



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün

Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr Stadtteil VI

Bümpliz/Bethlehem/ Bottigen/Riedbach

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
1. Planungsprozess	3
1.1 Auslöser und Grundlagen	3
1.2 Vorgaben gemäss STEK VK 95	3
1.3 Vorgehen und Arbeitsweise	3
1.4 Mitwirkung und weiteres Vorgehen	5
1.5 Stellenwert	5
2. Ziele	6
3. Handlungsbedarf	7
3.1 Heutige Situation	7
3.2 Zukünftige Entwicklungen	10
4. Konzept	12
4.1 Netz	12
4.2 Massnahmen	15
4.3 Auswirkungen	19
Anhänge	20

Abbildungen

Probleme	9
Konzept	14
Massnahmen	18
Verkehrsbelastung heute	22
Prognose	23

Impressum

Verkehrsplanung Bern, Postfach, 3001 Bern

Bearbeitet durch: Urs Gloor (Projektleitung), Edith Bula (Abbildungen), Götz Timcke (1998 - 99)

Mitwirkung durchgeführt vom 23.8. - 29.10.2004

Beschlossen vom Gemeinderat mit GRB Nr. 400 am 23.3.2005

ZUSAMMENFASSUNG

Im Verkehrskonzept des Räumlichen Stadtentwicklungskonzepts Bern (STEK 95) sind generelle Konzeptaussagen zum motorisierten Verkehr (MIV) enthalten, die je Stadtteil überprüft und weiter präzisiert werden müssen.

Mit dem vorliegenden Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil VI Bümpliz - Bethlehem - Bottigen - Riedbach wurde das Konzept mit der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB) konkretisiert. Aufgrund der Diskussionen basiert der Teilverkehrsplan auf einem offenen Netz, bei dem der Durchgangsverkehr von Bümpliz-Bethlehem zum grössten Teil via Autobahn oder Umfahrung Niederbottigen abgewickelt und der Ziel-Quell-Verkehr kanalisiert auf dem Basis- und Übergangnetz auf dem kürzesten Weg zu den Quartierzellen und den Arbeitsgebieten geführt wird. Das Quartiernetz wird verkehrsberuhigt. Entlang des Basis- und Übergangnetzes sollen die Trennwirkung reduziert, die städtebauliche Qualität verbessert und der Lärmschutz gelöst werden. Mit den Massnahmen wird das Siedlungsgebiet so weit wie möglich von negativen Auswirkungen des Ziel-/Quellverkehrs der Entwicklungsschwerpunkte Ausserholligen, Brünnen und Juch-Hallmatt verschont.

Der Teilverkehrsplan MIV ist eingebettet in verschiedene weitere Planungen, z.B.:

- Quartierplanung Stadtteil VI (gleichzeitig in der Mitwirkung)
- Richtplan Fuss- und Wanderwege
- Richtplan Leichter Zweiradverkehr
- ÖV-Planungen der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4)
- Planungen zu den Entwicklungsschwerpunkten Ausserholligen, Brünnen und Juch/Hallmatt

Die Aspekte des ruhenden Verkehrs (Parkierung) werden später in einer separaten Planung über die gesamte Stadt bearbeitet. Diese Thematik wird im vorliegenden Bericht deshalb inhaltlich nicht behandelt. Insofern stellt der vorliegende Bericht nur ein Puzzleteil zur Erreichung der im STEK 95 definierten Ziele der Verkehrsplanung dar.

Die im Teilverkehrsplan MIV vorgeschlagenen Massnahmen haben unterschiedliche Planungsstadien, teils bestehen bereits Vorprojekte, andere sind erst Projektideen.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung – 23.8. - 29.10.2004, zeitgleich mit der Quartierplanung – kam eine relativ breite Zustimmung zum Entwurf zusammen. Praktisch alle Vorschläge konnten in den vorliegenden Teilverkehrsplan übernommen werden. Umstritten ist vor allem die Massnahme 1.11 (Verbindung Moosweg - Autobahnanschluss Niederwangen); sie wurde trotzdem nicht aus dem Teilverkehrsplan gestrichen, da die als Alternative beantragte Sperrung des Mooswegs zu erheblichem Zusatzverkehr im Siedlungsgebiet von Bümpliz/Bethlehem führen würde. Der Termindruck für die Umsetzung der Massnahme 1.11 ist allerdings nicht sehr gross.

Planungsprozess

1.1 Auslöser und Grundlagen

Ausgelöst wurden die Arbeiten zum Teilverkehrsplan für den Stadtteil VI durch den SRB Nr. 152 vom 23.7.1996. Mehrere aktuelle Planungsgeschäfte sowie verschiedene politische Vorstösse aus dem Stadtrat und Anregungen von Seiten der Bevölkerung und der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Stadtteil VI flossen in diesen Bericht ein.

Grössere Planungsgeschäfte und Bauvorhaben:

- Quartierplanung Stadtteil VI Bümpliz - Bethlehem - Bottigen - Riedbach
- Richtplan Fuss- und Wanderwege
- Richtplan Leichter Zweiradverkehr
- Planung Brünnen (Gemeindebeschluss 1999)
- ESP Ausserholligen
- ESP Juch / Hallmatt
- Doppelspurausbau der Bahnlinie Bümpliz Nord - Riedbach
- Projekt ÖV Bern West aufgrund der Ablehnung in der Volksabstimmung vom 16.5.2004

Die Aspekte des ruhenden Verkehrs (Parkierung) werden später in einer separaten Planung über die gesamte Stadt bearbeitet. Diese Thematik wird im vorliegenden Bericht deshalb inhaltlich nicht behandelt. Insofern stellt der vorliegende Bericht nur ein Puzzleteil zur Erreichung der im STEK 95 definierten Ziele der Verkehrsplanung dar. Weitere Puzzleteile sind beispielsweise eine koordinierte Siedlungsentwicklung, die Planungen für die anderen Verkehrsteilnehmer sowie die regionalen Planungen (vgl. Kapitel 3.2).

1.2 Vorgaben gemäss STEK VK 95

Für verschiedene Verkehrszwecke und Transportarten ist das Auto sehr geeignet. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zwingen jedoch zu Massnahmen, damit Menschen, Umwelt, Stadtqualität und Wohnumfeld nicht über Gebühr belastet werden. Die notwendigen, nicht substituierbaren Autofahrten müssen dabei stets möglich sein.

"Die Zukunft der Verkehrspolitik liegt im Betrieb eines Verkehrssystems, das alle Bewegungsarten umfasst und auf der Angebotsplanung und der Nachfragelenkung basiert."
Grundsatz STEK 95

Angebotsplanung bedeutet, dass bei der Neuorganisation der bestehenden Verkehrsflächen trotz der zu beobachtenden Zunahme der Nachfrage an Mobilität die **Quartierverträglichkeit**, die **Verkehrssicherheit** und die **Umweltqualität** im Vordergrund stehen und nicht in erster Linie die Nachfrage nach mehr Kapazität für den motorisierten Verkehr.

Der vorliegende Bericht zeigt auf, wo im Stadtteil VI betriebliche und gestalterische Massnahmen im bestehenden Strassennetz nötig sind, um diesem allgemeinen Grundsatz (s. Kapitel 2 „Ziele“ und 3 „Handlungsbedarf“) Rechnung zu tragen.

1.3 Vorgehen und Arbeitsweise

Die Arbeiten zum Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr (Teilverkehrsplan MIV) im Stadtteil VI Bümpliz - Bethlehem - Bottigen - Riedbach wurden in sechs Sitzungen 1998 - 1999 unter der Federführung des Stadtplanungsamtes gemeinsam mit der Arbeitsgruppe „Richtplan MIV“ der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB) ausgearbeitet (vgl. Anhang A):

- Ziele und Probleme im Stadtteil VI (13. Juli 1998)
- Lösungsansätze aufgrund der Problemanalyse (17. August 1998)
- Lösungsansätze und Netzvarianten (offenes Netz und Wabenlösung) (7. September 1998)
- Diskussion und Bewertung der Netzvarianten (26. Oktober 1998)
- Diskussion und Festlegung ‚Bestvariante‘ (30. November 1998)
- Bereinigung ‚Bestvariante‘ (1. Februar 1999)

Aus Kapazitätsgründen und wegen der beschränkten finanziellen Ressourcen konnten der Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr für den Stadtteil VI in der Folge nicht fertiggestellt und zur Mitwirkung gebracht werden. Immerhin wurden zahlreiche konkrete Projekten aus dem Richtplanentwurf projiziert und zur Umsetzung gebracht. Beispiele:

Verbesserungsmassnahmen Tempo 30-Zellen:

Mit SRB 034 vom 13. Februar 2003 bewilligte der Stadtrat einen Ausführungskredit für eine erste Tranche von Massnahmen zur besseren Durchsetzung von Tempo 30 auf den Quartierstrassen und zur Schliessung von Lücken im städtischen Netz der Tempo 30-Zonen. Realisiert werden die Massnahmen etappenweise bis 2006.

Sicherheitsmassnahmen auf Schulwegen zu Fuss und mit dem Velo:

Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit wurden unter anderem

- die Brünnenstrasse im Bereich des Schulhauses Stapfenacker verkehrsberuhigt,
- auf der Bethlehemstrasse ein Fussgängerübergang mit einer Mittelinsel gesichert und
- an diversen Stellen (Knoten Bernstrasse / Morgenstrasse, Bernstrasse / Bethlehemstrasse) Konfliktgrün-Situationen eliminiert.
- Für die Verbesserung der Schulwegsicherheit entlang der Bottigenstrasse zwischen Oberbottigen und Bümpliz wurde 2003 ein Vorprojekt ausgearbeitet und 2004 die Mitwirkung durchgeführt. Bauprojekt und Kreditantrag an den Stadtrat sind für 2004 vorgesehen (Umsetzung ca. 2006 – 2008).

Flankierende Massnahmen zur Planung Brünnen:

Für die flankierenden Verkehrsmassnahmen zur Planung Brünnen (Fuss- und Radweg entlang dem Moosweg, Umfahrung Niederbottigen, Lärmschutz und Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Murtenstrasse, Verkehrsdosierung Bethlehem, Lärmschutz Bottigenstrasse, Sperrung der Riedbachstrasse, S-Bahn-Haltestelle Brünnen, etc.) wurde der seitens der Stadt erforderliche Kredit in der Volksabstimmung vom 28. November 1999 bewilligt. Inzwischen sind die Projekte ausführungsfähig bearbeitet und bewilligt worden. Die Ausführung erfolgt flankierend zur Realisierung des Freizeit- und Einkaufszentrums WestSide und der Überbauung Brünnen.

Lärmschutz:

- Mit der Vorlage „Lärmschutz und Gestaltung: 1. Etappe; Ausführungskredit“ (SRB 076 vom 17. Februar 2000) wurde der Gemeinderat beauftragt, u.a. für die Morgen-

strasse und die Bümplizstrasse Verkehrsberuhigungsmassnahmen auszuarbeiten. Der Gemeinderat hat ein Projekt zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Wohnquartier Höhe und für Verbesserungen auf der Bümplizstrasse beschlossen (GRB Nr. 0353 vom 10.3.2004). Die Ausführung ist für 2004 vorgesehen.

- Für die Brünenstrasse wurde aufgrund der vom Stadtrat am 21. Januar 1999 erheblich erklärten Motion der Fraktion SP (Peter Blaser) betreffend „Weniger Verkehr an der Brünenstrasse“ ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Einführung vom Tempo 30 erarbeitet. Erste bauliche Massnahmen im Bereich des Stapfenackerschulhauses sind inzwischen ausgeführt worden. Die Realisierung des ganzen Konzepts ist aus Finanzierungsgründen frühestens 2005 möglich (SRB 082 vom 28. Februar 2002 betreffend Fristverlängerung für die Erfüllung der genannten Motion der Fraktion SP).
- Hallmattstrasse: Der Strassenplan wurde im Sommer 2003 genehmigt. Die Umsetzung ist für 2006 - 2007 vorgesehen.
- Einführung von Begegnungszonen auf dem Kornweg, im Gebiet Werkgasse / Bienenstrasse und Benteliweg / Kirchackerweg

Der Entwurf 1999 wurde 2004 aufgrund der Entwicklung seither aktualisiert und bezüglich der Massnahmen konkretisiert. Eine Aktualisierung und Konkretisierung wurde insbesondere wegen der zahlreichen politischen Vorstösse nötig. Eine zusammenfassende Übersicht zu den hängigen Vorstössen des Stadtrats betreffend Verkehrsanliegen im Stadtteil VI ist im Anhang E dargestellt.

1.4 Mitwirkung

Wie im vorangehenden Kapitel dargelegt, liegt nun ein Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil VI vor, der in Zusammenarbeit zwischen dem Stadtplanungsamt und der QBB erarbeitet wurde. Die dringendsten Bedürfnisse und Anliegen von Bewohnerinnen und Bewohnern, Gewerbetreibenden und anderen Betroffenen im Quartier sind damit in die Planung eingeflossen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung – 23.8. - 29.10.2004, zeitgleich mit der Quartierplanung – kam eine relativ breite Zustimmung zum Entwurf zusammen. Praktisch alle Vorschläge konnten in den vorliegenden Teilverkehrsplan übernommen werden. Umstritten ist vor allem die Massnahme 1.11 (Verbindung Moosweg - Autobahnanschluss Niederwangen); sie wurde trotzdem nicht aus dem Teilverkehrsplan gestrichen, da die als Alternative beantragte Sperrung des Mooswegs zu erheblichem Zusatzverkehr im Siedlungsgebiet von Bümpliz/Bethlehem führen würde. Der Termindruck für die Umsetzung der Massnahme 1.11 ist allerdings nicht sehr gross. (Vgl. Auswertung der öffentlichen Mitwirkung vom Januar 2005)

1.5 Stellenwert

Der vorliegende Bericht ist nicht ein Richtplan gemäss Art. 68 des Baugesetzes, d.h. es ist nicht vorgesehen, diesen nach der stadtinternen Bereinigung dem kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zur Vorprüfung und zur anschliessenden Genehmigung vorzulegen. Er bindet jedoch die städtische Verwaltung und kann nur vom Gemeinderat geändert werden.

2. Ziele

Dem Teilverkehrsplan MIV wurden folgende Ziele zugrunde gelegt:

Verkehr:

- Vermeidung von Durchgangs- und Querverkehr
- Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden
- Optimale Erschliessung für Ver- und Entsorgungsverkehr
- Direkte, kurze Verkehrsführung für Ziel- und Quellverkehr auf übergeordnetes Netz
- Maximale Auslastung auf dem übergeordnetem Netz (Basisnetz, A1 und A12)
- Kein Schleichverkehr aufgrund von Netzveränderungen

Nutzung / Städtebau:

- Sicherung der FG-Bereiche in den Quartierzentren
- Sichere Wege und Aussenbereiche bei Schulanlagen, Kindergärten, Spielflächen, usw.
- Verkehrsentslastung in den Wohngebieten und den Zentren von Bümpliz und Bethlehem
- städtebauliche Aufwertung der Strassenräume und des Wohnumfelds

Umwelt:

- Schutz der Natur
- Reduktion der verkehrsbedingten Luft- und Lärmbelastungen

Andere:

- Finanzierbare und vollziehbare Lösungen

3. Handlungsbedarf

3.1 Heutige Situation

Verkehrsbelastungen

Die höchsten Verkehrsbelastungen treten auf den Autobahnen auf. Hier nimmt die Verkehrsbelastung immer noch zu, während auf den städtischen Strassen das Verkehrsaufkommen in den letzten 20 Jahren im allgemeinen ungefähr stabil blieb. Die heutige Verkehrsbelastung auf dem städtischen Strassennetz ist in Anhang B dargestellt.

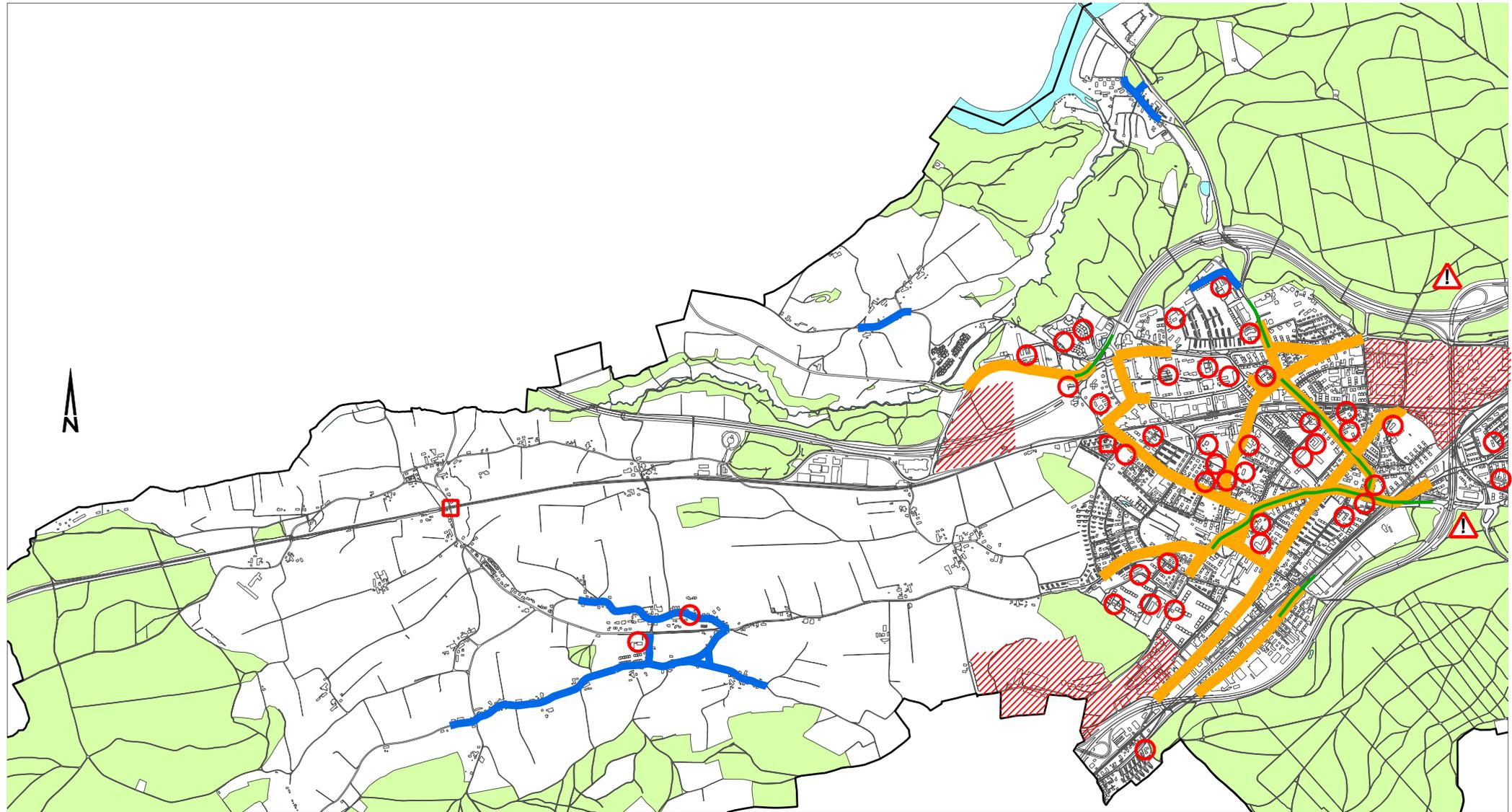
Probleme

(vgl. Abbildung auf Seite 9):

- Trennwirkung infolge hoher Verkehrsbelastungen (zum Teil Durchgangs- und Querverkehr durch Bümpliz, Bethlehem sowie Nieder- und Oberbottigen, zum Teil Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr)
- Lärmbelastungen zum Teil über dem Immissionsgrenzwert:
Der Handlungsbedarf bezüglich Lärmschutz resp. das Lärmsanierungskonzept des Amtes für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle AFUL (Direktion für Bildung, Umwelt und Integration) hat Eingang in die nachfolgende Problemanalyse gefunden. Das Lärmsanierungskonzept ist abgestützt auf die Lärmschutzverordnung und gibt vor, dass der Lärm an Strassen des Quartier- und des Übergangsnetzes mittels Massnahmen an der Lärmquelle saniert werden soll (z.B. Verkehrsreduktion, Geschwindigkeit). Am Basisnetz haben die Ansprüche des Verkehrs Priorität. Deshalb müssen die Anwohnenden mit Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Lärms geschützt werden (Vorbauten, Fenstersanierung, Lärmschutzwände).
Im Stadtteil VI sind die Immissionsgrenzwerte (mindestens lokal) entlang folgender Strassen überschritten:
 - Bernstrasse - Bottigenstrasse
 - Bethlehemstrasse
 - Eymattstrasse
 - Murtenstrasse
 - Freiburgstrasse
 - Bümplizstrasse
 - Morgenstrasse
 - Brünenstrasse
 - Waldmannstrasse
 - Fellerstrasse
 - Stöckackerstrasse
- Orte mit erhöhtem Sicherheitsbedarf (z.B. in den Aussenbereichen von Kindergärten, Volksschulen, Kinderkrippen, Tagesstätten, Heime, Spitäler)
- Quartierstrassen, auf denen Tempo 30 noch nicht eingeführt worden ist, sowie z.T. schlechte Einhaltung der Geschwindigkeiten in den Tempo 30-Zonen

- Niveauübergänge Brünenstrasse und Bottigenstrasse an der Bahnlinie Bümpliz Nord - Riedbach
- Mittel- bis längerfristig Gefahr der Überlastung der Autobahnen und ihrer Anschlüsse im Bereich der Stadt Bern
- Entwicklungsschwerpunkte Brünen, Ausserholligen-Weyermannshaus und Juch-Hallmatt (vgl. Kapitel 3.2)

Probleme



- Trennwirkung aufgrund hoher Verkehrsbelastung
- Lärmbelastung über dem Immissionswert
- Quartierstrasse im Wohngebiet ohne Tempo 30
- Orte mit erhöhtem Schutzbedarf (Kindergärten, Volksschulen, Kinderkrippen, Tagesstätten, Heime, Spitäler)

- Niveauübergänge
- Gefahr von mittel- bis längerfristigen Kapazitätsproblemen
- Entwicklungsschwerpunkte mit hohem Verkehrspotential

0 200 500 1000
Verkehrsplanung, 10.06.2004 EBU

3.2 Zukünftige Entwicklungen

Im und um den Stadtteil VI werden in den nächsten Jahren verschiedene Planungen umgesetzt werden, die massgebliche Auswirkungen aufs Verkehrsaufkommen haben werden:

Entwicklungsschwerpunkt Brünnen

Die Planung Brünnen ist in ein Konzept von flankierenden Massnahmen eingebettet. Zum einen ist das Verkehrsaufkommen begrenzt, zum andern dienen verschiedene Massnahmen dazu, dass ein grosser Teil der Verkehrs durch den öffentlichen Verkehr (S-Bahnstation Brünnen, Verlängerung der Buslinie 14) und über die Autobahn (v.a. Ausrichtung der Erschliessung WESTside auf die Autobahn, Sperrung der Riedbachstrasse, Dosierung des Verkehrs nach Bethlehem) abgewickelt wird. Mit der Umfahrung Niederbottigen und den Lärmschutzmassnahmen an der Bottigenstrasse sowie dem Fuss- und Radweg entlang des Mooswegs wird auf die Verkehrszunahmen reagiert.

ESP Ausserholligen

Der Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen ist bestens mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen (fast alle S-Bahnlinien bedienen die Station Ausserholligen). Zudem liegt der Entwicklungsschwerpunkt in unmittelbarer Nähe von drei Autobahnanschlüssen (Bern-Bümpliz, Bern-Forsthaus, Bern-Bethlehem). Deshalb wird das zu erwartende Fahrtenaufkommen im Siedlungsgebiet gering ausfallen. Mit der im Richtplan ESP Ausserholligen vorgesehenen Sperrung der Stöckackerstrasse im Bereich der Bahnunterführung wird sichergestellt, dass der Verkehr von/nach Bümpliz-Bethlehem über das Basis- und Übergangsnetz fliessen wird. Die prognostizierten Lärmzunahmen liegen auf allen Strassenabschnitten unterhalb der Grenze der Wahrnehmbarkeit.

ESP Juch/Hallmatt

Auch der Entwicklungsschwerpunkt Juch/Hallmatt am Stadtrand (Köniz) ist verkehrstechnisch gut erschlossen: Er liegt im Einzugsbereich der S-Bahnstation Niederwangen und direkt am Autobahnanschluss Niederwangen / Bümpliz Süd. Dementsprechend wird der erzeugte Motorfahrzeugverkehr hauptsächlich über die Autobahn abgewickelt werden. Aber auch die Hallmattstrasse, die Freiburgstrasse und die Morgenstrassen werden mit zusätzlichem Verkehr belastet werden. Die 1999 prognostizierten Lärmzunahmen liegen, mit Ausnahme der Hallmattstrasse, auf allen Strassenabschnitten in der Stadt unterhalb der Grenze der Wahrnehmbarkeit. Erforderliche flankierende Massnahmen müssen durch die Verursacher finanziert werden.

Mobilitätsstrategie Region Bern

Unter der Federführung des Kantons wurde 2002 - 2003 die Mobilitätsstrategie für die Region Bern erarbeitet. Sie basiert auf folgenden Eckpfeilern:

- **Verkehr vermeiden**, durch Raumplanung und nachfragedämpfende Massnahmen,

- **Verkehr verlagern** auf umweltfreundliche Verkehrsmittel,
- **Verkehr verträglich gestalten**, indem der motorisierte Individualverkehr im Zentrum dosiert, beruhigt und möglichst auf die Autobahnen gelenkt wird, die wo nötig ausgebaut werden.

Die Mobilitätsstrategie zeigt damit auf, dass einseitige Strategien nicht zweckmässig sind. Eine reine Ausbaustrategie ist teuer, nicht umweltverträglich und verursacht erneut Staus im Kern der Agglomeration. Es ist aber auch nicht realistisch, die Verkehrszunahmen regional mit Verkehrssystem-Management, Parkplatzbewirtschaftung, Tempolimiten, Stauabgaben oder raumplanerische Massnahmen vollständig zu verhindern.

In Bezug auf den Stadtteil Bümpliz - Bethlehem - Bottigen - Riedbach ist neben vorgeschlagenen Massnahmen zum öffentlichen Verkehr (z.B. 15-Minuten-Takt S-Bahn) und zum Fuss- und Veloverkehr (z.B. attraktive Umsteigeorte) auch zwei Massnahmen bei der übergeordneten Strasseninfrastruktur relevant, für die in einem nächsten Schritt eine Zweckmässigkeitsstudie durchgeführt werden soll:

- unterirdische Verbindung ab der Autobahn A12 ins Gebiet Liebefeld/Köniz (zur Entlastung des Gebiets Weissensteinstrasse / Turnierstrasse / Bernstrasse)
- neue Spange zwischen Köniz/Schliern und Wangental (zur Entlastung des Zentrums von Köniz)

Die Prognosen, Analysen und Massnahmenvorschläge wurden 2003 einer breiten Öffentlichkeit zur Mitwirkung vorgelegt. Die Mitwirkungsergebnisse und Folgerungen stehen beim Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern (www.bernverkehr.ch) zur Verfügung.

Regionaler Richtplan Teil 1

Zusammen mit dem Kanton sind Kriterien herausgearbeitet worden, nach denen Standorte für verkehr-intensive Vorhaben (VIV) von regionaler Bedeutung beurteilt und festgesetzt werden. Im Richtplan sind zehn solche Standorte (u.a. ESP Brünnen, ESP Ausserholligen, ESP Juch / Hallmatt, Obermatt / Wangenmatt) festgesetzt worden. Diesen Standorten werden (falls nötig) die Fahrleistungskontingente auf der Grundlage des kantonalen Massnahmenplanes Luftreinhaltung (Vollzug CO₂-Gesetz) und des kantonalen Richtplanes durch die Region zugeteilt.

4. Konzept

4.1 Netz

Grundidee

Das Siedlungsgebiet Bümpliz/Bethlehem wird von einem Ring aus Autobahnen und Hauptverkehrsstrassen umgeben. An sechs Siedlungstoren wird der Verkehr dosiert auf dem kürzesten Weg via Basis- und Übergangnetz in die Quartierzellen und Arbeitsgebiete geführt. Durchgangsverkehr wird grossräumig verlagert.

Basisnetz

Auf dem Basisnetz wird der Hauptverkehr kanalisiert. Die Leistungsfähigkeit ist genügend hoch, dass Ausweichverkehr durch Wohnquartiere möglichst verhindert werden kann. Die Ansprüche des Verkehrs haben Priorität, ohne dass deshalb auf eine städtebauliche Einbettung verzichtet werden muss. Der Lärmschutz wird durch Lärmschutzmassnahmen gelöst.

Das Basisnetz besteht aus den Autobahnen A1 und A12 sowie den Hauptverkehrsstrassen im Norden (Niederbottigenstrasse/Neue Murtenstrasse), Westen (Umfahrung Niederbottigen / Moosweg zur A12) und Süden (Hallmattstrasse/Freiburgstrasse). Weitere Bestandteile sind die Murtenstrasse in Richtung Frauenkappelen sowie die Eymattstrasse in Richtung Hinterkappelen.

Die Bottigenstrasse, Bernstrasse und Bethlehemstrasse werden ebenfalls im Basisnetz belassen, weil dort der Lärmschutz nicht mittels Verkehrsreduktion erreicht werden kann. Hier wird allerdings mit Verkehrslenkungsmassnahmen dafür gesorgt, dass möglichst kein Durchgangsverkehr durch den Stadtteil rollt.

Hingegen soll die Bottigenstrasse ab Niederbottigen bis Frauenkappelen abklassiert und ins Übergangnetz überführt werden.

Übergangnetz

Das Übergangnetz im Siedlungsgebiet von Bümpliz/Bethlehem verbindet Quartierzellen und leitet den Verkehr auf kurzem Weg auf das Basisnetz. Es muss Ansprüchen des Verkehrs und des Städtebaus genügen. Für den Lärmschutz ist entlang des Übergangnetzes eine Kombination aus verkehrs- und geschwindigkeitsreduzierenden Massnahmen erforderlich.

Die Fellerstrasse soll ins Übergangnetz aufgenommen werden, sodass die Waldmannstrasse zur Quartierstrasse mit ÖV (Option Tram) umgewandelt werden kann. Die Bottigenstrasse zwischen Niederbottigen und Frauenkappelen soll ins Übergangnetz abklassiert werden.

Quartiernetz

Das Quartiernetz dient der lokalen Erschliessung im Siedlungsgebiet von Bümpliz/Bethlehem. Innerhalb der Quartierzellen gilt im Grundsatz Tempo 30 und Parkplatzbewirtschaftung mit Anwohnerbevorzugung. Mit zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen sollen bei Bedarf die Verkehrssicherheit erhöht, die Qualitäten des Wohnumfelds verbessert und kleinräumiger Schleichverkehr unterbunden werden.

Künftig sollen auch verkehrsberuhigte Quartierzellen mit Tempo 30 in Nieder- und Oberbottigen, in der Eymatt sowie im Hohliebi entstehen.

Auf einzelnen Quartierstrassen, bei denen die „Richtlinien für die Benutzung von Quartierstrassen für Begegnung und Spiel“ erfüllt sind (Gemeinderat der Stadt Bern, Mai 1998), können auf Wunsch der betroffenen Quartierbevölkerung Wohnstrassen eingerichtet werden.

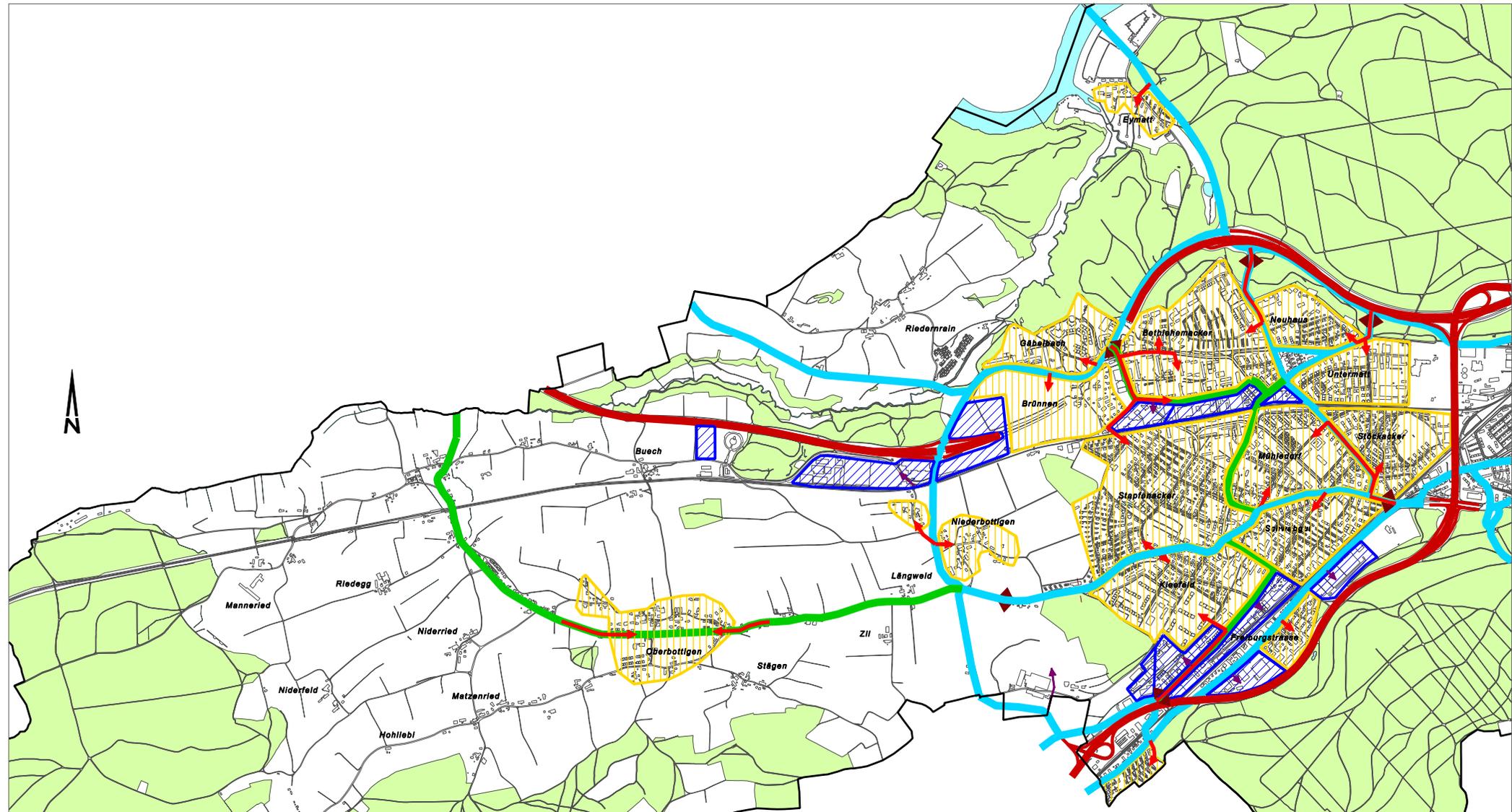
Siedlungstore

Die Siedlungstore sollen den Übergang zum Siedlungsgebiet von Bümpliz-Bethlehem markieren. Mittels Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen (Dosierung bzw. Pfortnerung) soll sichergestellt werden, dass nur notwendiger Verkehr in begrenztem Ausmass auf kürzestem Weg ins Siedlungsgebiet fährt und sämtlicher Durchgangsverkehr grossräumig auf das Basisnetz umgelagert wird. Der öffentliche Verkehr wird an den Siedlungstoren bevorzugt.

Zielortsignalisation (Wegweisung)

Mit Wegweisung auf Basis- und Übergangnetz soll erreicht werden, dass der Verkehr von und zu den Quartierzellen, den Arbeitszonen und den nutzungsintensiven Standorten auf dem kürzesten Weg durchs Siedlungsgebiet fährt.

Konzept



- Hochleistungsnetz (Basisnetz)
- Hauptverkehrsstrassen (Basisnetz)
- Übergangsnetz
- Quartierzellen mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Arbeitszonen
- Zufahrt zu den Quartierzellen (Prinzip)
- Zufahrt zu den Arbeitszonen (Prinzip)
- ↔ Siedlungstore mit Verkehrsbeeinflussung

0 200 500 1000
Verkehrsplanung, 10.01.2005 EBU

4.2 Massnahmen

Nr. ¹	Massnahme	Zusammenhang bzw. Priorität
1.	auf dem Basisnetz	
1.1	Umgestaltung Niederbottigenstrasse - Murtenstrasse, Lärmschutz	koordiniert mit der Umsetzung der Planung Brünnen
1.2	Umfahrung Niederbottigen	koordiniert mit der Umsetzung der Planung Brünnen
1.3	Umgestaltung Hallmattstrasse	koordiniert mit der Umsetzung der Planung Juch/Hallmatt
1.4	Dosierungsstellen bei den Einfahrten ins Siedlungsgebiet, Durchfahrtswiderstand durchs Siedlungsgebiet	bei Bedarf (1. Priorität: Dosierungsstellen an den Knoten Riedbach-/Waldmannstrasse und Bern-/Bethlehemstrasse koordiniert mit der Planung Brünnen)
1.5	Wegweisung anpassen, so dass möglichst kurze Strecken im Siedlungsgebiet zurückgelegt werden	1. Priorität
1.6	Massnahmen zur rechtzeitigen Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den Autobahnen und ihren Anschlüssen	im Rahmen der Mobilitätsstrategie Region Bern
1.7	Gestalterische Aufwertung der Strassenräume (z.B. Abschnitte der Bernstrasse und der Bethlehemstrasse)	koordiniert mit anstehenden grösseren Grabarbeiten; gemäss Motion Fraktion GFL/EVP (Peter Künzler / Verena Furrer, GFL): Ökostadt Bern: Aufwertung des Wohnumfeldes im Bereich der Hauptverkehrsstrassen
1.8	Umgestaltung der Eymattstrasse beim Zentrum Bethlehemacker	COOP Einkaufszentrum
1.9	Platzgestaltung Kreuzung Heim-/Stadthalterstrasse Lärmschutzmassnahmen an der Bottigenstrasse	koordiniert mit anstehenden grösseren Grabarbeiten koordiniert mit der Umsetzung der Planung Brünnen

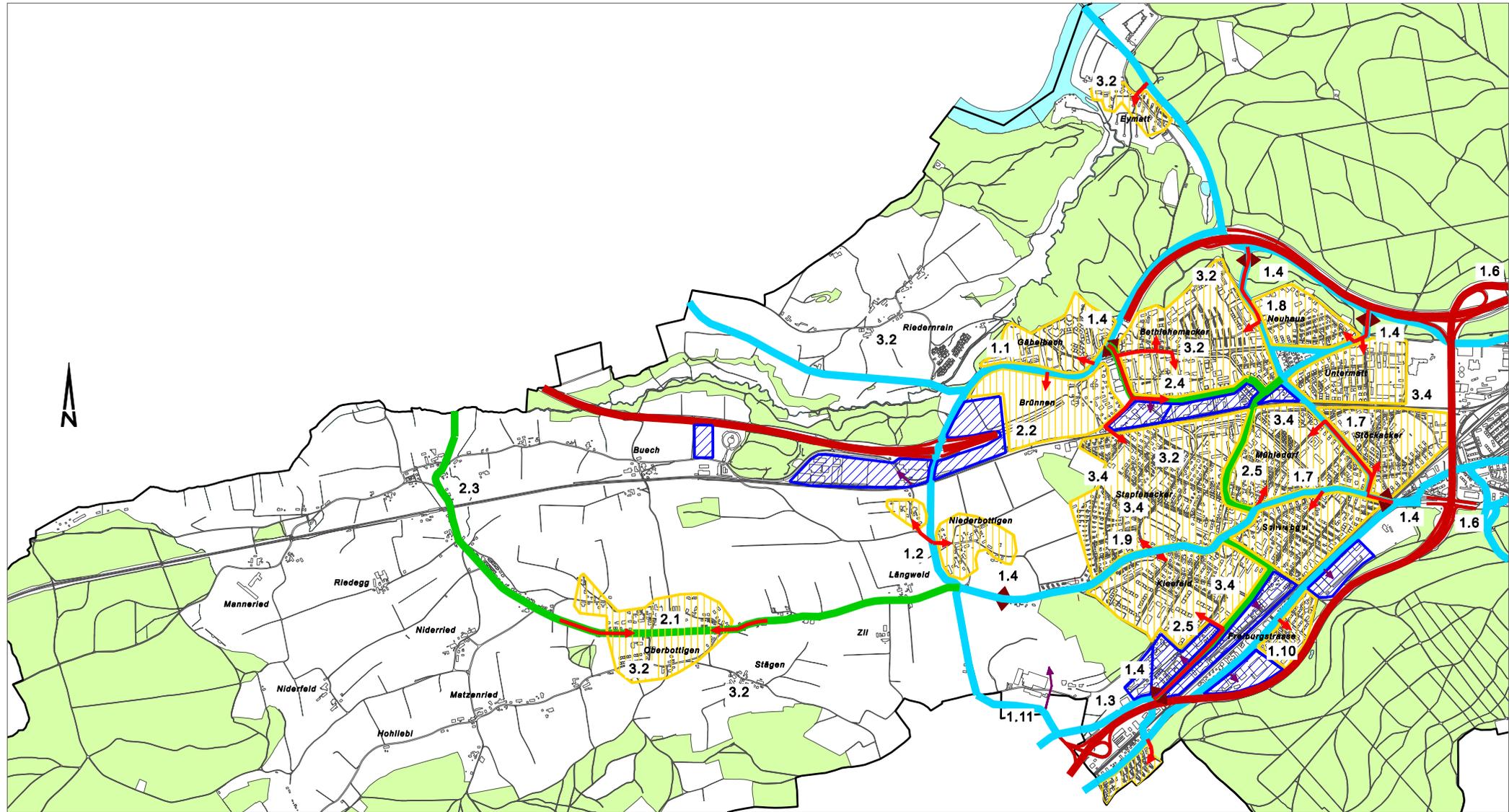
¹ vgl. Abbildung auf Seite 18

Nr. ¹	Massnahme	Zusammenhang bzw. Priorität
1.10	Erarbeitung Strassensanierungsprogramm entlang Freiburgstrasse, Reduktion der Trennwirkung, Prüfung Lärmschutzmassnahmen Strassenraum	Kantonsstrasse
1.11	Neue Verbindung Moosweg - Autobahnananschluss Niederwangen, Unterbindung der Riedmoosstrasse (Gemeinde Köniz)	je nach Verkehrsentwicklung auf dem Moosweg
2.	auf dem Übergangsnetz	
2.1	Verkehrsberuhigung Bottigenstrasse im zentralen Bereich von Oberbottigen (zur besseren Einhaltung von Tempo 40, ev. Reduktion auf Tempo 30)	bei Bedarf Ergänzung der 2003 realisierten Massnahmen
2.2	Sperrung Riedbachstrasse, MIV freier Bahnhofplatz bei der neuen S-Bahnstation Brünnen	im Rahmen der Planung Brünnen
2.3	Sanierung des Bahnüberganges Bottigenstrasse in Riedbach	geringe Priorität
2.4	Gestalterische Aufwertung der Fellerstrasse (inkl. Riedbachstrasse zwischen Fellerstrasse und Brünnenstrasse), Reduktion der Trennwirkung	koordiniert mit anstehenden grösseren Grabarbeiten
2.5	Verkehrs- und Gestaltungsmassnahmen zur Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte an der Morgenstrasse und an der Bümplizstrasse	1. Priorität (SRB Nr. 076 vom 17.2.2000)
3.	auf dem Quartierstrassennetz	
3.1	Massnahmen zur besseren Einhaltung von Tempo 30	bei Bedarf, möglichst koordiniert mit übrigen Bauarbeiten (SRB Nr. 034 vom 13.2.2003)
3.2	Einführung von Tempo 30 auf den ausstehenden Quartierstrassen in den Wohnquartieren (z.B. Brünnenstrasse, Waldmannstrasse, Melchiorstrasse, Abschnitt der Matzenriedstrasse, Abschnitt des Oberbottigenwegs, Weiler Stäge, Abschnitt der Riedernstrasse, Abschnitt der Eymattstrasse)	Motion Fraktion SP (Peter Blaser): Für weniger Verkehrslärm an der Brünnenstrasse übrige Strassen: Prioritäten gemäss Bedarf und Aufwand für Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Nr. ¹	Massnahme	Zusammenhang bzw. Priorität
3.3	Einführung von einzelnen Begegnungszonen	auf mehrheitlichen Wunsch der Anwohnerschaft, gemäss Flyer „Begegnungszonen in Wohnquartieren“
3.4	Unterbinden des Durchgangsverkehrs durch Wohnquartierzellen (z.B. Morgenstrasse, Burgunderstrasse, Stöckackerstrasse, Winterfeldweg, Heimstrasse, Normannenstrasse)	Morgen-/Burgunderstrasse: 2005 übrige Strassen: bei Bedarf
4.	Allgemein	
4.1	Fortsetzung der systematischen Unfallanalysen und der Sanierung von Unfallschwerpunkten (z.B. Projekt Bernstrasse)	Massnahmenplan Verkehrssicherheit
4.2	Temporäre Anlässe auf Strassen (z.B. Markt auf der Riedbachstrasse beim Zentrum Bethlehem)	bei Bedarf, abgestimmt auf Ansprüche des rollenden Verkehrs
4.3	Begegnungszonen in Zentren vom Bümpliz (Abschnitte der Bottigenstrasse, Brünnenstrasse und Bümplizstrasse) und Bethlehem (Abschnitt Riedbachstrasse) prüfen	

Obenstehende Liste beinhaltet die grösseren Massnahmen aus heutiger Sicht. Selbstverständlich wird es in Zukunft nötig sein, diese Massnahmen aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen anpassen zu können oder zusätzliche Massnahmen zu realisieren (z.B. Massnahmen in Zusammenhang mit Betriebsänderungen, Anpassungen aufgrund der Richtpläne Fuss- und Wanderwege sowie Leichter Zweiradverkehr, Anpassungen aufgrund von Angebotsänderungen beim ÖV, Sofortmassnahmen in Zusammenhang mit lokalen Problemen). Diese geänderten und zusätzlichen Massnahmen müssen aber mit den Zielen und dem Konzept des Richtplans MIV übereinstimmen.

Massnahmen



- Hochleistungsnetz (Basisnetz)
- Hauptverkehrsstrassen (Basisnetz)
- Übergangsnetz
- Quartierzellen mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Arbeitszonen
- Zufahrt zu den Arbeitszonen (Prinzip)
- ◄ Siedlungstore mit Verkehrsbeeinflussung
- Zufahrt zu den Quartierzellen (Prinzip)

0 200 500 1000
Verkehrsplanung, 10.01.2005 EBU

4.4 Auswirkungen

Mit diesen Massnahmen kann primär erreicht werden, dass

- durch Bümpliz-Bethlehem praktisch kein Durchgangsverkehr (bezogen auf den Stadtteil) mehr durchfährt,
- die Quartierzellen ihrerseits zum grössten Teil vom Durchgangsverkehr (bezogen auf die Quartierzelle) befreit sind,
- die Verkehrssicherheit (insbesondere der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer) weiter erhöht werden kann, dank der leichten Verkehrsabnahme im Siedlungsgebiet, dank den weiteren Tempo 30-Gebieten und Begegnungszonen sowie den Umgestaltungen verschiedener Strassen des Basis- und Übergangnetzes (Siedlungstore, Reduktion der Trennwirkung),
- das Wohnumfeld attraktiver wird und die städtebauliche Qualität zunimmt,
- die Erreichbarkeit auch für den MIV erhalten bleibt,
- vor allem in den Entwicklungsschwerpunkten Ausserholligen, Brünnen und Juch/Hallmatt zusätzliche Nutzungen angesiedelt werden können, ohne dass Strassen des Quartiernetzes stärker belastet würden.

Der Lärmschutz entlang des Basisnetzes muss mit Lärmschutzmassnahmen gelöst werden. Entlang des Übergangs- und Quartiernetzes ist es eine Kombination aus verkehrs- und geschwindigkeitsreduzierenden Massnahmen erforderlich.

Es ist klar, dass nicht alle Massnahmen von heute auf morgen umgesetzt werden können. In der Massnahmenliste befinden sich Angaben über den Realisierungszeitraum. Die Mitwirkung wird ferner Hinweise liefern, welche Massnahmen vordringlich angegangen werden sollen und welche Massnahmen allenfalls etwas zurückgestellt werden können.

Anhang

Verzeichnis der Anhänge

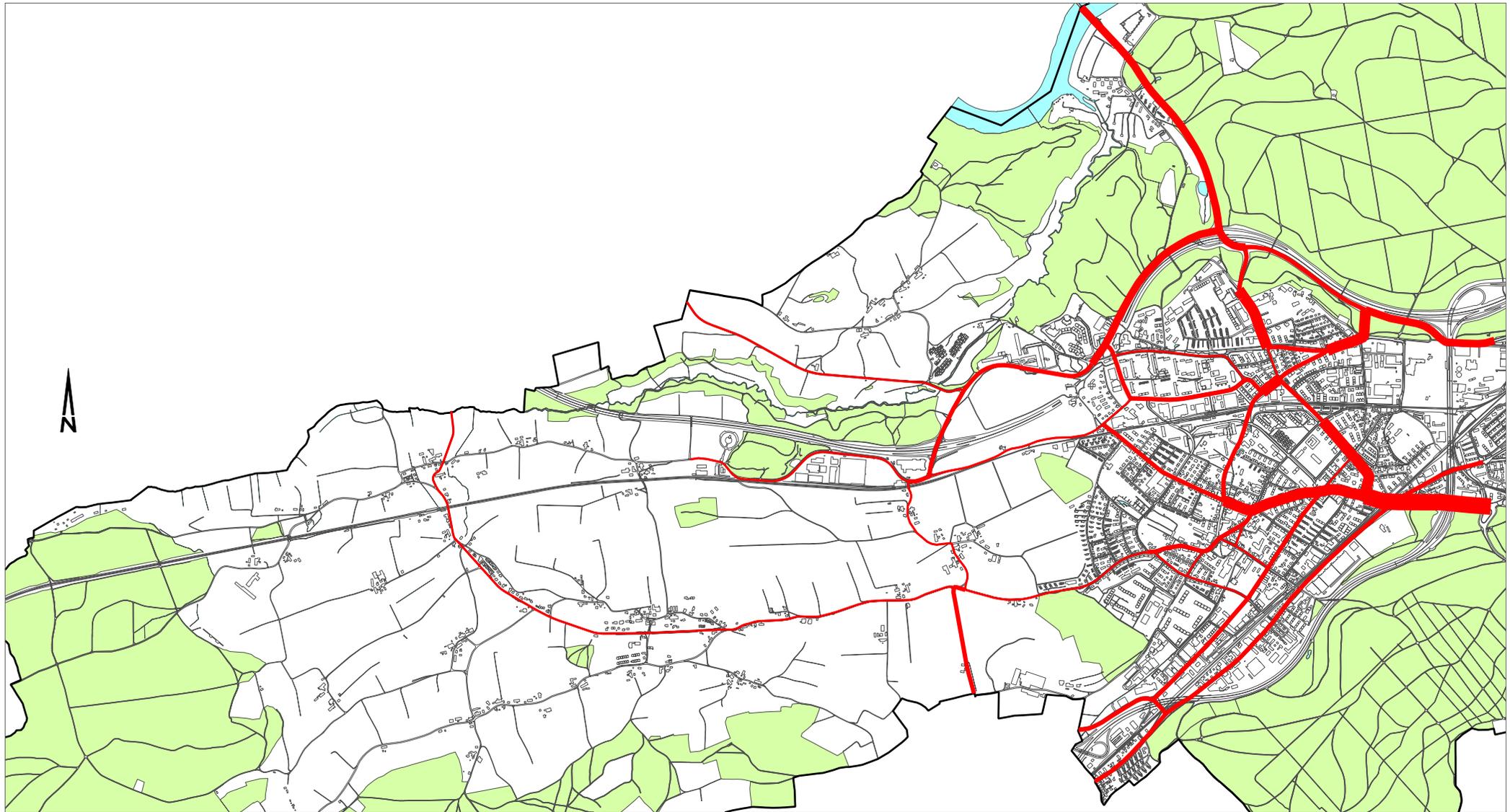
	Seite
A Arbeitsgruppe	21
B Verkehrsbelastungen heute	22
C Prognose	23
D Wabenlösung: ja oder nein?	24
E Politische Vorstösse	26

Anhang A: Arbeitsgruppe

Mitglieder der Arbeitsgruppe „Richtplan MIV“ der QBB

- | | |
|---|---|
| - Arbeiterkartell Bümpliz-Bethlehem | Roland Hirt |
| - Bottigen-Leist | Peter Baumann |
| - Christlich dem. Volkspartei, OG Bümpliz | Bruno Bächler |
| - Freisinnig-Demokratische Partei Bümpliz | Heinz Kipfer |
| - Gäbelbachverein | Walter Rufer |
| - Grüne Partei Bern | Carola Ertle Ketterer |
| - Landesring der Unabhängigen | Peter Rothenbühler (bis 31.12.1998) |
| - Mieter- und Quartierverein Tscharnergut | Jolanda Weber-Grass |
| - Nordquartier-Leist | Alfred Reist |
| - Quartier- u. Mieterverein Schwabgut | Hiltraut Brand-Wernicke |
| - Quartierverein Fellergut | Margrith Beyeler-Graf |
| - Quartierverein Holenacker | Jens Augustiny |
| - Schweizer Demokraten, OG. Bern West | Hans Zwahlen |
| - Schweizerische Volkspartei Bümpliz | Rudolf Lehmann |
| - Sozialdemokratische Partei Bümpliz | Andreas Flückiger |
|
 | |
| - Sekretariat QBB | Hans Stucki |
|
 | |
| - Stadplanungsamt | Urs Gloor, Christoph Rossetti, Götz
Timcke |

Anhang B: Verkehrsbelastung heute

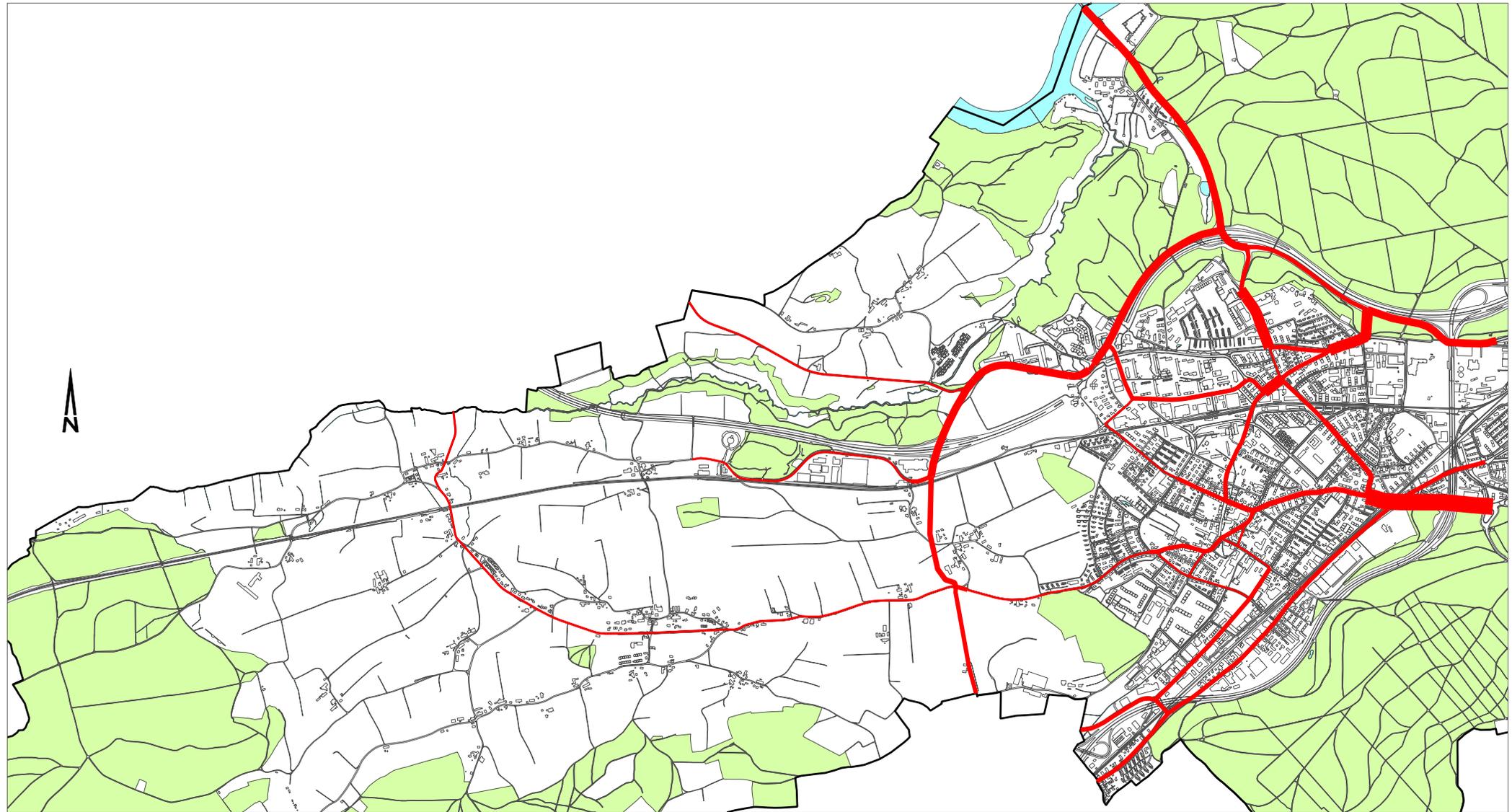


Belastung

-  bis 2'000 Fahrzeuge / Tag
-  2'000 - 4'000 Fahrzeuge / Tag
-  4'000 - 8'000 Fahrzeuge / Tag
-  8'000 - 12'000 Fahrzeuge / Tag
-  12'000 - 18'000 Fahrzeuge / Tag
-  18'000 - 24'000 Fahrzeuge / Tag

0 200 500 1000
Verkehrsplanung, 10.06.2004 EBU

Anhang C: Prognose



Belastung

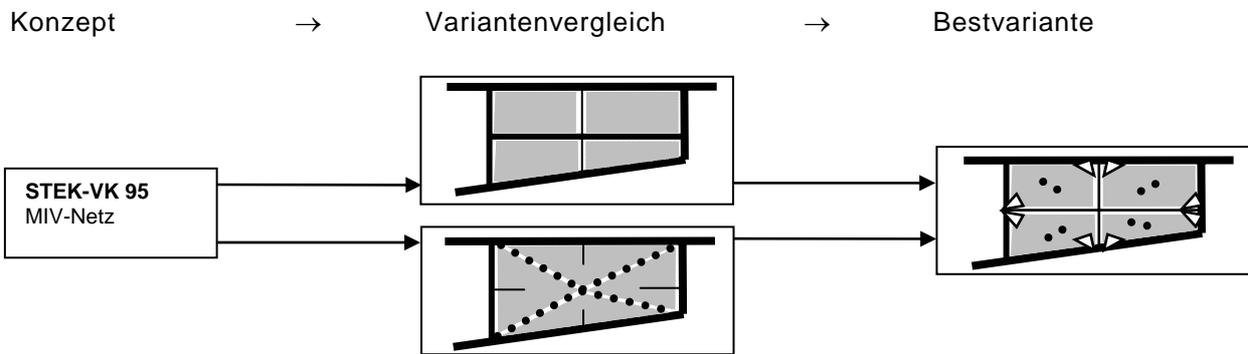
-  bis 2'000 Fahrzeuge / Tag
-  2'000 - 4'000 Fahrzeuge / Tag
-  4'000 - 8'000 Fahrzeuge / Tag
-  8'000 - 12'000 Fahrzeuge / Tag
-  12'000 - 18'000 Fahrzeuge / Tag
-  18'000 - 24'000 Fahrzeuge / Tag

0 200 500 1000

Verkehrsplanung, 10.06.2004 EBU

Anhang D: Wabellösung: ja oder nein?

Übersicht Vorgehen



Legende:

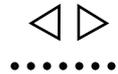
Basisnetz (A1,A12 / HVS)

Übergangnetz

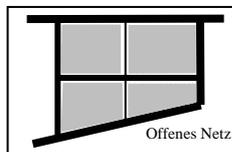
Waben bzw. Quartierzellen



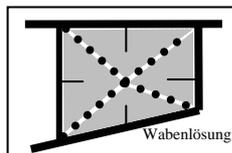
Siedlungstore/Dosierung
Sperrern



Beurteilung der Netzvarianten

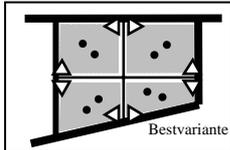


Die Variante „offene Netz“ besteht aus einem Basis- und Übergangnetz sowie verschiedenen Zonen mit Verkehrsberuhigung. Die Erschliessung ist für die meisten Beziehungen auf direktem Weg möglich, allerdings zu einem grossen Teil durch bewohntes Gebiet. Trotzdem hat es auf dem meisten Achsen im Siedlungsgebiet relativ wenig Durchgangsverkehr. Die Lärmbelastungen sind an exponierten Abschnitten hoch. Lokale Probleme können zu Verkehrsverlagerungen und Schleichverkehr führen. Die Verkehrssicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmern ist an stark belasteten Verkehrsachsen nicht optimal.



Ein Verkehrsnetz mit geschlossenen Waben führt den Verkehr auf einem übergeordnetem Ring von Wabe zu Wabe. Innerhalb der Waben zirkuliert nur Ziel- und Quellverkehr. Das Zentrum wird vom Verkehr entlastet. Binnen- und Durchgangsverkehr werden auf den ‚Ring‘ umgelagert. Für den öffentlichen Verkehr sind spezielle Lösungen nötig. Auf dem Ring sowie an den Wabeneingängen steigt der Verkehr an und führt zu höheren Immissionen. Die Fahrleistung wird gesamthaft erhöht. Die Erreichbarkeit zwischen den Waben wird für den MIV verunmöglicht.

Um die Erreichbarkeit nicht vollständig zu verunmöglichen, gibt es Ideen, die Durchfahrt für gewisse Benutzerkategorien oder zu gewissen Zeiten zu erlauben. Es entsteht ein Verkehrsnetz mit teilweise offenen Waben. Je weniger die Sperren wirken, je näher liegt das Modell bei der Variante „offenes Netz“.



Eine Win-Win-Lösung, welche die Vorteile der unterschiedlichen Netzvarianten vereint und die Nachteile minimiert, führt zu einem optimalem Verkehrsnetz (Bestvariante):

Lange Wege über den Ring, kurze Wege ins Siedlungsgebiet (wie Wabenzlösung): Damit möglichst viel Verkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Ring fährt, muss die Wegweisung auf den Ring ausgerichtet, der Widerstand zur Einfahrt ins Siedlungsgebiet erhöht und der Verkehr begrenzt werden. Lange Wege durchs Siedlungsgebiet dürfen sich zeitlich nicht lohnen.

Interne Erreichbarkeit erhalten, Wohngebiete schützen (wie offenes Netz): Der Verkehr innerhalb des Siedlungsgebietes soll auf wenigen Achsen ohne Kontrolle zirkulieren können. Die Zellen zwischen diesen Achsen werden verkehrsberuhigt. Schleichverkehr soll unterbunden werden.

Die Arbeitsgruppe „Richtplan MIV“ der QBB hat die Varianten in mehreren Sitzungen diskutiert und sich schliesslich für die Strategie der Bestvariante entschieden, die nun Inhalt des vorliegenden Richtplans MIV ist.

Anhang E: Politische Vorstösse

Politische Vorstösse (nach Datum) und deren Behandlung im Teilverkehrsplan MIV

Vorstoss	aktuellster Beschluss	Behandlung des Anliegens im Teilverkehrsplan MIV
Motion Fraktion SP (Peter Blaser): Weniger Verkehrslärm an der Brünnenstrasse	SRB Nr. 082 vom 28.2.2002	Die Massnahme ist im Teilverkehrsplan MIV enthalten.
Motion Planungs- und Verkehrskommission, PVK (Margrit Stucki-Mäder, SP): Zur Brünnenplanung: Betriebs- und Gestaltungskonzept für das Basis-, Übergangs- und Quartierstrassennetz in Bümpliz / Bethlehem / Bottigen – Realisierungs- und Kreditvorlage	Fristverlängerung bis 31.12.2005 mit SRB vom 6.5.2004	Der Teilverkehrsplan MIV beinhaltet geforderte Massnahmen der Motion.
Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB (JA!/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP / Michael Jordi, GB / Ueli Stüchelberger, GFL): Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil	Fristverlängerung bis Mai 2005 mit SRB vom 6.5.2004	Der Bahnhofplatz Brünnen (Gilberte de Courgenay-Platz) wird als zusätzlicher, zum grössten Teil autofreier Platz bis 2010 erstellt werden.
Motion Fraktion GFL/EVP (Peter Künzler / Verena Furrer, GFL): Ökostadt Bern: Aufwertung des Wohnumfeldes im Bereich der Hauptverkehrsstrassen	Fristverlängerung bis Februar 2005 gemäss SRB Nr. 042 vom 13.2.2003	Massnahmen „Verbesserung der Wohnumfeldverträglichkeit im Bereich von Hauptverkehrsstrassen“ sind im Teilverkehrsplan MIV enthalten.
Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stüchelberger, GFL / Blaise Kropf, JA!): Mehr Wohnqualität: zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 6 (Bümpliz/Bethlehem)	erheblich erklärt mit SRB Nr. 340 vom 21.11.2002	Die Massnahmen wurden, soweit realisierbar, in den Teilverkehrsplan MIV übernommen.
Motion Dieter Beyeler (SD): Zentrum Bümpliz - Suchverkehr reduzieren durch klare Signalisation	GRB Nr. 0187 vom 11.2.2004	Die Massnahme ist im Teilverkehrsplan MIV enthalten.