

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Öffentliche Mitwirkung zum Strassenbauprojekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain»

Teilnehmerangaben:

Grüne Köniz
Gurtenweg 6
3084 Wabern

Kontaktangaben:

Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II
Schermenweg 11
Postfach
3001 Bern

E-Mail-Adresse: info.tbaoik2@be.ch

Telefon: +41 31 636 50 50

Teilnehmeridentifikation:

118986

Phase 2

Übermittelt am: 11. November 2023 um 11:23 Uhr
Übermittelt von: Grüne Köniz

Befragung

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

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkung:

Wir teilen die Einschätzung, dass die Seftigenstrasse im knapp 1 km langen Abschnitt vom Knoten Morillonstrasse bis und mit Knoten Sandrainstrasse sehr hohen Handlungsbedarf aufweist: Nebst der ohnehin fälligen Gleiserneuerung besteht dieser Bedarf vor allem aus stadträumlicher Sicht (mit dem Ziel einer strassenräumlichen Aufwertung) und aus Sicht Veloverkehr (mit dem Ziel einer sicheren Velo-Hauptroute). Daher unterstützen wir vollumfänglich die Absicht, diese Hauptverkehrsachse umzugestalten. Im vorliegenden Vorprojekt sind zahlreiche Elemente enthalten, die wir sehr positiv wahrnehmen, namentlich - den ganzen Strassenraum neu zu denken - die massive Trennwirkung des Tram- Eigentrassees zu reduzieren und eine bessere Anbindung der künftigen Überbauung Morillongut zu ermöglichen, ohne die Attraktivität des öV zu beeinträchtigen - die Attraktivität der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen deutlich zu verbessern. Gleichzeitig gibt es auch grössere Kritikpunkte: Nachbesserungsbedarf besteht primär in den Haltestellen- und Knotenbereichen Schöneegg und Sandrain, und in der Reduktion der versiegelten Flächen und des Landverbrauchs, auf die Betriebswendeschleife Sandrain sollte verzichtet werden.

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
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkung:

Die Integration der Tramgleise in die MIV-Fahrspuren reduziert die störende Trennwirkung der Verkehrsachse und ermöglicht v.a. auch aus Sicht Veloverkehr massive Verbesserungen. Die beidseitig durchgehenden Velostreifen / -wege bringen eine wesentliche Verbesserung. Die Umfahrungen bei den Haltestellen begrüssen wir, in der Detailplanung dürfen Abschränkungen dann nicht vergessen gehen, um Konflikte und Umfälle zu vermeiden. Die neue Velowegverbindung Bondelistrasse - Seftigenstrasse begrüssen wir auch, sie scheint aber im vorliegenden Vorprojekt zu aufwändig konzipiert, dasselbe gilt für den Knoten Sandrain. Wir plädieren für eine einfachere Veloführung und gestalterische Aufwertung des Mündungsbereiches Sandrain-/Landoltstrasse, damit keine LSA-Zusatzphasen alleine wegen des Veloverkehrs nötig wird (Querung Seftigenstrasse parallel zum FGS).

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?

Öffentliche Mitwirkung zum Strassenbauprojekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain» Auszug der Stellungnahme vom 11. November 2023

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkung:

Grundsätzlich wird die Trennwirkung reduziert und die Situation für den Fussverkehr wesentlich verbessert. Folgende Punkte könnten die Situation weiter verbessern: - Zusätzlicher Fussgängerstreifen östlich des Knotens Seftigen-/Monbijoustrasse. - Reduktion des Strassenquerschnitts im Bereich Tramhaltestelle Schöneegg / Knoten Frischingweg, indem stadtauswärts die MIV-Rechtsabbiegespur auf den Tramhaltebereich geschoben wird. Allenfalls könnte zusätzlich geprüft werden, ob der südseitige Fussweg über das Tramperron geführt werden kann, um den Landbedarf bzw. die Versiegelung zusätzlich zu reduzieren. - Auf die Asphaltierung des südseitigen Fussweg zwischen Knoten Frischingweg und Tramhaltestelle Sandrain quer durch grünes Land kann verzichtet werden. Eine nicht asphaltierte und schmalere Variante ist zu prüfen, da durch das Trottoir entlang der Bonelistrasse bereits eine nur wenig längere asphaltierte Option besteht. - Würde beim Knoten Sandrain auf die Wendeschlaufe verzichtet (z.B. mit der Verwendung von 2-Richtungs-Trams und Kehranlagen), könnten nicht nur massiv Kosten reduziert, sondern auch die Anbindung ans Quartier wesentlich direkter, attraktiver und zweckmässiger gestaltet werden. - eine LSA-Sicherung sämtlicher Fussverkehrs-Übergänge scheint an Querungsstellen mit Mittelinseln / Mittelstreifen überdimensioniert und sollte überprüft werden.

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
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkung:

Die Beibehaltung der Tram-Eigentrassée stadtauswärts ist angesichts der regelmässigen MIV-Staus zwingend. Demgegenüber ist die Integration der stadteinwärts führenden Tramgleise in die MIV-Fahrspur problemlos machbar und sinnvoll. Der Querschnitt sollte reduziert werden, und dadurch der Landbedarf und die Versiegelung reduziert werden (Rechtsabbieger auf Tramhaltebereich, Verzicht auf Betriebswendeschlaufe). Falls auf einer Betriebswendeschlaufe beharrt wird, soll die bestehende Tramwendeschlaufe bei der heutigen Endhaltestelle beibehalten werden. Eine Reduktion der versiegelten Fläche auf ein absolutes funktionales Minimum ist anzustreben, so v.a. beim Tramtrassée, den Mittelstreifen und den Haltestellenumgebungen. Sporadisch nötige Ersatzbuslösungen können über die bestehenden Strassen erfolgen. Dies würde sowohl klimatisch als auch ästhetisch einen zusätzlichen Mehrwert bringen.

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?

- ja

Öffentliche Mitwirkung zum Strassenbauprojekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain»

Auszug der Stellungnahme vom 11. November 2023

- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkung:

Tempo 30 auf dem Abschnitt Morillon - Schöneegg senkt die Trennwirkung, erhöht die Sicherheit, reduziert die Lärmbelastung und wird deshalb unterstützt. Auch das Tempo 50 Regime auf dem Abschnitt Schöneegg Sandrain ist nachvollziehbar und aufgrund der neuen abgesetzten Velowege vertretbar. Allerdings ist nicht verständlich, wieso im Abschnitt Morillonstrasse - Monbijoustrasse nicht ebenfalls auf Tempo 30 reduziert wird. Dieser Abschnitt hat eine ebenso dichte Wohnnutzung, wie der östlich angrenzende Abschnitt, die Distanz zwischen den zwei Knoten ist zudem klein und der häufige Wechsel des Temporegimes wäre ebenfalls zu vermeiden. Grundsätzlich bemängeln wir die häufigen und somit verwirrenden Temporegimewechsel zwischen Kleinwaben und Monbijou.

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

Bemerkung:

Wir kritisieren, dass nach wie vor an einer Variante des Ausbaus der Tramlinien 9 festgehalten wird, welche sowohl an der zukünftigen Endhaltestelle wie auch hier für die Betriebswendeschleife für enorme Kosten und grossen Landverschleiss sorgt. Es sind günstigere Lösungen möglich mit Zweirichtungstrams und Kehranlagen, was auch in einer Studie des Büro 3B ausgewiesen wurde. Wir kritisieren auch die geplante Anbindung des Quartiers Morillongut an die beiden Tramhaltestellen entlang der Seftigenstrasse, es braucht hier zwei möglichst direkte Zugänge vor und hinter den Haltebereichen.