

Anlage 1, Pkt. 1.2 Viktoriaplatz

Abbildung fehlt

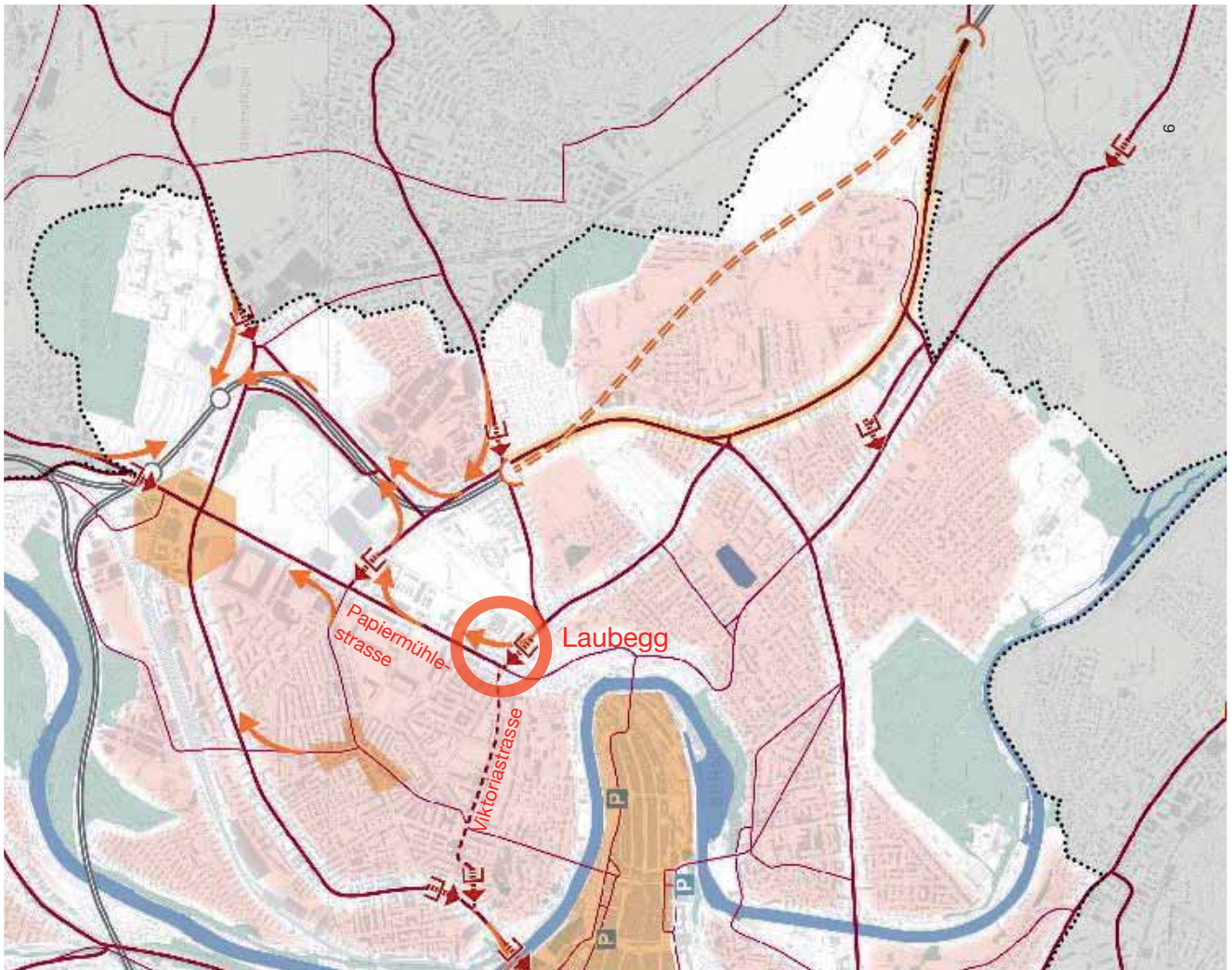
Ist nur in der Originaleinsprache vorhanden.
Freigabe Tiefbauamt fehlt.

Vorschlag Tiefbauamt zur Optimierung des Kreisels.

Situationsplan 1:100 vom 6.10.2020, TAB Nr. 111012.5/6/7

Anlage 2, Pkt. 2.1 + 2.2 , Viktoriastrasse

Auszug aus dem STEK 2016



**Auszug STEK 2016
 Mobilitätskarte MIV**

Motorisierter Individualverkehr

- Basisnetz
- Quartiernetz, Quartierverbindungsstrassen
- - - Änderung in Quartiernetz, Quartierverbindungsstrassen
- ↑ Verkehrslenkung
- Dosierungskonzept entwickeln
- ▨ Reduktion MIV / Umgestaltung Bahnhofplatz
- T30 (Ist/Soll/teils Tempo 20)
- Stadtteilzentren
- P Parking Innenstadt + Neufeld
- Bypass A6 Bern Ost mit Halbinschluss
- Rückbau A6 zu Stadistrasse (Basisnetz)
- Wald

STEK 2016 mit Dosierungssystem und Verkehrslenkung in der Laubegg zur Entlastung der Viktoriastrasse. Ebenso Dosierungssystem und Verkehrslenkung beim Pulverweg zur Entlastung der Ostermundigenstrasse.

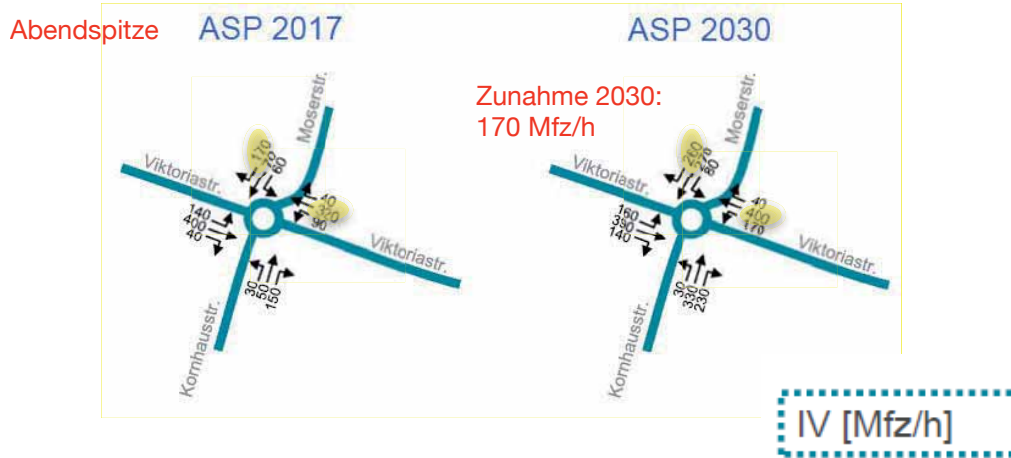
Anlage 3, Pkt. 2.1, Viktoriastrasse

Auszug aus dem verkehrstechnischen Bericht, Auflageprojekt
 89.1140 / BR_201218_VT Bericht K089 / 18.12.2020 / vM (B + S AG)
 Seite 11 + 12

Abendspitze TP4, LSA K089 Viktoriaplatz

4 VERKEHRSELASTUNG

4.1 IV



Abendspitze K077 Laubegg-/Viktoriastrasse

5.1 IV Individualverkehr



Verkehrselastung IV gemäss Angaben übergeordnetes Verkehrsmanagement

Fazit: Erhebliche Verkehrszunahme an beiden Knoten, steht im Widerspruch zu STEK 2016.

Anlage 4, Pkt. 2.2 Viktoriastrasse

2016.SR.000007

(16/183)

Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Cristina Anliker-Mansour, GB): Tempo 30 auf der Achse Viktoriarain-Viktoriastrasse

Der Gemeinderat wird beauftragt, auf der Achse Viktoriarain/Viktoriastrasse die folgenden Massnahmen zu treffen:

1. Von der Einmündung des Viktoriarains in den Nordring bis zur Kreuzung Viktoriastrasse-Aargauerstalden-Papiermühlestrasse soll auf der ganzen Länge eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten.
2. Im erwähnten Abschnitt werden sichere Fussgängerquerungen eingerichtet, vor allem im Bereich von Schulwegen, insbesondere bei der Einmündung Wyttenbachstrasse.
3. Für den Fahrradverkehr werden beidseits entlang der Achse Fahrradspuren gemäss Richtplan Veloverkehr angeboten. Bei Lichtsignalanlagen werden separate Veloampeln eingerichtet, um Velofahrenden längere Grünphasen zu gewähren.
4. Die Einhaltung der Tempolimiten wird mit geeigneten Massnahmen so weit als möglich gewährleistet und regelmässig überprüft.

Begründung

Die Achse Viktoriarain-Viktoriastrasse ist einerseits stark mit Durchgangsverkehr frequentiert und verläuft andererseits durch eine der am dichtesten besiedelten Wohngegenden von Bern. Eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h würde eine Lärmreduktion bewirken, die etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge entsprechen würde. Es gibt kaum Massnahmen, die für so wenig Geld eine derart starke Lärmreduktion bringen. Es ist kaum zu befürchten, dass der öV durch die Verlangsamung an Attraktivität einbüßen könnte: Bei den Diskussionen um eine Temporeduktion an der Rodmattstrasse hatte sich gezeigt, dass der Zeitverlust für den öV stark überschätzt wurde.

Die erwähnte Achse muss täglich von zahlreichen Schulkindern überquert werden. Seit dem Wegfall des Berufsfeuerwehr-Stützpunktes ist es möglich, bessere verkehrstechnische Massnahmen zur Schulwegsicherheit und der Wohnqualitätsverbesserung zu realisieren.

Die Achse Viktoriarain-Viktoriastrasse ist von der Verkehrsplanung offenbar als Velohaupttroute entlang von Hauptverkehrsstrassen vorgesehen. Deshalb braucht es möglichst breite Velostreifen und wenige Unterbrüche durch Lichtsignalanlagen. Denkbar wären gemeinsame Grünphasen von Velo- und Fussverkehr.

Wegen des dichten öV vor allem in der Viktoriastrasse wird es dort wohl kaum gelingen, allein durch bauliche Massnahmen die gewünschte Verlangsamung zu erreichen. Die Kontrolldichte wie auch die Kontrollarten müssten in diesem Fall wesentlich über dem Durchschnitt liegen, der sonst in Tempo 30-Strassen üblich ist.

Bern, 14. Januar 2016

Erstunterzeichnende: David Stampfli, Cristina Anliker-Mansour

Mitunterzeichnende: Michael Sutter, Lena Sorg, Annette Lehmann, Halua Pinto de Magalhães, Seraina Patzen, Rithy Chheng, Bettina Stüssi, Nadja Kehrl-Feldmann, Katharina Altas, Marieke Kruit, Peter Marbet, Stefan Jordi, Benno Frauchiger, Ingrid Kissling-Näf, Johannes Wartenweiler, Patrizia Mordini, Nora Krummen, Yasemin Cevik, Leena Schmitter, Stéphanie Penher, Katharina Gallizzi, Ursina Anderegg, Regula Bühlmann, Regula Tschanz, Christa Ammann, Luzius Theiler, Daniel Egloff, Mess Barry

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Wie der Gemeinderat schon bei der Beantwortung der erheblich erklärten und in der Zwischenzeit abgeschlossenen Motion Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül, SP): *Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30* festgehalten hat, ist es ihm ein grosses Anliegen, den Strassenverkehr stadt- und umweltfreundlich und für alle Verkehrsteilnehmende sicher zu gestalten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit spielt dabei nachweislich eine zentrale Rolle. Der Gemeinderat unterstützt daher insbesondere im Wohnumfeld Bestrebungen für Temporeduktionen. Diese Entwicklung hat ihren Niederschlag auch im Entwurf zum neuen Stadtentwicklungskonzept gefunden, wonach verschiedene Strassen, auf denen heute Tempo 50 gilt, zu sogenannten Quartierverbindungsstrassen mit grundsätzlich Tempo 30 bzw. Quartierstrassen mit grundsätzlich Tempo 20 umklassiert werden sollen. Für die beiden im Vorstoss thematisierten Strassen - Viktoriarain und Viktoriastrasse - ist dabei ebenfalls eine Umklassierung vom heutigen Basis- ins Quartiernetz (Quartierverbindungsstrassen) vorgesehen. Die Rückstufung von Strassen ins Quartiernetz hat jedoch keinen Einfluss auf die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (öV). Bereits heute sind viele Strecken des strassengebundenen öV im Quartiernetz. Dabei gilt es stets, Gestaltung und Temporegime mit den Anforderungen des öV abzuwägen.

Viktoriarain, Abschnitt Nordring - Viktoriaplatz

Der Gemeinderat hat sich im Zusammenhang mit der Interfraktionellen Motion GFL/EVP, SP/JUSO (Peter Künzler, GFL/Beat Zobrist, SP): *Verkehrsberuhigung Viktoriarain* schon mehrfach zum Thema Tempo 30 auf dem Viktoriarain geäussert. Dabei hat er stets auf den von ihm am 16. Oktober 2013 erlassenen Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr (TVP MIV) für den Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) verwiesen. Das darin definierte Schlüsselprojekt 6 sieht vor, die Verkehrssituation auf dem gesamten Viktoriarain zu verbessern. So sollen etwa Massnahmen umgesetzt werden, welche der Topographie und dem zur Verfügung stehenden, knappen Strassenquerschnitt angepasst sind. Insbesondere sieht das Schlüsselprojekt 6 auch die Einführung von Tempo 30 auf dem Viktoriarain vor.

Noch im Herbst 2013 konnte auf dem Viktoriarain (zwischen Wyttenbachstrasse und Optingenstrasse) mittels Signalisation und Markierung erfolgreich Tempo 30 eingeführt werden. Bauliche Massnahmen (insbesondere Anpassungen der Strassengeometrie) zur noch besseren Durchsetzung der Temporeduktion sowie eine zusätzliche Fussgängerquerung zur Verbesserung der Schulwegsicherheit an der Kreuzung Wyttenbachstrasse werden im zweiten Halbjahr 2016 in einer Vorstudie geprüft. Bei dieser Gelegenheit wird zudem geklärt, ob die Tempo-30-Zone auf die gesamte Länge des Viktoriarains ausgedehnt werden kann (inkl. Abschnitt Nordring - Wyttenbachstrasse) und welche Verbesserungen für den Veloverkehr möglich sind.

Die Realisierung von baulichen Massnahmen gemäss Vorstudie kann jedoch frühestens ab 2019 erfolgen - nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an den Abwasseranlagen Breitenrain sowie nach dem Umbau des Viktoriaplatzes.

Viktoriastrasse, Abschnitt Viktoriaplatz - Papiermühlestrasse

Für die Viktoriastrasse wird ebenfalls im laufenden Jahr (2016) eine Vorstudie ausgearbeitet. Durch den Wegzug der Feuerwehr haben sich auch die verkehrstechnischen Anforderungen an die Viktoriastrasse massgeblich verändert. Zudem erreicht die Lichtsignalanlage (LSA) am Knoten Viktoria-/Gotthelfstrasse das Ende ihrer Lebensdauer. Im Rahmen der Vorstudie wird daher geprüft, ob auf diese LSA verzichtet und gleichzeitig die Verkehrssicherheit, insbesondere für Schulkinder, verbessert werden kann. Als mögliche Lösungsansätze werden der Bau von Fussgänger-schutzinseln bei allen Querungen des Fussverkehrs sowie die Einführung von Tempo 30 auf dem Teilabschnitt der Schulanlage geprüft (Gotthelfstrasse - Blumenbergstrasse). Für den Veloverkehr sind auf der Viktoriastrasse (zwischen Viktoriaplatz und Schönburgstrasse) zudem durchgängige Velostreifen vorgesehen. Die dazu notwendige Aufhebung von Längsparkplätzen wurde mit dem Quartier besprochen sowie bereits verfügt und publiziert. Einsprachen sind keine eingegangen.

Die Umsetzung von Massnahmen in der Viktoriastrasse steht in unmittelbarer Abhängigkeit zu den ab Ende Mai 2016 bis Mitte 2018 anstehenden Bauarbeiten zur Sanierung der Abwasseranlagen Breitenrain. Abschnittsweise werden wegen Baugruben und Baustelleneinrichtungen verschiedene provisorische Verkehrsführungen nötig sein, was eine Umsetzung der oben beschriebenen Massnahmen in Etappen erfordert.

Da sich die Vorstudie nicht mit einer umfassenden Gesamterneuerung der Viktoriastrasse befasst, bestehen keine Abhängigkeiten zur späteren Projektierung einer allfälligen Tramlinie nach Ostermundigen. Die Massnahmen der Vorstudie sollen nach Abschluss der Sanierung der Abwasseranlagen einem sicheren Verkehrsbetrieb dienen, bis zum heute noch nicht bekannten Zeitpunkt einer Gesamterneuerung der Viktoriastrasse, die allenfalls im Rahmen eines Projekts Tram Ostermundigen realisiert werden könnte.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Da die beiden Vorstudien für die Viktoriastrasse und den Viktoriarain noch nicht vorliegen, kann zum heutigen Zeitpunkt auch nicht abgeschätzt werden, welche Massnahmen tatsächlich realisiert und auf welche verzichtet werden kann. Entsprechend lässt sich auch noch keine Prognose bezüglich Kosten machen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 15. Juni 2016

Der Gemeinderat

Anlage 5, Pkt. 2.3 , Viktoriastrasse

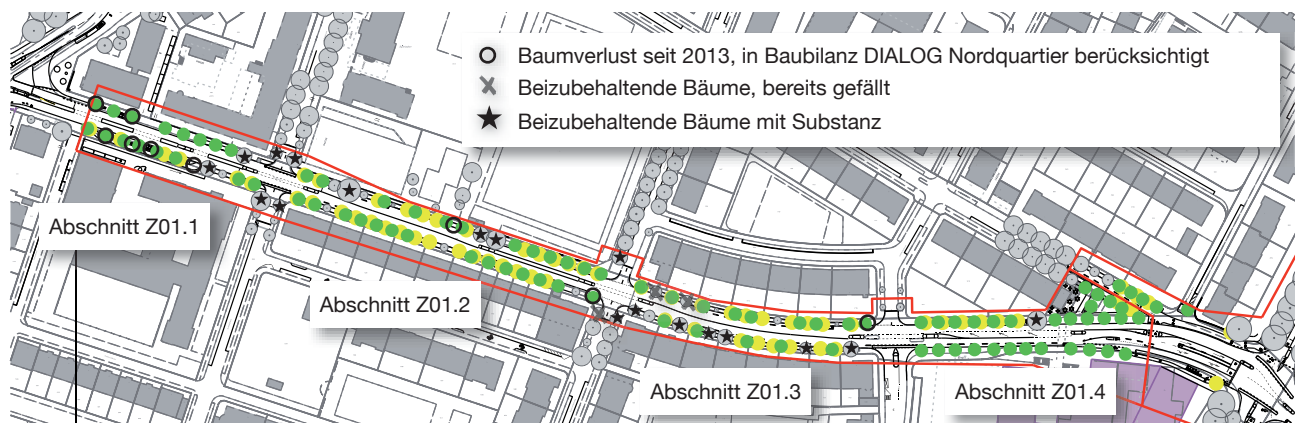
Viktoriastrasse, Baumbilanz

Teilabschnitte	Total bestehende Bäume [Stk.]	beizubehaltende Bäume [Stk.]	zu fällende Bäume [Stk.]
Abschnitt Bern			
Z01 Viktoriastrasse - Schönburg	97	36	61

Baumbilanz, Ausschnitt aus Tabelle, Auflageprojekt 2021 (Teilabschnitt Z01)

Der DIALOG Nordquartier kommt teilweise auf andere Baumzahlen als die Baumbilanz im Auflageprojekt. Mitzubehaltenden sind die Baumverluste seit 2013.

Im Auflageprojekt werden beizubehaltende Bäume mitgezählt, die bereits gefällt wurden.



Korrigierte Baumbilanz DIALOG Nordquartier, Z01 Viktoriastrasse - Schönburg, Quelle: Auflageprojekt 2021

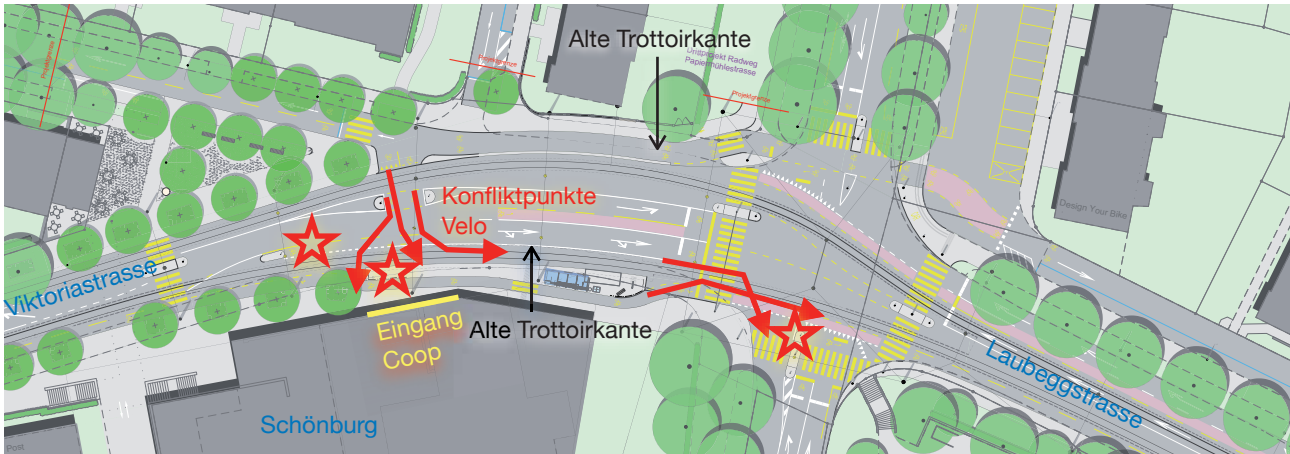
Zählweise DIALOG Nordquartier	Bestehende Bäume (2013)	Beizubehaltende Bäume	Gefällte oder zu fällende Bäume	Beizubehaltende Bäume mit Substanz inkl. Seitenstrasse	Bestehende Bäume (2013) nur Viktoriastrasse	Beizubehaltende Bäume nur Viktoriastrasse	Beizubehaltende Bäume mit Substanz nur Viktoriastrasse
Abschnitt Z01.1	18	6	12	4	16	4	2
Abschnitt Z01.2	44	12	32	6	40	9	3
Abschnitt Z01.3	33	12	21	7	31	9	6
Abschnitt Z01.4	11	3	8	1	7	1	1
Summe Z01	106	33	73	18	94	23	12
Anteil		31%		17%		24%	13%

Baumbilanz Viktoriastrasse, Zählweise DIALOG Nordquartier

Schon bereits jetzt fehlen 3 Bäume in der Baumbilanz (nur noch 23 anstelle 26 Bäume). Welcher Rest bleibt am Schluss übrig?

Anlage 6, Pkt. 3 Schönburg

Kreuzung Schönburg (Rosengarten)



Kreuzung Schönburg / Rosengarten Auflageprojekt 2021 (Ausschnitt)

Die Verkehrsfläche wird auf Kosten der Fussgänger stark ausgeweitet, eine trostlose Betonwüste droht. Es entstehen Konfliktsituationen mit Radfahrern und dem Tram, es gibt eine gefährliche Pseudo-Umfahrung. Der Radfahrer aus der Spitalackerstrasse / Funkstrasse fährt direkt auf die Tramhaltestelle zu und muss sie irgendwie umfahren oder überqueren. Die Tramhaltestelle liegt am falschen Ort.

Forderungen DIALOG Nordquartier:

- Keine einseitige Verkehrsführung auf Kosten der Fussgänger, Verbreiterung der Trottoirs
- Aufwertung des ganzen Gebiets, gestalterische Überarbeitung des Knotens Schönburg
- Prüfung einer Verlegung der Haltestelle, neue Haltestelle ausserhalb der unübersichtlichen Kurve



Foto mit Situation Schönburg, Zugang Coop.

Das Trottoir wird stark verschmälert und der Fussgänger an den Rand gedrückt. Direkt vor dem Haupteingang bleiben nur noch 1.70 m Trottoir übrig. Ein Fahrleistungsmast steht direkt vor dem Haupteingang, eine unwürdige Situation. Eine Koordination mit dem Projekt Schönburg fehlt offensichtlich. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist mangelhaft.

Fazit: Die Situation wurde verschlimmbessert!