



Verkehrsplanung Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

Bern, 8. Dezember 2011

Mitwirkung zum Teilverkehrsplan MIV Stadtteil V (Breitenrain/Lorraine)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zum Teilverkehrsplan MIV Stadtteil V teilzunehmen. Die SP der Stadt Bern nimmt insbesondere zu denjenigen Punkten Stellung, welche entweder grossräumigere Auswirkungen haben oder von der Thematik her die ganze Stadt betreffen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und hoffen sehr, dass unsere Rückmeldungen und Anträge in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Göttin
Co-Präsident

Michael Sutter
Parteisekretär

**Sozialdemokratische Partei
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61
Postfach 1076 · 3000 Bern 23

Telefon 031 370 07 90
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch
www.spbern.ch



1 Grundsatz

Der Teilverkehrsplan MIV für das Nordquartier (TVP) enthält viele interessante Ansätze, die wir zum grösseren Teil klar unterstützen. So sind für uns etwa alle sieben Schlüsselprojekte – mit einigen Anpassungen – sehr begrüssenswert. Wir sind jedoch auch der Meinung, dass der Plan Lücken aufweist und erkannte Mängel nicht mit der nötigen Konsequenz angegangen werden. Wir erachten die regionale Ebene als sehr wichtig. Dass aus den regionalen Strategieebenen «Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich abwickeln» im wesentlichen nur die dritte Ebene «Verkehr verträglich abwickeln» zum Tragen kommt, scheint uns jedoch der falsche Ansatz zu sein. Die Probleme im Quartier können damit nicht gelöst werden. Als Beispiel dafür kann das Lärmproblem dienen: Die gesetzwidrigen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bleiben trotz der im TVP vorgeschlagenen Massnahmen grösstenteils erhalten. Wie wollen wir das den lärmgeplagten QuartierbewohnerInnen erklären?

Im TVP wird behauptet, eine Wabenlösung würde den Verkehr in andere Quartiere abdrängen. Andererseits lesen wir, dass auf lokaler Ebene der Verkehr nicht reduziert werden könne, was ein Widerspruch in sich ist. Nachdem das STEK95 (Stadtentwicklungskonzept 1995) nun 16 Jahre alt ist, ergäbe sich die Chance, Wabenlösungen für die ganze Stadt vorzusehen. Das Argument mit dem Verdrängen des Verkehrs in andere Stadtteile würde dann allenfalls noch für angrenzende Gemeinden zutreffen, die aber natürlich ihrerseits ihre Planungen darauf abstimmen können.

Was im TVP weiter fehlt, ist eine Parkraumplanung. Die letzte solche Planung, die diesen Namen verdient, stammt aus dem Jahr 1983(!). Noch im Verkehrskonzept 1995 stand zu diesem Thema immerhin als Ziel: «Örtliche Festlegung des öffentlichen und privaten Parkplatzangebots, um die Benützung des Autos selektiv einzuschränken». Im vorliegenden TVP fehlt jegliche Parkraumplanung. Wenn auf alle wirksamen Instrumente zur Verkehrsverminderung verzichtet wird, ist es dann etwas zu einfach, damit zu argumentieren, lokal liesse sich der Verkehr eben nicht reduzieren.

Eine reine MIV-Planung ohne Parkraumplanung, ohne Berücksichtigung von öV und Langsamverkehr widerspricht dem heutigen Trend zu Gesamtverkehrsbetrachtungen.

Aus diesen Überlegungen heraus stellen wir folgende Anträge und nehmen danach noch zu weiteren Elementen der Planvorlage Stellung.



2 Anträge

2.1 Wabenlösung

Dem Teilverkehrsplan MIV, Stadtteil V ist eine zweite Variante hinzuzufügen, die auf einer Wabenlösung beruht. Beide Varianten sind anschliessend in eine Mitwirkung zu geben.

Begründung:

Das Fehlen einer Variante «Wabenlösung» widerspricht dem Vertrag vom 25. September 2001, den der Gemeinderat mit dem Verein «Läbigi Stadt» abschloss. Zitat aus dem Vertrag: «Für den Fall des Verzichts auf ein Reglement gemäss Gegenvorschlag zur Initiative 'Läbigi Stadt' sichert der Gemeinderat zu, dass bei der Erarbeitung der Richtpläne MIV für die Stadtteile Mattenhof/Weissenbühl, Kirchenfeld/Schosshalde und Breitenrain/Lorraine stets auch eine Wabenlösung erarbeitet und mindestens bis zur Mitwirkung gebracht wird». Das Fehlen genau dieser Wabenlösung im vorliegenden TVP stellt eine deutliche Verletzung dieses Vertrages dar.

Dass der Ansatz der «Wabenlösung» nicht weiterverfolgt werden soll, bedauern wir sehr – vor allem aus inhaltlichen Gründen. Der traditionelle Ansatz mit der geltenden Hierarchie der Strassen bedrängt die Wohnquartiere: Wenn der Komfort für den MIV, insbesondere auf dem Basisnetz, nicht erstklassig ist, wird sofort argumentiert, der MIV würde in die Wohnquartiere ausweichen. Ein Verfolgen des Ansatzes «Wabenlösung» würde die Wohnquartiere aus diesem Dilemma befreien. Ohne Wabenlösung wird es nie möglich sein, ein Komfortgefälle von den erwünschten Verkehrsarten (Velo, Fuss, öV) zur weniger erwünschten Verkehrsart (MIV) herzustellen. Ein wirksamer Anreiz zum Umsteigen fällt somit dahin.

Im TVP, Seite 6 wird wörtlich ausgeführt: «...wurde aufgezeigt, warum eine Wabenlösung auf dem Basis- und Übergangnetz zu unverträglichen Verkehrsverlagerungen in die Stadtteile 1 und 4 führen würde, was...». Dies zeigt, dass eine Wabenlösung durchaus wirksam ist, den Verkehr lokal zu vermindern. Selbstverständlich müssen dazu Wabenlösungen nicht nur in einem Quartier, sondern in der ganzen Stadt geplant werden. Ein solches Vorgehen würde auch das im TVP verschiedentlich angeführte Argument entkräften, dass die Sperrung einer Strasse den Verkehr in die Wohnquartiere verlagern würde. Mit dem Antrag 2.3 eröffnen wir der Stadt die Möglichkeit, eine Wabenlösung für die ganze Stadt zu planen.



2.2 Parkraumplanung

Die beiden Varianten der Teilverkehrspläne (mit und ohne Wabenlösung) sollen zwingend eine Parkraumplanung enthalten. Dabei ist die Anzahl der öffentlichen Parkplätze um 20 % zu reduzieren. Auf Trottoirs sollen grundsätzlich keine Parkplätze angelegt werden.

Begründung:

Die letzte mit Zahlen unterlegte Parkraumplanung stammt wie erwähnt aus dem Jahr 1983. Für das Jahr 1980 werden dort in der Stadt Bern 57'790 private und 31'130 öffentliche Parkplätze ausgewiesen.

Im Verkehrskonzept 1995 im Rahmen des STEK95 sind ca. drei Seiten über die Parkraumplanung enthalten, allerdings ohne quantitative Angaben. Bemerkenswert ist immerhin das Ziel (Zitat): «Örtliche Festlegung des öffentlichen und privaten Parkplatzangebots, um die Benützung des Autos selektiv einzuschränken». Weiter wird das «Erstellen eines Parkraumrichtplanes, der Auskunft über Anzahl und Verteilung der Parkplätze und deren Nutzung gibt und der, auf Nutzungsstrukturen basierend, die Bilanz von Parkraumbedarf und Parkraumangebot enthält» in Aussicht gestellt. Uns ist nach 16 Jahren nichts über einen solchen Parkraumrichtplan bekannt. Die Verkehrsplanung verzichtet also leichtfertig und freiwillig auf ein gemäss VK95 griffiges Instrument zur Reduktion des MIV. Gleichzeitig wird argumentiert, es gäbe auf lokaler Ebene kaum Möglichkeiten, den MIV zu reduzieren.

Der Bestand an PWs in der Stadt Bern sinkt seit 2005 kontinuierlich (s. Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern), dies trotz neuerdings steigender Anzahl BewohnerInnen. Der Kanton hat der Stadt bei Neubauten seit den 90er Jahren auch Parkierungsnormen aufgezwungen, die wesentlich über die von der Bevölkerung der Stadt Bern 1989 befürworteten Pendlerinitiative hinausgehen. Dies bedeutet, dass die Parkierungssituation für AutofahrerInnen je länger desto komfortabler wird, was natürlich der angestrebten Verkehrsverminderung entgegenwirkt.

2.3 Überarbeitung Stadtentwicklungskonzept 1995

Das Stadtentwicklungskonzept von 1995 soll für die ganze Stadt überarbeitet werden. Es soll im Teil Verkehr auch eine Wabenlösung und eine Parkraumplanung enthalten, inklusive quantitativer Aussagen.

Dies bietet die Chance, gesamtstädtisch Wabenlösungen umzusetzen, ohne dass der Verkehr von einem Stadtteil in den anderen verlagert wird. Zudem kann auch die überfällige Parkraumplanung wieder an die Hand genommen werden. Vom Verkehrs- und Parkraumkonzept 1982/83 bis zum STEK 1995 verstrichen 13 Jahre. Seit 1995 sind nun schon 16 Jahre ins Land gegangen. An zu lösenden Problemen fehlt es also nicht.



3 Weitere Elemente

Ob mit oder ohne Überarbeitung des STEK 1995, sind für die SP der Stadt Bern – gerade auch aus gesamtstädtischer Sicht – folgende Punkte wichtig, die in der weiteren Planung im Stadtteil V berücksichtigt werden müssen:

3.1 Überführung des Viktoriarains vom Basisnetz ins Übergangsnetz

Weshalb das Basisnetz zwingend ein geschlossener Ring sein soll, wird nirgends begründet. Auf der Achse Viktoriastrasse–Viktoriarain wickelt sich verhältnismässig viel Durchgangsverkehr ab, der eigentlich nicht dorthin gehört. Zudem besteht am Viktoriarain eine Bebauung von sehr hoher Dichte. Durch die Topografie ist die Lärmentwicklung des MIV hier besonders stark.

Aus all diesen Gründen ist eine Verkehrsverminderung auf dem Viktoriarain anzustreben, welche durch die Abklassierung dieser Strasse unterstrichen wird. Der TVP macht ja selbst einen Schritt in diese Richtung, indem er für den Viktoriarain Tempo 30 verfügen will, was wir befürworten.

3.2 Tempo 30 auf allen Strassen des Übergangsnetzes

Die SP der Stadt Bern tritt, mit Ausnahme von Teilen des Basisnetzes, für ein flächendeckendes Geschwindigkeitsregime «Tempo 30» in der ganzen Stadt ein. Im «Entwurf zum räumlichen Stadtentwicklungskonzept Bern» vom Juni 1992 gab es nur ein Basisnetz und ein Quartiernetz. Ein Übergangsnetz war darin nicht enthalten. Leider wurde dieses nachträglich ins Konzept (VK95) eingebaut. Schon die Umklassierung der Tellstrasse vom Übergangsnetz ins Quartiernetz – ohne nachteilige Auswirkungen, sogar nach einer Sperrung – hat gezeigt, dass dieses Netz überflüssig ist. Am besten wäre es also, auf das Übergangsnetz in der ganzen Stadt vollständig zu verzichten. An exponierten Stellen der Tempo 30-Zonen sollen auch Zebrastreifen möglich sein.

3.3 Tempo 30 auf der Standstrasse

Mit dieser Massnahme könnte man eine Zäsur im Quartier andeuten, im Hinblick auf die Zugänge zur Autobahn: Der Quartierteil im Bereich Winkelriedstrasse wäre über den Anschluss Wankdorf, der Quartierteil im Bereich Nordring über den Anschluss Neufeld erschlossen. Für den Stadtteil V könnte so ein Nutzen aus dem Neufeldtunnel gezogen werden. Die Standstrasse bietet sich auch deshalb für eine Temporeduktion an, weil sie – im Vergleich mit den angrenzenden Achsen – die geringste Breite aufweist. In Zukunft könnte also dort eine Teilung des Quartiers in zwei grosse Waben (die ihrerseits vielleicht noch unterteilt wären) erfolgen.



3.4 Einhaltung des Lärmimmissionsgrenzwertes im gesamten Strassen-netz

Wir erwarten, dass an der Quelle wirksame Massnahmen zur Einhaltung des Lärmimmissionsgrenzwertes im gesamten Strassennetz (mit Ausnahme des Basisnetzes) getroffen werden, also ohne die Installation von Lärmschutzfenstern u.ä. an diesen Strecken. Ohne die wirksamsten Massnahmen wie Wabenlösung und Reduktion des Parkraums (vgl. Anträge 2.1 und 2.2) ist die Erreichung dieses Ziels schwierig. Immerhin könnte die Verkehrsmenge über die Dosierung an den Quartiereingängen (etwa beim Eingang Winkelriedstrasse und beim Eingang Rodtmattstrasse) gesenkt werden. Die im TVP vorgesehenen DTVmax von 19'500 (Winkelriedstrasse) und 12'500 (Rodtmattstrasse) sind viel zu hoch. Sie sind massiv höher als die aktuelle Verkehrsmenge (die Tellstrasse wurde nach der Verkehrszählung unterbrochen). Trotz den Versprechungen vor dem Neubau des Wankdorfplatzes, der Verkehr werde nach dem Bau nicht zunehmen, hat man nun offenbar Wachstumsreserven eingeplant.

Die von uns vorgeschlagenen Ergänzungen des Tempo 30-Netzes (namentlich die Rodtmattstrasse und die Stauffacherstrasse bis mindestens zur Eisenbahnbrücke) würden die Lärmbelastung senken. Der Unterbruch der Breitenrainstrasse und die Begegnungszone auf dem Breitenrainplatz würde den Durchfahrtswiderstand der Achse Rodtmattstrasse–Breitenrainstrasse deutlich erhöhen.

Wir bedauern, dass die wichtigste Übersichtskarte für die Beurteilung des MIV im Stadtteil V nicht im TVP, sondern in der Quartierplanung 2010 zu finden ist, nämlich die Übersicht über die Lärmsituation im Stadtteil V. Was dort zu sehen ist, alarmiert uns: Nicht nur bei allen Strassen des Übergangsnetzes wird der Lärmimmissionsgrenzwert überschritten, sondern auch zusätzlich noch auf diversen Quartierstrassen (Kasernenstrasse, Breitenrainstrasse, Scheibenstrasse). Die bei den beiden ersten Strassen in Betracht gezogenen Massnahmen scheinen uns ungenügend. Die Scheibenstrasse wird im TVP kein einziges Mal erwähnt.

3.5 Vertiefungsstudien Bypass Ost und Bypass Nordwest

Im Rahmen der laufenden Vertiefungsstudien Bypass Ost und Bypass Nordwest verlangen wir, dass die Stadt die Interessen der EinwohnerInnen der Stadtteile IV und V gegenüber Kanton und Bund wahrte. Die Haltung der Stadt Bern gegenüber Kanton und Bund kommt im TVP zu wenig klar heraus. Sie sollte darin bestehen, dass jede zusätzliche Kapazität auf den Hochleistungsstrassen eine entsprechend abnehmende Kapazität auf dem städtischen Strassennetz zur Folge haben müsste. Die Stadt müsste sich dafür einsetzen, dass Bund und Kanton sich auch auf diesem Gebiet finanziell beteiligen.



3.6 Nachbesserung des Projekts «Amélie» (Breitenrainplatz, Schlüsselprojekt 1)

Das Projekt «Amélie» bringt für die FussgängerInnen auf dem für die ganze Stadt wichtigen Breitenrainplatz einen zu kleinen Zusatznutzen. Dieser Platz braucht mindestens einen grösseren, völlig autofreien Bereich. Das Projekt muss deshalb in einigen Punkten nachgebessert werden:

Sperrung der Breitenrainstrasse im Platzbereich:

Der Gemeinderat wird bekanntlich mit einem Stadtratsentscheid beauftragt, ein Bauprojekt zu erarbeiten, das die Unterbrechung der Verbindung Breitenrainplatz–Breitenrainstrasse für den motorisierten Individualverkehr in beide Richtungen vorsieht; die Breitenrainstrasse soll also im Platzbereich gesperrt werden. Umwegfahrten an nicht erwünschten Orten könnte mit der Öffnung von Einfahrten aus dem Nordring in die Quartierzelle Breitenrain-West begegnet werden. Wir können der Argumentation, bei einer Sperrung der Breitenrainstrasse sei die Quartierzelle Breitenrain West dann schlecht erschlossen und es würden sich Umwegfahrten ergeben, nicht folgen. Der TVP schlägt ja selbst kompensierende Massnahmen vor: Zusätzliche Direkteinfahrten aus dem Nordring in die betreffende Quartierzelle. Unter der Bedingung, dass die Breitenrainstrasse geschlossen wird, befürworten wir solche flankierenden Massnahmen. Darüber hinaus würden wir in diesem Fall auch akzeptieren, dass das Linksabbiegeverbot von der Breitenrainstrasse in den Nordring aufgehoben würde.

Sperrung der der Herzogstrasse im Platzbereich:

Die vielen beim Breitenrainplatz aussteigenden Trampassagiere treffen genau auf die Einmündung der Herzogstrasse in den Breitenrainplatz. Das Trottoir könnte zwischen dem Restaurant Ticino und dem Breitsch-Träff über die Herzogstrasse gezogen werden. Die Sperrung der Herzogstrasse würde auch den Durchfahrtswiderstand der Achse Kasernenstrasse–Breitenrainplatz vergrössern. Die Lärmbelastung der Kasernenstrasse ist ohnehin zu senken (vgl. 3.4).

Begegnungszone mit Tempo 20 statt Tempo 30 im Platzbereich:

Alle VerkehrsteilnehmerInnen sind sich einig, dass heute auf dem Breitenrainplatz selten schneller als mit 30 km/h gefahren werden kann. Eine Signalisierung von Tempo 30 bringt für die FussgängerInnen daher bloss einen bescheidenen Vorteil. Eine Begegnungszone ergäbe hingegen einen Durchbruch zugunsten des Langsamverkehrs. Die nicht akzeptierbare Menge von 14'000 Fahrzeugen, die heute pro Tag über diesen Platz fahren, würde damit wohl abnehmen. Das hätte auch positive Wirkungen auf die auf den Platz führenden Strassen. Bei all diesen Strassen sind aktuell die Lärmimmissionsgrenzwerte überschritten.

3.7 Beibehaltung der Durchfahrtssperre auf der Tellstrasse

Wir befürworten diese ausdrücklich. Die Unterbrechung der Tellstrasse hat sich derart gut bewährt, dass es sehr schade wäre, sie wieder aufzuheben. Die Quartierplanung müsste sich Gedanken machen, wie der gewonnene Platz für die nichtmotorisierten QuartierbewohnerInnen nutzbar gemacht werden könnte. Die Tellstrasse befindet sich im Bereich der verkehrserzeugenden Anlagen Wankdorfcenter und Ausstellungsgelände. Hier ist ein «Luxusangebot» von Verkehrsfläche fehl am Platz.



3.8 Nachtsperren im Breitenrain

Wir befürworten alle ursprünglich im Breitenrain geplanten Nachtsperren inklusive derjenigen am Viktoriarain, die leider aus dem aktuellen TVP rausgefallen ist. Wir erachten den Bedarf als ausgewiesen, womit weitere Prüfungen nicht nötig sind. Auch im Bereich Breitenrainplatz erachten wir den Bedarf als genügend gut belegt. Weitere Prüfungen sind unnötig. Wir bedauern die Kehrtwende der Verkehrsplanung in Bezug auf die Nachtsperre am Viktoriarain.

3.9 Schlüsselprojekte

Wir befürworten alle sieben Schlüsselprojekte; bei einzelnen verlangen wir allerdings Zusätze: Breitenrainplatz (vgl. 3.6), Rodtmattstrasse (vgl. 3.2), Nordring–Standstrasse–Winkelriedstrasse (vgl. 3.3), Viktoriarain (vgl. 3.8) und Nachtruhe (vgl. 3.8)

3.10 Lastwagenverbot auf der Stauffacherbrücke

Wir begrüßen diese Massnahme ausdrücklich. Es handelt sich um ein altes Versprechen der Stadt im Zusammenhang mit dem ESP Wankdorf, um die Wohnbevölkerung vor dem ESP-Verkehr zu schützen. Wir unterstützen das Lastwagenverbot deshalb mit Überzeugung.

3.11 Berücksichtigung öV-Planung

Die Abklärungen bezüglich der zweiten Tramsachse Innenstadt sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Daher kann die Gestaltung des Viktoriaplatzes noch nicht festgelegt werden. Wir sind der Meinung, dass diese zukünftige alternative Linienführungen der Trams via Lorrainebrücke, sei es der Linie aus Ostermündigen oder auch der heutigen Linie 9, nicht verunmöglichen darf.

3.12 Autobahnauffahrt Papiermühlestrasse

Offenbar soll auch nach Beendigung der Ausbauten im Wankdorf die Autobahneinfahrt ab Papiermühlestrasse auf die Autobahn – entgegen der ursprünglichen Planung – möglich bleiben. Aus dem Wettbewerb ging aber ein Projekt als Bestvariante hervor, welches die Aufhebung dieser Einfahrt Richtung Zürich vorsah. Diese Massnahme versprach für die Veloverbindung Guisanplatz–Ittigen (längs der Papiermühlestrasse) eine erhebliche Verbesserung von Sicherheit und Komfort, weil die Velospur bzw. der Velostreifen fortan durch keinerlei querende Fahrzeuge Richtung Autobahn gestört bzw. Gefahren ausgesetzt worden wäre. Neu sollen die Velofahrenden die Querungsstelle auf der kombinierten Bus-/Velospur erreichen, welche am rechten Rand entlang verläuft. Kurz vor der Autobahneinfahrt wechselt die Bus-/Velospur aber die Betriebsform: Über eine Distanz von deutlich weniger als 100 m dient sie als Rechtsabbiegespur Richtung Autobahn, auf der Velos und Busse geradeaus Richtung Ittigen bzw. Wölflistrasse fahren dürfen. Diese Kombination ist für den Veloverkehr sehr gefährlich. Der Grund liegt darin, dass neben der betreffenden Rechtsabbiegespur zwei Fahrstreifen für den MIV verlaufen: links fahren die Autos aus dem unterirdischen Kreisverkehr Richtung Ittigen, rechts diejenigen aus Richtung Guisanplatz.

Dies stellt für Velofahrende neu eine unzumutbar gefährliche Situation dar, bereits waren zwei tödliche Unfälle zu verzeichnen. Wir verlangen daher, dass diese Auffahrt definitiv geschlossen bzw. nur noch in Ausnahmefällen (z.B. bei Veranstaltungen) zur Verfügung gestellt wird.



3.13 Linksabbiegen für Velos am Wankdorfplatz

Während der MIV auf der unteren Ebene im Kreisverkehr ungehindert eine Dreivierteldrehung nach links durchführen kann, soll es für Velos nun offenbar doch nicht möglich sein auf der oberen Ebene direkte Linksabbiegemanöver durchzuführen. Im Gegensatz zu dem im Wettbewerbsverfahren als Bestvariante anerkannten Konzept, sehen die jetzt projektierten LSA-Regelungen für Velos nur das indirekte Linksabbiegen vor, was mit erheblichen Wartezeitverlusten verbunden wäre. Im Vergleich zur Vorhersituation sind die Velos am Wankdorfplatz mit der neuen Lösung in dieser Hinsicht nicht besser sondern schlechter gestellt. Wir wehren uns dagegen, dass Sicherheitsgewinn durch Komfortverlust «erkauft» wird. Im vorliegenden Fall werden dem Veloverkehr – im Gegensatz zum MIV – erhebliche Nachteile in der Form zusätzlicher Wartezeit (Komfortverlust) zugemutet. Mindestens auf den beiden einstreifigen Zufahrten der Papiermühlestrasse müsste das direkte Linksabbiegen «nachgebessert» werden.