

Einschreiben

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Sektion Bewilligungen II
3003 Bern

(im Doppel)

EINSPRACHE

Einsprecherin

Verein Fussverkehr Kanton Bern (FVBE)
in Vertretung von Fussverkehr Schweiz

Gegen

Baugesuchstellerin

BERNMOBIL, Eigerplatz 3, 3000 Bern 14 und
Schweizerische Bundesbahnen SBB, Tannwaldstrasse 2, 4601 Olten

Betreffend

Planaufgabe
Eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren Tram Region Bern

Bern, 12.Juli 2013

A. FORMELLES

1. Einspracheberechtigung

Fussverkehr Schweiz (FVCH) ist nach dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) einspracheberechtigt. Fussverkehr Kanton Bern (FVBE) tritt hier als Vertreterin von FVCH auf (Vollmacht beiliegend).

B. GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN

1. FVBE spricht sich für das Projekt Tram Region Bern (TRB) aus.

Jedoch ist es uns ein grosses Anliegen, dass das Projekt fussgängerfreundlich gestaltet wird. Umso mehr, als gerade die zu Fuss gehenden die NutzerInnen des neuen TRB sein werden. Der Raumbedarf auf den Tramachsen darf nicht zu Lasten des Fussverkehrs geplant werden. Verkehrsplanerisch müssen die zusätzlichen Belastungen des Strassenraumes in erster Linie zu Lasten des MIV erfolgen.

2. Zentrale Bedeutung des Projektes TRB

Mit dem TRB soll ein, für die Stadt und Region Bern, entscheidender stadtentwicklungspolitischer Prozess für die nächsten 15 – 20 Jahre stattfinden. Wichtige öffentliche Räume in den Quartieren, ein Teil der Strassenräume und Plätze, erfahren eine Aufwertung. In diesem Prozess werden sie nicht nur neu geplant und gestaltet sondern auch stark verändert.

3. Verkehr ist nicht gleich Mobilität

Zu Fuss Gehende benötigen mehr Mobilität, weniger (Strassen-) Verkehr, zahlreiche Querungsmöglichkeiten und eine Planung auf 'Augenhöhe'. Der Tramneubau darf die Qualität der FussgängerInnen-Mobilität nicht einschränken. Das Tram wird zwar für FussgängerInnen gebaut, im neu gestalteten öffentlichen Raum sind sie aber oft grösseren Einschränkungen als vorher ausgesetzt.

4. Haltestellentypen

Die zu Fuss gehenden, die Velofahrenden, die Autos und das Tram möchten grundsätzlich auf einer eigenen Fläche und unbehelligt durch die andern Verkehrsteilnehmenden zirkulieren können.

5. Eingeschränkte Mitwirkung

FVBE durfte nicht in allen Begleitgruppen Einsitz nehmen. Zwar besteht mit dem FWG eine gesetzliche Grundlage für die Erstellung von Fuss- und Wanderwege. Ein Antrag von FVBE Einsitz in die Kerngruppen zum Tram Region Bern zu nehmen, wurde abgelehnt und damit eine frühzeitige Mitwirkung von FVBE abgelehnt. Dies übrigens im Gegensatz zur Präsenz von Pro Velo in den Kerngruppen. Damit war FVBE bereits im Planungsprozess benachteiligt.

6. In-Fragestellung des eisenbahnrechtlichen Verfahrens

FVBE stellt das eisenbahnrechtliche Verfahren in Frage. Dies weil das eisenbahnrechtliche Verfahren die Strasse als eine technische Anlage beurteilt und nicht als einen öffentlichen Raum, der zudem auch sozialräumliche Funktionen übernehmen muss. Insbesondere im urbanen städtischen Gebiet ist neben der technischen Geleiseplanung ein sensibler Umgang mit der Städtebaustruktur, insbesondere dem Umbau von Strassen und Plätzen in gewachsenen Quartieren und den sozialräumlichen Nutzungsbedürfnissen besondere Beachtung zu schenken.

7. Fehlender Fuss- und Schulwegnetzplan

FVBE stellt fest, dass ein Fusswegnetzplan, den die Gemeinde nach dem FWG erstellen muss, in dem auch die Schulwege eingetragen sein sollten, als Projektgrundlage fehlt.

8. Fehlende Fussgängerstatistik

Für FVBE ist es unverständlich, dass bisher nur Zahlen vom Autoverkehr zur Verfügung stehen, Fussgängerzählungen hingegen noch immer fehlen, obwohl FVBE in den vergangenen Jahren mehrfach darauf hingewiesen hat.

C. RECHTSBEGEHREN

Allgemein

1. **Projektänderungen**, die sich durch Einsprachen, insbesondere durch die auf Grund des Gleichstellungsgesetzes ergeben und die Bedürfnisse der zu Fuss gehenden betreffen, sind noch einmal aufzulegen.
2. **Der Fusswegnetzplan und die Schulwege sind in die Pläne einzutragen.** (vgl. Punkt B7);
Begründung: In den Quartierplanungen Stadtteil III/IV fehlen die Fusswegnetzpläne und die Schulwege. FWG, Art. 1 und Art. 2; SV, Art. 25 und 27; Das RGSK beinhaltet die Aggloprojekte, aber der regionale FWNP fehlt.
3. **Umsteigen ist ein wichtiger Aspekt**, deshalb sollten die Umsteigebeziehungen am gleichen Ort stattfinden. Somit sind die Haltestellen Waldeck (Buslinie 44/TRB), Viktoriaplatz (Tram Wankdorf/TRB) und Eigerplatz (Buslinie 28/TRB) unbedingt anzupassen.
4. **Haltestellenkanten sind nicht höher als 12 cm**
Damit ein kleinteiliges Queren im Haltestellenbereich möglich ist, sind die Haltestellenkanten auf 12 cm zu begrenzen.
Für den behindertengerechten Einstieg oder für Personen mit einem Kinderwagen ist ein Teil der Haltestelle zu erhöhen. Damit kann auch auf den zusätzlichen 10-cm-Abstand für die Velos wegen der hohen Haltestellenkante verzichtet werden und die Einstiegskante liegt an der Randsteinkante an. Vorbildlich gelöst bei der Tramhaltestelle Wankdorfcenter der Linie 9.
Dieses Begehren gilt für alle Haltestellen, insbesondere mit Nachdruck an den Haltestellen Zollgasse, Waldeck, Rosengarten, Schönburg, Salem, Viktoriaplatz, Moserstrasse, Eigerplatz.
5. **Haltestellen ohne Trottoir-Überfahrten**
Auf Trottoirüberfahrten ist im Haltestellenbereich grundsätzlich zu verzichten. Dies gilt sowohl für Autos, wie auch für den Anlieferverkehr und die Fahrräder.
Die Fahrradüberfahrt ist zwingend zu unterbinden bei den Haltestellen Viktoriaplatz, Salem, Galgenfeld.
6. **Haltestellen mit Trottoir-Überfahrten**
In Absprache mit Pro Velo kann sich FVBE für eine Trottoirumfahrung für Fahrräder in Ausnahmefällen (insbesondere bspw. mit Kinder-Anhänger) einverstanden erklären, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - 3cm Kante zwischen Trottoir und Fahrbahn vor der Haltestelle nur seitlich in Fahrtrichtung.
 - mindestens 9cm Kante bei Auslegung des Kaps rechtwinklig zur Fahrtrichtung
 - Signalisierung der 9cm Kante in Fahrtrichtung mittels Poller.Bei den Haltestellen der Traminien 7 und 8 wurde dies korrekt umgesetzt. Bspw. bei den Haltestellen entlang der Schlosstrasse.
Wir fordern die Überprüfung aller Haltestellen nach dieser Forderung.
Nach der Plandurchsicht unsererseits fordern wir bei folgenden Haltestellen Nachbesserungen (Aufzählung nicht abschliessend): Salem, Galgenfeld, Sportplatzweg, Oberfeld.
7. **Trottoirs als Mischflächen**
FVBE ist grundsätzlich dagegen, dass Velos auf dem Trottoir fahren. Bei wenigen Ausnahmen sind unbedingt auch die Fussgänger-Symbole am Boden aufzutragen. Dies insbesondere um auch den Fahrradfahrenden zu signalisieren, dass sie sich auf einer Mischfläche bewegen.
Wir fordern die Überprüfung aller Haltestellen auf die Mischnutzung und stellen Nachbesserungen insbesondere bei folgenden Haltestellen fest (Liste ist nicht abschliessend): Mischfläche auf Eigerplatz, Platz bei Einmündung Bolligenstrasse in Laubeggstrasse, Haltestelle Wegmühlegässli, Haltestelle Oberfeld.
8. **Gestaltung der Trottoirs**
Die Trottoirs sind als Begegnungsräume für Alle auszugestalten. Auf Parkplätze für Autos und Räder,

auf Behinderungen wie Gleise, Stufen, Absätze ist unbedingt zu verzichten.
Die Bedürfnisse der Nutzenden müssen beachtet werden. Auf den Trottoirs sind auch Bänke für FussgängerInnen aufzustellen.
Trottoirs sind eben zu gestalten, auf Absätze, Stufen, Kanten, Schrägen, Absenkungen und Rasengittersteine ist auf dem Trottoir grundsätzlich zu verzichten.

9. Mindestens 2 Meter breite Trottoirs

Die Trottoirbreite ist den Fussgängerfrequenzen anzupassen, aber muss mindestens von Kante zu Kante 2 m breit sein.
Insbesondere sehen wir an folgenden Stellen Handlungsbedarf (Liste ist nicht abschliessend):
Eigerplatz/Schwarzenburgstrasse (Eigerkreisel), Haltestelle Viktoriaplatz, Haltestelle Schönburg, Haltestelle Galgenfeld, Haltestelle Waldeck, Bernstrasse 41.

10. Baumscheiben auf Trottoirs

Die Standorte für Bäume sind ausserhalb der Gehbereiche/Wegverbindungen anzuordnen (Gehbereich mindestens 2m; vgl. Punkt C9). Dies gilt auch vor allem für die Baumscheiben. Auf Kanten bei den Baumscheiben ist zu verzichten. Insbesondere an folgenden Haltestellen (Liste ist nicht abschliessend):
Haltestelle Schönburg, Galgenfeld, Moserstrasse, Viktoriastrasse.

11. Keine Parkplätze auf Trottoirs

Auf Parkplätze entlang der Strasse auf dem Trottoir ist auf jeden Fall zu verzichten. Sie sind auf der Strasse anzuordnen.
Die Mischung von Parkfläche und Fussgänger-Bereich birgt hohes Konfliktpotential durch Manöverierungen, Querstellungen von Autos oder Auffahrt auf den Gehbereich mittels Autos.
Insbesondere an folgenden Stellen (Liste nicht abschliessend):
Eigerplatz, Moserstrasse, Wegmühlegässli, Haltestelle Wegmühlegässli (6 Parkplätze vor dem Rest. National), Oberfeldweg bei Konditorei Muralt, Unt. Zollgasse vor VeloPlus, bei Bernstrasse 39, Bernstrasse 79a-b, Bernstrasse 81, Bernstrasse 93, Bernstrasse 98-98a. Begründung: Neben dem übermässigen Platzverbrauch entstehen mit den Parkplätzen zusätzliche Stolperkanten und -absätze auf dem Trottoir.

12. Fussgängerübergänge sind grundsätzlich ohne Absätze und Kanten zu gestalten und möglichst gerade in der Lauflinie von Fusswegverbindungen anzuordnen. FGS sollten nicht im Weichenbereich liegen (Stolper- und Rutschgefahr / Zusätzliche Unebenheiten, bspw. auch beim Ziehen von Einkaufswagen/Koffer).
Die Fahrbahnbreite im FGS-Bereich darf nicht breiter als 4.50 m (vgl. „Überprüfung der Fussgängerstreifen auf Berner Kantonstrassen“) sein.
Lichtsignalanlagen, die mitten im FGS stehen (auf dem Trottoir) behindern die Fussgänger. Sie sind seitwärts anzuordnen.
Unebenheiten auf den Gehflächen führen vermehrt zu Stürzen. Besonders zu Fuss gehende mit Sicht- oder Gehbehinderungen ist jede einzelne Unebenheit eine zusätzliche Gefahrenquellen.

13. Mittelstreifen sind grundsätzlich ohne Absätze und Kanten zu gestalten weil zu Fuss gehende dort frei queren können/müssen. Mittelstreifen gehören zur Fahrbahn und dürfen nicht zur Verengung von Trottoirs führen.

Teilprojekt 2 - Eigerplatz

14. Das Projekt 'Eigerplatz' ist zurückzunehmen und frühestens gemeinsam mit dem Projekt 'TRB – TP Projekt Köniz' aufzulegen

Begründung: FVBE erscheint die Sanierung des Eigerplatzes ebenfalls als äusserst dringend. Jedoch muss die Quartierungsgestaltung zwingend breiter abgestützt werden. Anliegen der zu Fuss gehenden sind nur marginal berücksichtigt.
Der Betriebsast Ostermundigen tangiert die Platzsituation am Eigerplatz nicht. Der Eigerplatz wird frühestens mit dem Ast Köniz-Bern ein wichtiger Bestandteil des Projekts TRB.

Zudem hat der Stadtrat am 13.08.2009 den Ergänzungsantrag der SP/JUSO stillschweigend genehmigt: „Tram Region Bern; Vorprojekt; Projektierungskredit: 'Im Vorprojekt ist die Erschliessung des Raumes Weissenbühl–Morrillon–Wabern mit dem öV sowie deren Vernetzung mit den anderen öV-Linien in diesem Raum aufzuzeigen.“

Am 3.11.2011 hat der Stadtrat den Ergänzungsantrag der SP/JUSO (mit 51 Ja:12 Nein) überwiesen: „Tram Region Bern; Erhöhung Projektierungskredit: 'Bis zum Entscheid über den Baukredit soll Klarheit herrschen über die zukünftigen Umsteigebeziehungen an den Bahnhöfen Bern, Weissenbühl und am Eigerplatz.“

15. Kreisel Eigerplatz – zu grosser Fläche für Verkehr

Im Zuge der Projektüberarbeitung (vgl. C14) muss die Verkehrsfläche zu Gunsten der Fläche für zu Fuss gehende deutlich verringert werden. Ein Kreisel mit einem Durchmesser von 45m erachten wir als zu gross und er steht im Widerspruch zur Forderung des haushälterischen Umgangs mit dem Boden gemäss Raumplanungsgesetz Art.1.

Der überdimensionierte Kreisel hat zudem lange Fusswege zu Folge. Einerseits sind die Strassenbreiten deutlich breiter als heute und andererseits werden die Fussgängerstreifen weiter weg vom Platz in die Zufahrtsstrassen verlegt (vgl. C23, C24, C25). Begründung: FWG, Art 1 und 2

16. Haltestelle Eigerplatz – Trennung Fahrbahn / Inselhaltestelle

FVBE erachtet die fast geschlossenen Rückwand auf der Inselhaltestelle und Tempo 50 auf der Strasse als grosses Problem und sieht in der vorgelegten Planung keine zufriedenstellende Lösung am Eigerplatz.

17. Haltestelle Eigerplatz – Gestaltung der Haltestelle

Der Abstand zwischen Haltestellenunterstand und Haltestellenkante ist mit 1.40 m bei 2% Gefälle und auf Inselhaltestelle mit einem Abstand von 1.70 m und 4 % Gefälle zu schmal. Die Abstände sind zu verbreitern (vgl. C8, C9).

18. Haltestelle Eigerplatz – Wartebereich zu Lasten Strasse verbreitern

Der Mittelstreifen im Fahrbahnbereich suggeriert falsche Sicherheit und vergrössert die optische Wahrnehmung der Fahrbahn, was zu schnellerem Fahren verleitet.

FVBE fordert die Verschmälerung des Fahrbahnraums durch die Aufhebung des nicht nutzbaren Mittelstreifens zu Gunsten einer breiteren Halteinsel (vgl. C4, C8, C9).

19. Haltestellen Linien 10 und 28 zusammenlegen

Die geplante Umsteigebeziehung ist äusserst unattraktiv und hat lange Fusswege über lichtsignalgesteuerte Fussgängerstreifen zur Folge. Linie 28 soll wie bis anhin via Philosophenweg zum Eigerplatz münden und an der Haltekante der Linien 10 (stadtauswärts) warten. Der Warteraum für den Bus kann im Philosophenweg gestaltet werden (vgl. C3).

20. Haltestelle Linie 28 (Eigerstrasse)

FVBE fordert, dass jede neue Haltestelle über einen Haltestellenunterstand (Wetterschutz) und auch Sitzgelegenheiten verfügt. Die Bushaltestelle Eigerstrasse ist mindestens in dieser Art auszugestalten. Insbesondere bei einer Linie mit tiefer Taktfrequenz gewinnt diese Forderung zusätzlich an Bedeutung. Mit der Verschiebung der Haltestelle (vgl. C18) könnte auch diese Forderung eleganter gelöst werden.

21. Haltestelle Linie 28 – Fussgängerstreifen zu Mühlemattstrasse erstellen

Die 14 m breite Strasse kann nur über grosse Umwege im Haltestellenbereich gequert werden. Daher ist ein Fussgängerstreifen zwingend notwendig (vgl. C12).

22. Fussgängerstreifen Sulgenbachstrasse darf nicht aufgehoben werden

FVBE ist gegen die Verschiebung des Fussgängerstreifens in die Sulgenbachstrasse in Richtung Tunnel Sulgenau. Der Fussgängerstreifen muss am bestehenden Standort erhalten bleiben.

Am neu geplanten Standort werden zusätzliche Umwege generiert, da die Erschliessung des Sulgenbachquartiers vor allem aus Richtung Eigerplatz erfolgen wird.

- 23. Fussgängerstreifen Schwarzenburgstrasse ist mit 22 Meter Querungsbreite ohne Insel nicht sicher!** FVBE fordert mehrere Inseln auf der Fahrbahn. Der Strassenabstand darf höchstens 4.50 m betragen. Dies gilt ebenfalls für die Fussgängerübergänge auf der **Seftigenstrasse** (16 m ohne Insel) und **Eigerstrasse** (15 m ohne Insel). Die Fahrbahnbreite ist daher zwingend zu reduzieren oder die Querung mit Mittelinseln zu unterbrechen (vgl. auch C12).
- 24. Fussgängerstreifen nicht im Weichenbereich Zieglerstrasse.** Dieser FGS ist ausserhalb des Weichenbereichs anzuordnen (vgl. C12).
- 25. Trottoirbreiten an Schwarzenburgstrasse**
 Im Abschnitt 1 wird das Trottoir auf 2 m verkleinert. Zudem stehen Kandelaber und Sicherungskästen auf dem Trottoir, die die Durchgangsbreite auf einen Meter reduzieren! Die bisherige Trottoirbreite ist beizubehalten, die Bauten (Kandelaber und Sicherungskästen) auf dem Trottoir sind zu entfernen (vgl. C8, C9).
- 26. Parkplätze auf Trottoir und Eigerplatz müssen entfernt werden**
 - Verschiebung der PP auf dem Trottoir Mühlemattstr. 61 an eine breitere Stelle.
 - Beim Standort der QES ist zu befürchten, dass Autos zum Ausladen auf dem Trottoir parkieren.
 - keine Parkplätze auf dem neu geplanten Eigerplatz.
 (vgl. auch C11)
- 27. Zieglerstrasse - Beim Dienstgleis kein 3-cm-Absatz auf dem Trottoir**
 Die Unterbrechung des Trottoirs birgt hohes Konfliktpotential. Angesichts der nur punktuellen Verwendung des Dienstgleises erachten wir es als opportun, die Fläche dem Gehbereich zuzuordnen. Zusätzlich darf davon ausgegangen werden, dass im Ein-/Ausfahrbetrieb vom Depot immer „auf Sicht gefahren wird“ und nur tiefe Geschwindigkeiten zur Anwendung kommen. (vgl. C12).

Teilprojekt 4 – Bern - Ostermundigen

- 28. Viktoriastrasse / Haltestelle Salem / Haltestelle Schosshaldenfriedhof**
 Bei der Hängebeleuchtung im Bereich von Baumalleen ist zu befürchten, dass die Bäume die Trottoirs verschatten und die Gehflächen zu dunkel sind. Auf den Trottoirs ist eine ausreichende Beleuchtung zu gewährleisten.
- 29. Gotthelfstrasse - Verengung für Schulwegsicherung**
 Die Schulwegsicherung ist durch eine Strassenverengung sicherzustellen.
- 30. Haltestelle Salem – keine Trottoirüberfahrt**
 Stadtauswärts scheint die Radüberfahrt möglich zu sein. Und das unmittelbar vor dem Fussgängerstreifen!
 Stadteinwärts ist die Überfahrt der Haltestelle noch unübersichtlicher.
 Die Stelle muss klarer gestaltet werden (vgl. C5, C6).
- 31. Haltestelle Rosengarten – Reduktion der Fahrbahnbreite**
 Hier müssen FussgängerInnen die Laubeggstrasse auf einer Breite von bis zu 22 m überqueren. Die Fahrbahnbreite ist daher zwingend zu reduzieren oder die Querung mit einer Mittelinsel zu unterbrechen (vgl. C12).
- 32. Haltestelle Schönburg – keine Kandelaber**
 Kandelaber in Laufflinie am Fussgängerstreifen entfernen (vgl. C8, C9, C12).
- 33. Haltestelle Schönburg – neuer Fussgängerstreifen**
 Die Abstände der Fussgängerstreifen sind mit 83 m im Haltestellenbereich zu gross.
 FVBE fordert einen weiteren Fussgängerstreifen in der Viktoriastrasse auf Höhe Einmündung der Spitalackerstrasse (km40+640). Hier ist bereits in den Planunterlagen eine Veloquerung vorgesehen. Somit ist unseres Erachtens auch eine Fussgängerquerung problemlos realisierbar.

34. Haltestelle Schosshaldenfriedhof – Anordnung der Fussgängerstreifen

Der Fussgängerstreifen über die Ostermundigenstrasse (bernwärts der Kreuzung) muss verschoben werden, so dass er nicht unmittelbar in den Weichenbereich der Gleisanlage zu liegen kommt (vgl. C12).

35. Trottoir Baumgarten/Pulverweg:

Zwischen dem Kreisel Pulverweg und der Haltestelle Galgenfeld ist ein Trottoir im öffentlichen Raum zu erstellen. Der heute geplante Weg führt über einen Privatweg und soll hinter der Lärmschutzmauer entlang führen. Dies erachten wir als äusserst bedenklich da keine Einsicht besteht und nicht mal eine Beleuchtung eingeplant ist.

36. Haltestelle Galgenfeld

Zwischen den Baumscheiben und dem Rand ist das Trottoir auf mind. 2 m zu verbreitern (vgl. C9, C10). Dazu sollte die Baumreihe um 50 cm in Richtung Strasse verschoben werden.

37. Haltestelle Waldeck

Die Haltestelle der Buslinie 44 (in Richtung Bolligen) ist zum Kreisel Waldeck zu verschieben damit ein einfaches Umsteigen von/zu Tram möglich wird (vgl. C3).

Trottoir (geplant 1.50 m) ist auf mindestens 2 m bis zum Pflasterstein (Typ 6a) zu verbreitern. Das Trottoir ist heute breiter als in der geplanten Ausgestaltung (vgl. C9).

Auf den 3 cm Absatz zum SBB Anschlussgleis in der Güterstrasse ist zu verzichten (vgl. C27).

38. Haltestelle Bahnhof Ostermundigen - Tempo 30

Zur Beruhigung des Verkehrs und zur Lärmreduktion in der Unterführung Ostermundigen fordern wir Tempo 30 zwischen den beiden Kreiseln.

Die Unterführung beim nugestalteten Bahnhofs Ostermundigen mit den diversen Umsteigebeziehungen wird ein wichtiger Begegnungsraum werden. Daher erachten wir Tempo 30 als zwingend notwendig! Begründung: BauV, Art. 6, Art. 7; Die Behauptung 'später ist Tempo 30 noch immer möglich' stellen wir in Frage, für das flächige Queren muss der Haltestellenbereich anders gebaut werden.

39. Haltestelle Bahnhof Ostermundigen - Mehr Platz für zu Fuss gehende und Wartende

Im Untertagesbereich muss mehr Platz für zu Fuss gehende und Wartende (Haltestellenbereich) geschaffen werden. Daher sind die Radstreifen zu entfernen und die Fahrbahnbreite auf 3.20 m zu reduzieren.

40. Bernstrasse 79-81

Verzicht auf Rasengittersteine dafür begehbare Trottoirflächen (vgl. C10).

41. Bernstrasse/Florastrasse

Warum ist der Fussgängerstreifen an der schmalsten Stelle des Trottoirs? Bitte Standort überprüfen und anpassen.

Teilprojekt 5 – Rüti**42. Haltestelle Oberfeld**

Bei der Zusammenführung von Velo- und Fussweg müssen auch im gemischt verwendeten Bereich Symbole „Velo“ und „FussgängerInnen“ angebracht werden. Dies zur gegenseitigen Signalisation und Sensibilisierung der gemischt verwendeten Fläche (vgl. C7).

Teilprojekt 6 – Sanierung Gleisanlagen Breitenrain

43. Das Teilprojekt 6 „Sanierung Gleisanlagen Breitenrain“ ist aus dem Gesamtkonzept zu lösen, an die Planungsstellen zurückzuweisen und in einem normalen städtischen Planungsverfahren neu aufzulegen.

Begründung: Die Sanierung der Gleisanlagen in der Moserstrasse / Breitenrainplatz hat eine Umgestaltung des Quartiers zur Folge. Für die Umgestaltung des Quartiers und dessen Strassenraum erachten wir ein eisenbahnrechtliches Verfahren als nicht zulässig und fordern ein normales Planungsverfahren auf Gemeindeebene.

Die Sanierung der Gleisanlagen hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt.

Die Umgestaltung des Vikrotiaplatzes geht über das einfache Ersetzen der Geleise hinaus. Daher stellen wir das Verfahren nach Eisenbahnrecht in Frage und fordern ein städtisches Planungsverfahren.

44. Gestaltung Viktoriaplatz

Die geplante Umgestaltung des Viktoriaplatzes widerspricht dessen städtebaulicher Funktion. Der Viktoriaplatz war ursprünglich wie der Helvetiaplatz als Sternenplatz geplant (siehe dazu auch Beilage aus dem Denkmalpflegeinventar der Stadt Bern): „Die sowohl in Bezug auf die Platzgestalt wie auch in Bezug auf die am Platz sich erhebenden Bauten von Neubarock bestimmte Anlage besticht durch ihre Grosszügigkeit, ihre Einheitlichkeit und ihre formal-räumliche Qualität. (...) Bezüglich des Kornhausplatzes stellt er einen optischen Abschluss, Blickfang und Höhepunkt der eindrucklichen, städtebaulichen Achse Kornhausplatz-Kornhausbrücke-Viktoriaplatz dar.“ Auf einen Kreisel ist deshalb zu verzichten.

Der Viktoriaplatz ist als Platz und als Umsteigehaltestelle (Trams in Richtung Wankdorf / Ostermundigen) zu gestalten. Beide Haltestellen der Linien 9 und 10 sind zusammenzulegen, resp. in unmittelbarer Nähe anzuordnen.

45. Keine Dienstgeleise am Viktoriaplatz

Beim Viktoriaplatz sind keine Dienstgeleise zu erstellen. So kann die gewonnene Fläche den Fussgängern gewidmet werden (vgl. C44 und Begründung zu C27).

Auf den 3-cm-Absatz (teilweise sogar 7cm-Absatz!) gegenüber dem Trottoir muss verzichtet werden. Stadtauswärts scheint zudem die Veloüberfahrt möglich zu sein! Es muss davon ausgegangen werden, dass auf dem breiten Dienstgeleise auch der MIV verkehren wird. Dies wäre unbedingt zu unterbinden.

Zudem wird so der Platz vor dem heutigen Café Viktoria und der Apotheke zum Kursaal städtebaulich deutlich aufgewertet (vgl. C3).

Begründung: Der gewonnene Nutzen (Platzcharakter / Umsteigebeziehungen) für FussgängerInnen und AnwohnerInnen ist deutlich höher zu werten als die marginale Nutzung des doppelspurigen Dienstgeleises. Durch den Wegfall der Dienstgeleise entsteht eine deutlich erkennbarere Platzstruktur. Die aktuelle Planung sieht die Querung der Fahrbahnen via Dienstgeleise vor. Dies birgt nicht nur zusätzliche Stolperfallen (Randsteine und Geleise), sondern zwingt die zu Fussgehenden wegen der Querung der Dienstgeleise rechtlich gesehen in den Fahrbahnraum vorzudringen. Dieser Bereich ist zudem einzig mit einer weissen Leitlinienmarkierung vom Fahrbahnbereich abgetrennt. Es entsteht so besteht an der jetzt geplanten Haltestelle Viktoriaplatz eine Haltestellenüberfahrt, die von FVBE grundsätzlich abgelehnt wird.

Zudem lässt sich durch den Verzicht der Dienstgeleise die Haltestelle Viktoriaplatz wieder Richtung Platz zurückversetzen und es wird eine Umsteigebeziehung der Linien 9 und 10 ermöglicht (vgl. C3).

Wir würden es als wesentlich nutzbringender erachten, wenn statt den Dienstgeleisen Viktoriaplatz viel mehr beim Depot Mingerstrasse eine durchgehende Dienstverbindung zwischen Guisanplatz und Schosshaldenfriedhof geschaffen würde.

46. Zusammenlegung der Haltestellen am Viktoriaplatz

FVBE ist für eine Zusammenlegung der Haltestellen der Linien 9 und 10 (TRB) und somit einer umfassenden Platzsanierung. Aus unserer Sicht funktioniert der Viktoriaplatz auch ohne Kreisverkehr.

Die Platzgestaltung ist grundsätzlich zu überdenken.

47. Haltestelle Viktoriaplatz mindestens an bestehender Stelle

FVBE fordert mindestens die Einhaltung des „Ist-Zustandes“ und somit das Belassen der Haltestelle Viktoriaplatz an heutiger Stelle. Nur so ist eine Umsteigebeziehung der Linien 9 und 10 möglich.

48. Rückbau der Optingenstrasse

Aus Gründen der Symmetrie wird ein Zweig der Optingenstrasse als Einbahnstrassenstück stadteinwärts direkt in den Kreisel geleitet. Das ist aus unserer Sicht so in Ordnung.

Die Einfahrt in die Optingestrasse erfolgt auf einem anderen Stück Optingenstrasse, das senkrecht in die Viktoriastrasse mündet. Allerdings kann man dort zusätzlich auch noch in der Gegenrichtung fahren. Zusätzlich ist dort auch noch eine Parkierung vorgesehen. Wir finden, dass der Ein- und Ausfahrt in die Optingenstrasse insgesamt eine übergrosse Verkehrsfläche angeboten wird. Hier ist die Chance für einen Rückbau zu packen und beim zur Diskussion stehenden Strassenstück eine schmale Einfahrt als Einbahnstrassenstück in die Optingenstrasse zur Verfügung zu stellen. Der übrige Platz kann zum kleinen Parklein mit den drei Bäumen geschlagen werden. Eine Parkierung in diesem Bereich ist überflüssig.

49. Tempo 30 Zone Moserstrasse

Begründung: Der Strassenraum der Moserstrasse ist in jeder Hinsicht dem Ziel des Teilverkehrsplans Stadtteil V einer verkehrsberuhigten Strasse (Tempo-30-Strasse) anzupassen. BauV, Art. 6, Art. 7; Die Behauptung 'später ist Tempo 30 noch immer möglich' stellt FVBE in Frage, für das flächige Queren muss der Strassenraum anders gebaut werden. Zudem wird heute von keiner Seite mehr bestritten, dass die Moserstrasse in Zukunft eine Tempo 30-Strasse sein wird. Umso unverständlicher ist es, dass Tempo 50 als Grundlage für die vorliegende Planung diene. Das hat insbesondere Folgen für die Strassenbreite und für die Möglichkeiten, die Strasse zu Fuss zu überqueren. Mit der vorgeschlagenen Planung besteht die Gefahr, dass auf der Moserstrasse in Zukunft schneller gefahren wird, dies aus zwei Gründen: 1. Die wegfallende heutige Haltestelle Spitalacker führt zu einer hindernisfreien Fahrt von der Einmündung Moserstrasse/Viktoriaplatz bis zum Breitenrainplatz. 2. Die vorgesehenen Velostreifen führen zu einer Verbreiterung der Fahrbahn (vgl. Punkt 1.4 und folgende), was sich tempofördernd auswirken dürfte.

50. Keine Parkplätze im Fussgängerbereich

Die Trottoirs sind als Fussgänger- und Begegnungsräume auszugestalten und nicht mit Parkplätzen zu belegen.

Die Parkplätze insbesondere entlang der Moserstrasse sind auf der Fahrbahn anzuordnen und durch einen Absatz zum Flanierbereich zu kennzeichnen. (bspw. 6-9 cm). Bei genügend breiten Trottoirs über 5.80 m sind auch Einbuchtungen denkbar (vgl. C8, C9, C11, C12).

51. Reduktion der Parkflächen um flächiges Queren zu ermöglichen

Ein flächiges Queren wie es in einem verkehrsberuhigten Quartier üblich ist kann nur stattfinden, wenn max. zwei Parkplätze hintereinander angeordnet sind. Auch bei Parkplätzen im Strassenraum müssen nach je zwei Parkplätzen Durchgangsmöglichkeiten bestehen. Parkplätze, z.B. auf der Moserstrasse sind zu reduzieren (vgl. C9, C11).

52. Schienen in der Strassenmitte

Wir sind der Meinung, dass im gesamten TP 6 die Schienen in der Strassenmitte zu führen seien, insbesondere in der Moserstrasse. Mit Tempo 30 wird das Überqueren der Strasse durch FussgängerInnen wesentlich ungefährlicher. Dafür braucht es keine Mittelstreifen und Mittelinseln mehr. Dieser zusätzliche Platz kann dem Trottoirbereich zugeschlagen werden. Der Schulwegübergang (mit Fussgängerstreifen), mit welchem die Mittelinsel begründet wird, kann mit anderen Mitteln sicherer gemacht werden. Die Fahrbahn kann an dieser Stelle verengt werden, so dass die strassenquerenden FussgängerInnen eine gute Sicht haben.

53. Baumpflanzungen müssen später möglich sein

Müssen Werkleitungen auf der Südseite ersetzt werden, sind sie derart zu verlegen, dass sie späteren Baumpflanzungen nicht im Weg sind.

54. Fahrbahn bei der Spitalackerstrasse einengen und Verzicht auf Mittelinsel

Im Einmündungsbereich Moserstrasse, beim Fussgängerstreifen, ist die Fahrbahn so einzuengen, dass auf die bestehende Mittelinsel verzichtet werden kann.

55. Breiterer Fussweg in der Viktoriastrasse

Die Baumscheiben machen den Fussweg zu schmal, sie sind zu dicht an der Kante. Da die Kanten der Baumscheiben ebenfalls mögliche Stolpergefahren sind muss die Trottoirbreite mind. 2 m betragen (vgl. C9, C10).

56. Verzicht auf Mittelinsel Spitalacker- und Moserstrasse.

Mittelinseln in Tempo 30-Strassen sind ein Unding. Es handelt sich um eine "Erbschaft" aus allzu MIV-orientierten Zeiten der städtischen Verkehrsplanung. Die im technischen Bericht erwähnte "hierarchische Gleichwertigkeit" der Spitalacker- und der Moserstrasse ist nach unserer Ansicht nicht allzu "historisch" zu verstehen: Sonst wären beide Strassen Tempo 50 – Strassen. Die "Gleichwertigkeit" findet heute auf einem tieferen Niveau statt. Beide Strassen werden dem Tempo 30-Regime unterstehen. Baulich soll das unserer Ansicht nach so umgesetzt werden, dass die Mittelinseln in beiden Strassen, also auch bei der Spitalackerstrasse verschwinden. Der Fussgängerübergang Spitalackerstrasse soll (wie der Übergang Moserstrasse) durch eine deutliche Verengung gesichert werden.

57. Lichtsignalanlagen für den MIV sind auch die zu Fuss gehenden sichtbar zu machen, z.B.

bestehen am Brunnadern-Kreisel LSA, die für Fussgänger nicht sichtbar sind, obwohl zu Fuss gehende dort die Strasse queren. Die gleichen Anlagen dürfen beim TRB nicht gebaut werden.

Freundliche Grüsse

Matthias Aebischer



Präsident Fussverkehr Kanton Bern

Gisela Vollmer



Geschäftsführerin Fussverkehr Kanton Bern