



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Stadtteil III

Teilverkehrsplan MIV

**Holligen / Mattenhof /
Monbijou / Sandrain /
Weissenbühl / Weissenstein**

August 2012

Impressum

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

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

Copyrights:
Planinhalte: Verkehrsplanung Stadt Bern
Planungsgrundlagen: Vermessungsamt Stadt Bern

Stand: August 2012

Inhalt

Zusammenfassung	5
1. Einleitung	
1.1 Auftrag	7
1.2 Planungsprozess	8
1.3 Mitwirkung und Erlass	9
1.4 Einbettung	10
2. Ziele	11
3. Analyse	
3.1 Struktur Strassennetz	12
3.2 Verkehrsbelastung	13
3.3 Luft- und Lärmbelastung	15
3.4 Verträglichkeit	16
3.5 Durchgangsverkehr	17
3.6 Stärken und Schwächen	18
3.7 Bauliche Quartierentwicklung	20
3.8 Planungen und Projekte Umfeld	22
4. Konzept	
4.1 Handlungsansätze	26
4.2 Konzeptionelle Festlegungen	28
A) Konzept Basis- und Übergangnetz	28
B) Konzept Quartierzellen	30
5. Umsetzung	
5.1 Massnahmenübersicht	33
5.2 Schlüsselprojekte	34
5.3 Weitere Massnahmen	37
6. Anhang	
6.1 Grundlagen	
6.2 Politische Vorstösse	
6.3 Bausteine und Beurteilung Netzsysteme zuhanden Mitwirkung 2009	
6.4 Konzept Basis- und Übergangnetz (Plan A3)	
6.5 Konzept Quartierzellen (Plan A3)	
6.6 Massnahmenübersicht (Plan A3)	

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

Zusammenfassung

Entwicklung des Strassennetzes aufzeigen

5

Gemäss dem räumlichen Stadtentwicklungskonzept von 1995 (STEK) soll die angestrebte Entwicklung der Stadt für die einzelnen Stadtteile konkretisiert werden. Der vorliegende Teilverkehrsplan zum motorisierten Individualverkehr (TVP MIV) zeigt die angestrebte Entwicklung des Basis-, Übergangs- und Quartierstrassennetzes im Stadtteil 3 (Mattenhof-Weissenbühl) in den nächsten 15 Jahren auf. Er analysiert den Handlungsbedarf und legt dar, mit welchen Massnahmen die nötige Leistungsfähigkeit des Strassennetzes erhalten und gleichzeitig eine flächendeckend hohe Wohnqualität gewährleistet werden kann. Damit mit den begrenzten finanziellen Mitteln möglichst viel zu erreichen ist, werden zwei Schlüsselprojekte definiert und Prioritäten bei den weiteren Massnahmen gesetzt.

Stärken und Schwächen in Bezug auf den Individualverkehr

Kurze Wege ins Stadtzentrum und ein dichtes Netz an Tram- und Buslinien zeichnen den Stadtteil 3 aus. Für den Fuss- und Veloverkehr steht ein dichtes Wegenetz zur Verfügung. Der Stadtteil 3 verfügt zudem über unterschiedlich grosse Quartierzellen mit vergleichsweise geringer Verkehrsbelastung.

Auf den Achsen Laupenstrasse – Murtenstrasse und Weissensteinstrasse ist die Belastbarkeitsgrenze durch den motorisierten Verkehr erreicht. Mehrere Knoten sind in Spitzenzeiten an der Kapazitätsgrenze angelangt (Inselplatz, Eigerplatz), was zu Behinderungen im öV führt. Zudem sind die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung entlang dem Basis- und Übergangnetz vielerorts überschritten. Mangels grossräumiger Umfahrungsmöglichkeiten werden die Strassen des Stadtteils 3 auch durch gesamtstädtischen und regionalen Durchgangsverkehr belastet.

Konzept: Individualverkehr verträglich abwickeln

Die Bündelung des motorisierten Verkehrs auf wenige Achsen (Basisnetz) führt zwar zu einer Konzentration der Verkehrsprobleme, der Stadtteil 3 verdankt ihr aber auch die vom MIV weitgehend entlasteten Wohnquartiere. Das bestehende Basisnetz ist deshalb zweckmässig und wird beibehalten. Der MIV soll aber auf Basisstrassen im Stadtteilzentrum reduziert und noch konsequenter von belasteten Quartierzellen fern gehalten werden.

Mit begrenzten Mitteln viel erreichen

Mit dem TVP MIV werden neben verschiedenen Massnahmen für zwei Brennpunkte im Stadtteil sogenannte Schlüsselprojekte definiert, die prioritär bearbeitet werden:

- Verkehrsführung und Aufwertung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz

Bei den Strassen im Zentrumsgebiet des Stadtteils 3 sind die Verträglichkeitswerte überschritten. Mit dem Agglomerationsprojekt Tram Region Bern (TRB) wird für den Eigerplatz bis Ende 2012 ein Bauprojekt ausgearbeitet. Wichtiger Bestandteil ist die Sperrung der Belpstrasse zwischen Eigerplatz und Philosophenweg. Ergänzend dazu soll für eine Aufwertung des Stadtteilzentrums auf der Schwarztorstrasse und der Zieglerstrasse der MIV reduziert werden.

- Verkehrsmassnahmen Sandrainstrasse – Sandrainquartier

Das Sandrainquartier wird von quartierfremdem MIV belastet. Hier gilt es, angemessene Massnahmen zur Erhöhung der Durchfahrtswiderstände zu finden, ohne jedoch die Bedürfnisse des Ziel- und Quellverkehrs der Quartierzelle zu ignorieren. Für das Sandrainquartier wird deshalb eine Variantenstudie für zusätzliche Verkehrsmassnahmen (z.B. Temporeduktion, Einbahnverkehr, Sperrungen) erstellt. Im Frühling 2012 wurden die dazu nötigen Verkehrserhebungen in Auftrag gegeben.

Laufende grössere Planungen

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

- Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) werden unter Zusammenarbeit aller Regionsgemeinden und des Kantons Stossrichtungen für die regionale räumliche Entwicklung definiert.
- Das „Verkehrsmanagement Region Bern“ unter der Federführung des Kantons Bern hat zum Ziel, die Verkehrsabläufe im Agglomerationskern ohne teure Infrastrukturausbauten zu optimieren.
- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Hochleistungsstrassennetz (ZMB HLS) des Bundesamts für Strassen (Astra) und die darauf abgestützten Vertiefungsstudien zeigen auf, mit welchen Massnahmen den Kapazitätsengpässen auf dem Autobahnnetz und den damit verbundenen Überlastungen des Strassennetzes der Region Bern begegnet werden soll.
- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung zur 2. Tramachse Innenstadt favorisiert ab Bubenbergplatz die Linienführung via Laupenstrasse – Belpstrasse. Das bedeutet für den Stadtteil 3 Entwicklungsimpulse im Gebiet City West. Die mit der 2. Tramachse verbundene Reduktion der Kapazitäten für den MIV müssen mit einem entsprechenden Verkehrsmanagement aufgefangen werden.

1. Einleitung

1.1 Auftrag

Der Teilverkehrsplan zum motorisierten Individualverkehr im Stadtteil 3 (TVP MIV 3) ist 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.

Der TVP MIV 3 erfüllt die Funktion eines Leitplans für politische und technische Entscheide zur Entwicklung des Strassennetzes, zur Gestaltung des Strassenraums und zur Erschlies-sung von Arealen mit dem motorisierten Verkehr. Er ist für die Behörden und den Gemein-derat verbindlich.

Der vorliegende TVP zeigt die angestrebte Entwicklung des motorisierten Verkehrs im Stadtteil 3 auf und nennt die dazu erforderlichen, auf die Finanzplanung der Stadt Bern abgestimmten Anpassungen der Strasseninfrastruktur und Massnahmen im Betrieb.

Der TVP ist – ausgehend vom Stadtentwicklungskonzept STEK 95 – inhaltlich abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern (neu: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK), den Richtplan ESP Ausserholligen, die städtischen Richtpläne Veloverkehr und Fuss-/Wanderwege, die Quartierplanung für den Stadtteil 3 (QP 3) und die analogen Planungsinstrumente der angrenzenden Stadtteile.

Die Parkierung und das Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV) sind nicht Gegenstand des TVP MIV 3. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird federführend durch die Regi-onalkonferenz Bern-Mittelland geplant. Jedoch werden die bestehenden und die in Planung befindlichen Linien des ÖV dem TVP zugrunde gelegt. Die Bevorzugung des ÖV im beste-henden Strassenraum ist deshalb Bestandteil des TVP MIV. Ebenfalls berücksichtigt wer-den die Richtpläne Fuss- und Veloverkehr.

1.2 Planungsprozess

- 2005 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern
- 2006-08 - Erarbeitung Quartierplanung und Netzsysteme MIV
- Quartier-Workshops der QM3
- 2009 Öffentliche Mitwirkung Quartierplanung Stadtteil 3 inkl. Netzsysteme MIV
- 2010 - Auswertung der Mitwirkung
- Abschluss Vorprojekt Tram Region Bern (Eigerplatz)
- Mitwirkung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)
- 2011 - Start ZMB 2. Tramachse
- Erstellung Mitwirkungsbericht und Überarbeitung QP 3 und TVP MIV 3
- Mitwirkung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)
- 2012 - Abschlussarbeiten QP 3 und TVP MIV 3
- voraussichtlicher Gemeinderatsbeschluss zu QP 3 und TVP 3

Im November 2005 und im Mai 2006 hat die QM3 zu zwei Quartier-Workshops eingeladen. Am ersten Workshop wurde im Pestalozzischulhaus nach einer Einstimmung mit Videointerviews und mit Fotoarbeiten von Schülerinnen und Schüler des Pestalozzi- und Munzingerschulhauses rege über die Zukunft der Quartiere Mattenhof, Weissenstein und Holligen / Fischermätteli diskutiert. Teilnehmende waren Quartierbewohnerinnen und -bewohner, Gewerbetreibende sowie Vertreterinnen und Vertreter des Stadtrats und der Stadtverwaltung. Insgesamt nahmen an die 40 Personen am Workshop teil.

Der zweite Workshop fand im Gaskessel statt. Rund 80 Anwohnende der Quartiere Marzili, Monbijou, Sandrain-Schönau und Weissenbühl diskutierten in elf Arbeitsgruppen verschiedene Themen in Bezug auf Defizite und Zukunftsvisionen. Die Workshops fanden ein erfreulich positives Echo. Die Eingaben dienten als Grundlage für den Entwurf des Quartierplans zuhanden der Mitwirkung.

1.3 Mitwirkung und Erlass

Die Mitwirkung dauerte vom 24. April 2009 bis zum 31. August 2009. Die Publikation erfolgte am 24. April und am 01. Mai 2009 in der Stadtausgabe des „Anzeigers der Region Bern“.

Die Unterlagen lagen während dieses Zeitraums bei der Verkehrsplanung (Zieglerstrasse 62), in der „Baustelle“ (Bundesgasse 38) und im Quartierbüro (Schlosstrasse 87a) auf und konnten über das Internet heruntergeladen werden. Zusätzlich erfolgte die Publikation einer Kurzfassung im Quartiermagazin, welches an alle Haushalte im Stadtteil III verteilt wurde.

Die Quartierkommission QM3 hat in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und der Verkehrsplanung am 9. Mai 2009 eine gut besuchte Informations- und Diskussionsveranstaltung in Form eines Workshops durchgeführt. Weitere Informationsanlässe fanden in der Gemeinde Köniz, bei verschiedenen Parteien der Stadt Bern und in der Stadtbildkommission statt.

Die öffentliche Mitwirkung stiess auf reges Interesse und die Gelegenheit zur Mitwirkung wurde intensiv genutzt. Insgesamt gingen 77 briefliche Stellungnahmen ein (15 Verbände / Institutionen, 8 Firmen, 8 Parteien, 46 Privatpersonen). Zudem wurden 50 Fragebögen ausgefüllt und eingereicht.

Zur Auswertung der Eingaben wurden drei Dokumente erstellt. Im **Mitwirkungsbericht zum TVP MIV 3** wird die Bilanz aus den Mitwirkungsbeiträgen gezogen und aufgezeigt, ob und wie die Anliegen zum MIV berücksichtigt werden können. Zu den Themen Städtebau und Freiraum liegt der **Mitwirkungsbericht QP 3** vor. Der gemeinsame **Anhang zum Mitwirkungsbericht** listet in tabellarischer Form alle Eingaben zu den Themen Städtebau, Freiraum und MIV auf, inklusive der jeweiligen Stellungnahmen der Verwaltung.

Nach der Auswertung der Eingaben wurden einzelne Anforderungen, Wünsche und Vorgaben zum MIV direkt in den vorliegenden TVP eingearbeitet. Andere wiederum werden in Folgeplanungen integriert und umgesetzt.

Der vorliegende TVP MIV 3 ist für den Gemeinderat ein verbindliches Planungsinstrument in der Zusammenarbeit der Verwaltung mit Dritten (Quartierbevölkerung, Nachbargemeinden, Kanton).

Er wurde vom Gemeinderat durch Beschluss 1218 vom 22. August 2012 erlassen.

1.4 Einbettung

Die Energiestrategie der Stadt Bern gibt für den Zeithorizont 2006 bis 2015 für den MIV ein Reduktionsziel von 10% vor. Der Stadtverkehr, insbesondere der Pendler- und Freizeitverkehr entsteht aber zu grossen Teilen ausserhalb der Stadtgrenzen. Allein mit städtischen Konzepten kann deshalb das Reduktionsziel nicht erreicht werden. Dies ist vielmehr eine regionale Aufgabe und entsprechend in übergeordneten Prozessen sicherzustellen. Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern (2005) gibt dazu die drei strategischen Stossrichtungen für das Gesamtverkehrssystem der Region Bern vor:

- **Verkehr vermeiden**
- **Verkehr verlagern**
- **Verkehr verträglich abwickeln**

Zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr ist die Zersiedelung in der Region Bern einzudämmen und die Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität auszurichten. Der verbleibende Verkehr kann vermehrt auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden, wenn der Fuss- und Veloverkehr, die kombinierte Mobilität und der öV attraktiv und gut verknüpft sind. Hierzu trägt die Stadt z.B. mit Massnahmen gemäss dem Richtplan Veloverkehr und mit Projekten zu Gunsten der Bevorzugung des öV auf Stadtstrassen bei.

Der vorliegende TVP MIV setzt vor allem auf der dritten regionalen Strategieebene an, den verbleibenden MIV im öffentlichen Raum möglichst verträglich abzuwickeln. Die übergeordneten Themen werden in Gefässen wie das Mobilitätsmanagement, das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK), der Richtplan Veloverkehr und der Richtplan Fuss- und Veloverkehr behandelt.

In den Legislaturrichtlinien 2009-2012 hat der Gemeinderat gestützt auf seine „Strategie Bern 2020“ politische Schwerpunkte und Akzente festgehalten, denen er in der laufenden Legislatur besonderes Gewicht beimessen will. Unter anderem soll Bern als Klima- und Ökostadt (Richtlinie 3.1) weiterhin eine Vorbildfunktion bei der Förderung des Tram- und Busverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs erfüllen, um die wachsende Mobilität aufzufangen. So gelingt es ihr, trotz Wachstum den innerstädtischen MIV nicht mehr weiter ansteigen zu lassen. Dadurch können lebenswerte Quartiere (Richtlinie 1.2) erhalten und gefördert werden, indem viel befahrene Strassen zu belebten Lebensräumen werden und Quartierstrassen zu Spielflächen für Kinder.

Der vorliegende TVP MIV ist in diese Vorgaben eingebettet, indem er aufzeigt,

- wo auf dem Basisnetzring Verkehrslenkungs- und Aufwertungsmassnahmen vorgesehen sind, ohne die übergeordnete Erschliessungsfunktion (z.B. Innenstadt) in Frage zu stellen,
- wie auf dem Übergangnetz die Verträglichkeit des verbleibenden MIV verbessert werden soll,
- wie quartierfremder Verkehr insbesondere von Quartierzellen fern gehalten werden soll, ohne neue Durchgangsverkehrsrouten zu initiieren.

2. Ziele

Hauptziel des vorliegenden Teilverkehrsplans (TVP MIV) ist die räumliche Koordination derjenigen Massnahmen, die eine gute Verträglichkeit des verbleibenden MIV im öffentlichen Raum sicherstellen. Der Betrieb und die gestalterische Aufwertung der städtischen Verkehrskorridore kann demnach auf folgende Ziele ausgerichtet werden:

11

- das Wegenetz für Fuss- und Veloverkehr ist dicht und gut mit dem öV verknüpft,
- der öV ist zuverlässig und wird durch den MIV nicht behindert,
- die Verkehrssicherheit ist gross, insbesondere auch auf Schulwegen,
- die Quartierzellen sind entlastet von Durchgangsverkehr und Verkehrslärm,
- die strassenseitige Erschliessung erfolgt auf kurzen Wegen über das Basis- und Übergangnetz sowie über das Autobahnnetz.

In Bezug auf den Stadtteil 3 bedeutet dies:

- die Verbesserung der Verträglichkeit auf dem Basis- und Übergangstrassennetz,
- die Minimierung des Durchgangsverkehrs durch den Stadtteil 3 und die möglichst direkte Führung des MIV auf die Autobahnanschlüsse Bümpliz, Weyermannshaus und Forsthaus,
- die gestalterische Aufwertung von Quartierstrassen und Plätzen sowie die Vermeidung von Durchgangsverkehr in den Quartierzellen,
- die Berücksichtigung des besonderen Sicherheitsanspruchs in Wohnquartieren und entlang Schulwegen.

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

3. Analyse

12

3.1 Struktur Strassennetz

Der Stadtteil 3 verfügt über zwei Anschlüsse ans Hochleistungsstrassennetz (Autobahn). Die Anschlüsse sind: Bern-Bümpliz im Westen und Bern-Forsthaus im Nord-Westen. Diese direkten Anschlüsse ans HLS-Netz bringen einerseits Vorteile für die Erschliessung des Stadtteils 3, andererseits fliesst dadurch motorisierter Verkehr durch den Stadtteil III, der andere Stadtteile erschliesst (Innenstadt im Nordosten, Kirchenfeld im Osten).

Das Strassennetz im Stadtteil 3 wird aufgeteilt in ein Basis-, ein Übergangs- und ein Quartierstrassennetz. Der Stadtteil III weist ein dichtes Netz an Basisstrassen auf. Die nachfolgende Darstellung zeigt die Unterteilung der Strassenabschnitte in das Basis- und Übergangsnetz auf.

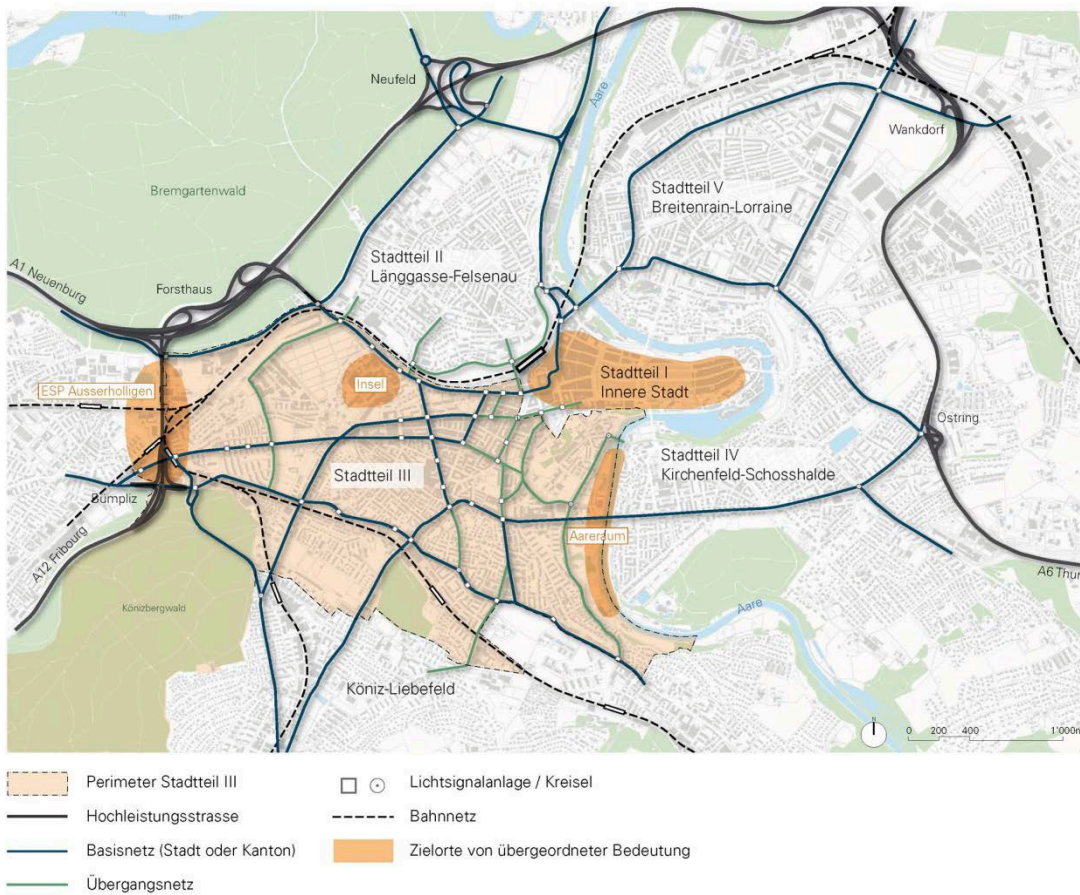


Abbildung: Einbettung Stadtteil 3 ins übergeordnete Strassennetz

Regionale Verkehrsbeziehungen müssten eigentlich über Kantonsstrassen sichergestellt werden. Das künftige Netz der Kantonsstrassen wird zurzeit zwischen Stadt und Kanton verhandelt. Im Frühling 2012 fand die Anhörung zum kantonalen Strassennetzplan statt. Falls der Grossrat den Strassennetzplan im Herbst 2012 beschliesst, wird die Achse Seftigenstrasse – Weissensteinstrasse zwischen Wabern und Autobahnanschluss Bümpliz per 1. Januar 2013 an den Kanton Bern übergehen.

3.2 Verkehrsbelastung

Die folgende Darstellung zeigt die heutige Verkehrsbelastung auf den Strassen des Basis- und Übergangsnetzes. Datenbasis des Ist-Zustands sind verschiedene Messwerte aus den Jahren 2009 bis 2011 und das Verkehrsmodell. Deutlich ersichtlich ist, dass die Strassen mit den höchsten Werten dem Basisnetz angehören.

13

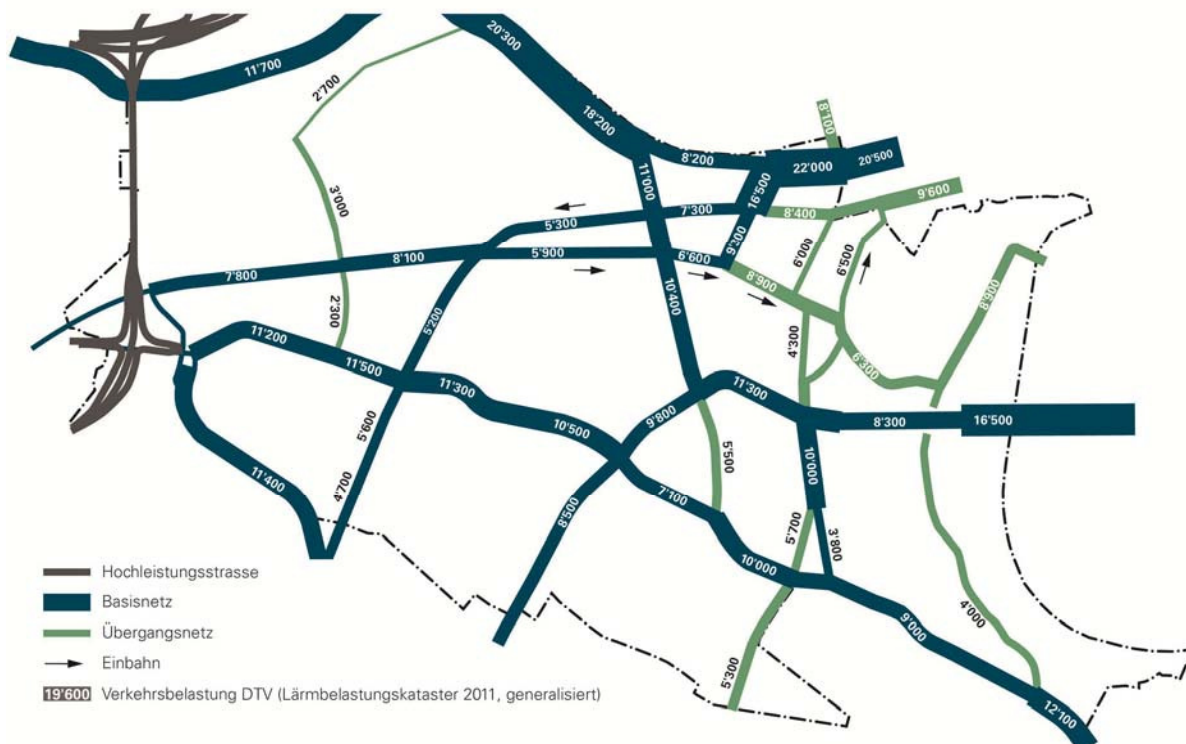


Abbildung: Verkehrsbelastungen 2011

Der Vergleich der Verkehrsbelastungen in den Jahren 2000, 2005 und 2011 zeigt (vgl. Fol-geseite), dass die in der Energiestrategie der Stadt Bern im Jahr 2005 verankerte Zielset-zung zum Verkehrsaufkommen (Verkehrsreduktion um 10% bis 2015) bei sechs von 13 Messtellen in der Zu-/Wegfahrt zum Stadtteil 3 bereits 2011 erfüllt (Messstellen Insel, Laupenstrasse, Aarstrasse und Sandrainstrasse) oder zumindest in Teilen erreicht wurden (Monbijoubücke, Könizstrasse).

Bei drei Messstellen konnten die Belastungen seit 2005 plafoniert werden (Murtenstrasse 149, Morillonstrasse, Weissensteinstrasse).

Bei vier Messstellen erfolgte eine Verkehrszunahme (Murtenstrasse Forsthaus, Zieglerstrasse), wobei bei zweien (Seftigenstrasse, Schwarzenburgstrasse) die Belastungen dennoch leicht tiefer sind als noch im Jahr 2000.

Messstelle	DTV 2000	DTV 2005	DTV 2011	Veränderung 2000-2005 [in %]	Veränderung 2005-2011 [in %]
Murtenstrasse 149	13'000	11'700	11'680	-11	0
Murtenstrasse (Forsthaus)	21'640	21'790	22'940	1	5
Murtenstrasse (Insel)	19'000	20'140	18'200	6	-11
Zieglerstrasse 7	7'950	9'980	10'770	20	7
Laupenstrasse 57	9'420	9'360	7'460	-1	-25
Aarstrasse 47	5'100	4'600	3'340	-11	-38
Monbijoubücke	20'400	18'400	17'030	-11	-8
Sandrainstrasse 102	5'050	4'630	3'930	-9	-18
Seftigenstrasse 119	11'160	10'160	10'900	-10	7
Morillonstrasse 28	7'320	5'860	5'810	-25	-1
Schwarzenburgstrasse 59	8'180	7'490	8'120	-9	8
Könizstrasse 88	4'810	5'040	4'740	5	-6
Weissensteinstrasse 2	11'550	11'010	11'070	-5	1

Tabelle Verkehrsentwicklung 2000 / 2005 / 2011

3.3 Lärmbelastungen

Das Thema Lärm ist ein Kriterium der Siedlungs- und Umweltverträglichkeit. Der Lärmpegel beeinflusst die Wohnqualität und die Aufenthaltsqualität in einem Strassenraum wesentlich. Dies ist im Zentrumsbereich des Stadtteils 3 von besonderer Relevanz. Hier beeinträchtigt die hohe Lärmbelastung die Anwohnenden wie auch die Funktion des Strassenraums als Aufenthalts- und Begegnungsraum stark. Die Lärmsanierung der Strassen ist ein gesetzlicher Auftrag, welcher im Rahmen von Lärmsanierungsprogrammen oder Verkehrsprojekten geleistet wird. Geprüft werden in erster Linie Massnahmen an der Quelle (Verkehrs- oder Geschwindigkeitsreduktion) oder auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwände). Sind solche Massnahmen nicht möglich, werden bei Gebäuden mit Wohnnutzung Schallschutzfenster eingebaut, wenn der Fenstersanierungswert erreicht oder überschritten ist (v.a. entlang dem Basisnetz).

Stand der Lärmsanierung im Stadtteil 3

Entlang dem **Basisnetz** ist die gesetzliche Lärmsanierung zu einem grossen Teil erfüllt (vgl. Abbildung unten).

Auf dem **Übergangsnetz** ist die Lärmsanierung entlang der Seftigenstrasse (Weissensteinstrasse bis Eigerplatz), der Schwarztorstrasse und auf Abschnitten der Morillonstrasse erfüllt. Namentlich entlang der Sulgeneckstrasse, der Sandrainstrasse und der Marzilistrasse ist die Lärmsanierung pendent. Die Sanierung ist mit verkehrsberuhigenden und verkehrlenkenden Massnahmen innerhalb des Stadtteils nur zum Teil erreichbar. Verantwortlich dafür ist einerseits der Durchgangsverkehr via Mattequartier und andererseits der quartiereigene Ziel- und Quellverkehr.

In den **Quartierzellen** ist der gesetzliche Lärmsanierungsauftrag weitgehend erfüllt. Entlang der Quartierverbindung Brunnmattstrasse – Pestalozzistrasse bestehen bei den meisten Gebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

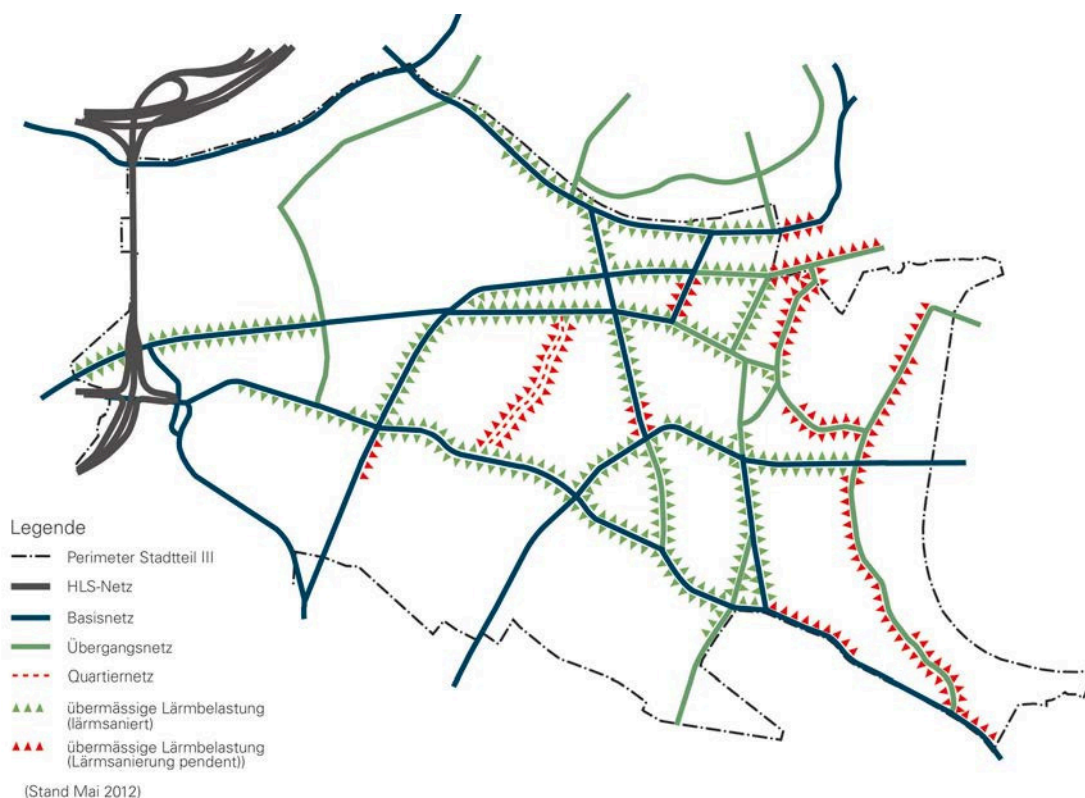


Abbildung: Übermässige Lärmbelastung

3.4 Verträglichkeit

Die maximal verträglichen Belastungen des Strassennetzes wurden in Anlehnung an die „Wegleitung für Strassenplanung und Strassenbau in Gebieten mit übermässiger Luftbelastung“ des BUWAL erarbeitet. Folgende Kriterien wurden berücksichtigt:

- Trennwirkung
- Bedingungen Zweiradverkehr
- Betriebsabwicklung ÖV
- zulässige Luftbelastung

Der angegebenen Verträglichkeitswerte entsprechen dem jeweils tiefsten Wert der betrachteten Kriterien für den entsprechenden Abschnitt. Die Beurteilung der Verträglichkeiten basiert auf der Netzbelastung 2011 (Kapitel 3.2). Die bestehende Verkehrsmenge auf den rot und orange markierten Strassenabschnitten ist im heutigen Strassenquerschnitt nicht verträglich, die Belastbarkeitsgrenze ist überschritten.

Die so ermittelten Verträglichkeiten / Belastbarkeiten geben Hinweise auf den Handlungsbedarf. Teilweise besteht aber auch in gelben und grünen Abschnitten Handlungsbedarf, z.B. wegen übermässiger Lärmbelastung (Kapitel 3.3) oder aus städtebaulichen, gestalterischen Gründen.



Abbildung: Verträglichkeiten

3.5 Durchgangsverkehr

Aufgrund der hohen Bedeutung des Stadtteils 3 als Arbeitsstandort ist die Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz hoch. Mangels grossräumiger Umfahrungsmöglichkeiten werden die Strassen des Stadtteils 3 zudem von gesamtstädtischem und regionalem Verkehr belastet. Diese Belastung kann nicht alleine durch die Stadt Bern beeinflusst werden. Dazu sind überkommunale Massnahmen notwendig, wie sie im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK) vorgesehen sind.

Im Stadtteil 3 sind grosse Teile des städtischen Basisnetzes stark durch regionale Verkehrsbeziehungen belastet. Dies trifft beispielsweise für die Seftigen- und Weissensteinstrasse zu, die wichtigste tangentielle Verbindung aus dem Raum Aaretal / Gürbetal in den Raum Köniz / Wangental.

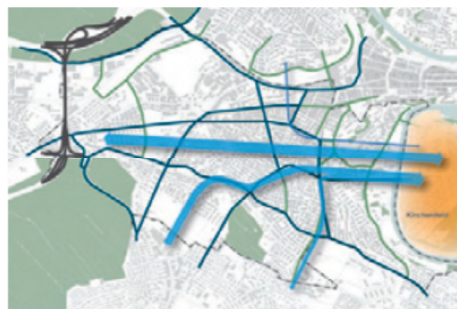
Die Belastung des Stadtteils 3 durch gesamtstädtischen und regionalen Verkehr zeigt sich in folgenden Beziehungen:



Erschliessung der Innenstadt aus Richtung Westen und Köniz



MIV aus Wabern nach Bümpliz, Innenstadt und Kirchfeld mangels Alternativrouten



Erschliessung des Kirchfelds aus Richtung Westen und Köniz



Unerwünschter Durchgangsverkehr durch den Stadtteil 3

Die blau dargestellten Verkehrsbeziehungen sind zwar lokal auf den Stadtteil 3 betrachtet Durchgangsverkehr. Auf den Perimeter der Stadt Bern bezogen, sind sie im verfügbaren Strassennetz aber unvermeidbar, soweit sie nicht auf den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr verlagert oder über die Autobahn gelenkt werden können. Isoliert betrachtet, d.h. innerhalb der Stadt, gibt es nur wenig Verlagerungspotenzial.

Seit dem Bau des Neufeldzubringers besteht die Möglichkeit, unerwünschten Durchgangsverkehr (rot dargestellt) in Richtung Innenstadt Nord, Bahnhof Bern und Lorraine teilweise auf das Hochleistungsstrassennetz zu verlagern.

3.6 Stärken und Schwächen

18

Stärken

Quartierstrassennetz

- In den Quartierstrassen sind die Verkehrsbelastungen mehrheitlich tief (weniger als 800 - 1200 Fz/Tag).
- Die Quartierstrassen sind flächendeckend verkehrsberuhigt. Die Tempo-30-Zonen wurden mit einfachen und kostengünstigen Massnahmen umgesetzt. Aus gestalterischer Sicht ist lokal ein Aufwertungspotenzial vorhanden.

Basis- und Übergangnetz

- Verbesserung der Verkehrssicherheit:
Abnahme der Verkehrsunfälle in den letzten 10 Jahren um 20%.
- Die Bündelung des Verkehrs funktioniert gut. Der Verkehrsfluss ist ausserhalb der Spitzenstunden stetig.

Schwächen

Quartierstrassennetz

- Auf der Landoltstrasse, Krippenstrasse, Mattenhofstrasse, Kapellenstrasse, Sulgenbachstrasse, der Brunnmatt- und Pestalozzistrasse ist die Belastung höher als 800-1200 Fz/Tag. Dies ist ein mögliches Indiz dafür, dass der Anteil an Durchgangsverkehr auf diesen Quartierstrassen noch unerwünscht hoch ist. Teilweise wird die bestehende Signalisation schlecht beachtet. Im Umfeld von publikumsorientierten Nutzungen treten auch Probleme mit unerlaubter Parkierung auf.

Basis- und Übergangnetz

- hohe Gesamtbelastung (technische Belastbarkeit) auf der Laupen-, Murten- und nördlichen Belpstrasse (Abschnitt Laupenstrasse / Effingerstrasse) sowie aus Richtung Wabern > gesättigtes System
- Der Anteil Durchgangsverkehr durch den Stadtteil 3 ist auf dem Basisnetz, insbesondere in Ost-West- und West-Ost-Richtung gross.
- Die Gesamtbelastung verschiedener Kreuzungen ist an der Kapazitätsgrenze (u.a. Inselplatz, Eigerplatz), was zu ÖV-Behinderungen führt. Der Handlungsbedarf ist an diesen Knoten gross.
- Die Verträglichkeitswerte werden mit der heutigen Verkehrsbelastung im Raum Murten-, Laupen- und nördliche Belpstrasse, auf der Zieglerstrasse sowie auf Abschnitten der Monbijoustrasse und der Weissensteinstrasse überschritten.
- Auf einem beträchtlichen Teil der Strassenabschnitte werden die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten. Entlang dem Basisnetz ist die gesetzliche Lärmsanierung zu einem grossen Teil erfüllt, entlang der Sulgeneckstrasse, der Sandrainstrasse und der Marzilistrasse ist sie pendent.
- Mehrere Knoten im Stadtteil 3 (Inselplatz, Weissenstein-/Könizstrasse) zählen zu den massgebenden Unfallschwerpunkten der Stadt Bern.

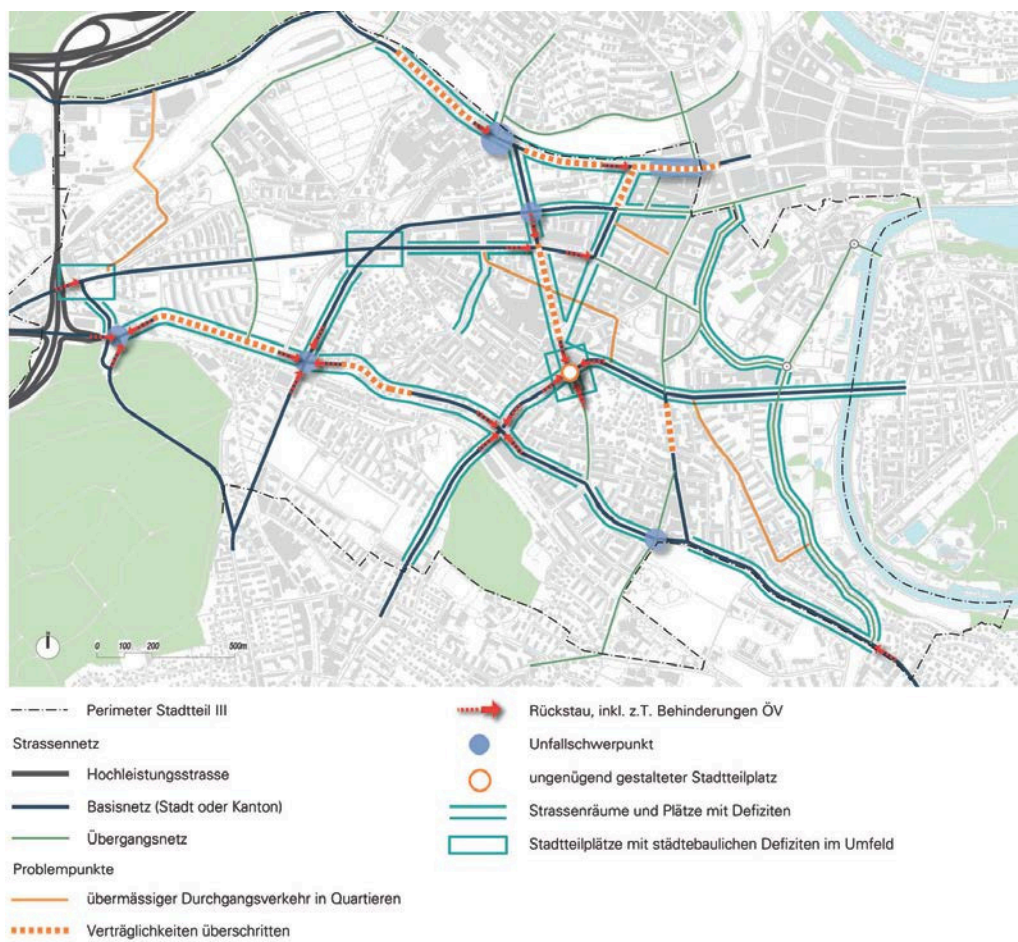


Abbildung: Schwachstellen Strassennetz

3.7 Bauliche Quartierentwicklungen

20

Erwartete Verkehrserzeugung

Die in der QP 3 vorgesehenen Quartierentwicklungen sollen mit dem Grundsatz der Verkehrsvermeidung gekoppelt sein (verkehrsarme Siedlungen), sowie mit der Verkehrsverlagerung (Verbesserung Modal Split) und soweit möglich auch mit einer Reduktion des MIV (Erhöhung des Durchfahrtswiderstands, Mobilitätsberatung). Bei den vorliegenden Berechnungen der Verkehrserzeugung wird davon ausgegangen, dass keine allgemeine MIV-Zunahme berücksichtigt werden muss. Die Entwicklungsgebiete gemäss QP 3 (exkl. Masterplan Inselspital) werden in der folgenden Darstellung berücksichtigt.

Nr.	ESP Ausserholligen (Areale Stadtteil 3)	Verkehrspotential Fahrten DTV
1	Ausserholligen II (Haus der Religionen, Feld A)	200
2	Ausserholligen II (Areal Gangloff, Felder B+C)	<i>Bearbeitung Machbarkeitsstudie</i>
3	Ausserholligen V	200
4	Weyermannshaus-Ost	1'200
Weitere Entwicklungsgebiete		
5	Holligen; Mutachstrasse	200
6	Holligen; Holligenstrasse	100
7	Murtenstrasse 54-66 (zwei verbleibende Baufelder)	100
8	Alte KVA Warmbächliweg	500
9	Areal Meinen	100
10	Bahnhof Weissenbühl bis Areal	<i>Detailabklärungen bis 2014</i>
11	Weissensteinstrasse / Schwarzenburgstrasse	<i>Detailabklärungen bis 2014</i>

Abbildung: Verkehrspotential Quartierentwicklungen aufgrund BGF-Angaben QP 3 (Juli 2012)

Modal-Split

Der Stadtteil 3 weist heute einen guten Modal-Split (Verteilung auf Verkehrsträger) auf:

- Arbeitsplätze: nur ca. 18% MIV-Anteil (gemäss Pendlerstatistik für Stadtteil 3)
- Modal-Split Einwohnende / Kundschaft (gemäss Abschätzungen):
 - Einwohnende: nur ca. 25% MIV-Anteil
 - Kundschaft: ca. 60% MIV-Anteil

Durch die geplanten Verbesserungen im öV wird ein beträchtlicher Teil der Verkehrserzeugung der Siedlungsentwicklungsgebiete vom öV aufgenommen werden können. Eine Reduktion der bisherigen Verkehrserzeugung (Umlagerung auf öV) wird hingegen trotz Ausbau der öV-Infrastruktur höchstens in einem kleinen Ausmass stattfinden, weil bereits ein guter Modal-Split (tiefe MIV-Anteile) besteht.

Das Basisnetz wird mit der Realisierung der geplanten Quartierentwicklung nur leicht zusätzlich belastet. Es werden lediglich vereinzelte Verschlechterungen auftreten. Die gewünschte Siedlungsentwicklung kann vom bestehenden Strassennetz bewältigt werden.

3.8 Planungen und Projekte im Umfeld

Im Folgenden werden grosse laufende Planungen dokumentiert, die Einfluss auf den Stadtteil 3 haben. Auswirkungen, Chancen und Risiken der Planungen werden grob abgeschätzt.

- **Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland**

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

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

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil 3

Im RGSK Bern-Mittelland werden regionale Wohnschwerpunkte und Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen definiert, die sich aufgrund ihrer Eigenschaft (Grösse, Lage, Erschliessung, Berücksichtigung übergeordneter Grünräume) besonders gut für Siedlungsentwicklungen und Einzonungen eignen. Im RGSK werden ebenfalls mehrere Verkehrsmassnahmen behördenverbindlich verankert. Das RGSK schafft so die Voraussetzungen, die Gebiete frühzeitig und gemeindeübergreifend zu planen und die Abstimmungen mit den Verkehrsinfrastrukturen rechtzeitig sicherzustellen. Dabei kann frühzeitig erkannt werden, wenn regionale Entwicklungen zu zusätzlichen Belastungen auf dem Strassennetz des Stadtteils 3 führen würden und verkehrslenkende Massnahmen zu ergreifen sind.

• Verkehrsmanagement Region Bern

Der Kanton, die Stadt Bern und umliegende Gemeinden wollen den Verkehr in der Region mit einem Verkehrsmanagement koordiniert abwickeln (gemäss RGSK). Was man innerhalb der Stadt Bern auf dem Basisnetz bereits praktiziert, soll auf einen erweiterten Perimeter ausgedehnt werden: Verkehrszähler erfassen das Verkehrsaufkommen und leiten diese Daten an einen Rechner weiter. Dieser koordiniert die Lichtsignalanlagen. So können Ampelsteuerungen besser der jeweiligen Verkehrslage angepasst werden. Mit dem Verkehrsmanagement Region Bern wird die Basis geschaffen, den MIV an den Zufahrten zum Agglomerationskern zu dosieren und damit in den Kerngemeinden Überlastungen und Störungen durch den MIV zu vermeiden.

Im Rahmen eines Pilotbetriebs sollen erste Erfahrungen gesammelt und Erkenntnisse für eine Umsetzung in der gesamten Region gewonnen werden. Es ist geplant, den Pilotbetrieb im Perimeter Bern-Nord aufzunehmen, d.h. auf dem Gebiet der Stadt Bern sowie der Gemeinden Ostermündigen, Bolligen, Ittigen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl und Zollikofen. In der Projektgruppe unter der Leitung des kantonalen Tiefbauamts nehmen neben den Gemeinden auch das ASTRA, die Kantonspolizei und die Transportunternehmungen Bernmobil, RBS und Postauto Einsitz. Im Rahmen des RGSK wird der Kostenteiler für die Projektbeteiligten behördenverbindlich festgelegt. Der Pilotversuch im Raum Bern-Nord soll voraussichtlich 2013 umgesetzt werden.

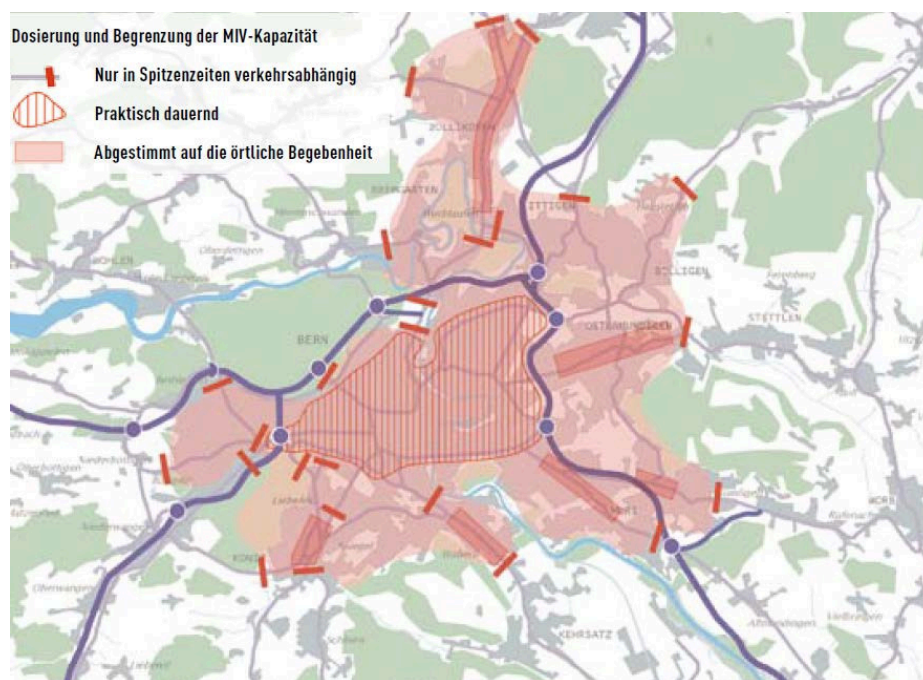


Abbildung: Verkehrsmanagement Region Bern (Agglomerationsprogramm Region Bern)

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil 3

Mit dem gemeindeübergreifenden Verkehrsmanagement lassen sich die Verkehrskapazitäten ohne teure Infrastrukturausbauten erhöhen. Durch diese betriebliche Optimierung werden Überlastungen und negative Auswirkungen des Verkehrs im Agglomerationskern reduziert. Davon profitiert insbesondere der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr, auch im Stadtteil 3. Der Pilotversuch der Region Bern-Nord sowie mittelfristig ein flächendeckendes Verkehrsmanagement sind wichtige Massnahmen, um die angestrebte Siedlungsentwicklung der Region realisieren zu können. Im Stadtteil 3 wird das stadtinterne Verkehrsmanagement weiterentwickelt und im Rahmen des Pilots mit den angrenzenden Gemeinden koordiniert.

- **Zweckmässigkeitsbeurteilung Hochleistungsstrassennetz**

Bis im Jahr 2030 wird der MIV in der Agglomeration Bern trotz Ausbauten im öffentlichen Verkehr laut Prognosen um 16% wachsen. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Hochleistungsstrassennetz (ZMB HLS) von 2008 zeigt auf, mit welchen Massnahmen den Kapazitätsengpässen auf dem Autobahnnetz und den damit verbundenen Überlastungen des Strassennetzes der Region Bern begegnet werden soll. Empfohlen wird unter anderem ein neuer Autobahntunnel zwischen Bern – Allmend und Muri – Melchenbühl (Bypass Ost) sowie ein weiterer Bypass im Norden (A1).

Auch eine direkte Anbindung aus dem Liebefeld (Köniz) an die A12 wurde in der ZMB HLS grob beurteilt. Aufgrund des nicht ausgewiesenen Nutzens für das Gesamtsystem des Hochleistungsstrassennetz und der hohen Kosten wurde die Anbindung jedoch nicht weiterverfolgt bzw. als langfristige Option bezeichnet.

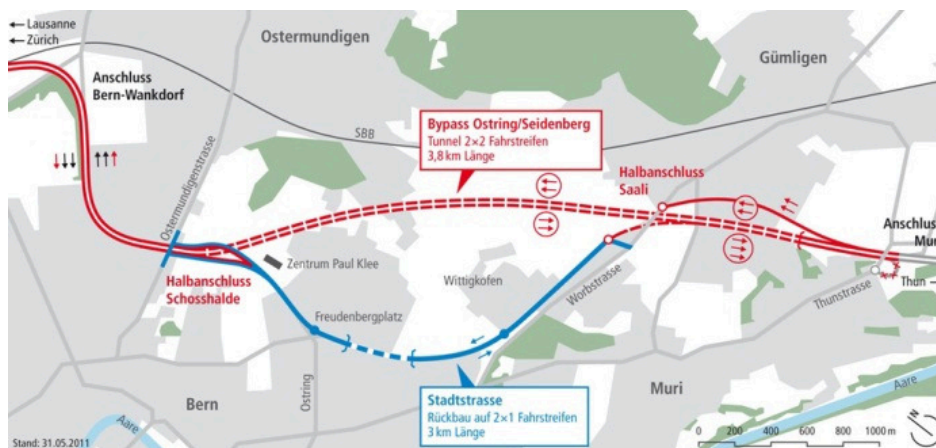


Abbildung: Bypass Ost, Variante B3 (Astra)

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil 3

Mit dem Bypass Ost würde sich auf der Monbijoubücke und der Schlosstrasse der MIV reduzieren. Auf diesen Achsen und im Bahnhofbereich ergeben sich dadurch gewisse Handlungsspielräume. Auf der Weissensteinstrasse müsste mit einer minimalen Verkehrszunahme gerechnet werden, wodurch sich der Druck auf diese Strasse erhöht. Es ist darauf zu achten, dass die negativen Auswirkungen auf die Weissensteinstrasse mit geeigneten flankierenden Massnahmen minimiert werden können.

Für den Stadtteil 3 ergäbe sich mit dem Zubringer Liebefeld eine entsprechend grosse Verkehrsreduktion auf der Weissensteinstrasse sowie eine leichte Reduktion auf der Schlosstrasse und der Monbijoubücke. Verkehrszunahmen wären auf den Zufahrtsachsen des Zubringers zu erwarten. Falls aus teilregionaler Sicht ein Zubringer Liebefeld dennoch weiterverfolgt wird, muss die Machbarkeit der Integration der Anschlussbauwerke noch nachgewiesen werden.

- **Zweckmässigkeitsbeurteilung Zweite Tramachse**

Seit der Inbetriebnahme der Tramlinien nach Bümpliz und Brünnen im Herbst 2010 fahren pro Stunde bis zu 104 Trams und Busse durch die Spital- und Marktgasse. Seither wird der Tramverkehr in den Hauptgassen und im Gebiet Hirschengraben zunehmend als störend empfunden. Die Suche nach Möglichkeiten für eine zweckmässige zweite Tramachse erfolgte unter der Federführung der Stadt Bern. Als Bestvariante geht eine neue Tramachse vom Kocherpark über die Belp- und Laupenstrasse, den Bahnhofplatz, das Bollwerk, die Speicher- und die Nägeligasse hervor. Damit kann die heutige Strecke vom Zytglogge bis zum Hirschengraben um rund 40 Tramzüge pro Stunde entlastet werden. Nach einer öffentlichen Anhörung und weiteren detaillierten Abklärungen soll voraussichtlich ab 2014 ein Vorprojekt und danach ein Bauprojekt erarbeitet werden.

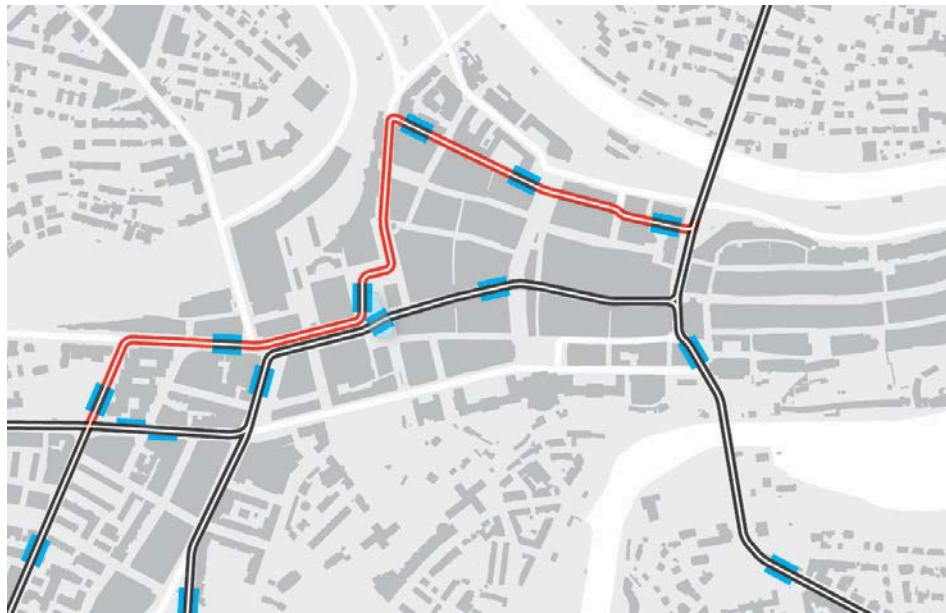


Abbildung: Bestvariante der ZMB zweite Tramachse

Auswirkungen, Chancen und Risiken für den Stadtteil 3

Die Bestvariante bietet im Stadtteil 3 Entwicklungsimpulse im Gebiet City West. Nachteilig ist die damit verbundene Reduktion der Kapazitäten für den MIV City West – Bubenbergplatz – Bahnhofplatz – Bollwerk, die mit einem entsprechenden Verkehrsmanagement aufgefangen werden muss.

4. Konzept

4.1 Handlungsansätze

Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern

Der motorisierte Stadtverkehr, insbesondere der Pendler- und Freizeitverkehr entsteht zu grossen Teilen ausserhalb der Stadtgrenzen. Der Handlungsspielraum im städtischen Strassennetz zur Vermeidung und zur Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsmittel ist beschränkt. Entsprechende Massnahmen und Prozesse in der Raumplanung, in der Siedlungspolitik und im Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind deshalb nicht im vorliegenden TVP MIV sondern im Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern enthalten. Die grösseren Projekte im Umfeld des Stadtteils 3 sind im Kapitel Analyse umschrieben.

Verkehr verträglich gestalten

Der TVP MIV setzt auf der dritten regionalen Strategieebene an, den Verkehr verträglich zu gestalten. Die Analyse zeigt, dass das bestehende Strassennetz den prognostizierten Mehrverkehr der gewünschten Siedlungsentwicklung gemäss Quartierplanung (QP 3) aufnehmen kann, mehrere Verkehrsachsen jedoch schon heute ungenügende Verträglichkeiten aufweisen. Aus diesem Grund stellt sich die Frage, inwiefern durch Veränderung des Basis- und Übergangnetzes Entlastungen vom MIV möglich sind, die zur besseren Verträglichkeiten in einzelnen Strassenräumen führen. Die Basis bildet die geplante Dosierung des MIV auf den Zufahrtsachsen zur Stadt Bern, eine Massnahme des Agglomerationsprogramms, die aktuell im Projekt VM Region Bern bearbeitet wird. Ziel der Dosierung ist, im Zentrum der Agglomeration Bern Überlastungen und Störungen zu vermeiden, und zwar nicht nur zu Gunsten des innerstädtischen Motorfahrzeugverkehrs, sondern insbesondere auch zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs, gemäss den in Kapitel 2 formulierten Zielen.

Zuhanden der öffentlichen Mitwirkung wurden dazu für das Basis- und Übergangnetz im Zentrum (Eigerplatz, Ziegler- und Belpstrasse), im Westen (Schlossstrasse, Effingerstrasse) und im Osten (Sandrain, Marzili) verschiedene Bausteine entwickelt. Die verschiedenen Bausteine wurden grob auf ihre Machbarkeit, insbesondere im Hinblick auf die technische Leistungsfähigkeit und die Verträglichkeit beurteilt. Unter den als grundsätzlich machbar eingestuften Bausteinen wurden mögliche Kombinationen gebildet und beurteilt, namentlich die Netzsysteme „Ist Plus“, „Verkehr bündeln“ und „Einbahn“. Aus Verkehrssicht und auch aus städtebaulicher Sicht wurde dem Netzsystem „Einbahn“ der grösste Gewinn für den Stadtteil 3 zugeordnet. Mit der Aufwertung der Zieglerstrasse zu einer attraktiven Geschäftsstrasse im südlichen Teil, in Kombination mit Aufwertungen auf der Belp- und der Schwarztorstrasse entspräche das Netzsystem „Einbahn“ den strategischen Stossrichtungen des Agglomerationsprogramms Region Bern. Die diskutierten Bausteine, der morphologische Kasten und die Beurteilung der Netzsysteme sind im Anhang 6.3 dokumentiert.

In der Zwischenzeit ist mit dem Agglomerationsprojekt Tram Region Bern (TRB) für den Eigerplatz per Ende 2010 ein Vorprojekt ausgearbeitet worden. Basis dazu war ein öffentlicher Projektwettbewerb. Die wichtigsten Ziele des Netzsystems „Einbahn“ können mit dem Projekt Eigerplatz erreicht werden. Wichtiger Bestandteil und damit auch Handlungsansatz für den TVP MIV ist die Sperrung der Belpstrasse zwischen Eigerplatz und Philosophenweg. Ergänzend dazu soll im Zentrum des Stadtteils auf der Schwarztorstrasse und der Zieglerstrasse der MIV reduziert werden, dies zu Gunsten eines Spurabbaus und der Einführung des Velogegegenverkehrs auf der Schwarztorstrasse. Das VM wird auf das gesamte Zentrumsgebiet ausgedehnt und dabei auch den Anforderungen des Projekts Tram Re-

gion Bern gerecht werden müssen. Zudem muss das VM so ausgelegt sein, dass es in einem späteren Schritt auch die Anforderungen an die Verkehrslenkung zu Gunsten einer zweiten Tramachse via Laupenstrasse – Belpstrasse (Entlastung Hirschengraben) wird erfüllen können.

Zu Gunsten einer besseren Quartierverträglichkeit, einer besseren Verkehrssicherheit und einer höheren Umweltqualität soll auch auf dem Basis- und Übergangnetz lokal begrenzt auch die Einführung von Tempo 30 geprüft und umgesetzt werden, namentlich in Quartier- und Stadtteilzentren (Bsp. Zentrum Köniz).

Quartierzellen von unerwünschtem Verkehr frei halten

Die Quartierstrassen können weitgehend unabhängig vom Basis- und Übergangnetz betrachtet werden. Das Quartierstrassennetz ist grundsätzlich in Tempo-30-Zonen eingebunden. Damit ist der Grundstein für eine gute Wohnqualität gegeben. Der Handlungsbedarf liegt hauptsächlich bei Massnahmen

- zur Reduktion von unerwünschtem Durchgangsverkehr,
- zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und
- zur gestalterischen Aufwertung einzelner Abschnitte und Quartierplätze.

Dank dem ausserhalb der Verkehrsspitzenzeiten weitgehend intakten Verkehrsfluss auf dem Basis- und dem Übergangnetz und den in den Quartierzellen bereits vorhandenen Durchfahrtswiderstände (Bsp. Fahrverbote) werden nur wenige Quartierzellen von quartierfremdem MIV belastet. Ausnahmen sind die in Kapitel 3.6 Stärken/Schwächen aufgeführten Strassenstücke. Hier gilt es, angemessene Massnahmen zur Erhöhung der Durchfahrtswiderstände für den Durchgangsverkehr zu finden, ohne jedoch die Bedürfnisse des Ziel- und Quellverkehrs der Quartierzelle zu ignorieren. Ziel dieser Massnahmen ist die Verkehrslenkung hin zum Basis- und Übergangnetz. Das Verlagern von Durchgangsverkehr innerhalb der Quartierzellen ist nicht zielführend.

Das Beheben von Defiziten auf dem Quartierstrassennetz ist als Daueraufgabe zu betrachten. Die konzeptionellen Festlegungen zu den Quartierzellen (Seite 30) bilden deshalb nur die grösseren, heute bekannten Interventionsbereiche ab und sind nicht abschliessend.

Für das Sandrainquartier wird eine Variantenstudie für zusätzliche Verkehrsmassnahmen (z.B. Temporeduktion, Einbahnverkehr, Sperren) erstellt. Im Frühling 2012 wurden bereits die dazu nötigen Verkehrserhebungen in Auftrag gegeben.

Im Westen des Stadtteils sieht der TVP MIV 3 die Herabstufungen eines Teilstücks des Übergangnetzes ins Quartiernetz vor. Die Verkehrsbeziehung Könizstrasse – Schlossstrasse ist seit dem Neubau des Kreisels Loryplatz via Basisnetz möglich. Die Huberstrasse (Süd) kann deshalb ins Quartiernetz integriert werden und mit Massnahmen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die aufgrund ihrer Funktion etwas mehr als andere Quartierstrassen durch den MIV belastete und zusätzlich durch das Tram frequentierte Quartierverbindung Brunnmattstrasse – Pestalozzistrasse soll im Quartiernetz verbleiben. Die Zukunft der Tramlinie Fischermätteli resp. deren möglichen Ersatz durch eine Buslinie wird bei der Überarbeitung des regionalen Tramkonzepts durch die Verkehrskonferenz Bern-Mittelland überprüft. Je nach Konzept ergeben sich unterschiedliche Ausgangslagen für ein Lärmsanierungskonzept (evtl. abschnittsweise Einführung Tempo 30, lärmarmere Strassenbelag etc.).

4.2 Konzeptionelle Festlegungen

A) Konzept Basis- und Übergangnetz

(Konzeptplan Seite 29)

Um den Durchgangsverkehr durch den Stadtteil 3 möglichst zu reduzieren und auf das übergeordnete Netz zu lenken, sind weitere Widerstände auf dem Netz nötig. Zusätzlich zur bereits bestehenden Verkehrslenkung sollen folgende Massnahmen ergriffen werden:

Verkehr dosieren

- **Achse Forsthaus – Murtenstrasse – Laupenstrasse – Innenstadt/Bahnhof**
 - > Verkehr via Autobahn – Neufeldzubringer lenken
 - > Netzwidestand auf Laupenstrasse (Bereich Insel), Bubenbergplatz und Bahnhofplatz ausbauen
- **Achse Schlosstrasse – Schwarztorstrasse / Belpstrasse – Innenstadt/Bhf.**
 - > die wichtige Tram-Achse soll langfristig eine gute Verkehrsqualität aufweisen
 - > Netzwidestand auf der Schwarztorstrasse, Zieglerstrasse und Belpstrasse ausbauen
- **Achse Monbijoubrücke – Eigerstrasse – Weissensteinstrasse – Westen**
 - > Verkehr vermehrt via HLS Netz, Autobahnanschluss Ostring lenken (TVP MIV Stadtteil 4)
 - > Netzwidestand auf der Monbijoubrücke aufbauen

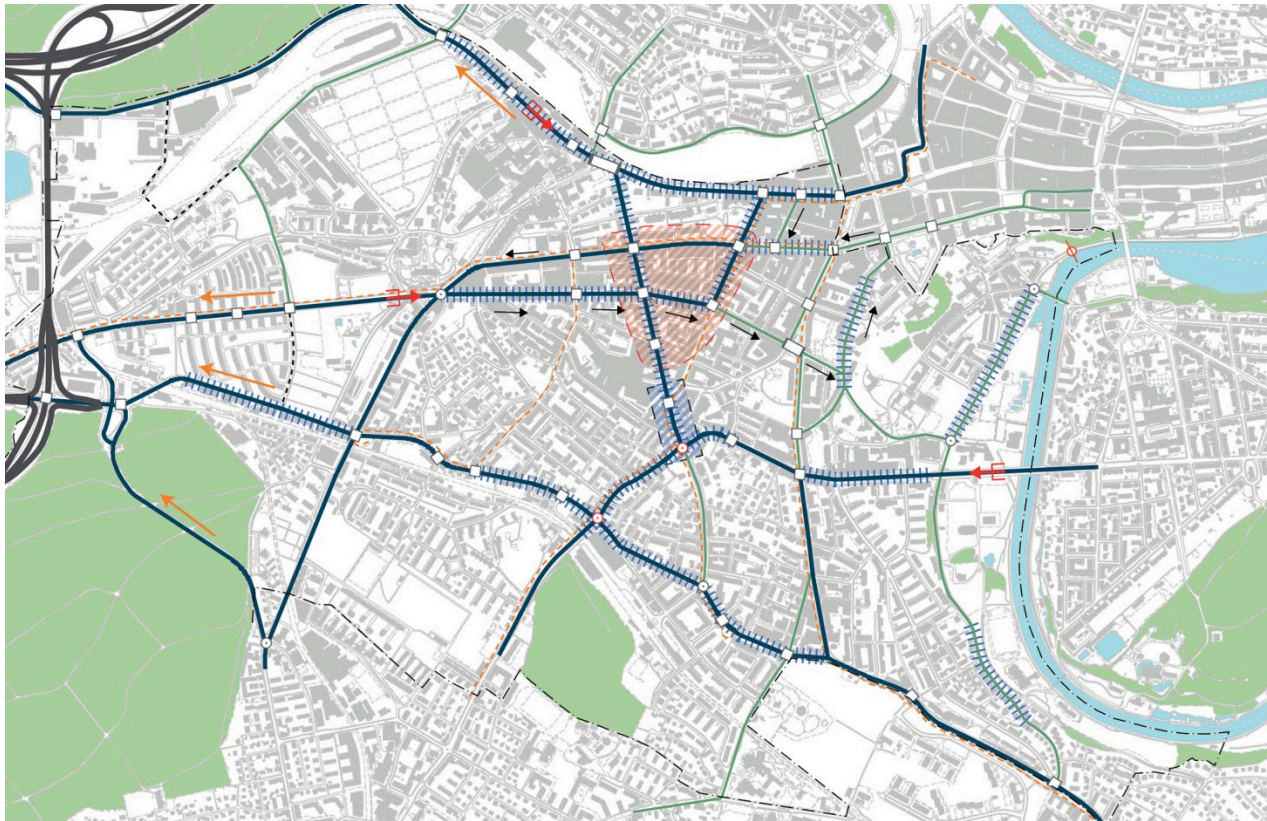
Weitere Massnahmen auf dem Basis- und Übergangnetz sind notwendig, um die Verträglichkeiten auf den zu stark belasteten Strassenabschnitten zu verbessern und den Strassenraum aufzuwerten. Überlagert mit den Anforderungen an einen reibungslosen Tramtrieb ist dazu im Zentrumsgebiet eine **MIV-Reduktion um mindestens 10%** nötig. Für die 2. Tramachse Bubenbergplatz – Laupenstrasse – Belpstrasse wird lokal eine MIV-Reduktion von ca. 30% nötig werden (Stand ZMB). Für folgende Abschnitte sind deshalb Betriebs- und Gestaltungskonzepte zu prüfen und mittels Verkehrsmanagement aufeinander abzustimmen:

Verträglichkeiten erhöhen / Strassenraum aufwerten

- **Schwarztorstrasse:** Reduktion der Fahrspuren zu Gunsten Velogegeverkehr
- **Zieglerstrasse – Belpstrasse – Eigerplatz – Schwarzenburgstrasse:** Projekt Tram Region Bern
- **Effingerstrasse:** Reduktion MIV-Fahrspuren Hirschengraben – Belpstrasse
- **Belpstrasse:** Reduktion MIV-Fahrspuren Laupenstrasse – Schwarztorstrasse
- **Laupenstrasse – Murtenstrasse:** Querungen, Trottoirbreiten; Baumergänzungen
- **Weissensteinstrasse:** wenig Gestaltungsspielraum, Achse kann kaum vom MIV entlastet werden

Auf folgenden Abschnitten des Übergangnetzes sind Verbesserungen im Rahmen von voneinander weitgehend unabhängigen Betriebs- und Gestaltungskonzepten zu prüfen:

- **Sulgeneckstrasse, Marzilstrasse und Sandrainstrasse**









	Perimeter Stadtteil III		Reduktionsziel 10%
	Hochleistungsstrasse		Widerstand erhöhen
	Basisnetz (Stadt oder Kanton)		Verkehrsführung direkt auf HLS
	Übergangnetz		Aufwertung Knoten
	Lichtsignalanlage / Kreiselp		Aufwertung Strassenraum / Verträglichkeit erhöhen
	Tram (bestehend oder projektiert)		Abklassierung zu Quartierstrassennetz
	Einbahn		Matte Poller

Abbildung: Konzept Basis- und Übergangnetz > Darstellung A3 im Anhang 6.4

Auswirkungen auf die Lärmsanierung bis 2018

Entlang der Sulgeneckstrasse, der Sandrainstrasse und der Marzistrasse werden die Lärmimmissionsgrenzwerte bis 2018 voraussichtlich nicht vollumfänglich erreicht werden können. Schuld daran sind einerseits der Durchgangsverkehr zum Mattequartier und andererseits der quartiereigene Ziel- und Quellverkehr.

B) Konzept Quartierzellen

(Konzeptplan Seite 31)

30

Durch punktuelle Erhöhungen des Durchgangswiderstands, verbunden mit gestalterischen Massnahmen, und einzelnen baulichen Sperrungen können betroffene Quartierzellen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Auf dem Basis- und Übergangsnetz führt das nur zu kaum wahrnehmbaren Verkehrszunahmen.

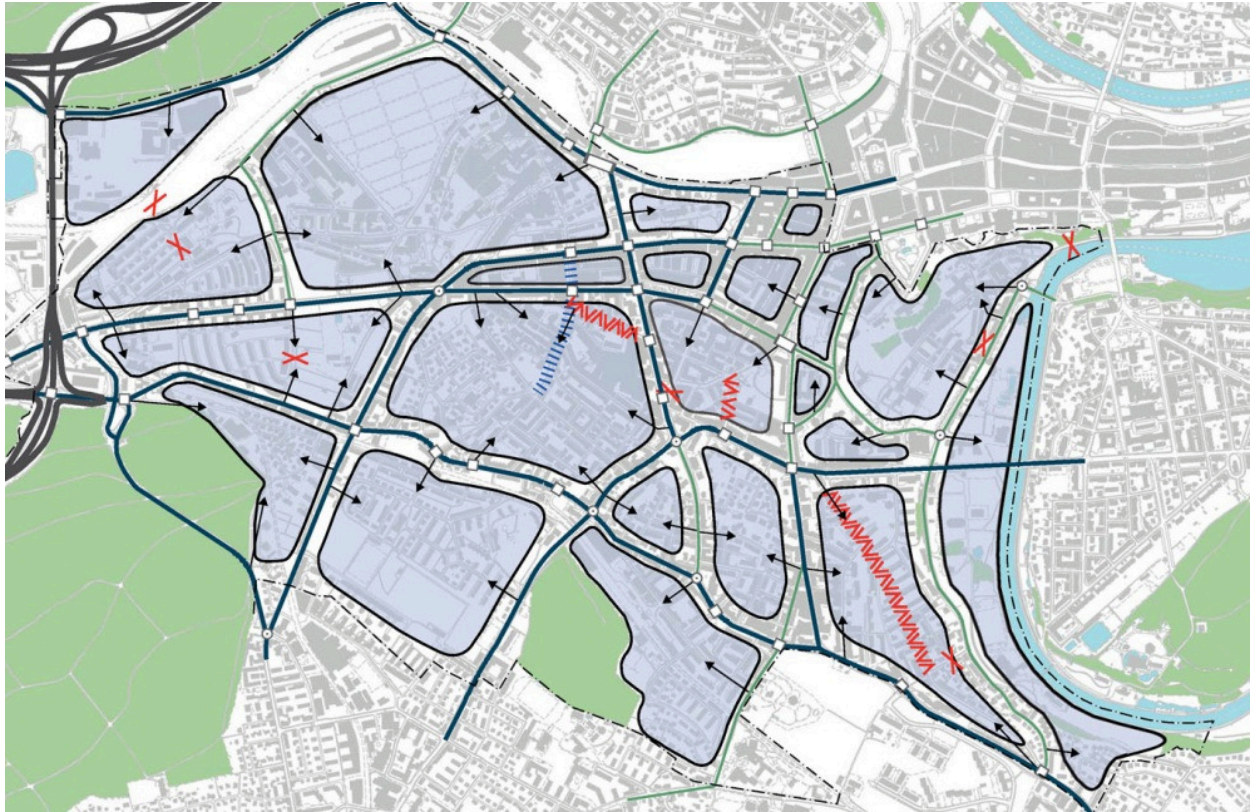
Das Beheben von Defiziten auf dem Quartierstrassennetz ist als Daueraufgabe zu betrachten. Die hier aufgeführten konzeptionellen Festlegungen zu den Quartierzellen bilden deshalb nur die grösseren, heute bekannten Interventionsbereiche ab und sind nicht abschliessend.

Quartierstrassen und Quartierplätze aufwerten

Wenn immer möglich sind Quartierstrassen und -plätze aufzuwerten, um den Durchfahrts-widerstand zu erhöhen und dadurch die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Im Zusammenhang mit städtebaulichen und freiräumlichen Konzepten, mit Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehrsnetz und im Rahmen von Unterhaltsarbeiten sind bauliche Aufwertungen der Quartierstrassen und -plätze umzusetzen.

Durchgangsverkehr reduzieren

- **Krippenstrasse / Bahnstrasse / Steigerhubelstrasse**
Die Herabstufung der Steigerhubelstrasse und Bahnstrasse (West) ist ein Baustein des Verkehrskonzepts im Richtplan ESP Ausserholligen. In Zusammenhang mit Infrastrukturausbauten der SBB (Unterwerfung) wird die Unterführung Steigerhubelstrasse aufgehoben. Die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr wird mit dem Neubau einer Passerelle sichergestellt. Für den MIV wird keine Verbindung mehr bestehen. Als Massnahme gegen Durchgangsverkehr via Krippenstrasse kann die Sperrung der Unterführung für den MIV unabhängig zum Infrastrukturausbau der SBB erfolgen oder es sind Durchfahrtssperren auf der Krippenstrasse und auf der Bahnstrasse beim Knoten Steigerhubelstrasse vorzusehen.
- **Huberstrasse (Süd)**
Das vom Übergangsnetz ins Quartiernetz herabgestufte Strassenstück soll mit einer Durchfahrtssperre versehen werden, da die Verbindung Könizstrasse – Schlosstrasse seit dem Neubau des Kreisels Loryplatz (Tram Bern West) nun über das Basisnetz zur Verfügung steht.
- **Mattenhofstrasse – Sulgenbachstrasse**
 - > Durchfahrts-widerstand erhöhen
 - > Prüfen von Fahrbeschränkungen auf der Sulgenbachstrasse (z.B. Abbiegeverbote, Einbahn)
- **Verkehrsberuhigung Sandrainquartier**
 - > Durchfahrts-widerstand prüfen, gestützt auf Verkehrserhebungen Frühling 2012
 - > gestalterische Massnahmen (z.B. Platzgestaltung Landolt-/Wabernstrasse)
 - > Koordination mit Massnahmen auf der Sandrainstrasse



-  Perimeter Stadtteil III
-  Hochleistungsstrasse
-  Basisnetz (Stadt oder Kanton)
-  Übergangnetz
-  Lichtsignalanlage / Kreisel
-  Quartierzelle
-  Zufahrt Zelle (wichtigste)
-  Sperre, Fahrverbot
-  Erhöhung Durchfahrtswiderstand
-  Aufwertung Strassenraum

Abbildung: Konzept Quartierzellen > Darstellung A3 im Anhang 6.5

Auswirkungen auf die Lärmsanierung bis 2018

Auf der Quartierverbindung Brunnmattstrasse – Pestalozzistrasse werden die Lärmimmissionsgrenzwerte bis 2018 voraussichtlich nicht vollumfänglich erreicht werden können. Dies insbesondere wegen dem quartiereigenen Ziel-/Quellverkehr und dem öffentlichen Verkehr.

5. Umsetzung

Die angestrebte Entwicklung des Basis-, Übergangs- und Quartierstrassennetzes im Stadtteil 3 wird über ausgewählte Schlüsselprojekte und eine Massnahmenliste umgesetzt. Zu jeder Massnahme gibt es Massnahmenblatt mit Umschreibung der Ziele und Massnahmen (siehe 5.2 und 5.3). Die Schlüsselprojekte und Massnahmen wurden unter verkehrsplanerischen und Stadträumlichen Aspekten zusammen mit dem Stadtplanungsamt erarbeitet.

Die Schlüsselprojekte und die Massnahmen hoher Priorität bilden die Grundlage für die mittelfristige Investitionsplanung (MIP). Für die grösseren Projekte (Bsp. Eigerplatz, Eigerstrasse, Brunnmattstrasse) sind in der MIP 2013 – 2020 insgesamt Beträge von über 20 Mio. Franken enthalten. Für die Umsetzung weiterer Massnahmen sind weitere 3 Mio. Franken enthalten (Stand April 2012), eine Aufteilung auf einzelne Massnahmen erfolgt, sobald auf der Basis von Vorprojekten verlässlichere Kosten- und Terminangaben möglich sind. Die angegebenen Prioritäten im können Rahmen der periodischen Überprüfung des integrierten Aufgaben- und Finanzplans (IAFP) durch den Gemeinderat neu gesetzt werden, z.B. bei Synergien mit anderen Projekten oder Bauvorhaben Dritter.

5.1 Massnahmenübersicht

Die Nummerierung der Schlüsselprojekte und der Massnahmenliste erfolgt in Übereinstimmung mit der Quartierplanung. Eine gemeinsame Massnahmenübersicht befindet sich in Anhang 6.6.

Im TVP MIV 3 sind die folgenden zwei Schlüsselprojekte definiert:

V1 Verkehrsführung und Aufwertung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz

V2 Verkehrsberuhigung Sandrainquartier / Sandrainstrasse

Die gemeinsame Massnahmenliste QP 3 und TVP MIV 3 ist in sechs Bereiche gegliedert, wobei die Massnahmen MIV in den Bereichen 3 und 4 zu finden sind:

- Bereich 1: Entwicklung von Arealen
- Bereich 2: Aufwertung und Stärkung zentraler Orte
- **Bereich 3: Betriebliche Optimierung des Strassennetzes (Quartiernetz)**
- **Bereich 4: Aufwertung der öffentlichen Freiräume, Strassenraum und Plätze**
- Bereich 5: Aufwertung von Verbindungen und Vernetzung öffentlicher Freiräume
- Bereich 6: Punktuelle Massnahmen

Bei allen Schlüsselprojekten und Massnahmen wird darauf geachtet, dass die Quartierkommission, die Grundeigentümerschaften, Direktbetroffene sowie wo möglich Quartierbewohnerinnen und -bewohner in die Planung mit einbezogen werden.

5.2 Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekt V1


Verkehrsführung und Aufwertung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz

<p>Lage</p> 	<p>Zieglerstrasse (Abschnitt Laupenstrasse – Eigerplatz)</p> <p>Belpstrasse (Abschnitt Laupenstrasse – Eigerplatz)</p> <p>Schwarztorstrasse (Abschnitt Loryplatz – Belpstrasse)</p> <p>Eigerplatz</p>
<p>Projektziele</p>	<p>Stärken des Stadtteilzentrums; Neuorganisation des Verkehrsnetzes unter dem Ziel einer MIV-Reduktion um rund 10%</p>
<p>Projektbeschreibung / Vorgaben</p>	<p>Bei den Strassen im Zentrumsgebiet des Stadtteils 3 sind die Verträglichkeitswerte überschritten. Mit dem Agglomerationsprojekt Tram Region Bern (TRB) wird für den Eigerplatz bis Ende 2012 ein Bauprojekt ausgearbeitet. Wichtiger Bestandteil ist die Sperrung der Belpstrasse zwischen Eigerplatz und Philosophenweg. Ergänzend dazu soll im Zentrum des Stadtteils auf der Schwarztorstrasse und der Zieglerstrasse der MIV reduziert werden, dies zu Gunsten eines Spurabbaus und der Einführung des Velogegegenverkehrs auf der Schwarztorstrasse.</p> <p>Das Verkehrsmanagement (VM) muss im Zentrum auf die für den störungsarmen Trambetrieb und den Spurabbau nötigen Verkehrsreduktionen ausgelegt sein und in einem späteren Schritt auch die Anforderungen an die Verkehrslenkung zu Gunsten einer zweiten Tramachse via Laupenstrasse – Belpstrasse erfüllen können (Entlastung Hirschengraben, gemäss ZMB Zweite Tramachse, 2012).</p> <p>Für die Zieglerstrasse, die Schwarztorstrasse und die Belpstrasse sind unter diesen Vorgaben Betriebs- und Gestaltungskonzepte zu erarbeiten:</p> <p><i>Zieglerstrasse</i> (Abschnitte Eigerplatz – Mattenhofstrasse und Effingerstrasse – Schwarztorstrasse)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderung der Trennwirkung • Verbesserungen für den Veloverkehr <p><i>Belpstrasse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Realisieren eines durchgehenden, homogenen

	<p>Strassenraumcharakters unter Berücksichtigung der Anforderungen des Tramverkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestalterische Aufwertung und Verminderung der Trennwirkung • Eingänge des Kocherparks transparenter gestalten, Sichtbeziehungen herstellen • auf dem Abschnitt Effingerstrasse – Schwarztorstr.: Baumreihe ostseitig , Verbreiterung Trottoir ostseitig; Reduktion Busspur nach Eröffnung Tram Bern West; ev. Führung MIV / Tram auf einer Fahrbahn • auf dem Abschnitt Schwarztorstrasse – Mühlemattstrasse: sichern / ergänzen Baumreihe ostseitig • Abschluss zum Eigerplatz hin gemäss Projekt Tram Region Bern <p><i>Schwarztorstrasse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung zu einem attraktiven Stadtraum mit Boulevardcharakter • Verminderung der Trennwirkung, Verbesserung der Querbarkeit • Erhöhen der Verträglichkeit • Potenziale aufgrund Tram Bern West nutzen • auf dem Abschnitt Loryplatz – Zieglerstrasse: Reduktion Fahrbahn (Einrichtungsverkehr MIV, Velogegeverkehr, Spurabbau); Baumreihe, ev. Allee • auf dem Abschnitt Zieglerstrasse – Belpstrasse: Gestaltungsqualität und Gebrauchswert der Grünanlage erhöhen; Öffentlichkeitsgrads der an den Platz angrenzenden Bebauung stärken • auf dem Abschnitt Belpstrasse – Sulgeneckstrasse: Anbindung und Zugänge Monbijoupark und Florapark verbessern
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt Tram Region Bern inkl. ZMB 2. Tramachse - Schlüsselprojekt S2 QP III
Beteiligte / Akteure	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt Bern: Verkehrsplanung, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt - Kanton Bern - Bernmobil
Finanzierung	Kanton und Stadt Bern (in der MIP enthalten)
Realisierungszeitraum	<p>2012: Optimierung LSA Kocherpark – Hirschengraben</p> <p>ab 2015: Eigerplatz (Tram Region Bern) und VM Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz</p> <p>ab 2018: 2. Tramachse (Laupenstrasse – Belpstrasse)</p>
nächste Schritte	<p>2012: Bauprojekt Eigerplatz (Tram Region Bern)</p> <p>2013: Projekt VM Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz</p> <p>ab 2014: Vorprojekt 2. Tramachse (Laupenstrasse – Belpstrasse)</p>

Schlüsselprojekt V2**Verkehrsmassnahmen Sandrainstrasse – Sandrainquartier**

36

<p>Lage</p> 	<p>Quartierzelle Sandrain Sandrainstrasse</p>
<p>Projektziele</p>	<p>Variantenstudie für zusätzliche Verkehrsmassnahmen (z.B. Temporeduktion, Einbahnverkehr, Sperrungen) und gestalterische Massnahmen (z.B. Platzgestaltung Landoltstrasse / Wabernstrasse)</p>
<p>Projektbeschreibung / Vorgaben</p>	<p>Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurden aus dem Sandrainquartier zahlreiche Anliegen für Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingereicht. Auf der Grundlage detaillierter Verkehrsmessungen sollen der Handlungsbedarf geklärt und in Zusammenarbeit mit dem Quartier angemessene Massnahmen zur Erhöhung der Durchfahrtswiderstände für Durchgangsverkehr gefunden werden. Die Bedürfnisse des Ziel- und Quellverkehrs der Quartierzelle sind zu berücksichtigen. Das Verlagern von Durchgangsverkehr innerhalb der Quartierzelle ist nicht zielführend.</p>
<p>Abhängigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Schlüsselprojekt S3 QP 3 und Massnahme 4.04 - Dalmazibrücke ist mit Schwerverkehr 40/44 Tonnen befahrbar (Versorgung Matte- und Sandrainquartier)
<p>Beteiligte / Akteure</p>	<p>Verkehrsplanung, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt Schulamt, Sportamt, Stadtbauten Bern</p>
<p>Finanzierung</p>	<p>Stadt Bern (in der MIP enthalten)</p>
<p>Realisierungszeitraum</p>	<p>ab 2013</p>
<p>nächste Schritte</p>	<p>2012: Verkehrserhebungen sowie Problemaufnahme mit Leist und QM3</p>

5.3 Weitere Massnahmen

Massnahmenbereich 3

37

Betriebliche Optimierung des Strassennetzes; Massnahmen auf dem Quartiernetz

3.01 Huberstrasse (Süd)	1. Priorität
Ziele: Vermeiden von Durchgangsverkehr, Bildung von Quartierwaben	
Massnahmeninhalte: Sperrung der Huberstrasse (bauliche Massnahme); Kreisverkehr Loryplatz ermöglicht Abbiegebeziehung Könizstrasse Richtung West, die früher via Huberstrasse Süd führte	

3.02 Bahnunterführung Steigerhubelstrasse	2. Priorität
Ziele: Vermeiden von Durchgangsverkehr, Bildung von Quartierwaben	
Massnahmeninhalte: Sperrung Bahnunterführung für den motorisierten Individualverkehr: Mit einer Sperrung nimmt der Druck auf das Quartier ab. Im Zusammenhang mit ÖV-Ausbauten der SBB (Unterwerkungen) erfolgt eine Aufhebung der Unterführung und Neubau einer Fuss- und Velopasserelle (Massnahme 5.17 im ESP Richtplan Bern Ausserholligen, Mai 2008)	
Koordination: Massnahme 3.03	

3.03 Krippenstrasse / Bahnstrasse	2. Priorität
Ziele: - Vermeidung von Durchgangsverkehr durch das Quartier - Verkehrssicherheit Fusswegquerung Siedlung Weyermannshaus	
Massnahmeninhalte: Bauliche Sperrung; Handlungsbedarf steht in Zusammenhang mit einer allfälligen Sperrung Bahnunterführung Steigerhubelstrasse (vgl. 3.02)	
Koordination: Massnahme 3.02	

3.04 Sulgenbach- / Mattenhofstrasse	2. Priorität
Ziele: Erhöhung des Durchfahrtswiderstands, Vermeidung von Durchgangsverkehr	
Massnahmeninhalte: Prüfung von Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit, gestalterische Aufwertung, Prüfung von Zufahrtsbeschränkungen (z. B. Abbiegeverbot von Monbijoubücke, kurzer Abschnitt Einbahnsystem ab Mühlemattstrasse)	
Koordination: Tram Region Bern (Eigerplatz)	

Massnahmenbereich 4**Aufwerten des öffentlichen Freiraums; Strassenraum und Plätze**

38

4.01 Schwarzenburgstrasse	1. Priorität
<p>Ziele: Erhöhen der stadträumlichen Prägnanz und des Sicherheitsempfindens</p> <p>Massnahmeninhalte: Erstellen Betriebs- und Gestaltungskonzept</p> <p><i>Schwerpunkte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Bahnhof Weissenbühl - Verbesserung der Querungen und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Sichtbeziehungen - städtebauliche Aufwertung <p>Koordination: Umsetzung im Rahmen Tram Region Bern</p>	

4.02 Murtenstrasse / Laupenstrasse	2. Priorität
<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbessern der Verträglichkeit: Erhöhen der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens des Fussverkehrs - Erhöhen der stadträumlichen Prägnanz - Verminderung der Trennwirkung, Ermöglichen der Fahrbahnquerung - Ergänzen bestehender Baumreihen <p>Massnahmeninhalte:</p> <p><i>Abschnitt Bahnstrasse – Friedbühlstrasse:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklungen und des Stellenwerts des Bremgartenfriedhofs sowie der Thematik Stadteingang - Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte und Wahrnehmungen aus Sicht der Zufussgehenden - Gesamtkonzept Gestaltung unter Einbezug der Aspekte der DPF / SGB / SPA sowie technischen Machbarkeiten - Sichern / Ergänzen der Baumreihen; Verbreiterung Trottoir Seite Neuüberbauung - Anbinden der ÖV-Haltestellen an Bremgartenfriedhof - Aufwertung der Zugänge des Bremgartenfriedhofs <p><i>Abschnitt Freiburgstrasse – Belpstrasse:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbreitern / Aufwerten Trottoir Nord - Sichern / Ergänzen beidseitige Baumreihen ab Schösslistrasse bis Belpstrasse - Erstellen Querungshilfe - Reduktion Verkehrsfläche zugunsten Fussgängerflächen - Erstellen beidseitiger Baumreihen <p><i>Knotenbereiche:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Knoten Murtenstrasse / Bahnstrasse / Fabrikstrasse: Stadteingang inszenieren - Inselplatz (Murtenstrasse / Freiburgstrasse / Bühlstrasse / Laupen- / Zieglerstrasse): Ausbildung zu Platzraum, Vorgaben zuhanden Überbauungsstudie Inselspital - Knoten Laupenstrasse / Belpstrasse: Verkehrsraum reduzieren, Fussgängerflächen erhöhen, Akzentuieren Einmündung Belpstrasse <p>Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schlüsselprojekt V1 - Sanierungsbedarf Strasse und Werkleitungen bis 2020 	

4.03 Weissensteinstrasse / Seftigenstrasse**1. Priorität****Ziele:**

- Aufwertung der stadträumlichen Prägnanz und der Aufenthaltsqualität
- Ausbildung von erkennbaren Teilabschnitten
- Erhöhen der Verträglichkeiten und Verminderung der Trennwirkung

Massnahmeninhalte:

Erstellen Betriebs- und Gestaltungskonzept

Schwerpunkte:

- Verträglichkeiten verbessern > Lärm, Veloverkehr
- Aufwertung Strassenraum
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fussverkehr

Koordination:

- Tram Region Bern
- Beschluss kantonaler Strassennetzplan
- Gleissanierungen

4.04 Marzilstrasse / Aarstrasse**1. Priorität****Ziele:**

- Erhalten und ausbauen der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität der Marzilstrasse/-platz
- quartierverträgliche Gestaltung, reduzierte Geschwindigkeiten und damit Lärmreduktion

Massnahmeninhalte:

Erstellen Betriebs- und Gestaltungskonzept

Schwerpunkte:

- Sicherheit und Komfort für Fussverkehr
- Verbesserung der Zugänge und Anbindung des Gaswerkareals
- Fusswegverbindung Bürenpark – Gaswerkareal verbessern

Koordination:

Entwicklung Gaswerkareal

4.05 Effingerstrasse (Belpstrasse bis Hirschengraben)**2. Priorität****Ziele:**

- Erhalten und Stärken des prägnanten stadträumlichen Charakters
- Stärkung der Plausibilität der Raumabfolge
- Verbesserung der Querbeziehungen für Fussverkehr

Massnahmeninhalte:

- Reduktion Fahrbahnbreite
- Aufwertung Tramhaltestelle
- Sichern und Ergänzen Baumreihe Nord
- Verbessern Querungsmöglichkeiten

Koordination:

- Schlüsselprojekt V1
- 2. Tramachse Innenstadt

4.06 Sulgeneckstrasse

2. Priorität

Ziele:

- Aufwerten des Strassenraums für Fussverkehr
- Verbesserungen für den Veloverkehr

Massnahmeninhalte:

- Neuaufteilung Strassenquerschnitts zugunsten Veloverkehr
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Gewährleisten von Sichtbeziehungen zu Grünanlage, Spielplatz und Schulanlage Marzili

4.07 Könizstrasse

2. Priorität

Ziele:

- Erhöhen der stadträumlichen Prägnanz
- Massstäblichkeit klären
- Verbesserungen für den Veloverkehr

Massnahmeninhalte:

Erstellen Betriebs- und Gestaltungskonzept

Abschnitt Loryplatz bis Turnierstrasse

- Erhöhen Fussgängerkomfort
- Prüfen einer westseitigen Baumreihe
- Ermöglichen einer baulichen Verdichtung westseitig inklusive Quartiersammelgarage
- Voraussetzungen Tramverlängerung Waldegg schaffen
- Schwerpunkt Tramwendeschlaufe Fischermätteli*
- Platzaufwertung / Gestaltung (mit Tramwendeschlaufe)

4.08 Eigerstrasse – Monbijoubücke

1. Priorität

Ziele:

- Erhöhen der stadträumlichen Prägnanz und der sozialräumlichen Qualität bzw. des Sicherheitsempfindens
- Vermindern der Trennwirkung, Schaffung von Querungsmöglichkeiten

Massnahmeninhalte:

Erstellen Betriebs- und Gestaltungskonzept

Schwerpunkte:

- Reduktion der Anzahl Fahrspuren
- Aufwertung Strassenraum (z.B. beidseitige Baumreihen)
- Verbesserung der Querungen für den Fuss- und Veloverkehr

Koordination:

- mit anstehenden Sanierungen

4.09 Brunnmattstrasse – Pestalozzistrasse	1. Priorität
Ziele:	
- Erhöhen der stadträumlichen Prägnanz und der sozialräumlichen Qualität (Sicherheitsempfinden)	
- Vermindern der Trennwirkung, Schaffung von Querungsmöglichkeiten	
- Lärmsanierungskonzept	
Massnahmeninhalte:	
- Aufwertung des Strassenraums	
- Querungshilfen	
- Prüfung Abschnitte Tempo 30 und lärmarmen Strassenbelag	
Koordination:	
- Regionales Tramkonzept (Regionalkonferenz Bern-Mittelland)	
- Gleissanierung Fischermätteli	

6. Anhang

6.1 Grundlagen

42

Grundlagen für die Erarbeitung des Teilverkehrsplans MIV Stadtteil 3 sind die Ziel- und Konzeptpapiere zur Stadtentwicklung Bern, Statistiken und Verkehrserhebungen, bestehende Quartierpläne und Arealentwicklungen sowie Studien.

Die wichtigsten Grundlagen sind:

- Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Stadt Bern, 1995 und Ergänzungen
- Richtplan Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern, 1999
- Lärmschutz an Stadtstrassen - Sanierungskonzept, Stadt Bern, 1999
- Energiestrategie der Stadt Bern, 2006
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Zusatzbericht, 2007
- Agglomerationsprogramm: Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, 2007
- Richtplan und Monitoring Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf, 2009
- Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern, Netzplan, November 2009
- Verkehrsmanagement Region Bern: Karte Konzept Zielzustand Verkehrssteuerung, Stand März 2010
- Tram Region Bern: Vorprojekt, November 2010
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Region Bern-Mittelland, Mitwirkungsbericht Februar 2011 und Vorprüfungsexemplar Juli 2011
- Entwurf Quartierplan Stadtteil 3 zuhanden der öffentlichen Mitwirkung 2009 und Mitwirkungsbericht 2012 inkl. Anhang

Ausserdem sind die Resultate und Erkenntnisse aus den Quartierworkshops von 2005/06 soweit möglich berücksichtigt worden.

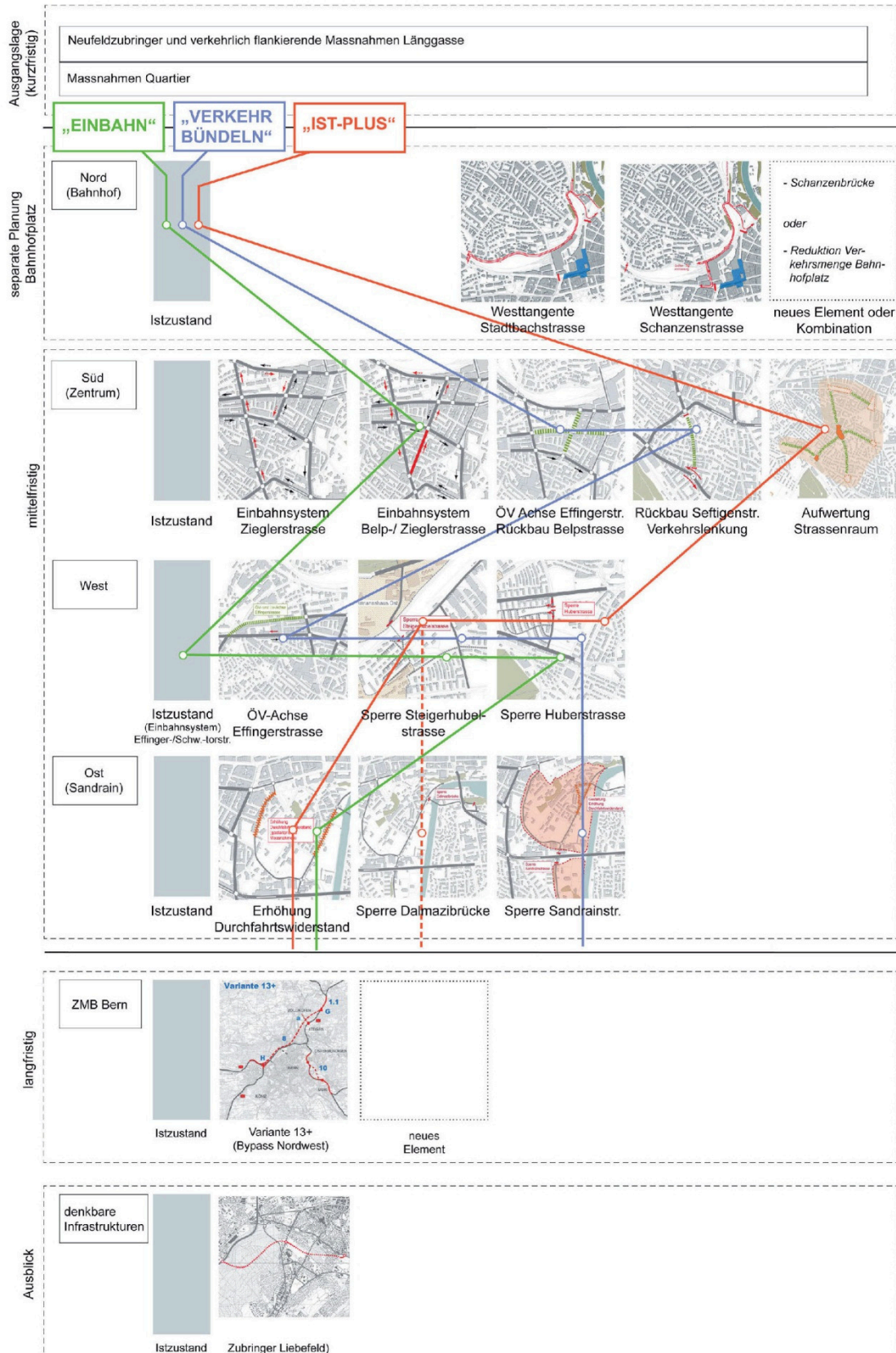
6.2 Politische Vorstösse

Folgende Motionen zum MIV im Stadtteil 3 sind in der Planung soweit möglich berücksichtigt worden:

Nr.	Titel	Thema	Behandlung
1	Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP vom 23. August 2001	Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil	kann mit den Massnahmen im vorliegenden TVP MIV teilweise erfüllt werden
2	Interfraktionelle Motion GB/JA!/GPB, GFL/EVP vom 21. Februar 2002	Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 3	kann mit den Massnahmen im vorliegenden TVP MIV erfüllt werden
3	Motion Fraktion SP/JUSO vom 11. November 2010	Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30	Prüfung der Einführung Tempo 30 in Quartierzentren ist im TVP MIV erwähnt

6.3 Bausteine und Beurteilung Netzsysteme zuhanden Mitwirkung 2009

Morphologischer Kasten



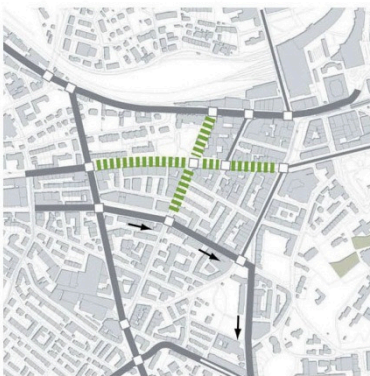
Bausteine, Grobbeurteilung

Teilgebiet Nord

Entlastung Bahnhofplatz

Das Gebiet Nord (Murtenstrasse, Laupenstrasse) wird stark durch die Verkehrsführung Bahnhofplatz und dessen Auswirkungen geprägt sein. Sowohl die Variante Westtangente Stadtbachstrasse, wie auch die Variante Westtangente Schanzenstrasse oder auch weitere Varianten (Aufteilung, Reduktion Verkehrsmenge Bahnhofplatz) sind mögliche Bausteine. Für die Netzbildung im Stadtteil III wird im morphologischen Kasten der Istzustand Bahnhofplatz ausgewählt. Soweit möglich wird beurteilt, welche Variante der Verkehrsführung Bahnhofplatz mit den betrachteten Netzansätzen des Teilverkehrsplans MIV sinnvoll kombiniert werden kann.

Teilgebiet Süd

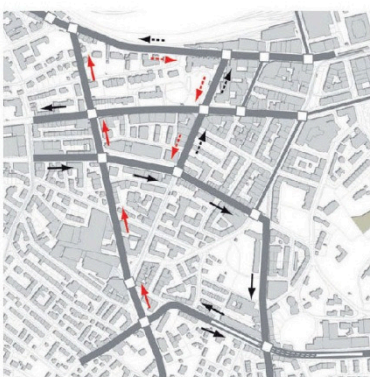


ÖV-/LV-Achse Effingerstrasse

Strassenraumgestaltung Belpstrasse / Effingerstrasse

- Umklassierung in Übergangnetz ist nur in Kombination mit Westtangente Stadtbachstrasse denkbar
- Ohne Westtangente Stadtbachstrasse ist der Handlungsspielraum eher gering. Trotzdem ist zumindest eine teilweise Spurreduktion auf der Belpstrasse möglich.
- Handlungsspielräume könnten durch eine zusätzliche Dosierung an der Murten-/ Laupenstrasse und der Schlossstrasse erreicht werden (Umlagerung des Verkehrs ins Stadtzentrum/Bahnhof auf den Neufeldtunnel)

- > Baustein scheint mit Massnahmen im Umfeld machbar
- > weiterverfolgen



Einbahnsystem

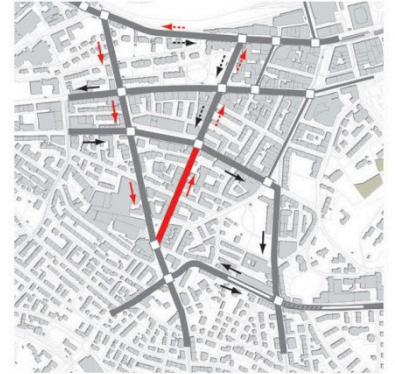
Zieglerstrasse nordwärts

- Verkehrsentslastung Zieglerstrasse, Verkehrszunahme Schwarztorstrasse, nördliche Belpstrasse, Laupenstrasse
- Massnahmen zur Leistungssteigerung Laupen-/Belpstrasse, Belp-/Effingerstrasse (Trambevorzugung), Belp-/Schwarztorstrasse, evtl. Schwarztor-/Monbijoustrasse erforderlich
- Deutliche Verbesserung Verträglichkeiten Zieglerstrasse
- Spielräume Eigerplatz infolge Verkehrsreduktion
- Verschlechterung Verträglichkeiten Laupenstrasse, Belpstrasse (Massnahme erforderlich)
- Leichte Verschlechterung Verträglichkeiten Schwarztorstrasse
- Druck auf Schleichweg Mattenhofstrasse wird erhöht --> flankierenden Massnahmen sind nötig
- Verkehrskanalisation, Risiko Einhaltung Geschwindigkeitsregime (Gestaltungsmassnahmen notwendig)
- Flächengewinn auf Zieglerstrasse infolge Spurreduktion, Spielraum für Fussverkehr und Velo im Gegenverkehr

- > Baustein scheint machbar
- > weiterverfolgen

*Einbahnsystem**Zieglerstrasse südwärts*

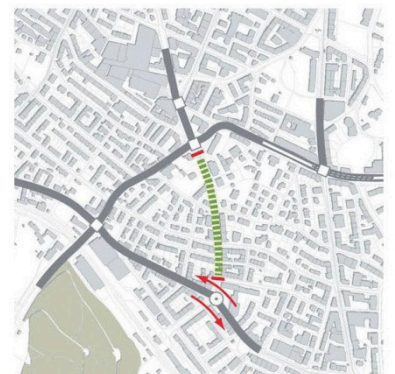
- Südliche Belpstrasse wird ins Basisstrassennetz umklassiert: Charakter Geschäftsstrasse
 - Verkehrsentslastung Zieglerstrasse, Verkehrszunahme Belpstrasse, Laupenstrasse
 - Massnahmen zur Leistungssteigerung Laupen-/Belpstrasse, Belp-/Effingerstrasse (Trambevorzugung), Belp-/Schwarztorstrasse erforderlich
 - Deutliche Verbesserung Verträglichkeiten Zieglerstrasse
 - Verkehrszunahme südliche Belpstrasse innerhalb Verträglichkeit
 - Spielräume Eigerplatz infolge neuer Verkehrsaufteilung
 - Verschlechterung Verträglichkeiten Laupenstrasse, nördliche Belpstrasse bis Schwarztorstrasse (Massnahme erforderlich)
 - Druck auf Schleichweg Mattenhofstrasse wird erhöht --> flankierenden Massnahmen sind nötig
 - Verkehrskanalisierung, Risiko Einhaltung Geschwindigkeitsregime (Gestaltungsmassnahmen notwendig)
 - Flächengewinn auf Zieglerstrasse infolge Spurreduktion, Spielraum für Fussverkehr und Velo im Gegenverkehr
- > Baustein scheint machbar
> weiterverfolgen

*Aufwertung Strassenraum*

- Aufwertung, Gestaltungsmassnahmen Eigerplatz
 - Langsamfahrzonen auf Zufahrtsachsen
 - Flächengewinn (Spurreduktion) teilweise möglich, bedingt aber stärkere Dosierung auf den Zufahrtsachsen (Verkehrsreduktion)
 - Leichte Verbesserung der Verträglichkeiten im Umfeld des Eigerplatzes (leichte Verkehrsreduktion) dank erhöhtem Durchfahrtschwermetall
 - Spielraum für Gestaltungsmassnahmen Eigerplatz ist mit heutiger Nutzung (Tramwerkstatt, Zufahrt Trams) teilweise eingeschränkt
- > Baustein scheint mit Massnahmen im Umfeld machbar
> weiterverfolgen

*Gestaltung Seftigenstrasse / Verkehrslenkung*

- Sperre bedingt Leistungssteigerung Verkehrsknoten Weissenstein-Schwarzenburgstrasse infolge Verkehrszunahme
 - Verschlechterung der Verträglichkeiten auf der Weissenstein- und Schwarzenburgstrasse
 - Infolge der vielen Publikumsnutzungen im Erdgeschoss nur signalisationstechnische Massnahmen umsetzen
 - Umklassierung der Seftigenstrasse zur Quartierstrasse
- > Baustein scheint mit Massnahmen im Umfeld machbar
> weiterverfolgen



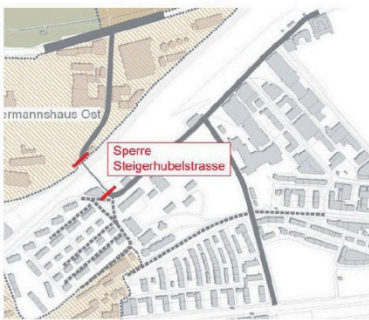


Sperre Weissensteinstrasse

- Sperre verursacht mit den heutigen Verkehrsmengen eine Verschlechterung der Verträglichkeiten auf der Seftigen- und Schwarzenburgstrasse
- Steigerung Leistungsfähigkeit Eigerplatz erforderlich, zusätzliche Aufstellspur
- Nur im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturausbau / Verkehrsreduktion (Zubringer Liebefeld, Morrillon) denkbar

- > Baustein ist nicht machbar
- > wird nicht weiterverfolgt

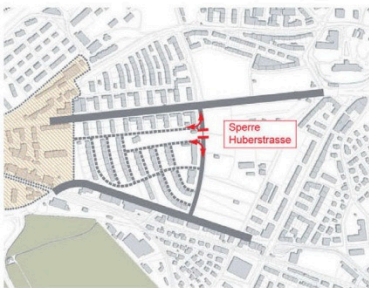
Teilgebiet West



Sperre Steigerhubelstrasse

- Sperre Bahnunterführung führt zu etwas Mehrbelastung, insbesondere auf Bahnstrasse
- Verträglichkeiten bleiben unverändert und sind gewährleistet
- Leichte Mehrbelastung Knoten Bahnstrasse / Murtenstrasse, die Leistungsfähigkeit ist aber weiterhin gewährleistet.
- Umklassierung der Steigerhubelstrasse zur Quartierstrasse

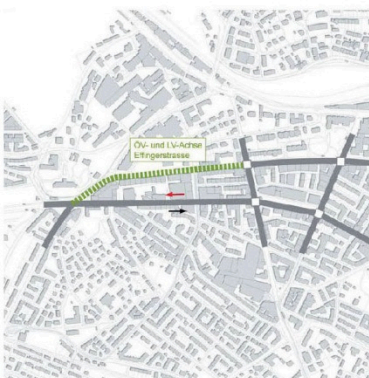
- > Baustein ist Bestandteil des Verkehrskonzepts ESP Ausserholligen
- > weiterverfolgen



Sperre Huberstrasse

- Durchgangsverkehr kann unterbunden werden -> keine wahrnehmbaren Auswirkungen auf dem Basisnetz, teilweise sind kleinere Umwegfahrten zu erwarten
- Im Zusammenhang mit Kreisel Loryplatz (Tram Bern West) möglich
- Umklassierung der Huberstrasse zur Quartierstrasse

- > Baustein scheint machbar
- > weiterverfolgen



ÖV- und LV-Achse Effingerstrasse

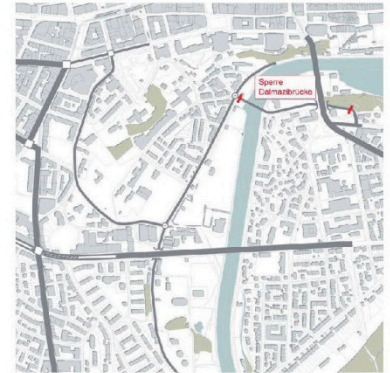
- Durch Verkehrsumlagerung wird eine ausgezeichnete Achse für LV und ÖV mit Gestaltungspotenzial geschaffen, Flächengewinn auf Effingerstrasse
- Hohe Verkehrsbelastung Schwarztorstrasse-> Verträglichkeitswerte werden stark überschritten
- Ausbau Knoten Schwarztor-/ Zieglerstrasse erforderlich, zusätzliche Aufstellspur
- Mit einer zusätzlichen Dosierung auf der Schlossstrasse könnten die negativen Auswirkungen etwas vermindert werden.
- Umklassierung der Effingerstrasse (Bereich Loryplatz bis Zieglerstrasse) zur Quartierstrasse

- > Baustein scheint machbar
- > weiterverfolgen

Teilgebiet Ost

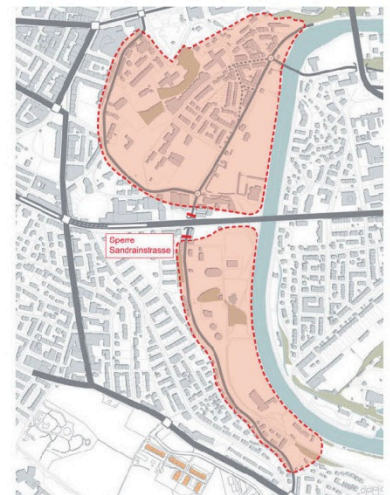
Sperre Dalmazibrücke

- Durchgangsverkehr kann reduziert werden
 - Umwegfahrten für Quartierbewohnende
 - Mehrverkehr im Bereich Innenstadt
 - Umklassierung der Dalmazibrücke zur Quartierstrasse
- > Baustein ist machbar
> weiterverfolgen



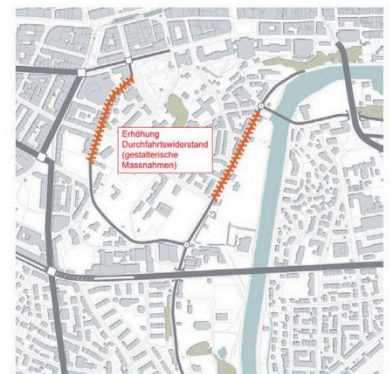
Sperre Sandrainstrasse, Massnahmen Marzilistrasse / Aarstrasse

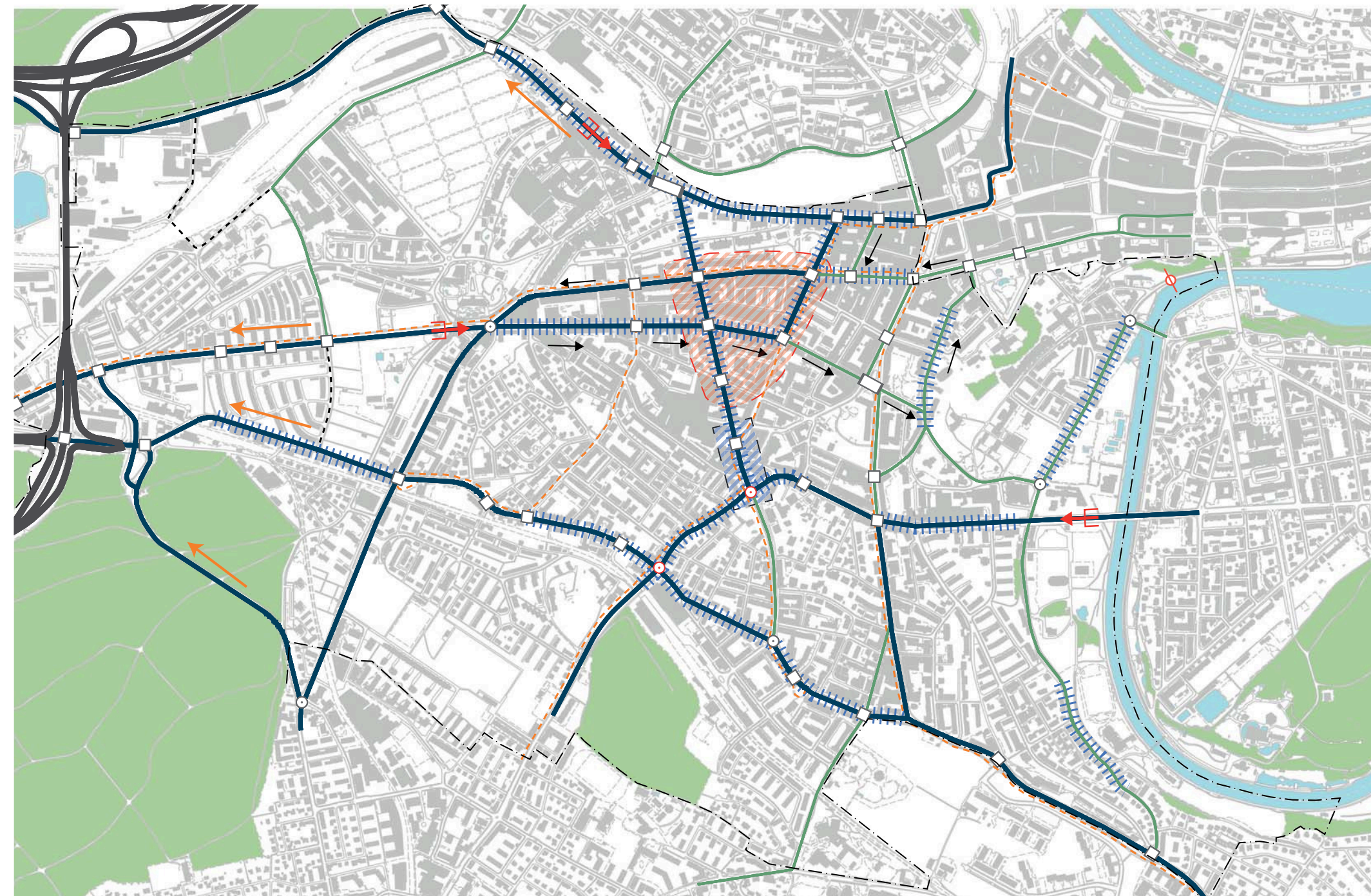
- Durchgangsverkehr kann vermieden werden
 - z.T. Umwegfahrten für Quartierbewohnende
 - Umklassierung der Sandrainstrasse zur Quartierstrasse
 - Umlagerung teilweise von Ziel-/ Quellverkehr (Zufahrt Marzili, Dampfzentrale etc.) auf bereits stark belastete Strassen
 - Die beträchtlichen Verkehrsverlagerungen auf das teilweise bereits gesättigte Basisnetz sind kaum verarbeitbar > es sind zusätzliche Massnahmen nötig (z.B. Zusätzliche Dosierung Seftigenstrasse, Schwarzenburgstrasse, Ausbau ÖV Marzili etc.)
- > Baustein erfordert Massnahmen im Umfeld, Machbarkeit muss noch nachgewiesen werden
> weiterverfolgen



Erhöhung Durchfahrtschwierigkeit Marzilistrasse / Aarstrasse

- Leichte Abnahme Durchgangsverkehr (Sperre Matte durchsetzen)
 - Keine Umwegfahrten für Quartierbewohnende
 - die bereits gute Verträglichkeit verbessert sich durch Massnahmen
 - Massnahmen führen zu tieferen Geschwindigkeiten
- > Baustein ist machbar
> weiterverfolgen





Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III - Konzept Basis- und Übergangnetz

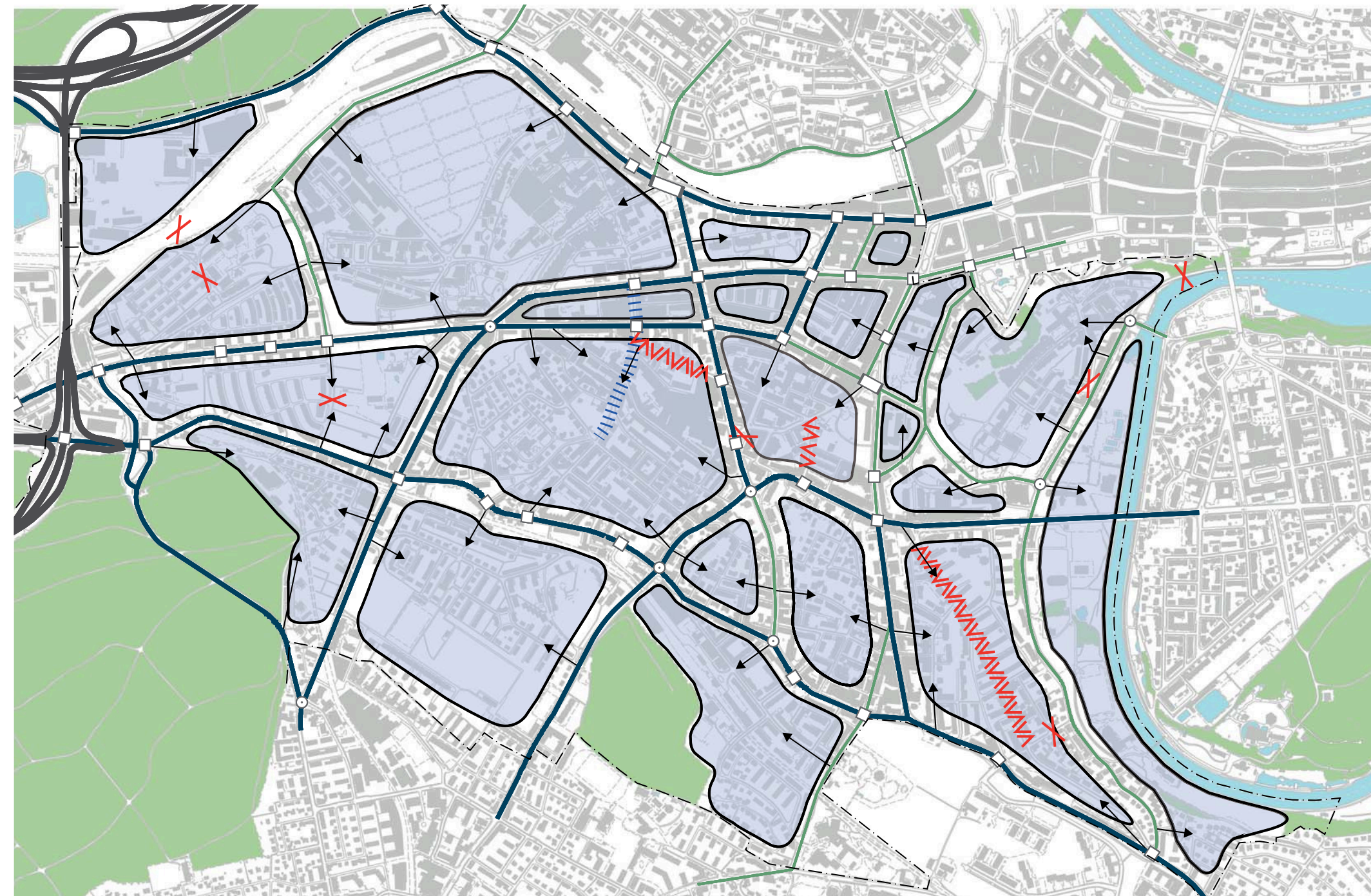
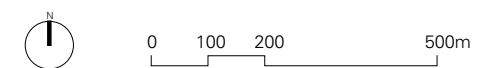
-  Perimeter Stadtteil III
-  Hochleistungsstrasse
-  Basisnetz (Stadt oder Kanton)
-  Übergangnetz
-  Lichtsignalanlage / Kreisel
-  Tram (bestehend oder projektiert)
-  Einbahn
-  Reduktionsziel mindestens 10%
-  Widerstand erhöhen
-  Verkehrsführung direkt auf HLS
-  Aufwertung Knoten
-  Aufwertung Strassenraum / Verträglichkeit erhöhen
-  Abklassierung zu Quartierstrassennetz
-  Matte Poller



0 100 200 500m

Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III - Konzept Quartierzellen

- Perimeter Stadtteil III
- Hochleistungsstrasse
- Basisnetz (Stadt oder Kanton)
- Übergangnetz
- Lichtsignalanlage / Kreisel
- Quartierzelle
- Zufahrt Zelle (wichtigste)
- Sperre, Fahrverbot
- Erhöhung Durchfahrtschwierigkeit
- Aufwertung Strassenraum



6.5 Massnahmenübersicht TVP MIV und QP 3

Plan A3 folgt nach Erlass QP 3