

Mitwirkungsfragebogen

Organisation: VCS Regionalgruppe Bern Postleitzahl: 3011

1. Projekt allgemein. Sind Sie mit dem Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain» grundsätzlich einverstanden?

→ Ja

Bemerkungen:

Grundsätzlich begrüßen wir das Projekt sehr. Die neue Fahrbahnaufteilung bringt grosse Verbesserungen für den Langsamverkehr und scheint auch auf den öV keine negativen Auswirkungen zu haben.

Nichtsdestotrotz haben wir punktuelle Verbesserungsvorschläge (siehe weiter unten).

2. Veloverkehr. Das Projekt sieht auf beiden Strassenseiten durchgehende Velowege sowie Umfahrungen für das Velo bei den Haltestellen «Schöneegg» und «Sandrain» vor. Sind Sie damit einverstanden?

→ Ja

Bemerkungen:

Grundsätzlich unterstützen wir die geplanten Velo-Massnahmen sehr. Die Situation ist so, wie sie sich heute darstellt, für den Veloverkehr äusserst unbefriedigend.

Es stellt sich aber die Frage, wieso die Spurbreiten für den Veloverkehr nicht auf das mögliche Maximum angehoben wurden. Zur Erinnerung: Velofahrer:innen sind die verletzlichsten Teilnehmer:innen des rollenden Verkehrs. Die Folgen eines Unfalls sind, im Gegensatz zum Auto, oft nicht bloss Blechschäden, sondern (oft auch schere) Verletzungen. Dem Velo ist darum so viel Platz zuzugestehen, wie technisch möglich ist. Auf dem Abschnitt Schöneegg-Sandrain wurden vorbildliche 2.5 Meter für die Velospuren gewählt. Dies ist leider nicht überall der Fall. Vom Knoten Sandrain Richtung Wabern sind lediglich 1.5 Meter vorgesehen. Dies ist insbesondere darum ungünstig, weil die Linie nicht ausgezogen ist. Oftmals fahren Autos ohne jegliche Notwendigkeit auf Velostreifen, was ein Durchkommen für Velos (insbesondere mit Anhänger) bei stockendem Verkehr oder Stau vor Ampeln unmöglich macht. Wo immer möglich (also überall dort, wo keine Einfahrt von rechts vorgesehen ist), ist darum der Velostreifen mit einer ausgezogenen Linie zu markieren.

3. Fussverkehr. Um die Vernetzung des künftigen Quartiers auf der Morillonmatte zu verbessern, sieht das Projekt in diesem Bereich bessere Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr vor. Sind Sie damit einverstanden?

→ Ja

Bemerkungen:

Das Projekt verbessert die Situation auch für den Fussverkehr. Die Verlegung des Fusswegs auf die Bondelistrasse halten wir für eine gute Lösung.

4. Verkehrsführung Tram. Der bestehende Strassenquerschnitt soll insgesamt nicht vergrössert werden, um Eingriffe in die an die Strasse angrenzenden Hecken und Bäume sowie das Privateigentum zu minimieren. Mit dem Projekt soll der vorhandene Raum für alle Verkehrsteilnehmenden (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Velo- und Fussverkehr) bestmöglich genutzt werden. Aus diesem Grund ist eine neue Verkehrsführung für das Tram vorgesehen. Stadteinwärts soll das Tram neu im Mischverkehr geführt werden. Stadtauswärts soll das Tram im Abschnitt Morillon bis Schöneegg neu ebenfalls im Mischverkehr und im Abschnitt Schöneegg bis Sandrain wie bisher auf einem Eigentrassée geführt werden. Sind Sie damit einverstanden?

→ Ja

Bemerkungen:

Grundsätzlich unterstützen wir die Führung von Tram und MIV im Mischverkehr. Durch diese neue Fahrbahnaufteilung wird viel Raum für den Langsamverkehr frei, was sehr wünschenswert ist. Es ist uns aber wichtig, dass das Tram durch die neue Verkehrsführung nicht (noch mehr) behindert wird. Das 9i-Tram wird schon heute oft vom MIV blockiert. Gerade auf dem Knoten Sandrain staut sich in den Spitzenstunden oft der MIV, insbesondere aus der Sandrainstrasse kommend. Grosses Augenmerk ist darum auf eine Lichtsignalsteuerung zu legen, die den öV bevorzugt. Allenfalls könnte auch eine überdeutliche Signalisation hilfreich sein, die den Autoverkehr darauf hinweist, dass ein Knoten nur befahren werden darf, wenn die Ausfahrt frei ist.

5. Temporegime. Auf dem städtischen Abschnitt Morillon bis Schöneegg soll neu Tempo 30 gelten. Auf dem Abschnitt Schöneegg bis Sandrain mit verkehrsorientiertem Charakter soll das heutige Temporegime (Tempo 50) beibehalten werden. Sind Sie damit einverstanden?

→ Eher nein

Bemerkungen:

Mit dem geplanten Tempo-Regime sind wir **nicht** einverstanden. Auf dem gesamten Projekt-Perimeter ändert sich die Tempolimiten ganze vier Mal. Das ist zu oft für eine Strecke dieser Länge und überfordert die Autofahrer:innen. **Wir fordern darum auf dem ganzen Perimeter Tempo 30**, es sei denn, dies führt zu einer gewichtigen, nachweislichen Beeinträchtigung des öV.

Begründung:

Die vielen Änderungen der Geschwindigkeit sind für Autofahrer:innen nicht nachvollziehbar und spiegeln sich im Charakter des Strassenbildes auch nicht wieder. Die Gefahr besteht somit, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird. Dies hätte dann höhere Lärmemissionen und schwerere Unfälle zur Folge – ganz ohne Notwendigkeit. Abgesehen davon ist der Zeitgewinn auf den Abschnitten mit Tempo 50 vernachlässigbar, da der Verkehrsfluss massgeblich von den Abschnitten mit Tempo 30 bestimmt wird. Im Sinne einer Verstetigung des Verkehrs und somit eines besseren Verkehrsflusses ist Tempo 30 auf dem ganzen Projektperimeter sinnvoll.

Obwohl die Lärmgrenzwerte mit dem neuen Flüsterbelag und Tempo 50 eingehalten werden können, kann mit der Einführung von Tempo 30 eine weitere Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohnenden erreicht werden. Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Reduktion der Lärmbelastung um 2 bis 3 Dezibel. Dies wird wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen. Auch die Verkehrssicherheit kann mit einem tieferen Temporegime verbessert werden. Der Anhalteweg ist nur halb so lang. Und: Bei einem Zusammenstoß ist der Aufprall bei Tempo 50 fast dreimal so stark wie bei Tempo 30. Das Risiko tödlicher Verletzungen bei einem Unfall sinkt bei Tempo 30 statt 50 um 75 Prozent.

6. Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain»:

Der Betriebswendeschleufe beim Knoten Sandrain stehen wir kritisch gegenüber. Aus den Mitwirkungsunterlagen geht nicht hervor, welchen Nutzen sie bringen soll und ob sie in einem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten und zum Landverbrauch steht. Wir halten die nur 700 Meter entfernte Wendeschleufe bei der heutigen Endstation Wabern für ausreichend. Zwischen Sandrain und Endstation Wabern liegt kein Abschnitt, der besonders anfällig für Betriebsunterbrüche wäre (Kundgebungen, Veranstaltungen oder dergleichen). Es erschliesst sich uns darum nicht, wieso eine weitere Wendeschleufe nötig ist. Aus unserer Sicht überwiegen die Nachteile der neuen Betriebswendeschleufe, insbesondere der Landverbrauch und die Nachteile für den Veloverkehr in Folge von mehr Schienenquerungen.

Grundsätzlich ist die Versiegelung von Flächen auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken.

Wir regen zudem an zu prüfen, ob im Bereich der Tramhaltestelle Schönegg die MIV-Rechtsabbiegespur (stadtauswärts) auf den Tramhaltebereich verschoben werden kann. Dadurch kann eine Reduktion des Strassenquerschnitts und damit Verringerung der Trennwirkung, einfachere Querung für zu Fuss Gehende und geringerer Landbedarf und Versiegelung erreicht werden. Es ist dabei sicherzustellen, dass dadurch keine Verschlechterung der Situation für den ÖV resultiert.