

Die Zeitung.

Das war knapp! Der Bahnhofplatz bleibt leider auch in Zukunft für den motorisierten Individualverkehr befahrbar. 727 Ja-Stimmen haben gefehlt; oder 364 Menschen, die wir nicht von



einem Ja zum autofreien Bahnhofplatz überzeugen konnten und die letztlich Nein eingelegt haben. Das Nein zur Initiative ist

auch ein Bekenntnis dazu, dass die Quartiere möglichst vor Mehrverkehr zu schützen sind. Da nehmen wir die bürgerlichen Vertreter des Gegenkomitees beim Wort, etwa wenn's nächstes Jahr um die Teilverkehrspläne für die Stadtteile IV und V geht. Mehr zur Abstimmung findet ihr auf Seite 4. Uns liegt die Verkehrsberuhigung in den Quartieren sehr am Herzen. Deshalb haben wir dieses Jahr gleich mehrfach einen Schwerpunkt dazu gesetzt. So ist diese Ausgabe der Zeitung dem Stadtteil V Breitenrain-Lorraine gewidmet. Ein Stadtteil-Rundgang führte uns an verschiedene verkehrspolitische Brennpunkte: auf den Breitenrainplatz, zum Kasernenareal, an den Viktoriarain und zum Nordring. Die Reportage dazu findet ihr im Haupttext, die Stimme aus dem Stadtteil V bekommt der Sekretär der Quartierkommission. Was er zur Verkehrssituation meint, lest ihr auf Seite 4. Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Evi Allemann

Präsidentin «Läbige Stadt»

Brennpunkte im Breitenrain und der Lorraine: der Stadtteil V im verkehrspolitischen Fokus

«Läbige Stadt» streifte mit Verkehrsdirektorin Regula Rytz, dem Sekretär der Quartierkommission DIALOG Nordquartier Max Singer sowie dem profunden Kenner der Verkehrspolitik und Grossrat Res Hofmann durch den Stadtteil V. Alle drei wohnen im Nordquartier.

Breitenrainplatz

Wir starten unseren Rundgang auf dem Breitenrainplatz, dem Herzen des lebendigen Stadtteils. Hier kreuzen sich drei Buslinien, das Tram 9 sowie diverse Verkehrswege von täglich 14000 motorisierten Fahrzeugen, von Velofahrenden sowie Fussgängerinnen und Fussgängern. Hier ist es aber auch, wo die Quartierbewohnenden einkaufen, Pizza essen, an den Kiosk, in die Apotheke oder zum Schuhmacher gehen. Am Vorfeierabend kurz nach 16 Uhr stehen wir auf der Traminsel und drängen uns nah zusammen, denn der Lärmpegel ist beachtlich. Das ist nicht erstaunlich, wenn man weiss, dass im Stadtteil V mit Ausnahme der Tellstrasse praktisch entlang aller Strassen des Basis- und des Übergangnetzes die Lärmimmissionsgrenzwerte überschritten werden, entlang der Standstrasse, des Nordrings und des Viktoriarains sogar die Alarmgrenzwerte. Dies stellte der Mitwirkungsentwurf des Richtplans für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Sommer 2004 fest. Die damals gemachten Vorschläge für eine Neuordnung des Strassennetzes stiessen auf derart heftige Kritik, dass der Gemeinderat das Geschäft zur Überarbeitung zurückzog. Für die Neugestaltung des Breitenrainplatzes wurde sodann ein Wettbewerb ausgeschrieben. Das Siegerprojekt «Amélie» will den Breitenrainplatz zu einem vielfältig nutzbaren Quartierzentrum mit hoher Aufenthaltsqualität machen. Bis Ende 2009 wird das Vorprojekt erarbeitet, mit der Umsetzung ist ab 2013 zu rechnen. «Geprüft wird noch, ob auf dem ganzen Platz Tempo 20 gelten soll», kündigt Regula Rytz an. «Städtebaulich ist es aus meiner Sicht ein sehr gutes Projekt, verkehrs-

Am Breitenrainplatz, v.l.n.r. Evi Allemann, Regula Rytz, Max Singer, Res Hofmann



Wabenlösung nennt man ein Verkehrssystem, bei dem Fahrzeuge auf demselben Weg ein Wohnquartier verlassen, auf dem sie hinein gefahren sind. Damit kann der Durchgangsverkehr in den Wohnquartieren verhindert und die Wohn- und Lebensqualität erhöht werden.

politisch aber nur ein Mosaikstein unter vielen», sagt sie und fügt an: «Wir müssen grossräumig ansetzen und gleichzeitig die Tangentiallinien des öffentlichen Verkehrs ausbauen. Um den Verkehr langfristig insgesamt zu reduzieren, braucht es auf allen Ebenen Massnahmen. Den grössten Umsteigeeffekt hätte natürlich eine Erhöhung des Benzinpreises.» Max Singer vom DIA-LOG Nordquartier ist froh, dass mit «Amélie» ein tragfähiger Kompromiss gefunden werden konnte. «Die Kröte, dass der Platz nie ganz verkehrsfrei wird, schlucken wir», sagt er. Res Hofmann hingegen ist nicht zufrieden mit «Amélie», auch wenn er attestiert, dass die vorgesehene Umgestaltung gewisse Verbesserungen bringt. «1984 stiegen wir mit der Forderung eines autofreien Breitenrainplatzes in die Wahlen», blickt Hofmann zurück. Angesichts dieses Anliegens sei es schwer zu verdauen, dass «Amélie» die gegenwärtige Verkehrsleistung vollumfänglich aufrecht erhalte. Regula Rytz gibt zu Bedenken, dass ein autofreier Breitenrainplatz

sen. Hier prüft die Stadt die Einführung von Tempo 30. Das hätte einen beruhigenden Effekt bis in die kleinsten Quartierstrassen. Die Verkehrsführung im Quartier wird mit der Überarbeitung der Quartierplanung und des Teilverkehrsplans MIV noch einmal unter die Lupe genommen. Dabei stehen sichere Schulwege und die Aufwertung des Wohnumfeldes im Vordergrund. In der Vereinbarung mit «Läbigi Stadt» hat sich der Gemeinderat zudem verpflichtet, eine Variante mit einer Wabenlösung in die Mitwirkung zu schicken.

Kasernenwiese

Die Kasernenwiese ist eine der wenigen grünen Lungen des Stadtteils. Wir stehen am Eingang Herzogstrasse auf dem breiten Fussweg, auf dem Kinder Velo fahren lernen oder Kreidezeichnungen machen. Lange war die Nutzung der Wiese tabu. Heute haben die Anwohnenden die mit alten Bäumen umrahmte Wiese in Beschlag genommen. Gerade für Familien mit kleinen Kindern ist sie ein wichtiger Spielraum. Infrastruktur gibt's auf der Wiese keine, dafür umso mehr Platz zum Austoben. Wir fragen, ob man das weitläufige Areal teilweise für eine attraktive autofreie Wohnsiedlung umnutzen könnte. «Die Kasernenwiese ist unantastbar. Es ist der einzige grosse Freiraum im Stadtteil», stellt Max Singer klar. Regula Rytz würde eine



Die Kasernenwiese

unter Umständen negative Folgen für die Quartierstrassen hätte. Auf jeden Fall dürfen die konkreten Pläne für die Umgestaltung mit Spannung erwartet werden. Entscheidend wird nicht nur die Platzgestaltung sein, sondern auch das Verkehrsregime auf den Zufahrtsstras-

Wohnnutzung z.B. in der General-Guisan-Kaserne und eine zivile Umnutzung des ganzen Geländes sehr begrüissen. «Wohn- und Erholungsraum könnten hier aufs Engste zusammenrücken. Das wäre attraktiv», sagt die Gemeinderätin. Res Hofmann, Mitglied der SP-Sektion Bern-Nord unterstützt diese Idee: «Wir

Das Zitat Wort für Wort

Wenn in der Schweiz über etwas umstrittenes abgestimmt wird, füllen sich die Leserbriefspalten und Kommentare der Nachrichtenwebsites mit den immergleichen Wörtern: «**Salamitaktik**», «**Schildbürgerstreich (par excellence)**», «**Mogelpackung**», «**Zwängerei**». Auch der autofreie Bahnhofplatz wurde mit diesen Totschlagargumenten bekämpft. Und dass Bern mit weniger Autoverkehr zu einem «**Ballenberg-Museum**» oder zu einer «**toten Geisterstadt**» würde, haben wir auch schon ein paar Mal gehört. Einer bisher unbekannteren Art der Rhetorik bediente sich der Präsident des Berner TCS **Christoph Erb** (FDP). Er bezeichnete die ihm unliebsame Abstimmung etwas abschätzig als «**Judihui-Veranstaltung**». Inspiriert durch diesen Wortstreich doppelte sein Mitstreiter **Adrian Haas** mit dem vernichtenden Urteil «**Allez-Hop-Übung**» nach. Etwas mehr Tiefgang bewies unser aufmerksamer Leser **J. Hofer**. Nachdem diese Zeitung das sogenannte Sankt Florian Prinzip ausführlich erklärt hatte («**Heiliger St. Florian, Verschon mein Haus, Zünd andre an!**»), sprach er im Zusammenhang mit der Bahnhofplatzinitiative prompt von einer «**Florianspolitik**». (rg)

I M P R E S S U M

Redaktion: Evi Allemann (eva), Remo Goetschi (rg)

Herausgeber: «Läbigi Stadt»,

Postfach 5504, 3001 Bern

PC 30-569222-7

Abo: Fr. 15.–

Grafik: muellerluetolf.ch; Druck: Hagi Druck Bern

Erscheint vierteljährlich; Auflage: 1 100

www.laebigistadt.ch

fordern seit langem eine gänzlich zivile Nutzung der militärischen Bauten.» Und auch der DIALOG macht sich Gedanken über bessere Nutzungsmöglichkeiten für die Quartierbevölkerung. Die Vorschläge aus einer entsprechenden Arbeitsgruppe sind spannend: Im Gespräch sind etwa ein Beachvolleyfeld, Sitzbänke und Abfalleimer oder eine Fusswegverbindung zwischen Eingang Kasernenstrasse und Tor Militärstrasse. Heftige Diskussionen sind absehbar im Zusammenhang mit dem Begehren der Migros, auf einem Teil der Wiese ein Ladenprovisorium mit zig Parkplätzen einzurichten, um während der kommenden Umbauphase weiterhin ein Geschäft im Breitenrain betreiben zu können. Das Baugesuch ist längst angekündigt, lag aber bis zum Redaktionsschluss noch nicht vor. «Ein Provisorium, das die Wiese für längere Zeit verbaut, können wir höchstens dann akzeptieren, wenn gleichzeitig verbindliche Zusagen für eine künftige Aufwertung gemacht werden», sagt Res Hofmann.

Viktoriaplatz und Viktoriarain

Via Beundenfeldstrasse erreichen wir den Viktoriaplatz. Es ist eine unübersichtliche Kreuzung mit einem Vortrittsregime, das nicht auf den ersten Blick klar ist. Speziell für die Velofahrenden entstehen so immer wieder gefährliche Situationen. «Es ist eine unglückliche Situation», stimmt Regula Rytz zu. Im Projekt «Tram Region Bern» von Köniz nach Ostermundigen entlang der heutigen Buslinie 10 wird auch der Viktoriaplatz unter die Lupe genommen. Er soll für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiver und sicherer gestaltet werden. Zudem stelle sich die Frage, was der Knoten Viktoriaplatz noch an Verkehr vertrage, sagt Rytz. Diese Frage stellt sich sehr eindringlich auch für den stark verkehrsgeplagten Viktoriarain, der links und rechts von Wohnraum gesäumt wird. «Schon vor 20 Jahren haben die Anwohnenden das Verkehrsproblem und den Lärm thematisiert. Sie sind enttäuscht, dass bis heute nichts gegangen ist», sagt Max Singer. Im zurückgestellten MIV-Teilverkehrsplan sah eine Variante des Netzentwurfs vor, am Viktoriarain Nachtsperren (22.00 - 6.00 Uhr) einzurichten. Dieser Lärmschutz hätte wenigstens zu einer besonders lärm-

empfindlichen Zeit eine Beruhigung gebracht, doch die Herausforderung ist es, auch tagsüber mehr Wohnqualität zu erreichen. «Ich bin für die Einführung von Tempo 30 auf dem Viktoriarain. Das würde den Verkehr nicht nur verlangsamen, sondern die Durchfahrt generell unattraktiver machen», meint Res Hofmann. Regula Rytz weist auf die beschränkte Wirkung und den Verdrängungseffekt von solch lokalen Massnahmen hin. «Leider haben es grundsätzliche Verkehrslenkungsmaßnahmen wie zum Beispiel Road Pricing immer noch sehr schwer», sagt sie. Regula Rytz hat vor drei Jahren an einer von VCS und «Läbige Stadt» organisierten Studienreise nach London teil-

mit einer Neumarkierung die Anzahl und die Aufteilungen der Fahrspuren geändert: Statt separater Bus- oder Rechtsabbiegespuren gibt es neu Mischspuren, die vom privaten und öffentlichen Verkehr gemeinsam genutzt werden. Für Velos wird ein separater Radstreifen geschaffen. Der so gewonnene Platz in der Mitte steht Fussgängerinnen und Fussgängern für eine einfachere Querung zur Verfügung. «Als Vorbild diente uns das verkehrsberuhigte Ortszentrum Köniz», erklärt Regula Rytz. «Die neue Markierung ist aber nur ein Provisorium. Die definitive Neugestaltung wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bun-



Nordring

genommen und war schon damals von den Möglichkeiten eines Road Pricing-Systems überzeugt. Sie sagt, dass in der Region Bern Gespräche unter den Gemeinden laufen, wie man langfristig zu einem solchen innovativen Verkehrsmodell kommen könnte.

Nordring

Der Rundgang führt uns weiter an den Nordring. Die stark befahrene Hauptverkehrsachse hat eine spürbare Trennwirkung zwischen dem Breitenrain sowie der Lorraine und dem Wylerquartier. Um dieser entgegenzuwirken, wurde im Sommer in Absprache mit Bernmobil

Als **Road Pricing** wird die Erhebung von Gebühren für die Nutzung innerstädtischer Strassen bezeichnet. Die Verwendung der Einnahmen lässt Spielraum offen, etwa für die Förderung nachhaltiger Mobilität.

des realisiert werden können.» In der Tat figuriert die Umgestaltung auf der Liste der A-Projekte des Bundes. Die Neumarkierung löste diesen Sommer eine heftige Polemik aus. Max Singer meint, insbesondere die Behauptung, es gäbe jetzt mehr Stau, stimme nicht: «Es gab früher Stau und es gibt auch heute manchmal noch Stau. Mit der neuen Markierung hat das nichts zu tun», stellt er klar. Ob es Stau gebe, sei vom Verkehrsaufkommen auf dem Autobahnviadukt abhängig, nicht von der Anzahl Spuren am Nordring. Res Hofmann sorgt sich um ein anderes Problem: die schon fast systematische Missachtung des Linksabbiegeverbots von der Breitenrainstrasse in den Nordring. Hier brauche es unbedingt strengere Kontrollen. Wie wir am Fussgängerstreifen stehen, stürzt ein Vater aus einem Hauseingang am Nordring. Er sagt: «Meine 6-jährige Tochter kann ich nicht alleine über

den Fussgängerstreifen gehen lassen. Es ist zu gefährlich, weil zu viele Autofahrende das Linksabbiegeverbot missachten.» Er fordert die Gemeinderätin auf, für die Durchsetzung des Verbots und mehr Sicherheit zu sorgen. Das stösst bei Regula Rytz auf offene Ohren: «Die Situation ist in der Tat gefährlich.» Und schon wieder flitzt ein Auto illegal vor uns durch...

*Evi Allemann,
Präsidentin «Läbigi Stadt»,
Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission*

Der Bahnhofplatz wird nicht autofrei

«Soll der Verkehr etwa hier durch?» steht mit farbiger Kreide auf einem Quartiersträsschen geschrieben. So warb das gegnerische Komitee eines autofreien Bahnhofplatzes für die Ablehnung der Initiative. Wohlwissend, dass die Mehrheit der Berner Stimmberechtigten in Umwelt- und Verkehrsfragen eher fortschrittlich denkt, schlüpften die Vertreter von SVP und FDP in eine ungewohnte Rolle und warnten die Quartierbewohnenden vor mehr Verkehr. Das war geschickt und erfolgreich. Eine neue Einigkeit bezüglich der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren bleibt aber wohl leider Wunschenken. Denn die gleichen Personen, die jetzt vor Mehrverkehr warnten, haben sich in der Vergangenheit stets konsequent gegen Verkehrsberuhigungen in den Quartieren gestellt. So bekämpfte ein FDP Stadtrat die (vom Volk beschlossene) Verkehrsberuhigung in der Länggasse ebenso heftig wie der Länggassleist. Bei der öffentlichen Mitwirkung für den Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl) sprach sich die SVP gegen die Verkehrsberuhigungsmassnahmen aus, die von der Quartierbevölkerung und vom Leist gewünscht werden. Und während sich die Parteien und Organisationen des Komitees «Für einen autofreien Bahnhofplatz» für einen verkehrsberuhigten neuen Breitenrainplatz einsetzen, möchten die Gegner des autofreien Bahnhofplatzes die Autos weiterhin ungebremst durchs Nordquartier brausen lassen. Das alles hinterlässt einen fahlen Nachgeschmack. Nichtsdestotrotz werten wir das Abstimmungsergebnis als Bekenntnis zum Quartierschutz und werden die bürgerlichen Verkehrsberuhiger gerne daran erinnern, etwa wenn es nächstes Jahr um Quartierberuhigungsmassnahmen in den Teilverkehrsplänen für den motorisierten Individualverkehr geht. (rg)



Ich will

- «Läbigi Stadt. Die Zeitung.» abonnieren (für 15.–).
- Mitglied des Vereins «Läbigi Stadt» werden (Nicht-Verdienende 20.–, Verdienende 30.–).
- aktiv werden. Nehmt mit mir Kontakt auf.

Bitte zurücksenden an:

«Läbigi Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern
oder per mail an: info@laebigistadt.ch

Stimme aus dem Stadtteil V

Die Verkehrsfrage wird in der Region gelöst

Die Anforderungen an ein schnelles und gut erschlossenes Netz für alle VerkehrsteilnehmerInnen sind enorm hoch. Im Nordquartier werden derzeit – und in naher Zukunft – zahlreiche Projekte realisiert. Der Umbau des Wankdorfplatzes und die neuen Autobahnanschlüsse werden 2012 fertig sein. Die Sanierung des Autobahnviadukts Felsenau dürfte etwas länger dauern. Die SBB rüsten sich für die Zukunft. Die Kapazitäten im Korridor «Wylerfeld» werden bis 2018 um 15% erhöht. Das bedeutet hohe Investitionen und intensive Bauarbeiten. Mit dem Tram Region Bern wird die Buslinie 10 auf Trambetrieb umgestellt. Das Nordquartier ist entlang der Viktoriastrasse bis zur Rosengartenkreuzung von diesem Projekt betroffen. Als letztes und sehr spannendes Projekt erachte ich die 5 Mio. Investition für eine Velobrücke über die Aare, irgendwo zwischen der Länggasse und dem Nordquartier. Weitere Planungen sind in der Pipeline: Überdachung der Autobahn A6 im Gebiet der Allmenden, eine zusätzliche Autobahn gegen Westen und die Südumfahrung. Global (oder besser gesagt regional) denken, lokal handeln – das wird unser Credo in den nächsten Jahren sein müssen. Nur wenn die regionalen Verkehrskonzepte greifen, können die Wohnquartiere im Nordquartier ihre hohe Qualität erhalten und wo nötig ausbauen.

*Max Singer,
Sekretär DIALOG Nordquartier*

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504

3001 Bern

Adresse: