

Protokoll der ordentlichen Sitzung der Quartierkommission Länggasse-Felsenau (QLä)

Montag, 13. Dezember 2010, 19:30 Uhr
Länggass-Träff, Lerchenweg 35, 3012 Bern

Präsenzliste

Anwesend	Konrad Guggisberg	Leitung
	Bernhard Brunner	FDP
	Arnold Forter	Engehalde
	Annette Hählen	Leist Engehalbinsel
	Jörg Heiniger	VBG Länggass-Träff
	Pina Jarrobino	Verein Kind Spiel und Begegnung
	Fritz Meier	Gartenverein Brückfeld Enge
	Peter Niederer	GB
	Miriam Sahlfeld	Elternrat Schulkreis Länggasse/Felsenau
	Stefan Signer	Länggassleist
	David Stampfli	SP
	Regine Strub	Länggassblatt
	Jürg Weder	glp
	Beat Wermuth	AG Verkehr
Gäste zu Trakt. 5 Protokoll	Karine Begey	Bewohnerin Seidenweg
	Heidi Lehmann	Protokoll
Entschuldigt	Orrin Agoues	CVP
	Rania Bahnan Buechi	GFL
	Heidi Scheurer	Elternräte
	Urs Walter	Kirchgemeinde Paulus

Traktanden

1. Traktandenliste
2. Genehmigung des Protokolls vom 1. November 2010
3. Budget 2011, Tageskarten Gemeinden
4. Was für Möglichkeiten bestehen weiter für's Wohnen im Quartier beim Auszug der SBB?
5. Mittelstrasse, Seidenweg
6. Waldstadt Bremer, Beschlussfassung (verschoben)/Verkehrssicherheit für Kinder
7. Grosse Schanze
8. Varia

1. Traktandenliste

Traktandum 6 wird auf eine nächste Sitzung verschoben, weil der Beschluss der Forstkommision betreffend Bewilligung Wohnbauten in Waldgebiet noch nicht vorliegt. Ersatzthema „Verkehrssicherheit für Kinder“.

2. Genehmigung des Protokolls vom 1. November 2010

Das Protokoll wird genehmigt und verdankt.

3. Budget 2011, Tageskarten Gemeinden

Die provisorische Erfolgsrechnung und Bilanz per 31.12.2010 sowie das Budget 2011 liegen vor.

Tageskarten Gemeinden

Der Vorschuss für den Kauf der Tageskarten konnte inzwischen an die Kirchgemeinde Paulus zurückbezahlt werden. Die vier Tageskarten werden durch die Regionalbibliothek vertrieben. Im Jahr 2010 konnte ein Einnahmenüberschuss der Tageskarten verbucht werden, dies nicht

zuletzt wegen der „schlanken“ Vertriebsform. Wie soll der Einnahmenüberschuss der Tageskarten verwendet werden? Sollte die Anschaffung von weiteren Tageskarten vorgesehen werden? Hier stellt sich das Problem des Vertriebs. Es muss sich dabei um eine öffentliche, nicht kommerzielle Organisation handeln. Die Regionalbibliothek hat keine Kapazität für die Verwaltung weiterer Tageskarten.

Diskussion/Beschluss Tageskarten

- Der Gewinn sollte zugunsten des Quartiers verwendet werden.
- Die Tageskarten-Einnahmen sind ausserhalb des Kulturbeitrags zu sehen.
- Konkrete Projekte können damit unterstützt werden (z.B. Länggassblatt, Arena, Fest Mittelstrasse, Spielplatzgeräte, Mobiliar Länggass-Träff)
- Begründete Anträge müssen gestellt werden und die Versammlung kann von Fall zu Fall entscheiden, denn mit einem Einnahmenüberschuss kann nicht automatisch gerechnet werden.
- Ein Reglement sollte die Verwendung regeln.

Vorbereitung Budget

Die Abstimmung über das Budget 2011 findet an der Januar-Sitzung statt.

Öffentlichkeitsarbeit

Pina Jarrobino wünscht eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit wie Publikation der Sitzungsdaten und Traktanden im Voraus nicht nur auf der Webseite, sondern auch z.B. durch Inserate im Quartieranzeiger, Flyer, Präsenz an Anlässen wie z.B. dem Sommerfest,.

4. Was für Möglichkeiten bestehen weiter für's Wohnen im Quartier beim Auszug der SBB?

Die Liegenschaft der SBB an der Mittelstrasse wird frei. Kann das Gebäude für Wohnzwecke genutzt werden? Beat Wermuth hat das Gebäude besichtigt. Es hat einen Innenhof, hohe Räume und wenig Sonne. Wenn das SBB-Gebäude für Wohnzwecke benutzt werden möchte, müsste eine Umzonung beschlossen werden. Von der Nutzung her entspricht das Gebäude eher der Universität die bereits ihr Interesse angemeldet hat. Allerdings sind ein weiterer Universitäts-Bau und eine damit noch höhere Studierendenzahl nicht nur von Vorteil für das Länggass-Quartier.

Diskussion/Beschluss

- Mit der Universität soll ausgehandelt werden, dass andere Liegenschaften, die im Moment von ihr benutzt werden, wieder zu Wohnraum umgestaltet werden, wenn das SBB-Gebäude zur Verfügung steht.
- Jürg Weder erinnert an eine solche Abmachung mit dem Kanton vor rund 20 Jahren, die nicht den gewünschten Effekt brachte.
- Der Stadt ist bekannt zu geben, dass das Quartier ob der Entwicklung einer immer weiteren Ausweitung der Universitätsbetriebe besorgt ist, weil die Mieten wegen des knapper werdenden Wohnraums weiter steigen.
- Eine Liste mit von Universitäts-Instituten „besetzten“ Wohnungen sollte erstellt werden.
- Herr Bühlmann, Architekt Universität Bern, ist an eine QLä-Sitzung einzuladen.

5. Mittelstrasse, Seidenweg

Frau Karine Begey wohnt am Seidenweg und stellt fest, dass seit der Verkehrsberuhigung an der Mittelstrasse das Verkehrsaufkommen am Seidenweg zugenommen hat. Die vorgeschriebene Tempo 30-Limite wird meist nicht eingehalten. Die Autos fahren und parkieren zum Teil auf dem Trottoir (Trottoirrand gesenkt). Für Kinder, ältere Personen oder

Eltern mit Kinderwagen ist es eine unbefriedigende Situation. Kann das Trottoir für Autos blockiert werden?

Diskussion

Das Problem ist schwierig zu lösen wegen der Besitzverhältnisse. Zwei Drittel der Trottoirfläche sind privat, ein Drittel nur ist öffentlicher Raum. Verschiedene Vorschläge werden geäußert: Abgrenzung des Gehbereichs, Pflanzenkübel, Pfosten.

Beschluss

Der Verkehrsplaner wird zu einer Begehung eingeladen und um Lösungsvorschläge gebeten.

6. Waldstadt Bremer (vertagt)

Dieses Traktandum wird wegen des fehlenden Beschlusses der Forstkommision zu Wohnbauten im Waldgebiet auf eine spätere Sitzung verschoben.

Verkehrssicherheit für Kinder

Mischverkehrsflächen Tempo 30-Zonen

Beim Einspruchsverfahrens des Länggass-Leists zu Teilprojekt 3 Länggassstrasse wurde u.a. bemängelt, dass Autos über Trottoirs fahren dürfen (vgl. Beilagen). Dies Kindern beizubringen sei, nach Aussage des Verwaltungsrichters, nicht Sache der Planung, sondern der Verkehrserziehung. Jürg Weder fragt, was unternommen werden kann, dass Planer und Verwaltungspersonen besser für Kinder-Sicherheitsfragen sensibilisiert werden.

Halenstrasse/Bremgartenwald

In der Abstimmung im Jahr 2002 wurde auch zu einer Schliessung und dem vollständigen Rückbau der Halenstrasse ab Forstzentrum ja gesagt. Diese Forderung ist noch nicht umgesetzt. Die Postautos fahren noch immer durch die Halenstrasse. Neu sollen auch Gehbehinderte zum Parkplatz im Wald fahren können, wobei der Begriff „gehbehindert“ nicht explizit definiert ist. Zudem gibt es den „Wassertourismus“ zum Glasbrunnen. Zusätzlich auswärtigen Verkehr verursacht der Friedwald zur Beisetzung von Asche unter Bäumen. Die Koordinaten des Friedwalds und des Parkplatzes sind auf GPS-Geräten verfügbar.

Der Bremgartenwald ist jedoch Erholungsgebiet. Die ganze Strasse sollte zurückgebaut werden mit Ausnahme des Velostreifens nach Eymatt.

Diskussion/Beschluss Halenstrasse/Bremgartenwald

Nach eingehender Diskussion wird folgendes Vorgehen entschieden:

- Nachfrage schon jetzt, wann die Postautos nicht mehr über die Halenstrasse fahren und wo die Haltestellen an der Bremgartenstrasse eingerichtet werden,
- wann der Rückbau der Halenstrasse erfolgen wird.
- Bei der Umsetzung Verkehrsberuhigungsmassnahmen Länggassstrasse möchte die QLä von Anfang an eng begleiten. Letztes Mal kamen die Pläne zu spät.

7. Grosse Schanze

Konrad Guggisberg berichtet über den runden Tisch Grosse Schanze vom 10.12.2010. Das Nutzungskonzept (Cinema und ein Beach auf der Einsteinterrasse, beim Brunnen zwischenzeitlich kleinere Veranstaltungen) wurde verabschiedet, tritt aber erst 2012 in Kraft. Betreffend Spielplatz ist die Stadtgärtnerei zuständig. Noch unklar ist der Standort der WC-Anlagen.

8. Varia

Mittelstrasse

Jürg Heiniger weist auf den Infoabend am 17.1.2010, 18.30 Uhr hin. Die neu gegründete Interessensgemeinschaft Begegnungszone Mittelstrasse sucht Personen, die zukünftige Aktionen an der Mittelstrasse vorschlagen und umsetzen möchten. Die Einladung zum Anlass wird per Mail verschicken.

Zukunft Bahnhof Bern

Beat Wermuth informiert über die Vernehmlassung der SBB.

Eingabe QLä zu Langfristlösung A

Bei der Gestaltung der Ostzufahrt soll zwingend ein Projektwettbewerb nach SIA ausgeschrieben werden. Der Entscheid über die ihm bestehenden Umfeld verträglichste und auszuführende Lösung soll mit einem in Gestaltungsfragen ausgewiesenen Beurteilungsgremium gefällt werden. In diesem Gremium sollen zwei Mitglieder der Quartierkommission Länggasse-*Felsenau* Einsitz nehmen.

Eingabe QLä zur Länggassschlaufe

Bei der Ausführung der unterirdischen Querung des Länggassquartiers ist eine erschütterungsfreie oder zumindest eine erschütterungsarme Vorgehensweise zu wählen. Besonderes Augenmerk ist auf die sorgfältige Ausführung des Bauwerks zu legen, damit auch während des Betriebs der Länggassschlaufe Erschütterungen infolge Zugsbewegungen an der darüber liegenden Bausubstanz ausgeschlossen sind.

Die Lage und Streckenführung der neuen Länggassschlaufe soll soweit wie möglich nördlich, weitestgehend ausserhalb der Wohngebiete zu liegen kommen und nicht das Muesmatt-Quartier queren.

Eine S-Bahn Haltestelle Länggasse in unterirdischer Tieflage im Gebiet Länggassstrasse/Lindenhof und Von-Roll-Areal ist zu prüfen. Die Zugänge zur unterirdischen Haltestelle könnten einerseits vom Lindenhofareal und andererseits vom Von Roll-Areal angelegt werden.

Begegnungszone Muesmatt/Freiestrasse

Vortrittsrecht muss geregelt werden.

Sport und Bewegungskonzept

Mitwirkung bis 20.12.2010 Schwimmbad als Ersatz der Bäder Maulbeerstrasse und KWD. Wankdorf ist für die Länggasse, insbesondere für Schulen, zu weit weg.

Aula Länggassschulhaus am Beaulieurain: Der Planungskredit ist per Stadtratsbeschluss gesprochen. Beat Wermuth wird die Ausstellung besuchen.

8. Varia

Sitzungsdaten 2011, jeweils montags, 19.30 Uhr

31.1.2011, 21.3.2011, 30.5.2011, 5.9.2011, 31.10.2011, 5.12.2011, Länggass-Träff

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr

Für das Protokoll: Heidi Lehmann

Oberingenieurkreis II

Tiefbauamt
des Kantons Bern

Trottoirüberfahrten

Arbeitshilfe



Seit dem 1. Mai 1989 ist in der Verkehrsregelverordnung (VRV) vom 13. November 1962 der Art. 15 Abs. 3 wie folgt ergänzt worden:

Wer aus Fabrik-, Hof- oder Garagenausfahrten, aus Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen und dergleichen oder über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benützern dieser Strassen den Vortritt gewähren.

In der Praxis haben sich Unklarheiten ergeben, was nun als Trottoir bzw. als Trottoirüberfahrt im Sinne von Art. 15 Abs. 3 VRV gilt. Wie muss eine Trottoirüberfahrt baulich ausgestaltet sein, damit sie als solche erkannt wird. Es gibt keine strassenverkehrsrechtliche Definition eines Trottoirs. Trotzdem sollte klar sein, dass ein Trottoir eine sichtbar erhöhte und baulich abgesetzte Fläche ist, welche primär dem Fussgängerverkehr gewidmet ist. Auf dem Trottoir gilt Art. 41 Abs. 2 VRV: „Muss mit einem Fahrzeug das Trottoir benützt werden, so ist der Führer gegenüber den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten zu besonderer Vorsicht verpflichtet; er hat ihnen den Vortritt zu lassen.“

Aus den vorstehenden rechtlichen Aspekten muss demnach eine Trottoirüberfahrt so gestaltet werden, dass darüber einmündende Fahrzeuge

1. die Trottoirfläche als solches erkennen, da hier ihr Verhalten sich nach Art. 41 Abs. 2 VRV zu richten hat
2. die Begrenzung einer Trottoirfläche erkennen, da unmittelbar nach der Trottoirfläche die Vortrittsregelung gemäss Art. 15 Abs. 3 VRV gilt
3. das Ende der Trottoirfläche erkennen, da dieser einer Wartelinie gleichkommt.

Tempo-30 sehen und fahren*

Diskussionsbeitrag zur psychologisch motivierten Gestaltung von Straßenabschnitten in Wohngebieten

W. Brucks, O. Janssens

Zusammenfassung: Tempo-30 in Wohnquartieren ist eine wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Wohnqualität, sofern das Geschwindigkeitslimit auch eingehalten wird. Messungen in der Stadt Zürich deuten allerdings in vielen Fällen auf zusätzlichen Handlungsbedarf gestalterischer Natur hin, um die gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren. Mit dem psychologisch motivierten Instrument des „Durchfahrtswiderstands“ (DFW) wurde die Gestaltung einiger Zürcher Tempo-30-Abschnitte analysiert und der dort gemessenen Geschwindigkeit (v85) gegenübergestellt. Es tritt ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Gestaltung eines Tempo-30-Abschnittes und der gefahrenen Geschwindigkeit zutage. Je höher der Durchfahrtswiderstand aufgrund entsprechender Gestaltungselemente ausfällt, desto langsamer fahren die Verkehrsteilnehmer auf diesem Straßenabschnitt. Ein Fallbeispiel eines Tempo-30-Abschnittes mit unerwünscht hohen Geschwindigkeiten deutet darauf hin, dass gezielt ausgewählte gestalterische Maßnahmen das Tempo zurück auf das gewünschte Niveau bringen könnten. In der Praxis sind dem gestalterischen Ansatz zwar noch Grenzen gesetzt, doch weitere Erkenntnisse über die präzise Wirkung bestimmter gestalterischer Maßnahmen würden ihm bei der Planung des Straßenraums mehr Gewicht zukommen lassen.

See and Drive 30 km/h – A Statement about a psychologically driven Residential Road Section Design

Abstract: „Tempo-30“ in residential areas is an effective method to enhance road safety and living quality, if people observe the speed limit. In many cases though, speed measurements in the City of Zurich show the need for additional action in terms of road design to reduce the driving speed. The design of some of Zurich's „Tempo-30“-sections was analyzed with the psychologically driven tool of „transit resistance“ and then compared with the driving speed in these sections. We observed a clear correlation between road design and driving speed. The stronger the transit resistance is as a result of design elements, the lower the driving speed on that particular road section is. The case study of a „Tempo-30“-section with excessive driving speed level reveals that selectively chosen design elements are able to bring the driving speed back to the desired level. In practice, the design approach has its limits. However, better knowledge about the effects of certain design elements on driving speed would add to its weight in the planning of roads.

Dokumentation: Brucks, W., Janssens, O.: Tempo-30 sehen und fahren – Diskussionsbeitrag zur psychologisch motivierten Gestaltung von Straßenabschnitten in Wohngebieten. Z. f. Verkehrssicherheit 56 (2010) Nr. 1, S. 23

Schlagwörter: Bewertung/Evaluation (9020), Erschließung (0374), Geschwindigkeit (5408), Geschwindigkeitsbeschränkung (0624), Modell (6203), Psychologie (2255), Straßenentwurf (2855)

Einleitung

Die Stadt Zürich hat zu Beginn der 90er-Jahre die Differenzierung zwischen verkehrsorientierten und wohnorientierten Straßen konsequent vorgenommen. Es gibt in Zürich heute 126 hauptsächlich wohnorientierte Tempo-30-Zonen, in denen ein Tempolimit von 30 km/h gilt. Dazu kommen 41 realisierte und 19 geplante Begegnungszonen, in denen 20 km/h die zugelassene Höchstgeschwin-

digkeit ist. Tatsächlich hat die generelle Verlangsamung des Verkehrs in Wohnquartieren viele Vorteile. Störende Lärm- oder Schadstoffemissionen werden effizient reduziert, die Verkehrssicherheit und Lebensqualität merkant erhöht [1], [2], [3].

Messungen der städtischen Dienstabteilung Verkehr (DAV) zeigen jedoch, dass Geschwindigkeiten von 40 km/h und mehr auf einigen Abschnitten eher die Regel als die Ausnahme sind, während sich die Tempi auf anderen Abschnitten im gewünschten Bereich zwischen 30 und 35 km/h oder sogar darunter bewegen. Zwar sind alle Tempo-30-Zonen gemäß geltenden Standards deutlich gekennzeichnet durch Signale und Markierungen, die eine Temporeduktion bewirken sollten [4], Unterschiede zwischen den einzelnen Zonen gibt es jedoch trotzdem viele. Keine zwei Tempo-30-Abschnitte in Zürich sind identisch, weil den lokalen und historischen Gegebenheiten bei deren

Gestaltung stets Rechnung getragen werden musste. Auch die zur Gewährleistung von Tempo-30 notwendigen flankierenden Maßnahmen [5] sind entsprechend unterschiedlich ausgefallen. Wenn Fahrzeuglenkende nun ihr Verhalten dem Gesamtbild eines Straßenabschnitts anpassen, variieren auch die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechend stark.

Ein Verkehrsunfall kann immer auf einen der drei Einflussbereiche von Fahrzeug, Fahrer oder Straße und deren Schnittmengen zurückgeführt werden (vgl. Bild 1). In 93% der Fälle ist zumindest eine Teilschuld beim Fahrzeuglenkenden zu suchen. In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass davon immerhin 26% der Unfallursachen aus der Wechselwirkung zwischen Mensch und Straße stammen [6]. Eine enge Kurve wird eben erst dann wirklich gefährlich, wenn sie vom Fahrzeuglenker zu schnell durchfahren wird. Fahrzeuglenkende haben gewöhnlich persönliche Präferenzen (z. B. schnelles Vorankommen), die sie dem Angebot der Straße entsprechend (z. B. der Straßenabschnittsbreite) realisieren. Es lohnt sich daher, die in der Planung und Umsetzung oft vernachlässigte Schnittstelle zwischen Mensch und Straße genauer unter die Lupe zu nehmen, wenn man Fehlverhalten und seine Folgen im Straßenverkehr vermeiden will.

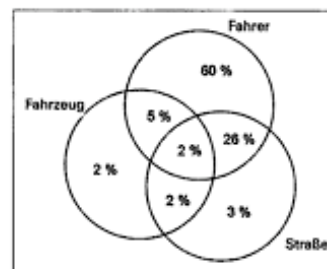


Bild 1: Anteile der Einflussfaktoren Fahrer – Fahrzeug – Straße an den Unfallursachen [6]

Dem trägt auch das Eidgenössische Handlungsprogramm „Via Sicura“ Rechnung [7], in dem gefordert wird, dass Bund, Kantone und Gemeinden dafür sorgen, dass die Straßeninfrastruktur so angelegt, unterhalten und betrieben wird, dass Unfälle möglichst ausgeschlossen sind beziehungsweise möglichst geringe Folgen für Leib und Leben haben. Insbesondere soll dabei das Erscheinungsbild einer Straße mit dem dazugehörigen Geschwindigkeitsregime in Einklang stehen. In der Praxis reduziert sich diese Forderung auf die Frage, wie ein Straßenabschnitt von Fahrzeuglenkenden wahrgenommen werden muss, damit sie ihr Tempo der Situation im

* Peer-Reviewed Article