abgebrochen werden.

Verbesserter Veloweg Dählhölzli?

Der Wunsch der QUAV 4 nach einem besser ausgebauten Veloweg entlang dem Waldrand vom Thunplatztreff bis zur Englischen Kirche wurde vom Gemeinderat abschlägig beantwortet. Das allgemeine Fahrverbot im Dählhölzli wird also ohne neue Ersatzstrecke aufrechterhalten. Die QUAV 4 hofft, ihr Anliegen später nochmals einbringen zu können.

Wettbewerb Tramdepot Burgernziel

Die meisten Forderungen der QUAV 4 wurden aufgenommen. Damit eine kontinuierliche Begleitung des Projekts gewährleistet ist, schlägt die QUAV 4 eine Delegation von direkten AnwohnerInnen in die Jury vor.

Parkpflegewerk Eifenau

Das Rondell beim Herrenhaus ist saniert und soll im Frühling als Blumenrasen in Blüte stehen. Ab Juni darf der Rasen wieder genutzt werden.

Die Sanierung des Landwirtschaftsbetriebs verzögert sich, weil sich der Pächter für eine Überprüfung der Option Freilaufstall entschieden hat. Die Planung läuft.

Neue Gewächshäuser: Die gesamte Betriebsanlage der Gärtnerei (Gewächshäuser und Frühbeetanlage) wird ersetzt. Zwei bis drei der neuen Glashäuser sollen für Veranstaltungen nutzbar sein. Die QUAV 4 fordert, dass ein strenges Regime für die Veranstaltungen eingehalten werde: keine kommerzielle Vermietung, keine Fremdnutzer, nur stadteigene Anlässe.

Das von der QUAV 4 eingereichte Projekt für einen erweiterten Spielplatz wird in die Spielplatzplanung aufgenommen und geprüft.

Anhörung Tram Region Bern (TRB)

Die QUAV 4 verabschiedete einstimmig eine Stellungnahme. Sie steht hinter dem Projekt TRB, werden doch viele BewohnerInnen unseres Stadtteils, insbesondere die Quartiere Baumgarten, Reiterstrasse, Schönberg Ost, Bitzios und Burgfeld von der neuen Tramlinie profitieren.

Sie verlangt aber eine neue Linienführung ab Rosengarten bis Schosshaldenfriedhof.

In der Projektentwicklung stach dieser Abschnitt als besonders problematisch hervor. Die folgenden Kritikpunkte und Argumente erfordern eine erneute Prüfung der Linienführung ab Schönburg via Papiermühleallee–Guisanplatz–Mingerstrasse–Pulverweg–Schosshaldenfriedhof:

- Auf diesen Streckenabschnitt fällt ein überdurchschnittlich hoher Kostenanteil.
- Die Steigung Rosengartenstutz und der Mündungsbereich der Ostermundigenstrasse sind nicht tramfreundlich: Sie bedingen teure Kunstbauten und einen aufwändigen Geländeeinschnitt, welcher den nicht überbauten Spickel zwischen der Bolligen- und der Ostermundigenstrasse verschandelt.
- Die scharfe Linkskurve am steilen Hang mit zusätzlichen Tramschienen, Fahrleitungen, Ampelsteuerungen etc. wird noch unübersichtlicher als heute.
- Die Velobeziehung Richtung Stadt ist unbefriedigend gelöst und provoziert Rotlichtmissachten bei der Lichtsignalanlage am Rosengarten; stadtauswärts bleibt das Einbiegen/Anfahren am Stutz in die Ostermundigenstrasse mit zusätzlichem Tramverkehr problematisch, das Linksabbiegen von der Ostermundigenstrasse in die Laubeggstrasse ist für die Velofahrer sogar lebensbedrohlich.
- Die vitale Baumreihe gegenüber der Rosengartenmauer muss einer Strassenverbreiterung weichen in einem Bereich, wo die Laubeggstrasse bereits als sehr breit empfunden wird! Die auf der Siedlungsseite liegende Velospur befriedigt nicht (Ein- und Ausfahrten), bedingt aber den Verlust an PW-Parkplätzen in einer touristisch interessanten Zone.
- Die Alleenproblematik besteht auch im Abschnitt entlang der Siedlung Baumgarten. Trotz geplantem Kahlschlag und teuer zu versetzender Lärmschutzwand werden die Strassenverhältnisse eng bleiben.



Plan: www.astra.admin.ch/autobahnschweiz

Parkcafé Orangerie Eifenau:

Wiedereröffnung am 21. April 2012

Das Café soll bis Ende September jeweils von Mittwoch bis Sonntag geöffnet bleiben. Auch dieses Jahr wird Sabine Fischer den Betrieb leiten. Falls sich genügend freiwillige MitarbeiterInnen finden lassen, wird das Café wieder abends bis 21 Uhr geöffnet sein.

Das Parkcafé steht auch für Familienanlässe und Quartier-bezogene Veranstaltungen zur Verfügung. Anfragen bitte an: parkcafe-orangerie@bluewin.ch. *Willi Egloff*

QUAVIER-ZEITUNG September 2012 (Gleissanierung Thunstrasse)

KulturLegi

Die KulturLegi ist ein Angebot der Caritas Bern. Sie gewährt Menschen, die über ein nachweislich geringes Budget verfügen, einen verbilligten Zugang zu Kultur-, Sport- und Bildungsveranstaltungen. «Lichtblicke» sollen den finanziell schwierigen Alltag aufhellen und die soziale Ausgrenzung vermindern, welche von Armut Betroffene und ihre Kinder ständig erleben. In der Stadt Bern sind gegenwärtig rund 2200 KulturLegi-Ausweise im Umlauf. Auch im Stadtteil IV gewähren mehrere private Unternehmen und öffentliche Institutionen KulturLegi-Vergünstigungen, zum Beispiel:

- Bernisches Historisches Museum
- Freibad Ka-We-De
- Kunsthalle Bern
- Museum für Kommunikation
- Naturhistorisches Museum
- Alpines Museum der Schweiz
- Tierpark Dählhölzli
- Zentrum Paul Klee, mit Kindermuseum Creaviva

Weitere Informationen:
www.kulturlegi.ch/bern

Gleissanierung Thunstrasse

BERNMOBIL erneuert in den ersten beiden Wochen der Herbstferien die Tramgleise in der Thunstrasse zwischen dem Thunplatz und der Brunnadernstrasse. Der Strassenabschnitt wird dazu gesperrt, der öffentliche sowie der private Verkehr werden umgeleitet.

Die Tramgleise in der Thunstrasse werden vom **Samstag, 22. September bis Sonntag, 7. Oktober 2012** ersetzt. Die Thunstrasse wird für den öffentlichen und privaten Verkehr gesperrt. Fussgänger und Velofahrende können die Baustelle auf den breiten Gehwegen passieren. Da die Gehwege auch als Hauszufahrten dienen, muss aber mit Fahrzeugen gerechnet werden. Zwischen Thunplatz und Brunnadernstrasse / Burgernziel wird eine Umleitung signalisiert. Der Privatverkehr wird stadtauswärts ab Thunplatz über die Ensingerstrasse und die Muristrasse zum Burgernziel umgeleitet. Stadteinwärts führt die Umleitung ab Burgernziel über die Muristrasse und die Seminarstrasse zum Thunplatz. Um den Verkehr flüssig zu halten und den Bussen von BERNMOBIL den Vortritt zu sichern, werden alle wichtigen Kreuzungen mit Verkehrsdienst geregelt. Die Parkplätze in der Ensingerstrasse, in der Beatusstrasse und beim Thunplatz Richtung Seilpark müssen vorübergehend aufgehoben werden.

Die Bauarbeiten in der Thunstrasse erfordern Umstellungen beim öffentlichen Verkehr: Die **Tramlinie 6** («Muribähnli») wendet beim Tramdepot Burgernziel. Für Fahrten in die Innenstadt und zurück gilt es, auf die Tramerersatzbusse der Linien 7 und 8 umzusteigen.

Die **Tramlinien 7 und 8** werden zwischen Bern Bahnhof und Ostring / Saali auf Busbetrieb umgestellt. Stadtauswärts werden die Tramerersatzbusse über die Ensingerstrasse und die Muristrasse zum Burgernziel umgeleitet. Stadteinwärts fahren sie ab Burgernziel über die Thunstrasse, Brunnadernstrasse und Ensingerstrasse zum Thunplatz. An der Muristrasse vor dem Kreisel Burgernziel wird (stadtauswärts) eine provisorische Haltestelle «Brunnadernstrasse» eingerichtet. Die Halte-

stelle Thunplatz stadteinwärts wird in die Thunstrasse verschoben.

Die **Buslinie 19** wird getrennt: Das Elfenauquartier wird mit einem Rundkurs Elfenau – Brunnadernstrasse – Egghölzli – Elfenau bedient. Für Fahrten von und zur Innenstadt gilt es, bei der Haltestelle Brunnadernstrasse auf die Tramerersatzbusse 7 oder 8 umzusteigen. Ein zweiter Ast der Linie 19 bedient ab Bern Bahnhof das Dählhölzli. Ab Aegertenstrasse fahren die Busse jeweils die Schlaufe Kirchenfeldstrasse – Thormannstrasse – Jubiläumstrasse – Tillerstrasse mit den Haltestellen Tierpark, Ka-We-De und Tillerstrasse.

Die **Buslinie 28** fährt ebenfalls über die lokale Umleitungsrouten. Einzige Änderung: Die Haltestelle Brunnadernstrasse stadtauswärts liegt vorübergehend in der Muristrasse.

Wegen der Umstellungen ändern sich auch diverse Abfahrtsorte beim Bahnhof Bern.

Achtung! Vom Samstag, 22. bis Freitag, 28. September 2012 werden zusätzlich auch am Casinoplatz Tramgleise ersetzt. Deshalb können die Fahrzeuge der Linien 7, 8 und 19 nicht über die Kirchenfeldbrücke zum Helvetiaplatz fahren, sondern werden über die Monbijoustrasse und die Monbijoubücke umgeleitet. Bitte Abfahrtsorte am Bahnhof Bern beachten!

Der Fahrplan wird für die Dauer der Bauarbeiten angepasst. In Bussen und Tram liegen Informationsblätter auf. Detaillierte Fahrplanauskünfte finden sich auf www.bernmobil.ch und an den Haltestellen. Fragen beantwortet die Kundendienst-Hotline 031 321 88 44. Wegen der Umleitungen und möglichen Verkehrsbehinderungen empfiehlt es sich, genügend Zeit einzuplanen.

Wir bitten die Quartierbevölkerung um Verständnis für die Unannehmlichkeiten.

BERNMOBIL

Impressum

QUAVIER erscheint 4mal jährlich

Herausgeberin: Quartiervertretung des Stadtteils IV, Postfach 257, 3000 Bern 6

Sekretariat: Marianne Landolt, Tel. 031 351 95 75 (Beantworter), www.quavier.ch, info@quavier.ch

Präsidentin: Sabine Scharrer, Brunnadernstr. 91, 3006 Bern

Auflage: 15 500 Exemplare

Redaktionsadresse: QUAVIER, Postfach 257, 3000 Bern 6, Tel. 031 351 95 75 (Beantworter) redaktion@quavier.ch

Redaktion: Peter Blaser (pb), Jeanne Kreis (jk), Gudrun Nyffenegger (gn), Andreas Rapp (ar), Muriel Riesen (mr), Ramon Tissafi (rt), Mitarbeit: Konrad Weber (kw)

Inserate: Geiger AG, Druckerei und Verlag, Habsburgstr. 19, Postfach, 3000 Bern 6, Tel. 031 352 43 44, Fax 031 352 80 50

Inserateschluss: 7.11.2012

Layout: MediaDesign Bern, Franz Keller (fak)

Druck: Geiger AG, Bern.

Veranstaltungshinweise bitte an: QUAVIER, Postfach 257, 3000 Bern 6

QUAVIER Nr. 69, Dezember 2012, ist dem Thema «PLATZ»

gewidmet. Wenn Sie etwas beitragen möchten, telefonieren Sie der Redaktion (031 351 95 75) oder mailen Sie an redaktion@quavier.ch.

Redaktionsschluss: 14.11.2012

Erscheinungsdatum: 7.12.2012



QUAVIER-ZEITUNG September 2012 (Mitwirkung Quartierplanung)

Aus der QUAV 4

Mitwirkung Quartierplanung

Der neue Quartierplan für den Stadtteil IV wurde den Delegierten und weiteren Interessenten am 12. September vom Stadtplanungsamt vorgestellt – leider für QUAVIER zu einem ungünstigen Zeitpunkt. Die Mitwirkung zum Teilverkehrsplan MIV findet gleichzeitig mit derjenigen zum Quartierplan statt. Beim Teilverkehrsplan sind bereits einige Interessen- und Arbeitsgruppen an der Arbeit (Kontakt: mfrige@gmail.com). Grundsätzlich können sich alle Quartierorganisationen und Einzelpersonen zu beiden Planungsteilen äussern; die Frist läuft vom 5. September bis 5. November.

Die Unterlagen lassen sich während der Auflagefrist beim Stadtplanungsamt und bei der Verkehrsplanung Bern, Zieglerstrasse 62, sowie bei der Baustelle, Bundesgasse 38, zur Bürozeit oder im Internet unter www.bern.ch/mitwirkungen einsehen.

Kakteenhaus in der Elfenau

Auch die Medien haben über die bevorstehende Schliessung des Kakteenhauses als Folge des Projektes «Neue Gewächshäuser der Stadtgärtnerei» berichtet. Verschiedene Organisationen haben eine Unterschriftensammlung lanciert und die IG Elfenau erwägt, Einsprache zu machen. An der Diskussion votieren mehrere Delegierte engagiert für den Erhalt des Kakteen-Schauhauses, das gerade in der kalten Jahreszeit eine wesentliche Attraktion des Elfenau-Parks sei. Die Kosten von rund Fr. 30'000



Kein Ade für die Kakteen.

Foto: zvg

Ihre direkte Mitwirkung

Was fehlt Ihnen im Stadtteil IV? Was möchten Sie anders haben? Schreiben Sie an: QUAV 4, Postfach 257, 3000 Bern 6, oder mailen Sie an info@quavier.ch. Ihre Anregungen werden an die QUAV4 weitergeleitet. Besuchen Sie auch unsere Website unter www.quavier.ch und teilen Sie uns dort Ihre Meinung mit.

jährlich seien kaum ausschlaggebend. Mit allen Stimmen bei einer Enthaltung unterstützen die Delegierten die Schritte der IG Elfenau.

Sanierungen, Um- und Neubauten im Raum Thunplatz-Burgernziel

An der Juni-DV der QUAV4 informierte BERNMOBIL über die geplanten Sanierungsarbeiten im Raum Thunplatz – Burgernziel. In der Diskussion ergaben sich wichtige Punkte, die der Klärung bedürfen. Insbesondere sorgen sich die Delegierten um die damit verbundenen Verkehrsumleitungen via Elfenauweg – Brunnadernstrasse. Die QUAV4 verlangt, dass der Umwegverkehr möglichst grossräumig organisiert und im Detail noch mit ihr besprochen wird.

Die Bemerkungen von BERNMOBIL, die Tramschlaufe sei vermutlich ein Provisorium für weitere 15 bis 20 Jahre, lassen aufhorchen. So wurde das bisher nicht kommuniziert! Die Delegierten sind der Meinung, dass die Sanierung von Burgernziel und Thunstrasse samt den neuen Tramhaltstellen im Kontext der Überbauung Burgernzielareal, die im 2017 bezogen werden soll, gesehen werden muss. Auch für die versprochene Sanierung des Thunplatzes samt Wartedach und der Thunstrasse bis zum Burgernziel möchte die QUAV4 einen verbindlichen und koordinierten Terminplan aller vorgesehenen Massnahmen.

Im Anschluss daran verlangte die QUAV4 in einem Schreiben an Gemeinderätin Regula Rytz Auskunft über Termine und Koordination der Bauvorhaben im Raum Thunplatz-Burgernziel. Die Anwohnenden werden über Jahre unter grossen Belastungen durch Bauarbeiten, Verkehrsumleitungen via Quartierstrassen etc. zu leiden haben. Die Antwort bestätigt einen grossen Teil der Befürchtungen der QUAV4 und vermag lediglich im Punkt der flankierenden Massnahmen (Verkehrsumleitungen, Schulwege etc. während der Bauzeit) einigermassen zu befriedigen. Das Fazit bleibt: Wir sehen uns mit einer «ewigen Baustelle» konfrontiert, die das Quartierleben massiv beeinträchtigen und die Gesamtkosten verteuern wird!

Gemeinderätin Rytz schreibt: «... Nach den ursprünglichen Plänen war ein Gesamtprojekt vorgesehen. Die Erkenntnisse aus Projektierung und ... Sachzwänge haben dazu geführt, dass ... einzelne Teilschritte vorgezogen werden müssen. Es wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen: **Herbst 2012:** dringende Gleissanierung durch BERNMOBIL zwischen Thunplatz – Brunnadernstrasse (Provisorium). **Sommer 2014:** Tramschlaufe Burgernziel (Provisorium). **Mai 2015:** Überbauung Tramdepotareal, Bezug / Vermietung ca. 2017/18. **Zeitpunkt offen:** Sanierung Thunplatz, Abhängigkeit u. a.

von Tramschlaufe-Projekt. **Zeitpunkt offen:** Gesamtanierung Thunplatz bis Ostring, die Provisorien werden entfernt. Der Zeitpunkt ist auch abhängig von andern Grossprojekten und den Resultaten der Mitwirkung über den Teilverkehrsplan MIV.

Auch im Hinblick auf die Vermietbarkeit der neuen Wohnüberbauung Burgernzielareal sowie auf eine erfolgreiche Vermietung und Belegung der Erdgeschosse ist dieses über viele Jahre ausgedehnte Vorgehen unverständlich – es bleibt wohl nur der politische Weg.

Die Präsidentin bittet deshalb die Delegierten, ihre Organisationen, besonders die Parteien, über diesen Sachverhalt zu informieren.

(pb)

Spielbrache Wyssloch

Jetzt geht etwas! Für ganz Junge, Junge und solche, die immer noch jung sind, haben die Nachbereguppe Obstberg, die IG Wyssloch und Bewohnerinnen aus dem Stadtteil IV einen Spiel- und Begegnungsort gegründet. Auf der Pferdekoppel im Wyssloch entsteht für die Dauer von 2 – 3 Jahren eine vom Quartier betriebene und gestaltete Zwischennutzung.

Diese bringt viel Natur (Sand, Wasser, Steine und Holz) zum Wirken und Selbermachen für Kinder, Familien und alle, die Freude daran haben. Wer Ideen hat, was wir auf der Spielbrache auch noch verwirklichen könnten, ist herzlich eingeladen, mitzumachen oder uns zu unterstützen. Informationen zum Projekt finden Sie unter:

www.quavier.ch/ueber-uns/spezielle-projekte/
(zvg)



Der neue Spielort.

Foto: zvg

Alte Trams versus Wohnungen?

Der Tramverein plant eine Attacke auf die Burgernzielüberbauung. In der Egelseezeitung wirbt er für den Erhalt des Depots, das dem Verein von Stadt und BERNMOBIL als Zwischennutzung bis Juni 2014 zur Verfügung gestellt wurde. Er will damit die Quartierbevölkerung gegen die Überbauung mobilisieren. Die QUAV4 findet das Vorgehen unfair gegenüber BERNMOBIL und der Stadt und wird sich dieser Meinung nicht anschliessen. Die geplante Überbauung bringt unserem Stadtteil mehr als das interessante, aber nur auf wenige Fans ausgerichtete Trammuseum.

(pb)

QUAVIER-ZEITUNG Dezember 2012 (Mitwirkung Teilverkehrsplan MIV Stadtteil 4)

Mitwirkung der QUAV4 zum Teilverkehrsplan

Die QUAV4 würdigt die ausführliche und detaillierte Gesamtübersicht, insbesondere die breit angelegte Analyse, welche die eigentlichen Verkehrsprobleme in grössere Zusammenhänge stellt (Verteilung der Arbeitsplätze, Versorgungsplan etc.). Die QUAV4 schlägt vor, diese Analyse mit derjenigen des Quartierplans zu ergänzen und beiden Werken voranzustellen. Mit den grundsätzlichen Konzepten der Planung ist sie einverstanden. Im Folgenden sind die wesentlichen, teilweise umstrittenen Punkte zusammengefasst. Die detaillierte Mitwirkungsantwort findet sich unter <http://www.quavier.ch/ueber-uns/stellungnahmen/>:

Achse

Elfen-, Brunnadern-, Egghölzlistrasse

Zur Diskussion stehen zwei Varianten:

Variante 1: Verbleib im Übergangnetz und Beibehaltung der Verbindungsfunktion.

Variante 2: Quartierstrasse ohne Verbindungsfunktion mit erhöhtem Durchfahrts-widerstand.

Die grosse Mehrheit votiert für eine differenzierte Variante 2: Die Brunnadernstrasse soll zur Quartierstrasse abklassiert werden. Der quartierfremde Durchgangsverkehr ist mit Tempo 30 und weiteren Massnahmen zu unterbinden. Dabei sollte man die Fussgängerstreifen für die Schulwegsicherung und bei den Bushaltestellen beibehalten.

An der Egghölzlistrasse ist der unübersichtliche Parkierungslalom durch geeignete Massnahmen zu ersetzen.

Sanierung Thunstrasse Ost-Ostring

Dieses Schlüsselprojekt hat zentrale Bedeutung für den Stadtteil. Leider bearbeitet es nur den Raum Thunplatz - Burgernziel. Der Planungsumfang muss unbedingt bis zur heute sehr gefährlichen und sanierungsbedürftigen Haltestelle Sonnenhof erweitert werden. Damit ist auch die Verteilung und Anordnung der Haltestellen inklusive Sonnenhof neu zu diskutieren. Eine analog zur Brunnadernstrasse konzipierte Haltestellenausbildung (Hinter-einanderschaltung in Mittellage) der Stationen Burgernziel und Sonnenhof könnte die Diskussion allenfalls deblockieren.

Eine Mehrheit der Delgierten begrüsst auch das vorgeschlagene Verkehrsmanagement zugunsten des Langsamverkehrs und der Schaffung behindertengerechter Haltestellen.

Der Umbau der Kreuzung Burgernziel und die Strassenraumsanierung sind parallel zur neuen Überbauung Tramdepot umzusetzen.

Strassenraumgestaltung

Kirchenfeldstrasse

Eine auf gestalterische Kriterien fokussierte Aufwertung genügt nicht. Funktionale Verbesserungen (insbesondere im Kreuzungsbereich Aegerten-/Kirchenfeldstrasse) für Schulwege und sichere Fussverbindungen und zur Verminderung der starken Trennwirkung der Kirchenfeldstrasse sind jedoch sehr zu begrüßen. Dabei sollte der Betrachtungsumfang auf die gesamte Strecke vom Thunplatz bis über die Monbijoubücke gelegt werden.

Allgemeine Bemerkungen

Die QUAV4 bemängelt das Fehlen eines Teilkonzeptes Veloverkehr mit den Aspekten Alltags- und Freizeitverkehr. Sie wünscht, die Betrachtung auf sämtliche Verkehrsarten inklusive gewerblicher Verkehr auszudehnen. Heute verlaufen zu viele Velorouten auf dem gefährlichen Basisnetz, was einer Förderung des leichten Zweiradverkehrs hohe Hürden entgegensezt. (pb)