

Verkehrsplanung Bern
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

per E-Mail:
verkehrsplanung@bern.ch

22. September 2016

Öffentliche Mitwirkung Stellungnahme zu Entwurf Richtplan Fussverkehr April 2016

Sehr geehrter Herr Vogel,
sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Vorstellung des Richtplans Fussverkehr am 17. August 2016 bei uns in der Quartierkommission und die Möglichkeit, dazu Stellung zu beziehen. Der Richtplan wurde bei uns im Plenum diskutiert und im Anschluss dazu von einzelnen Delegierten schriftlich kommentiert. Daraus entstand die folgende Stellungnahme, welche von der Vereinsversammlung am 21.9.2016 verabschiedet wurde.

Der Entwurf des Richtplans Fussverkehr ist eine Fortschreibung des Richtplans aus dem Jahr 1999 und enthält keine Überraschungen. Im Allgemeinen ist das Nordquartier gut erschlossen. Es bestehen aber seit Jahrzehnten empfindliche Lücken im Bereich Altenberg (Nr. 5.10 und 5.11) und das Kasernenareal mit Springgarten (Nr. 5.6 und 4.10). Diese für das Quartier wichtige Verbindungen wurden bisher stiefmütterlich behandelt. Es besteht daher der dringende Wunsch, diese Gebiete prioritär zu behandeln.

Sehr verwundert ist die Quartierkommission, dass Massnahmen noch nicht umgesetzt sind, welche schon seit Jahren versprochen wurden und die Schulwegsicherheit betreffen (Nr. 5.4 Kreuzung Viktoriarain/Wyttenbachstrasse). Hier darf es keinen Aufschub geben und sollten ebenfalls prioritär umgesetzt werden.

Generell empfehlen wir, vor dem in Angriff nehmen von Massnahmen mit der Quartierkommission und der Bevölkerung zu reden und die Vorschläge im Anhang zu berücksichtigen. Oft wissen die QuartierbewohnerInnen aus ihrer täglichen Erfahrung am besten, wo in ihrer Umgebung fussverkehrstechnische Massnahmen oder Verbesserungen anstehen.

Stellungnahme zu einzelnen Massnahmen (Stadtteil V und angrenzend)

Massnahmen 1. Priorität	Stellungnahme Dialog Nordquartier
<p>5.1 F Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings Neue Querungsmöglichkeit des Nordrings im Bereich Dammweg – Birkenweg; Zebrastreifen und Mittelinsel. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 160'000 CHF • Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 1. Priorität Bemerkungen: Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens herrscht hier hoher Handlungsbedarf. Koordination mit Sanierung des Nordrings</p>	<p>Eine weitere Querung des Nordrings ist zu begrüssen. Bezüglich Fussgängerstreifen in der Kurve des Nordrings gibt es eine kritische Anmerkung betreffend Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit. Die Zuordnung in die Massnahmen 1. Priorität stellen wir in Frage.</p>
<p>5.2 F Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain–Länggasse Schlüsselprojekt Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr über die Aare (auf der Höhe der Quartiere) mit Anschlüssen in den Quartieren. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 18 Mio Federführung: Stadt Bern Kostenteiler: Bund: 35% Kanton: 32.5% Stadt Bern: 32.5% 1. Priorität, Schlüsselprojekt Bemerkungen: Teil der Agglomerationsprogramme 2. und 3. Generation (resp. RGSK I und II), Massnahme V-LV 1.4 resp. LV-N-1; vgl. Machbarkeitsstudie TBA.</p>	<p>Die neue Brücke steht mehr im Zusammenhang mit dem Richtplan Veloverkehr. Im Rahmen des Richtplans Fussverkehr wird der Brücke ein zu grosser Stellenwert beigemessen.</p>
<p>5.3 F Umgestaltung Dammweg im Abschnitt Quartiergasse–Nordweg/Lorrainestrasse Fussverkehrsfreundliche Umgestaltung des Strassenraums; Durchgehende Trottoirverbindung von Quartiergasse bis Nordweg/Lorrainestrasse sicherstellen, evtl. neue Fahr- / Parkierordnung. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 1. Priorität Bemerkungen: Gewisse Trottoirs in Privatbesitz.</p>	<p>Die Massnahme 5.3 mag - für sich betrachtet – durchaus Sinn machen. Sie ist jedoch unbedingt in die notwendige Gesamt-Umgestaltung des Nordrings (Abschnitt Lorrainebrücke – Kreuzung Wylerstrasse) zu integrieren, selbst wenn diese erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen sollte. Diese gestalterische und verkehrsmässige Neugestaltung wurde von der Verkehrsplanung der Stadt vor Jahren bereits versprochen. Als erste Massnahme (jedoch kaum in einen Gesamtzusammenhang gestellt) wurde ein verkehrsbefreiter Mittelstreifen realisiert. Wir fordern, dass die Massnahme 5.3 in einen grösseren Perimeter und Zusammenhang gestellt wird, d.h. Planung von Fassade zu Fassade, Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsträger und NutzerInnen, Gestaltung der Aussen- und Strassenräume, öffentlich und privat. Dies bedeutet nicht, dass <u>alle</u> diese Massnahmen sogleich und gesamthaft umgesetzt werden müssen (obschon dies sinnvoll wäre), sondern dass die Massnahme 5.3 als eine von mehreren</p>

	<p>auszuführen wäre – jedoch in einen Gesamtzusammenhang gestellt! Zur Zeit laufen ebenfalls Gespräche zwischen dem Quartierverein (VLL) und Verkehrsplanung (Herr Stähli), am Dammweg eine Begegnungszone einzurichten. Bitte alle diese laufenden Gespräche bei der Planung berücksichtigen und einbeziehen.</p>
--	---

Massnahmen 2. Prorität	Stellungnahme Dialog Nordquartier
<p>2.6 F Lorrainesteg Neue Fusswegverbindung zur Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare beim Lorrainebad. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Längerfristige Vision; Uferschutzplan und Flussufergesetz beachten; Entspricht Aareraumplanung Massnahme 1.12.</p>	<p>Dieser könnte zusammen mit der Aufwertung (sanfte Sanierung) des Lorrainebades erfolgen. Vor dem Lorrainebad muss der Uferweg neu gebaut werden (siehe laufende Planung Lorrainebad) = Synergien nutzen.</p> <p>Haltung Verein Läbige Lorraine: Hinsichtlich dem Fussgängernetz (Verbindung) bringt die Brücke kaum einen Mehrwert, da bei den nächsten Anschlüssen, Stauwehr und Altenberg, bereits Aare-Übergänge vorhanden sind.</p>
<p>5.4 F Verbesserung Sicherheit der Kreuzung Viktoriarain/Wytenbachstrasse Sichere Querungsmöglichkeit mit Zebrastreifen und eventuell Schutzinsel bei der Kreuzung Viktoriarain – Wytenbachstrasse. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 60'000 CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Mit Schulwegsicherung abstimmen.</p>	<p>Auf Grund der gefährdeten Schulwegesicherheit, dreier gefährlicher Überquerungen und trotz hohem Fussgängerverkehr immer noch zu hohem Tempo muss die Massnahme zwingend in Priorität 1 angegangen werden. Die geringen Kosten bei einem nachweisbar erheblichen Risiko machen eine verzögerte Umsetzung nicht sinnvoll.</p> <p>Siehe auch Anhang</p>
<p>5.5 F Neue Fusswegverbindung Lerberstrasse–Sonnenberggrain Neue Fusswegverbindung zum Schliessen der Netzlücke zwischen Lerberstrasse und Sonnenberggrain. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 110'000 CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Quartierplanung berücksichtigen; Biodiversitätskonzept sowie Naturgefahren beachten.</p>	Wird unterstützt.
<p>5.6 F Nord-Süd-Fusswegverbindung Kasernenareal–Militärstrasse sichern Bestehende Wege; Durchgangsrechte mit Kanton und Bund bei möglicher Arealumnutzung klären und sicherstellen.</p>	<p>Eine besser auf die Bedürfnisse des Quartiers abgestimmte Nutzung des Kasernenareals wird herbeigewünscht. Die Fussverbindung ist zusammen mit der Querung des Springartens (Massnahme Nr. 4.10) sehr erstrebenswert.</p>

<p>Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 0 CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Keine bauliche Massnahme; Längerfristige Vision.</p>	
<p>5.7 F Neue Fusswegverbindung Wankdorf-City–Aareuferweg Neue Erschliessung der Aare von Wankdorf-City aus. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 1.2 Mio CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Längerfristige Vision; Naturkarte des Biodiversitätskonzepts, Naturgefahren und Aareraumplanung beachten; als Naturbelag ausbilden.</p>	<p>Wird unterstützt.</p>
<p>5.8 F Altenberg - Sicherstellung Fusswegverbindung Aarehang Sicherstellung der bestehenden Verbindung Schänzlistrasse- Sonnenberggrain und Weiterführung bis Altenbergstrasse und Aare. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 440'000 CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Grösster Teil des Weges besteht bereits, muss aber bis zur Altenbergstrasse und zur Aare weitergeführt werden.</p>	<p>Wird unterstützt.</p>
<p>5.9 F Neue Fussverkehrsverbindung zu Bahnhof Wankdorf Ost Neue Verbindung zwischen Rosalia-Wenger-Platz / Wankdorfallée und Stauffacherstrasse/Löchliweg. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 300'000 CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Koordination mit Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf und WankdorfCity Entwicklungsphase 3 (Areal Burger- gemeinde).</p>	<p>Wird unterstützt.</p>
<p>5.10 F Neue durchgehende Fusswegverbindung zwischen botanischem Garten und Rosengarten Neuer Fussweg von der Oranienburgstrasse zum Sonnenberggrain zur Schliessung des Unterbruchs im Fusswegnetz entlang der Hangkante sowie Aufwertung der Rabbentalstrasse (Trottoirparkierung auf Strasse, etc.). Direkte Verbindung zwischen</p>	<p>Das Quartier Altenberg-Rabbental ist sowohl vertikal wie vor allem horizontal für Fussgänger schlecht erschlossen. Das Diaconis-Grundstück zwischen Schänzlistrasse und Altenbergstrasse bildet zwar eine äusserst attraktive, grüne Gartenanlage, die unbedingt erhalten werden muss. Das Grundstück bedeutet aber auch ein praktisch unüberwindbares Hindernis zwischen Rabbental und Altenberg und erschwert ein gemeinsames</p>

<p>Oranienburgstrasse und Rosengarten prüfen. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 460'000 CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Quartierplanung Stadtteil Nord beachten.</p>	<p>Quartierleben sehr. Eine bequeme Fussgängerverbindung zwischen botanischem Garten und Rosengarten ist auch aus übergeordneter Sicht anzustreben. Wir sind der Ansicht, dass die Massnahme 1. Priorität haben sollte und ein Schlüsselprojekt ist.</p>
<p>5.11 F Neue Fusswegverbindung Kornhausbrücke–Aare auf der Seite Altenberg Neuer Schräglift oder Vertikalverbindung Seite Altenberg im Bereich Kornhausbrücke als längerfristige Vision. Bessere Anbindung des Altenbergquartiers an Stadt- und Aareebene. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): noch unbekannt Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Längerfristige Vision.</p>	<p>Wir begrüßen auch Massnahmen, welche die vertikalen Fussgängerverbindungen aufwerten. Der Aarehang Rabbental und Altenberg ist insbesondere für ältere Bewohnerinnen und Bewohner und für Mitmenschen mit einer Gehbehinderung nur mühsam begehbar. Ein Schräglift im Bereich der Kornhausbrücke sollte ernsthaft geprüft werden.</p>
<p>5.12 F Aareggsteg Engehalde Neue Fusswegverbindung zur Flussüberquerung auf dem Niveau der Aare zwischen Wylergut und Aaregg. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 2.4 Mio CHF Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Längerfristige Vision; Uferschutzplan und Flussufergesetz beachten; Entspricht Aareraumplanung Massnahme 1.10.</p>	<p>Wird unterstützt.</p>
<p>5.13 F Zugang des Quartiers Lorraine zur Aare verbessern Bestehende Wege vom Lorrainequartier an das Aareufer aufwerten. Auffindbarkeit der Wege verbessern. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%): 200'000 Federführung: Stadt Bern Kostenträger: Stadt Bern 2. Priorität Bemerkungen: Entspricht Aareraumplanung Massnahme 1.11.</p>	<p>Wir sind der Meinung, dass die Zugänge zur Aare den Lorrainebewohnern bekannt sind und auch Aussenstehende Zugänge finden. In den Sommermonaten der letzten Jahre ist die Veloparkplatz-Situation an der Jurastrasse (Parkplatz Lorrainebad) eskaliert und auch auf dem Trottoir war kein Durchkommen mehr. Es ist also weniger die Auffindbarkeit, sondern die Platzsituation ein Problem.</p>
<p>5.14 F Neue Langsamverkehrs–verbindung Neuenschwanderstrasse ab Bahnhof Wankdorf direkt zur Stauffacherbrücke Realisierung der Neuenschwanderstrasse mit Anschluss an die Stauffacherbrücke für eine bessere Erschliessung des Bahnhofs Wankdorf und des ESP Wankdorf. Gesamtkosten (Grobschätzung, +/-50%):12.4 Mio</p>	<p>Wird unterstützt.</p>

Federführung: Stadt Bern Kostenteiler: Bund: 35% Kanton: 32.5% Stadt Bern: 32.5% 2. Priorität Bemerkungen: Teil des Agglomerations- programms 3. Generation (resp. RGSK II), Massnahme LV-N-7 (AP 2: LV-1.5)	
--	--

Wir bitten Sie, unsere Eingaben zu berücksichtigen, und danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

DIALOG Nordquartier

Anhang mit Vorschlägen von Delegierten und BewohnerInnen

Gebiet Lorraine

Schulweg: Auf der Nordseite des Schulweges fehlt der Gehsteig gänzlich. Zudem hat sich die Situation durch die knappen und unübersichtlichen Verhältnisse (Kurzparkierungen direkt vor den Gartentoren) seit dem Einzug der Migros deutlich verschärft und ist für die Anwohnenden eine Zumutung.

Jurastrasse / Talweg: An der Jurastrasse fehlen Trottoirs oder Markierungen an vielen Stellen, am Talweg gibt es nur bemalte Zonen. Jurasrtasse und Talweg sind stark frequentierte Schulwege. Lorrain- ne- und Steckgutschulhaus, Tagi und Kitas liegen in dem Einzugsgebiet.

Kreuzung Talweg, Haldenstrasse, Polygonstrasse und Dammweg: Unsichere Verkehrssituation insgesamt, insbesondere für Fussgänger.

Hintere Lorrainestrassen: sichere Übergänge (= in Arbeit, siehe Betriebs- und Gestaltungskonzept Lorrainestrassen)

Schmiedweg: keine Trottoirs / Markierungen vorhanden. Viel begangener Fussweg

Lichtsignal Ende Lorrainestrassen bei der Einmündung in den Nordring: Der erste Streifen (vom Quartier her Richtung Brücke) hat eine Ampel. Beim zweiten Streifen wurde die Ampel reduziert auf „Gelbblinken“ für die Autos von der Lorrainestrassen kommend. Nun halten aber alle Autos, die von der Lorrainestrassen rechts auf die Brücke einbiegen wollen, genau auf dem Fussgängerstreifen. Vorschlag: den Fussgängerstreifen versetzen auf die gleiche Höhe wie der andere oder die Ampel wieder in Betrieb nehmen.

Lorrainebrücke: Längere Grünphasen zur Überquerung der Lorrainebrücke zum botanischen Garten und von der Lorrainebrücke Richtung Schützenmatt wären sehr begrüssenswert

Uferweg: Verkehrsregime entlang der Aare muss dringend verbessert werden. Zwar ist fast überall Fahrverbot auch für Velos, es hält sich aber kaum jemand dran. Vor allem dort wo es eng ist, ist die Situation aus Sicht der FussgängerInnen sehr unbefriedigend. Ab Brauerei bis Lorrainebad ebenfalls, da ist der Weg aber breiter und man könnte mit einfachen Markierungen zumindest die Velofahrenden darauf hinweisen, dass sie kein Recht aufs Fahren haben bzw. die Fussgänger Vortritt haben. Evtl. müsste man dieses Stück Fahrverbot am Uferweg für die Velos aufheben und zusätzlich einen Velostreifen bauen.

Gebiet Viktoriarain

Schulwegesicherheit

Schulwegesicherheit – Der Viktoriarain muss von vielen SchülerInnen täglich mehrfach überquert werden auf deren Weg zum Spitalacker- und zum Breitenrainschulhaus. Keiner der drei bestehenden Uebergänge gilt als sicher und da auf einer Länge von über 100m jeglicher Fussgängerstreifen fehlt (zwischen Kurve Greyerzstrasse und Du Nord Kreuzung) besteht ein hohes Risiko, dass Schulkinder den Viktoriarain ohne sichere Ueberquerungsmöglichkeit passieren müssen. Dies notabene in einem noch immer mit Tempo 50 ausgeschilderten Bereich. Fussgängerquerungen

Gefährliche Fussgängerquerungen verbessern – Den Viktoriarain überqueren auf einer Strecke von über 300m nur gerade 3 Fussgängerstreifen.

Fussgängerstreifen Optingenstrasse - Der Fussgängerstreifen auf Höhe Optingenstrasse ist sowohl von oben als auch unten wegen Kurve und unebener Strasse uneinsichtig. Da Autos erst auf der Höhe des Fussgängerstreifens auf Temp 30 abbremsen und zugleich rechts eine uneinsichtige Einfahrt hinter dem Pärkli besteht, werden regelmässig Fussgänger übersehen und beinahe angefahren. QuartierbewohnerInnen haben sich darüber nach wiederholten Kollisionen bei uns beschwert. Dieser Fussgängerstreifen ist Teil verschiedener Schulwege.

Fussgängerstreifen Greyerzstrasse - Der seit Tempo 30 in die Kurve der Greyerzstrasse gelegte Fussgängerstreifen ist bergwärts zu spät signalisiert und aus beiden Richtungen gerade bei zu schnell fahrenden Autos uneinsichtig und gilt im Quartier als sehr gefährlich. Eltern senden keine Kinder unbegleitet über diesen Fussgängerstreifen.

Der Fussgängerstreifen bei der du Nord Kreuzung ist in zwei Abschnitte mit eigenem Fussgängersignal unterteilt. Es herrscht ein nicht sichtbares Konfliktgrün durch Autos auf dem Nordring, die links in den Viktoriarain einfahren. Der Fussgängerstreifen hat keine Grünphase und gerade für Fussgänger, die den ÖV benutzen wollen, oder Schulkinder warten hier nicht und gehen beim Ueberqueren das Risiko ein, von Autos aus der Lorrainebrücke angefahren zu

werden. Seit über 15 Jahren fordert der Quartierverein-Kursaal die Abschaffung des Konfliktgrün und eine durchgehende Grünphase. Trotz mehreren Versprechen bislang ohne Resultat. Auf der Höhe Wyttenbachstrasse fehlt seit Jahren ein sicherer Fussgängerübergang – Der Viktoriarain trennt hier zwei Teile eines Wohngebietes und der Fussgängerweg aus dem Quartier richtung Kornhausbrücke führt genau hier über diese Strasse. Fussgänger bleibt nichts anderes übrig als zwischen Fahrzeugkolonne resp Tempo50-Autos einen günstigen Moment abzuwarten.

Weitere Anliegen

Tempolimit 30 generell, gemäss Stadtratsbeschluss – Auf dem gesamten Viktoriarain muss Tempo 30 eingeführt werden. Gerade mit dem Viktoriakreisel muss bereits ab Einmündung 30 signalisiert werden. Die derzeitige Baustelle zeigt, dass das Temporegime dadurch besser eingehalten wird. Auch von der duNord Kreuzung her führt Tempo 30 zu einer höheren Fussgängersicherheit

Fahrradstreifen – talwärts. Für Fahrräder fehlt talwärts ein sicherer Fahrradweg und täglich müssen FahrradfahrerInnen aufs Trottoir ausweichen, weil neben der Fahrzeugkolonne schlicht kein Platz bleibt. Bergwärts ist die Einmündung von der Lorrainebrücke in den Viktoriarain sehr gefährlich. Die Einmündung ist zu schmal und hier werden FahrradfahrerInnen regelrecht abgeschossen.