

Tram Region Bern

Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb,
Tramverlängerung 9

Beurteilung auf
Gender- und Alltagsgerechtigkeit



06. August 2010



| | |
|---|--|
| Auftraggeber | Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern Reiterstrasse 11 3011 Bern |
| Auftragnehmerin |  Geschäftsstelle <i>Lares</i> Spitalgasse 14 3011 Bern |
| <i>Lares</i> -Fachfrauen | Martina Dvoracek , dipl. Geographin, NDS Unternehmensführung FH Büro für Mobilität AG, Bern Sabine Gresch , dipl. Geographin, Landschaftsarchitektin MAS ETH, naturaqua PBK AG, Bern Susanna Sacchetti , Architektin REG B, Organisationsberaterin NDS FH, Sacchetti Partner GmbH, Zürich |
| Projektmitarbeit | Noëlle Fischer, BSc Betriebsökonomie, Tourismus und Mobilität Büro für Mobilität AG, Bern |
| Titelbilder | Ausschnitte aus den TP 1, 2, 4, 5 und 6 |
| Bericht Lares-Tram Region Bern TP124-6_060810 | Bern/Zürich, 06. August 2010 |



Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Inhaltsverzeichnis..... | 3 |
| 1. Ausgangslage und Aufgabenstellung..... | 4 |
| 1.1 Projekt <i>Lares</i> | 5 |
| 1.2 Projekt Tram Region Bern | 5 |
| 2. Beurteilung mittels Gender-Kriterienkatalog | 6 |
| 2.1 Grundsätzliches | 6 |
| 2.2 Einführung Gender-Kriterienkatalog..... | 6 |
| 2.3 Gender-Kriterienkatalog..... | 10 |
| Ortsübergreifendes | 10 |
| Teilprojekt 1, Köniz..... | 14 |
| Teilprojekt 2, Eigerplatz..... | 18 |
| Teilprojekt 4, Bern Nord | 22 |
| Teilprojekt 4, Ostermundigen..... | 26 |
| Teilprojekt 5, Rüti..... | 31 |
| Teilprojekt 6, Kleinwabern | 33 |
| 3. Weiteres Vorgehen..... | 39 |
| 4. Literatur- und Quellenverzeichnis..... | 40 |
| Anhang | 41 |



1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Das vorliegende qualitative Gutachten beurteilt das Projekt „Tram Region Bern“, aufgrund von Gender-Kriterien. Auftraggeber ist das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern. Das Gutachten erfolgt im Rahmen eines Flagshipprojekts des nationalen Projektes „Lares – Frauen setzen Zeichen in Bau und Planung“. Ziel ist das Aufzeigen von Optimierungsvorschlägen, die in Absprache mit den verantwortlichen Gremien zuhanden des Bauprojekts einfließen.

Das Projekt Tram Region Bern wird in 6 Teilprojekten bearbeitet. Nach der Startsituation wurde festgelegt, dass, entgegen der Offerte, alle relevanten Teilprojekte (exkl. TP 3) von den *Lares*-Fachfrauen begutachtet werden sollen - allerdings auf einer höheren Flughöhe. Die Ergebnisse der Beurteilung basieren auf folgenden Grundlagen:

- je eine Kick-off Sitzung¹ pro Teilprojekt mit den Projektbeteiligten (Gemeindevertretungen, beauftragte Planungsbüros, z.T. BERNMOBIL)
- Aktuelle Plangrundlagen pro Teilprojekt, Google-Streetview
- Bus- und Velofahrten entlang der Strecke, z.T. Begehungen vor Ort
- Besuch der Öffentlichkeitsforen in Bern, Köniz und Ostermundigen
- Präsentation der 90%-Version bei den Projektbeteiligten mit jeweiliger Festlegungen des weiteren Vorgehens
- persönlicher, telefonischer und elektronischer Austausch zwischen den *Lares*-Fachfrauen

Die Aufteilung der Teilprojekte auf die *Lares*-Fachfrauen erfolgte folgendermassen:

| Name | Hauptverantwortung | Begleitung |
|-------------------|--------------------|----------------------|
| Martina Dvoracek | TP 4, TP 5 | - |
| Sabine Gresch | TP1, TP2 | TP6 |
| Susanna Sacchetti | TP 6 | TP1, TP2, TP 4, TP 5 |

¹ Vgl. Liste der Sitzungen im Anhang



1.1 Projekt *Lares*

Lares steht für gender- und alltagsgerechtes Bauen und Planen. Das Projekt wird von den Fachvereinen P, A, F. - Planung, Architektur, Frauen., SVIN - Schweizerische Vereinigung der Ingenieurinnen, FFU - Fachfrauen Umwelt, Frau + SIA sowie dem Stadtplanungsamt und der Fachstelle für die Gleichstellung von Frau und Mann der Stadt Bern getragen. Das Eidgenössische Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann unterstützt das Projekt *Lares* im Rahmen der Finanzhilfen nach dem Gleichstellungsgesetz. *Lares* verfolgt das Ziel, dass vermehrt Fachfrauen bei grossen Bau- und Planungsvorhaben eingesetzt werden und dass dieses Vorgehen institutionalisiert wird. Damit soll der Anteil erwerbstätiger Frauen in den Entscheidungsgremien von Planungs- und Bauvorhaben erhöht werden. In der ersten Projektetappe (Juni 2006 - Juli 2009) brachten Fachfrauen bei verschiedenen Planungs- und Bauvorhaben in der Schweiz ihr Fachwissen ein (vgl. www.lares.ch).

Auch die zweite *Lares*-Projektetappe (2009 - 2012) lässt sich von der Vision leiten, dass Umwelt und Bauwerke gender- und alltagsgerecht gestaltet sind. Aktivitäten, Ziele und Wirkungen, welche durch die erste Projektetappe ausgelöst wurden, sollen in den folgenden drei Jahren weiterverfolgt werden. Damit erfolgt eine Konsolidierung der genderspezifischen Arbeit im Bereich Bau und Planung unter dem Namen *Lares*.

1.2 Projekt Tram Region Bern

Die Buslinie 10 zwischen Köniz und Ostermundigen soll durch ein Tram ersetzt und die bestehende Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern verlängert werden. Die Tramvorhaben werden als gemeinsames Projekt unter der Leitung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) zusammen mit den beteiligten Gemeinden (Bern, Köniz, Ostermundigen), mit BERNMOBIL und mit der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4) vorangetrieben. Die Realisierung der Tramvorhaben wird in erster Priorität mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds des Bundes finanziert. Um davon profitieren zu können, muss der Bau spätestens 2014 in Angriff genommen werden können.

Bis Ende 2010 werden die neuen Tramlinien im Rahmen des Vorprojekts konkretisiert. Die Öffentlichkeit wird bereits beim Vorprojekt in die Planung einbezogen.



2. Beurteilung mittels Gender-Kriterienkatalog

2.1 Grundsätzliches

Genderorientiert bauen bedeutet gebrauchswertbezogen und benutzerInnenorientiert planen, Probleme vernetzt betrachten und z.B. auch gesellschaftspolitische Hintergründe in die Überlegungen miteinzubeziehen. Durch diesen Mehrwert an Wissen und durch die Berücksichtigung zusätzlicher Sichtweisen, verändern sich die Interessensabwägungen innerhalb der Planungsprozesse. Es ergibt sich eine Öffnung der technisch-gestalterischen Lösungen hin zu Lösungen, welche die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerungsgruppen stärker einbeziehen. Das bewusste Aufsetzen der Nutzerinnen- und Nutzerbrille während des Planungsprozesses trägt dazu bei, dass der öffentliche Raum und die gebaute Umwelt alltagstauglich werden.

2.2 Einführung Gender-Kriterienkatalog

Der Gender-Kriterienkatalog basiert auf raumrelevanten sozialen Bedürfnissen aus der Perspektive der späteren Nutzerinnen und Nutzer. In erster Linie aber derjenigen von Frauen. Diese Kriterien stützen sich ab auf bereits existierende Gender-Projekte mit Fokus auf den öffentlichen Raum (*Lares*-Projekt Stadtraum HB Zürich u.a., vgl. Kap. 4). Der Genderkriterien-Katalog wurde mit einzelnen tram- und haltestellenbezogenen Spezifizierungen sowie um die nutzungsbezogenen Projektanforderungen gemäss Anhang 12 des Projekthandbuchs (PHB) Tram Region Bern ergänzt².

Durch den Gender-Kriterienkatalog wird die Voraussetzung für die Wahrnehmung der Bedürfnisse von verschiedenen NutzerInnengruppen an das Projekt Tram Region Bern sowie an ihre unmittelbare Umgebung geschaffen. Ganz im Sinne eines prozesshaften Vorgehens wurden in den Sitzungen die Anregungen der *Lares*-Fachfrauen diskutiert und in den weiteren Planungsverlauf integriert. Die Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

² In der Tabelle *kursiv*.



Der Genderkriterien-Katalog ist wie folgt aufgebaut:

| Themenbereich | Erläuterung |
|--|---|
| Ort oder Thema Bauetappe | Haltestelle, Platz oder Strassenabschnitt des Planungsperimeters. Die Reihenfolge bezieht sich auf die Teilprojektfolge 1, 2, 4 und 5 von Süd nach Ost, resp. bei TP 6 von Nordwest nach Südost. |
| Würdigung / Schwachstelle / Kritikpunkt | Beschreibung des aus Gender-Perspektive analysierten Umstandes. |
| Soziale Bedürfnisse Gender-Kriterium <i>Projektanforderungen an TRB gemäss Projekthandbuch</i> | Thematische Zuordnung zu Gender-Kriterien, die auf sozialen Bedürfnissen basieren (vgl. nachfolgende Tabelle). |
| Optimierungsvorschläge | Ideenlieferung für die Aufhebung der Schwachstelle. |
| Sitzungsbeschlüsse | Anlässlich der Präsentation der Kritikpunkte resp. Optimierungsvorschläge an den TP-Sitzungen, wurden auf jede Anregung der <i>Lares</i> -Fachfrauen der Handlungsbedarf besprochen und die Verantwortlichkeiten definiert. |

Der Themenbereich soziale Bedürfnisse / Gender-Kriterium bedarf einer eingehenderer Betrachtung. Die aufgeführten Beschreibungen liegen im Allgemeinen in der planerischen Kompetenz. Teilweise greifen die Themen aber auch in gesellschaftsrelevante Handlungsfelder ein, die in Zusammenarbeit mit weiteren AkteurInnen aus Verwaltung, Politik, Anwohnerschaft und/oder Interessenvertretungen anzugehen sind.



| Soziale Bedürfnisse Gender-Kriterien <i>Projektanforderungen an TRB gem. PHB</i> | Erläuterungen |
|--|--|
| Sicherheit | <ul style="list-style-type: none"> – Postulat der übersichtlichen Gestaltung verfolgen – Subjektives Sicherheitsempfinden berücksichtigen – Soziale Kontrolle durch vielfältige Nutzergruppen zu verschiedenen Zeiten gewährleisten – Mitverantwortung der BenutzerInnen stärken – <i>Sichere, direkte und attraktive LV-Wege</i> – <i>Häufige, attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten für FussgängerInnen und Velofahrende schaffen</i> – <i>Auf Eigentrassee-Strecken sichere Querungsstellen für den Auto- und den Langsamverkehr gewährleisten</i> – <i>Für FussgängerInnen schnelles Querens von Strassen und Plätzen ermöglichen</i> |
| Soziale Kontrolle | <ul style="list-style-type: none"> – Periphere Lagen durch soziale Kontrollen beleben – Feingliedrige Durchblicke gewährleisten – Attraktive und vielfältige Nutzungen mit langen Öffnungszeiten anstreben – Belebung und Beleuchtung sicherstellen – Notfallhilfen bereit stellen |
| Aufenthaltsqualität / Belebung | <ul style="list-style-type: none"> – Identifikation mit dem Ort stärken – Veranstaltungen und Aktionen tolerant bewilligen – Mit Angebotsmix im öffentlichen und – wenn beeinflussbar auch im privaten Bereich – alle Bevölkerungsgruppen ansprechen – Auf Helligkeit, Tageslichteinfall/Transparenz bei der Materialauswahl achten – Aufenthaltsqualität sichern; dies für alle Altersgruppen – <i>Haltestellen attraktiv ausgestalten</i> |
| Orientierung | <ul style="list-style-type: none"> – Klare, richtungsweisende Gestaltung – Sichtachsen freihalten – Wegweisung für FussgängerInnen und Velofahrende – Eindeutige Informationstafeln verwenden (grosse Schrift, beleuchtet) – International verständliche Signaletik verwenden – <i>Vortrittsrecht des Trams gezielt erkennbar machen</i> – <i>Allfällige Netzlücken schliessen</i> |



| | |
|-------------------------------------|--|
| Ergonomie / Barrierefreiheit | <ul style="list-style-type: none"> – Benutzungsqualität für verschiedene Bedürfnisse beachten (Körpergrösse, Alter, Beweglichkeit) – Anstreben von Rahmenbedingungen, welche die Gesundheit nicht gefährden – Unterschiedliche Erholunginseln schaffen – Rampen und höhengleiche Übergänge anbringen – <i>Gutes Erreichbarkeitsniveau sichern</i> |
| Unterhalt / Sauberkeit | <ul style="list-style-type: none"> – Regelmässigen Unterhalt organisieren – Image mittels Standortmarketing fördern – Vandalismusresistente Materialien verwenden – Sorgfältige und bedarfsorientierte Beseitigung von Schäden gewährleisten – Reinigungen garantieren – Verantwortlichkeit definieren – <i>Hohe Unterhaltseffizienz gewährleisten</i> |
| Koexistenz | <ul style="list-style-type: none"> – <i>Der Verknüpfung und Verträglichkeit zwischen Tram und LV grosse Bedeutung beimessen</i> – <i>Gegenseitige Behinderung von Parkierung, Anlieferung, Entsorgung und Trambetrieb wenn immer möglich vermeiden</i> – <i>Sinnvolle und ausgewogene Abfolge der unterschiedlichen Haltestellentypen beachten³</i> – <i>Umfahrungsmöglichkeiten bei haltenden Trams für Velofahrende schaffen</i> – <i>Geeignete Umsteigeorte zwischen Tram und S-Bahn schaffen</i> – <i>An Tramhaltestellen Konflikte zwischen Tram und Velos und ein-/aussteigenden Fahrgästen vermeiden</i> – <i>Geeignete Orte mit genügend Zweiradabstellplätze ausstatten</i> – <i>Sichere, behinderungsfreie und fahrplangerechte (wesensgerechte) Betriebsabwicklung des Tram- und Busverkehrs</i> – <i>Verstetige Verkehrsabwicklung des Autoverkehrs</i> – <i>Von aussen nach innen gestaffelte Dosierung des Autoverkehrs</i> – <i>Dem öV an Lichtsignalen absolute Priorität gewähren</i> – <i>Möglichst minimale Wartezeiten bei Lichtsignalen und Knotenpunkten für Autofahrende (→ so wird deren Ausweichen auf Quartierstrassen vermieden)</i> – <i>Auf kurzen Strecken kann in Ortszentren eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h od. sogar in Ausnahmefällen auf Strecken ohne Trambetrieb eine Begegnungszone vorgesehen werden</i> – <i>Auf angemessenes Geschwindigkeitsniveau des Trams achten</i> |

³ Die für den fließenden Verkehr erforderte Fläche ist möglichst gering zu halten d.h.: Sinnvoll und akzeptable Abfolge von Haltestellen an denen die Autos am haltenden Tram vorbei fahren können und



2.3 Gender-Kriterienkatalog

Einleitend würdigen die *Lares*-Fachfrauen die um- und weitsichtige Herangehensweise der Projektverantwortlichen bezüglich breiter Partizipation der Bevölkerung im Rahmen des Vorprojektes, die Formulierung der Projektanforderungen und die wohlwollende Entgegennahme ihrer Stellungnahmen und Einwänden von Seiten der Projektteams. Insgesamt weisen die *Lares*-Fachfrauen auf 4 ortsübergreifende und 108 ortsspezifische Optimierungsvorschläge hin.

Ortsübergreifendes

Eine besondere Anerkennung und Betonung der Wichtigkeit richten die *Lares*-Fachfrauen an die folgenden allgemeinen und ortsübergreifenden Punkte:

- Schaffung von Bike and Ride-Anlagen an allen Haltestellen mit genügend (gedeckten) Veloabstellplätzen.
- Ermöglichung von Velo-Umfahrungen von haltenden Trams.
- Erfolgte Berücksichtigung der Barrierewirkung der neuen 45m langen Trams.
- Spezielle Beleuchtung von Haltestellen in Alleen.

Tramvortritt Kommunikationskampagne

Schwachstelle:

Das Tram ist rechtlich gesehen eine Eisenbahn. Somit ist es gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden vortrittsberechtigt. Dies gilt auf der Fahrbahn gleichwohl als auch im Haltestellenbereich. Selbst gegenüber Personen am Zebrastreifen geniesst das Tram das Vortrittsrecht.⁴ Vielen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere in Perimetern, in denen bisher keine Trams verkehrten, ist diese spezielle Vortrittsregelung nicht als bekannt vorzusetzen. Kollisionen und Fastkollisionen – insbesondere zwischen FussgängerInnen und Trams - sind darum keine Seltenheit.



Kaphaltestellen, an welchen die Autos hinter dem Tram halten und warten müssen (Anhang 12 - Projektvorgaben und Projektanforderungen Tram Region Bern, 2009, S. 3).

⁴ Quelle: Fussverkehr Schweiz (2010). Öffentlicher Verkehr und Vortrittsregelung in Begegnungszonen. Faktenblatt 2010/05.

Optimierungsvorschlag:

Die gesamte Tramlinie 10 (und 9) befindet sich in einem dichtbefahrenen Strassenraum. Im Rahmen der Realisierung der Tram Region Bern ist deshalb unbedingt eine Kommunikationskampagne zu lancieren. Diese hat zum Ziel, Verkehrsteilnehmende auf das Vortrittsrecht des Trams aufmerksam zu machen. So geschehen 2006 in der Stadt Zürich, wo die Bevölkerung während der einmonatigen Aktion „Das Tram hat Vortritt“ mittels Plakaten, Postkarten und Süssigkeiten auf die spezielle Strassenverkehrsregel sensibilisiert wurde⁵. Auch im Verkehrskunde-Unterricht an den Schulen ist das Verkehrsmittel Tram zu thematisieren.

Sitzungsbeschluss TP 4 vom 01.07.2010:

BERNMOBIL greift dieses Thema auf. Erfahrungen aus der Kommunikationskampagne zu TramBernWest fliessen dabei ein.

Anordnung ElektrokästenSchwachstelle:

Elektrokästen nehmen oftmals – aufgrund einer nicht wohl bedachten Platzwahl - viel Raum ein. Sie werden damit zum Hindernis für FussgängerInnen und VelofahrerInnen im Strassenraum und wirken störend im Stadtbild.

Optimierungsvorschlag:

Beim Halltestellenneubau bzw. bei der -neugestaltung im Rahmen des 9er und 10er-Trams gilt es die Standorte der Elektrokästen sorgfältig zu planen. Dies gilt auch für weitere standortgebundene, technische Infrastrukturelemente.

Sitzungsbeschluss TP 5 vom 30.06.2010:

Den Gestaltern ist dieses Anliegen bewusst. Im Rahmen des Bauprojekts wird diesem Anliegen Rechnung getragen.



⁵ Quelle: Stadt Zürich Polizeidepartement (2006). Medienmitteilung vom 02.10.2006.

Haltestellen: Auswahl der Materialien sowie Unterhalt

Schwachstelle:

Ungepflegte, schmutzig wirkende Haltestellen mindern nicht nur die Aufenthaltsqualität und schwächen die subjektive Sicherheit, sie schaden zudem auch dem Standortimage.

Optimierungsvorschlag:

Beim Neubau- bzw. Umbau der Haltestellen entlang der Tramlinie (9 und) 10 ist darauf zu achten, Ober⁶- und Strassenflächenmaterialien zu verwenden welche robust und einfach im Unterhalt sind. Die Verantwortlichkeit dafür muss klar definiert – eine unkomplizierte Reinigung mit den Unterhaltsmaschinen effizient möglich sein.

Sitzungsbeschlüsse:

TP 4 vom 01.07.2010: Dieses Anliegen fliesst im Rahmen des Bauprojekts ein.

TP6 vom 13.07.2010: Dieses Anliegen fliesst im Rahmen des Bauprojekts ein.

Strassenraumbegrünung

Schwachstelle:

Der Strassenraum dient in erster Linie als funktionaler Zweckbau für die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse. Mit der Anlage von Grünelementen kann das Mikroklima positiv beeinflusst werden, eine gestalterische Aufwertung sowie ein Beitrag zum ökologischen Ausgleich im Siedlungsgebiet erfolgen. Auf der gesamten Tramlinie (9 und) 10 gibt es immer wieder Strassenraumteile, welche reine Steuerunginseln und nicht für die Benutzung durch Fussgängerinnen und Fussgänger vorgesehen sind.

Optimierungsvorschlag:

Die Pflanzung von Bäumen sollte angesichts ihrer positiven Wirkung auf die Aufenthaltsqualität und das Mikroklima möglichst grosszügig v.a. zwischen den Haltestellen und in nach differenzierter Abwägung auch bei den Haltestellen erfolgen. Die neu zu gestaltenden Strassenräume, resp. v.a. die nicht begangenen Strasseninseln, lassen sich im Rahmen der Bauarbeiten extensiv begrünen. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat 2007 in der Antwort auf ein entsprechendes Postulat den Vorschlag als grundsätzlich berechtigt beurteilt und in Aussicht gestellt,

⁶ Ökologisch abbaubarer Anti-Graffiti-Schutz, Begrünung von Fassaden oder gezielte Gestaltung in Zusammenarbeit mit jungen Männern und Frauen.



das Anliegen in Einzelfällen anzuwenden. Für die konkrete Prüfung des Anliegens besteht nun ein geeigneter Zeitpunkt.

Sitzungsbeschlüsse:

TP1 vom 01.07.2010: Die Pflanzung einer Baumreihe an der Muhlernstrasse wird geprüft.

TP2 vom 06.07.2010: Die Gestaltung des Vorplatzes des Eigerhochhauses mit Bäumen wird im Bauprojekt geprüft (Privatgrundstück).

TP 4 (Bern Nord) vom 01.07.2010: Das Anliegen wird im Einzelfall von den beauftragten PlanerInnen geprüft und mit den Verantwortlichen in der Stadt besprochen.

TP 4 (Ostermundigen) vom 01.07.2010 und TP5 vom 30.06.2010: Die Unterhaltsaufwand des Strassenbegleitgrüns wird von der Gemeinde als hoch beurteilt. Dieses Anliegen hat keine Priorität.



| Teilprojekt 1, Köniz | | | | |
|--|---|---|--|---|
| Ort | Würdigung / Schwachstelle / Kritikpunkt | Gender Kriterien <i>Projektanforderungen TRB</i> | Optimierungsvorschlag | Sitzungsbeschlüsse vom 01.07.2010 Autor: Th. Widmer, INGE IMAD |
| Endhaltestelle Schliern | Der Bereich des Wendehammers Froschweg gegen die Muhlernstrasse ist derzeit mit einer Barrierevorrichtung nur provisorisch gestaltet. | Sicherheit Soziale Kontrolle Aufenthaltsqualität Orientierung Barrierefreiheit <i>Hohe städtebauliche Qualität gewährleisten</i> | Der Bereich des Wendehammers Froschweg soll im Rahmen des Tramprojekts gestalterisch aufgewertet werden mit dem Ziel, eine übersichtliche, klare Situation zu schaffen. | Der Wendehammer Froschweg könnte anders genutzt werden. z.B. Veloabstellplatz. Eine gestalterische Aufwertung wird begrüßt. INGE IMAD wird diese Vorschläge im Rahmen der Freigabeworkshops mit den Vertretern der Gemeinde besprechen. |
| B & R, Haltestellen Eichmatt, Schliern Zentrum u. Endhaltestelle Schliern | Durch die Tramführung auf der Muhlernstrasse sind bestehende Wohnquartiere in Schliern teilweise schlecht erschlossen. | Ergonomie (Erreichbarkeit) <i>Geeignete Orte mit genügend Zweiradabstellplätzen ausstatten</i> | An allen Haltestellen sind genügend Veloabstellplätze / Bike and Ride -Anlagen vorzusehen. | INGE IMAD wird diese Vorschläge im Rahmen der Freigabeworkshops mit den Vertretern der Gemeinde besprechen. |
| Haltestelle Eichmatt | Das Tram wird stadtauswärts bis und mit Haltestelle Eichmatt im Eigentrassee geführt. Der Strassenbereich wird dadurch sehr viel breiter , alle Grünele- | Aufenthaltsqualität <i>Haltestellen attraktiv ausgestalten</i> | Es sind Massnahmen zu prüfen, um den Strassenraum im Bereich Eichmatt gestalterisch als Ortseingang aufzuwerten. Dies mit dem Ziel, dem Ort eine Identität zu verleihen und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Möglichkeiten bestehen im Kreisel (Durchmes- | Die Variante ist verkehrstechnisch optimal. Ob die Verkehrsfläche noch etwas reduziert werden |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | <p>mente im Strassenraum verschwinden. Der Ort ist der Ortseingang von Schliern, ihm ist gestalterisch auch deshalb grosse Rechnung zu tragen, da er sehr gut einsehbar ist infolge der Hanglage.</p> | <p><i>Hohe städtebauliche Qualität gewährleisten</i></p> | <p>ser 36m) oder auf den Perrons. Der Perron stadtauswärts wird kaum von Wartenden frequentiert, wodurch Spielraum entsteht für gestalterische Elemente / Grünelemente.</p> | <p>kann, wird geprüft. Simon Schöni macht Vorschläge betreffend der Gestaltung, damit der Strassenraum optisch verkleinert werden kann.</p> |
| <p>Gestaltung Muhlernstrasse</p> | <p>Mit dem Eigentrassee wird die bereits heute breite Strasse nach Schliern noch breiter. Es fehlen Gestaltungselemente. Velofahrende in Richtung Schliern sind (im Sommer) der direkten Sonne ausgesetzt.</p> | <p>Aufenthaltsqualität Sicherheit <i>Sichere, direkte und attraktive LV-Wege</i></p> | <p>Mit Bäumen, Baumreihen soll der Strassenbereich entlang der Muhlernstrasse gestaltet werden wobei die Bäume so anzulegen sind, dass Velofahrende in Richtung Schliern im Sommer vom Schattenwurf der Bäume profitieren. Es ist eine gute Beleuchtung auch der Velospur zu garantieren.</p> | <p>Eine Baumreihe ist prüfenswert. Das gestalterische Element wird am nächsten Freigabeworkshop mit den Gemeindevertretern besprochen.</p> |
| <p>Haltestelle Muhlernstrasse</p> | <p>Die Wohnhäuser im oberen Bereich der Sandwürfi sowie der Werkhof sind mit den geplanten Haltestellen sehr schlecht erschlossen. Luftdistanzmässig mag eine Haltestelle nicht gerechtfertigt sein, es ist jedoch zusätzlich die doch recht beträchtlichen Steigung zu berücksichtigen sowie die Tatsache, dass die stark befahrene Muhlernstrasse für FussgängerInnen, insbesondere mit Kinderwagen oder Kleinkindern an der Hand, nicht attraktiv ist.</p> | <p>Ergonomie <i>Gutes Erreichbarkeitsniveau sichern</i></p> | <p>Es ist eine bessere Erschliessung des oberen Bereichs der Sandwürfi zu prüfen, ev. mit Bus Büschiacker während Stosszeiten.</p> | <p>Bus Büschiacker wird im Bauprojekt abgeklärt. Besprechung am nächsten Freigabeworkshop.</p> |
| <p>Schloss</p> | <p>Der Vorplatz vor dem Schloss bietet entlang der Schlossmauer eine ideale Veloverbindung für Velofahrende von</p> | <p>Sicherheit Orientierung</p> | <p>Veloführung vor Schlossmauer prüfen. Hierdurch wird eine Velobeziehung, die sich im Alltag wahrscheinlich eh durchsetzt, offiziell eingeplant. Wartehäuschen nicht so weit verschieben wie vorgese-</p> | <p>Aus Sicherheitsgründen sind die Planer mit dem Vorschlag nicht einver-</p> |

| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| | Schliern nach Köniz. Der Kreiselverkehr mit Trampuren und Haltestelle kann so auf direktem Weg umfahren werden. | Barrierefreiheit <i>Umfahrungsmöglichkeit für Velofahrende schaffen</i> | hen, damit Koexistenzbereich vor Schlossmauer breiter wird. Warnhinweis im Bereich des Behinderteneinstiegs / Tramhaltestelle. | standen. INGE IMAD schlägt vor, eine mögliche alternative Umfahrung für Velofahrende wie bei den Haltestellen entlang der Schlossmauer zu ermöglichen. Das Vorgehen wird am nächsten Freigabeworkshop besprochen. |
| Engstelle Brühlplatz - Kreisel | Bereits heute besteht auf der Schwarzenburgstrasse vor dem Kreisel Schwarzenburg-Könizstrasse eine Engstelle . Es gibt kein Trottoir, Velofahrende müssen ohne Velospur an einer Mauer zirka 25 Meter entlangfahren. Dadurch, dass, von der Stadt her kommend, unmittelbar vorher das Tram noch im Eigentrassée geführt wird und grosszügige Verhältnisse für FussgängerInnen und VelofahrerInnen bestehen, wird die Nadelöhr-Situation weiter verstärkt. | Orientierung Barrierefreiheit <i>Sichere, direkt und attraktive LV-Wege</i> | Kontaktaufnahme mit dem Liegenschaftsbesitzer/der Liegenschaftsbesitzerin. Spielraum ausloten zur Verbreiterung des Strassenquerschnitts zwecks Schaffung eines Trottoirs / einer Velospur. | Das Trottoir wird in die Pläne aufgenommen. Die hintere Baumallee wird in der Verlängerung des Parks durchgezogen. |
| Haltestelle Dübystrasse stadteinwärts | Die Haltestelle liegt am Waldrand . Die Situation mit dem Haltestellenhäuschen wirkt v.a. nachts unübersichtlich und ungemütlich. | Sicherheit Soziale Kontrolle Aufenthaltsqualität <i>Haltestellen attraktiv ausgestalten.</i> <i>Wegweisende, zukunftsgerichtete,</i> | Es wird eine gestalterische Klärung der gesamten Waldzugangssituation empfohlen. Der Ort ist der Hauptzugang zum Steinhölzliwald. Der Waldzugang wird vom Gebäude verstellt, im Waldvorland herrscht eine unübersichtliche Gestaltung mit Gehölzgruppen. Der südlich angrenzende Park ist nur rudimentär gestaltet. Das Häuschen, ursprünglich als Haltestellen- und Kioskhäuschen konzipiert, beherbergt heute diverse Nutzungen, welche nur teilweise | Eine gestalterische Klärung wird grundsätzlich begrüsst. Th. Widmer schlägt vor die Punkte am nächsten Freigabeworkshop mit |

| | | | | |
|--------------------------------|---|--|---|--|
| | | <i>hohe städtebauliche Qualität gewährleisten</i> | <p>standortgebunden sind. Mit einem Neubau, im Zusammenhang mit dem Tramprojekt realisiert, kann eine klare, übersichtliche und richtungsweisende Gestaltung erfolgen.</p> <p>Der gesamte Perronbereich ist gegen den Park hin anstelle einer Hecke mit einer Brüstung von zirka 100cm Höhe abzugrenzen. Durch die Niveaudifferenz zum Park ergibt sich parkseitig eine Niveaudifferenz von zirka 200cm. Wartende Personen sollen sich sicher fühlen können, wissend, dass sich ihnen niemand von hinten nähern kann. Gute Beleuchtung ist dabei wichtig.</p> | den Vertretern der Stadt Bern zu besprechen. |
| Unterführung Bahngleise | Velofahrende in Richtung Köniz werden nach wie vor auf dem erhöhten Niveau geführt. Dies ist tagsüber ideal. Nachts ist die Situation eher ungemütlich, da die soziale Kontrolle fehlt . | <p>Sicherheit</p> <p>Soziale Kontrolle</p> <p>Aufenthaltsqualität</p> <p><i>Sichere, direkte u. attraktive LV-Wege</i></p> | Das erhöhte Velo-Trasse ist gut zu beleuchten : Die Velospur soll über eine eigene, separate Beleuchtung verfügen. Die Betonmauer ist aufzufrischen . Mittels (künstlerischen) Gestaltungselementen soll eine angstfreie, übersichtlichere Gestaltung erwirkt werden. | <p>Vorschlag:</p> <p>Montage zusätzlicher Lampen beidseitig über Fuss- und Gehweg.</p> <p>Simon Schöni berücksichtigt bei der Gestaltung die Übersichtlichkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum, speziell entlang den Stützmauern. Keine Brüstungsmauern sondern Stakettengeländer.</p> |

| Teilprojekt 2, Eigerplatz | | | | |
|--|---|---|---|--|
| Ort oder Thema | Würdigung / Schwachstelle / Kritikpunkt | Gender Kriterien <i>Projektanforderungen TRB</i> | Optimierungsvorschlag | Sitzungsbeschlüsse vom 6. Juli 2010 ergänzt durch Team „Eigerplatz“ |
| Velo-Querung Zieglerstrasse Höhe Philosophenweg | Veloverbindung Zieglerstrasse – Mühlemattstrasse/Eigerstrasse ist zu gewährleisten. | Sicherheit <i>Sichere, direkte und attraktive LV-Wege</i> | Offizielle Veloabbiegespur Zieglerstrasse-Philosophenweg | Die Verbindung Zieglerstrasse – Philosophenweg ist vorgesehen. Das Linksabbiegen erfolgt über den Mehrzweckstreifen. Im Rahmen des Vorprojekts bereits vorgesehen. |
| Eigerpark | Der Eigerpark wird in der geplanten Gestaltung ein attraktiver Ort für Mittagspausen von Berufstätigen oder kurze Pausen von Familien auf dem Einkaufsweg. Wichtig ist, dass der Unterhalt gewährleistet werden kann und die soziale Kontrolle auch abends und nachts gewahrt bleibt. | Soziale Kontrolle Pflege/Sauberkeit <i>Hohe Unterhaltseffizienz gewährleisten</i> | Falls Sträucher geplant sind, sollen diese höchstens 50 cm hoch sein, so dass die Übersicht gewahrt bleibt. Der Unterhalt der Hecken muss gewährleistet werden können (Littering). Der Park ist durchgängig gut zu beleuchten. | Im Rahmen des Vorprojekts bereits vorgesehen. |
| Vorplatz mit Sitztreppenanlage Coop-Gebäude | Der Eigerplatz auch ein wichtiger Ort für die Quartierbevölkerung . Die Vorplätze von Migros und Coop sind die Orte, wo sich die Quartierbevölkerung vor oder nach dem Einkauf zum kurzen Schwatz trifft. Im | Wohlbefinden Belegung / Aufenthaltsqualität Klare richtungsweisende Gestaltung | Wir schlagen vor, dass der Vorplatz räumlich vom Eigerplatz-Kreisel abgegrenzt bleibt. Die bestehende Bepflanzung sollte entfernt werden um eine klare und übersichtliche Gestaltung zu ermöglichen. Eine Mauer oder ein Geländer, ev. aus Glas, würde als Schutz gegenüber dem Strassenraum bevorzugt. Sitzgelegenhei- | Die Jury hat die Öffnung des Vorplatzes als positiv beurteilt. Durch die Öffnung (Sitztreppen) des Vorplatzes von Coop wird |

| | | | | |
|--|---|---|---|--|
| | <p>Projekt „promunturium“ wird der Vorplatz des Coop-Gebäudes gegen den Kreisel hin geöffnet mit einer Treppenanlage. Baumpflanzungen sind nicht vorgesehen. Der Vorplatz wird dadurch Teil des Verkehrsknotens, wo SchülerInnen und Berufstätige auf der Treppe sitzend dem Verkehr zuschauen. Für spielende Kinder ist der Ort ungeeignet. Wir erachten diese Öffnung und die Ausrichtung der Treppenanlage als nicht sinnvoll. Der Vorplatz verliert dadurch seine Rolle als Quartierplatz.</p> | | <p>ten sind vorzusehen. Um die Aufenthaltsqualität insbesondere im Hochsommer zu steigern würden wir eine Baumbepflanzung begrüßen. Diese hätte so zu erfolgen, dass die feingliedrigen Durchblicke gewährleistet bleiben. Der bestehende Springbrunnen („Kein Trinkwasser“) wird ersetzt mit einem anderen Wasserspiel/Brunnen – möglicherweise mit Trinkwasser. Eine Klärung der Situation kann somit, gleich wie im Projekt „promunturium“, herbeigeführt werden, jedoch unter Wahrung des Vorplatzes als Quartierplatz. Im Stirnbereich des Gebäudes, in Richtung Eigerstrasse, schlagen wir vor, einen grosskronigen Baum zu pflanzen – analog des grossen Baumes vor dem roten Gebäude Ecke Eigerplatz/Schwarzenburgstrasse. Dies auch, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Der Vorplatz ist auch in den Abendstunden sowie an Wochenenden gut zu beleuchten.</p> | <p>für die Quartierbevölkerung besser zugänglich und erhält neue Aufenthaltsqualität. Damit ist diese ein wesentliches Element des Projekts. Der Platz soll kein Kinderspielplatz sein, weshalb sich an ihn auch nicht entsprechende Anforderungen stellen. Zudem ist bei der Umgestaltung zu berücksichtigen, dass der Platz unterkellert ist. Dies führt zu erheblichen technischen Schwierigkeiten bei der Gestaltung und Bepflanzung. Die Leitidee aus dem Ideenwettbewerb / Studienauftrag ist umzusetzen.</p> |
| <p>Veloabstellplätze bei Coop-Gebäude</p> | <p>Heute besteht eine örtlich gute, jedoch stets ausgelastete Veloabstellanlage neben dem Coop-Gebäude</p> | <p>Ergonomie <i>Geeignete Orte mit genügend Veloabstellplätzen ausstatten</i></p> | <p>Auf dem Eigerplatz ist auch nach dem Umbau für genügend Veloabstellplätze zu sorgen. Bei der Dimensionierung ist zu berücksichtigen, dass viele Familien mit Veloanhänger in den Coop einkaufen gehen.</p> | <p>Der Punkt im Rahmen der Möglichkeiten aufgenommen. Oftmals befinden sich</p> |

| | | | | |
|-----------------------------|--|---|--|---|
| | | | | Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe der Geschäfte auf privatem Grund. In diesen Fällen ist man von den privaten Grundeigentümern abhängig. Das Projektteam arbeitet Lösungen aus, die anschliessend mit den Grundeigentümern besprochen werden. Im Rahmen des Bauprojekts zu klären. |
| Tramhalt Eigerplatz | Wir begrüssen die vorgesehene klare, übersichtlichen Gestaltung des Eigerplatzes im Haltestellenbereich des Eigerplatzes. | Soziale Kontrolle <i>Haltestellen attraktiv ausgestalten</i> | Es ist darauf zu achten, dass die klare, übersichtliche Gestaltung gewahrt bleibt trotz der Summe der notwendigen Baukörper (Kiosk, Elektrokästen, Fahrradabstellplätze). Auf gute Beleuchtung ist zu achten. | Die im Jurybericht geforderten Vereinfachungen der Beleuchtung beziehen sich nicht auf die Ausleuchtung, sondern Anzahl verwendeter Leuchtentypen. Im Rahmen des Vorprojekts zu klären. |
| Kreisel, Veloführung | Die Konflikte Autos-linksabbiegende Velos sind bekannt und gefährlich. Durch seine Dimension, die Hanglage und die Tramgeleise akzentuiert sich diese Problematik beim Eigerplatzkreisel . Da sehr viele Veloverbindungen über den Eiger- | Sicherheit Wohlbefinden Orientierung <i>Sichere, direkte</i> | Die Trottoirs/Fussgängerbereiche zwischen Ziegler-, Eiger- und Seftigenstrasse werden so ausgestaltet, dass sie von Velofahrenden mitbenützt werden können (Koexistenzbereich Fuss- und Veloverkehr). Hierfür werden die Trottoirs gegen den Kreisel hin abgesenkt, so dass die Velos à Niveau in diesen Bereich fahren können. Um eine gewisse Trennung zu ermöglichen können Velo- | Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern lehnt Koexistenzlösungen ab. Das schweizerische Strassenverkehrsrecht |

| | | | | |
|--|---|---|--|---|
| | <p>platz führen ist dem Veloverkehr grosse Beachtung zu schenken. Dies gilt noch verstärkt für Velofahrende mit Kindervelohänger.</p> <p>Bsp: Velofahrende von der Schwarzenburgstrasse stadteinwärts kommen mit Tempo von der Schwarzenburgstrasse und müssen damit rechnen, dass sie von Autos, welche in die Eigerstrasse abbiegen, abgedrängt werden.</p> <p>Eigerstrasse-Seftigenstrasse: Für Velofahrende sehr anspruchsvoll infolge Nebeneinander von Tram, MIV, LV im Kreislauf, welcher gegen die Schwarzenburgstrasse hin ansteigt, plus Überqueren der Tramgleise.</p> | <p><i>und attraktive LV-Wege</i></p> <p><i>Umfahrungsmöglichkeit bei haltenden Trams für Velofahrende</i></p> | <p>signaturen im Bereich gegen die Strasse hin aufgebracht werden, jedoch kein Streifen (Gestaltung). Zudem wird es weniger geübten Velofahrenden ermöglicht, die Seftigenstrasse und Eigerstrasse auf oder parallel zu den Zebrastreifen zu queren.</p> | <p>sieht keine Velofurten vor, auf denen Velofahrer (analog den Fussgängern) Vortrittsrecht geniessen. Es sind aber Möglichkeiten zu schaffen, dass die Velofahrenden auf das Trottoir gelangen und als Fussgänger die Strasse Queren kann. Im Rahmen des Bauprojekts zu klären.</p> |
| <p>Velo-Querung Mühlemattstrasse-Tscharnerstrasse</p> | <p>Für Velofahrende besteht heute zwischen Tscharnerstrasse und Mühlemattstrasse eine sehr gute Querungsmöglichkeit mit der Veloampel bei der Tramhaltestelle Eigerplatz. Diese sollte unbedingt beibehalten werden. Sie ist auch die einzige offizielle Querungsmöglichkeit für Velofahrende aus Richtung Zieglerstrasse um zum Coop zu gelangen sowie eine attraktive Route für die wichtige Velobeziehung Stadtzentrum-Köniz.</p> | <p>Sicherheit</p> <p><i>Sichere, direkte und attraktive LV-Wege</i></p> | <p>Veloquerung Mühlemattstrasse – Tscharnerstrasse beibehalten.</p> | <p>Die Querung erfolgt unreguliert, jedoch besteht die Option die Querung (inkl. Fussgänger) in die Regelung des Kreisels einzubinden). Die in der Folge durch das Team präsentierten Vorschläge behalten die Querung bei. Da keine der Lösungen vollständig überzeugt, wird das Team beauftragt auch</p> |

| | | | | Lösungsansätze zu prüfen, bei denen die Querung weg von der Engstelle „Coop-Ecke“ verlegt wird. Im Rahmen des Vorprojekts zu klären. |
|---------------------------------|---|--|---|--|
| Teilprojekt 4, Bern Nord | | | | |
| Ort | Würdigung / Schwachstelle / Kritikpunkt | Gender Kriterien <i>Projektanforderungen TRB</i> | Optimierungsvorschlag | Sitzungsbeschlüsse vom 01.07.2010 Autor: Th. Wehren, B+S AG |
| Viktoriaplatz | Die Neugestaltung des städtebaulich bedeutsamen Viktoriaplatzes in einen ovalförmigen Kreisel befindet sich noch in Planung . Die Abwägung zwischen Sicherheit, Orientierung, Ästhetik ist eine Gratwanderung. | Aufenthaltsqualität Sicherheit <i>Der Verknüpfung und Verträglichkeit zwischen Tram und LV</i> | Die folgenden vier NutzerInnen-Bedürfnisse sind für die Umgestaltung des Viktoriaplatzes von zentraler Bedeutung: Mobilität: Der Viktoriaplatz ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt der von vielen Personen mit unterschiedlichsten Bedürfnissen frequentiert wird. Wichtig ist es daher, eine möglichst klare und barrierefreie Wegführung sicherzustellen. Orientierung: Eine gute Orientierung - mittels Beleuchtung, Wegweiser, eindeutigen Treffpunkten und Orientierungshilfen - verhilft nicht nur dem Sich-Zurecht-Finden im öffentlichen Raum. Vielmehr fördert sie auch die subjektive Sicherheit und schafft örtliche Identifikation. Sicherheit: Personen, welche sich an öffentlichen Plätzen unwohl fühlen, sind in ihrer Mobilität und der Teilnahme am öffentlichen Leben eingeschränkt. Der Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens - mittels guter Beleuchtung, klarer | Im Bauprojekt prüfen Im Bauprojekt berücksichtigen Im Bauprojekt berücksichtigen |

| | | | | |
|--|---|--|--|--|
| | | | <p>Wegführung, sauberem Erscheinungsbild und klarer Signalisation - ist deshalb grosse Beachtung zu schenken.</p> <p>Aufenthalt: Als städtebaulich bedeutsamer Platz, darf der Viktoriaplatz nicht vollends vom Verkehr dominiert werden. Vielmehr ist anzustreben, dass sich die querenden und wartenden NutzerInnen am Viktoriaplatz wohl fühlen. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, mögliche Mischflächen von Tram/Langsamverkehr genau zu definieren und zu signalisieren, als auch ausreichend Möglichkeiten für Warten, Ausruhen und Kommunizieren (Sitzgelegenheiten, Wetter-/Wind-/Sonnenschutz) einzuplanen.</p> | Im Bauprojekt prüfen |
| Haltestelle Viktoriaplatz (Viktoriastrasse) | Der Durchgang zwischen Postgebäude und Feuerwehrdepot bietet sich als schnelle Fusswegverbindung zur Haltestelle Moserstrasse an. Heute ist diese jedoch schlecht signalisiert und insbesondere nachts ungenügend beleuchtet. | <p>Sicherheit</p> <p>Aufenthaltsqualität</p> <p>Orientierung</p> <p><i>Sichere, direkte und attraktive LV-Wege</i></p> | <p>In Absprache mit der Grundeigentümerin ist diesem „FussgängerInnen-Schleichweg“ offiziellen Charakter zu verleihen. Eine gezielte Signalisation verhilft beispielsweise zu einer guten Orientierung und lässt auch Ortsunkundige den Weg problemlos finden. Mittels Installation einer ausreichenden Beleuchtung und dem Entfernen dichter Sträucher und Büsche, wird zudem das subjektive Sicherheitsempfinden gefördert.</p> | Mit Privateigentümer im Bauprojekt diskutieren |
| Beundenfeldstrasse / Moserstrasse | Die Neuordnung der Haltestellen Moserstrasse eröffnet die Möglichkeit, im Raum Moserstrasse / Beundenfeldstrasse eine neue Gestaltung des öffentlichen Raumes in Betracht zu ziehen. | Aufenthaltsqualität | Eine Gesamtsicht der Planung (Einbezug der bestehenden Nutzungen, den Grünflächen und dem regen Strom von Passantinnen und Passanten) ermöglicht die Betonung der Situation als attraktives Eingangstor zum Breitenrainquartier. | Bearbeitung im Bauprojekt |

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| Haltestelle Schönburg | Der heutige Kiosk und der Imbissstand an der Haltestelle stadteinwärts sind baulich nicht mehr zeitgemäss. Sie wirken dunkel und nicht einladend. | Sicherheit Aufenthaltsqualität <i>Haltestellen attraktiv ausgestalten</i> | Eine attraktive und vielfältige Nutzung durch einen Kiosk- oder Gastronomiebetrieb hilft, die Haltestelle zu beleben und verstärkt so das subjektive Sicherheitsempfinden. Das Gespräch mit dem Grundeigentümer sollte daher gesucht werden, um partizipativ eine attraktive Umgestaltung des heutigen Unorts anzugehen. | Mit Privateigentümern im Bauprojekt nach Lösungen suchen |
| Kreuzung Viktoriastrasse / Papiermühlstrasse | Die Veloverkehrsführung von der Viktoriastrasse in die Papiermühlstrasse, als auch von der Laubeggstrasse in die Viktoriastrasse birgt Konfliktpotential mit dem Tram- und Autoverkehr . | Sicherheit <i>Häufige, attraktive und sichere Quermöglichkeiten für LV schaffen</i> | Die genaue Veloroute ist nochmals zu prüfen . | Lösung ist mit Fachstelle Velo der Stadt Bern abgestimmt. Detailoptimierung im Bauprojekt |
| Kreuzung Laubeggstrasse / Ostermundigenstrasse | Die ehemalige Bushaltestelle Rosengarten , in der auch eine Toilette untergebracht ist, steht an einem prominenten Ort, wirkt aber düster und unattraktiv . | Sicherheit Aufenthaltsqualität | Im Rahmen der Bauarbeiten zum Tram, bietet sich die Gelegenheit, die Nutzung und den Standort dieses Gebäudes zu hinterfragen . Als Wartehäuschen hat es ausgedient. Mit einem Ideenwettbewerb im Quartier können Anwohnerinnen und Anwohner in die Neugestaltung direkt mit einbezogen werden. Das fördert nicht nur die Akzeptanz sondern steigert auch die Identifikation mit der Örtlichkeit. | Zukünftige Nutzung und Neugestaltung durch Stadt Bern angehen |
| Kreuzung Viktoriastr. / Ostermundigenstrasse | Die Veloverkehrsführung von der Ostermundigenstrasse in die Viktoriastrasse ist unübersichtlich und stiftet Verwirrung. | Sicherheit <i>Häufige, attraktive und sichere Quermöglichkeiten für LV schaffen</i> | Die genaue Veloroute ist nochmals zu prüfen . | Vorliegende Kompromisslösung im Bauprojekt weiter optimieren |
| Haltestelle Galgenfeld (Siedlung Baumgarten) | Die Haltestelle stadteinwärts liegt direkt an einem Waldstück . Dieses ist dicht bewachsen und ungepflegt. Das führt | Sicherheit Aufenthaltsqualität <i>Haltestellen attraktiv</i> | Die Auflichtung des Waldrandes, sowie dessen regelmässige Unterhalt , steigert die Attraktivität des heutigen „Unorts“. Dies fördert nicht nur die subjektive Sicherheit sondern wertet auch den urbanorientierten Grünraum auf . Eine für Wartende optimierte | Im Bauprojekt prüfen |

| | | | | |
|--|---|--|---|--|
| | insbesondere nachts zu Unbehagen . | <i>ausgestalten</i> | Beleuchtung kann zur Aufwertung der Haltestelle beitragen. | |
| Kreuzung Ostermundigenstrasse / Pulverweg | Die stark frequentierte Kreuzung Ostermundigenstrasse/ Pulverweg ist nicht mehr nur Verkehrsknotenpunkt sondern auch Standort des „neuen“ Haupteingangs zum Schosshaldefriedhof . Eine Aufwertung dieser anonym wirkenden Strassenkreuzung ist daher angebracht. | Aufenthaltsqualität <i>Der Verknüpfung und Verträglichkeit zwischen Tram und LV</i> | Analog zum Viktoriaplatz sind auch hier den Genderbedürfnissen Mobilität, Orientierung, Sicherheit und Aufenthalt entsprechend Beachtung zu schenken. | Gestaltung des Eingangsbereichs im Bauprojekt konkretisieren |

| Teilprojekt 4, Ostermundigen | | | | |
|---|--|---|--|---|
| Ort | Würdigung / Schwachstelle / Kritikpunkt | Gender Kriterien <i>Projektanforderungen TRB</i> | Optimierungsvorschlag | Sitzungsbeschlüsse vom 01.07.2010 Autor: Th. Wehren, B+S AG |
| Abdankungshalle Schlosshald Friedhof | Vor der Abdankungshalle gibt es keinen Zebrastreifen zur Querung der Ostermundigenstrasse. | Sicherheit Orientierung <i>Sichere, direkte und attraktive LV-Wege</i> | Die Markierung eines Zebrastreifens ermöglicht ein sichereres Queren der stark befahrenen Fahrbahn. | ist unterdessen im Vorprojekt bereits berücksichtigt Mauer ist tabu, Lösung für Konflikt Velofahrer - Ausfahrt ist im Vorprojekt enthalten |
| | Die Ausfahrt bei der Abdankungshalle ist unübersichtlich. Automobilisten haben eine schlechte Einsicht auf die Ostermundigenstrasse. Dies birgt Kollisionsgefahren mit anderen Verkehrsteilnehmenden (Fahrradfahrenden, Automobilisten, Tram, Bus). | <i>Häufige, attraktive und sichere Quermöglichkeiten für FussgängerInnen und Velofahrende schaffen.</i> <i>Für FussgängerInnen schnelles Queren von Strassen und Plätzen ermöglichen</i> | Eine Umgestaltung der Grünfläche bei der Ausfahrt (diese ist heute durch ein Stop-Signal geregelt) zum Beispiel durch eine grössere Maueröffnung verbessert die Sicht und ermöglicht eine sichere Einfahrt in die Ostermundigenstrasse. | |
| Haltestelle Waldeck | Die Haltestelle liegt direkt an einem Waldstück . Dieses ist dicht bewachsen und ungepflegt. Das führt insbesondere nachts zu Unbehagen . | Sicherheit Aufenthaltsqualität Unterhalt <i>Haltestellen attraktiv ausgestalten</i> | Die Auflichtung des Waldrandes, sowie dessen regelmässige Unterhalt , steigert die Attraktivität des heutigen „Unorts“. Dies fördert nicht nur die subjektive Sicherheit sondern wertet auch den urbanorientierten Grünraum auf . Eine für Wartende optimierte Beleuchtung kann zur Aufwertung der Haltestelle beitragen. | Sache des laufenden Unterhalts Bearbeitung im Bauprojekt |
| Haltestelle in Unterführung | Es ist geplant, die bestehende Unterführung zur Tramhaltestelle umzufunktionieren und zu verbreitern. Die | Sicherheit Soziale Kontrolle Aufenthaltsqualität | Als geplanter Haltestellenstandort und als Umsteigebeziehung zwischen Tram- und S-Bahn-Linie soll die Haltestelle diversen Bedürfnissen gerecht werden. Es empfiehlt sich vorgängig | |

| | | | | |
|-------------------------------------|---|--|---|---|
| <p>Bahnhof Ostermundigen</p> | <p>heutige Unterführung ist auf Grund der trennenden Betonelemente in der Strassenmitte dunkel, eng und wirkt nicht einladend.</p> | <p>Orientierung</p> <p><i>Geeignete Umsteigeorte zwischen Tram und S-Bahn schaffen</i></p> <p><i>Haltestellen attraktiv ausgestalten</i></p> | <p>abzuklären, welche zukünftige Bedeutung dem jetzigen Aufnahmegebäude zu kommt, bzw. ob eine Nutzung mit zwei gleichwertigen Zugängen (inkl. Serviceangeboten) zu den Zügen in Ostermundigen betrieben werden kann.</p> <p>Es ist insbesondere sicherzustellen, dass die Umsteigebeziehung behinderten- und kinderwagengerecht (Zwillingswagen), aber auch übersichtlich geplant und gebaut wird. Das heisst, dass nebst dem geplanten Lift in adäquater Grösse und mit geeigneter Materialwahl (z.B. Glas), ein Treppenaufgang von >2.50 Meter Breite vorzusehen ist. Im Idealfall wäre der überdeckte S-Bahnperron nach Süden zu verschieben und käme somit direkt über die Tramhaltestelle Richtung Süden zu liegen mit möglichst kurzen Fusswegen.</p> <p>Zu prüfen sind mit der Eigentümerin SBB eine mögliche Ansiedlung des Bahnreisezentrums und / oder eines Kiosk in der Unterführung. Diese würden die Haltestelle als Umsteigepunkt aufwerten und ermöglichen zudem eine attraktive und vielfältige Nutzung (mit langen Öffnungszeiten). Die soziale Kontrolle wird gestärkt.</p> <p>Ein SBB Billettautomat in der Unterführung, für den Kauf von Billetten für den Fernverkehr, würde den Umsteigenden auch ausserhalb der Schalterstunden den Kauf von Billetten erleichtern.</p> <p>Weiter ist der Ort mittels Umgestaltung der Mittelpfeiler und Beleuchtungselementen möglichst hell und übersichtlich zu gestalten. Das subjektive Sicherheitsgefühl kann durch Kunst am Bau und klare Signaletik weiter gesteigert werden, um möglichen Sprayereien gleichzeitig vorzubeugen.</p> <p>Veloabstellplätze sind an der Haltestelle einzuplanen. Dies fördert</p> | <p>im Bauprojekt mit SBB zu klären</p> <p>Perronaufgänge >2m bedingen ein sehr aufwändige Anpassung der Perron- und Gleisanlage</p> <p>im Bauprojekt mit SBB prüfen</p> <p>im Bauprojekt mit SBB prüfen</p> <p>Detailbearbeitung im Bauprojekt</p> |
|-------------------------------------|---|--|---|---|

| | | | | |
|--|---|---|--|--|
| | | | die Intermodalität der Verkehrsmittel, hilft Ordnung zu halten und den begrenzten Platz effizient zu nutzen | Ist so vorgesehen |
| Abschnitt Bernstrasse bis Dreiegg Ostermundigen | Die Ladenstrasse im Ostermundiger Dorfkern wirkt unübersichtlich . Die an vielen Geschäften montierten Paravane bieten wohl einen gewissen Lärm- und Sichtschutz, erwirken aber, dass sich die Gebäude vom öffentlichen Raum abwenden. Dies erschwert die Orientierung und hemmt die Identifikation und damit die Aufenthaltsqualität im Ort. | Aufenthaltsqualität Orientierung | Beschriftungstafeln am Strassenrand (nach Könizer Vorbild an der Schwarzenburgerstrasse), schaffen eine Übersicht über das vielseitige Kleingewerbe. Dies steigert die Attraktivität der bis anhin konfusen Ortskern-Struktur, hilft der Orientierung und steigert damit die Aufenthaltsqualität der Bevölkerung und BesucherInnen. Das Gespräch mit den Grundeigentümern ist daher zu suchen um gemeinsam die Öffnung zur Strasse hin zu erwirken. | durch Gemeinde prüfen Bearbeitung im Bauprojekt |
| | Der Fahrbahnmittelstreifen wirkt heute konzeptionslos . | | Der neue Mehrzweckstreifen (1.5 m) sollte mit einem raffinierten Beleuchtungs- und/oder Farbkonzept gestaltet werden. Dies hilft der Orientierung, steigert dadurch die Aufenthaltsqualität und fördert die Identifikation mit dem Ort. | |
| | Das Tram geniesst im Strassenverkehr Vortrittsrecht - auch am Zebrastreifen. Dies ist vielen FussgängerInnen nicht bewusst und kann zu (Beinahe-)Unfällen führen. | Sicherheit Soziale Kontrolle Aufenthaltsqualität Orientierung Unterhalt / Sauberkeit <i>Hohe Unterhaltseffizienz gewährleisten</i> | Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung durch Kommunikationskampagnen (mehrsprachig), Beschilderungen und Verkehrsunterricht in den Schulen. | |
| Dreiegg (Haltestelle) | Das Dorfkern- Dreiegg wirkt im heutigen Strassenraum verloren und bietet | Sicherheit <i>Sichere, direkte und attraktive LV-</i> | Im Rahmen der Planungs- und Bauarbeiten „Haltestelle Zollgasse“ ist die Umgestaltung des „ Dreieggs “ zu berücksichtigen. Dabei | |

| | | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|---|
| Zollgasse) | dadurch nur eine geringe Aufenthaltsqualität. Eine alte Lok steht unauffällig neben der heutigen Haltestelle. | <p><i>Wege</i></p> <p><i>Häufige, attraktive und sichere Quermöglichkeiten für FußgängerInnen und Velofahrende schaffen.</i></p> | <p>sind die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen mit einzubeziehen - insbesondere derer junger Männer und Frauen, für welche das Dorfkern-Dreiegg ein beliebter Treffpunkt ist. Eine Partizipation von Alt und Jung bei der Planung der Neugestaltung, schaft Identifikation und erhöht die Verantwortung gegenüber dem Raum. Dabei ist auch ein geeigneter (neuer) Standort für die Lok zu suchen, da diese dem nahen Schulhaus den Namen verleiht.</p> <p>Mit der Verwendung von diversen Bodenmaterialien kann der Platz nach dessen Nutzungsmöglichkeiten eingeteilt werden (Imbiss, Standort für Weihnachtsbaumverkäufe, Guggeli- und Marronistand, Standort für Wahlplakate). Es ist darauf zu achten, insbesondere pflegeleichte Baumaterialien zu verwenden. So ist eine effiziente Reinigung möglich. Das fördert die Aufenthaltsqualität der Bevölkerung und stärkt dadurch die Identifikation mit dem Ort. Auf Hecken oder Betonriegel am Strassenrand empfehlen wir zu verzichten.</p> | Detailgestaltung erfolgt im Bauprojekt |
| Dreiegg / Untere Zollgasse | Die sichere FußgängerInnen-Querung der „Unteren Zollgasse“ gegenüber dem Dreiegg ist in der heutigen Planung noch nicht berücksichtigt . | <p>Sicherheit</p> <p><i>Sichere, direkte und attraktive LV-Wege</i></p> <p><i>Häufige, attraktive und sichere Quermöglichkeiten für LV schaffen.</i></p> | Die Markierung eines Zebrastreifens ermöglicht ein sichereres Querens der „Unteren Zollgasse“ Höhe Dreiegg. | Zebrastreifen ist unterdessen im Vorprojekt vorgesehen. |

| | | | | |
|---------------------------------|--|---------------------|--|---|
| Dreiegg / Schulhausplatz | Der Pausenplatz ist heute vor allem Parkplatz für PendlerInnen und Umschlagplatz für das Elterntaxi. Damit ist der eigentliche Aufenthaltsplatz für die Schülerinnen und Schüler stark eingeschränkt . | Aufenthaltsqualität | Durch das Aufheben der Pendlerparkplätze kann der Pausenplatz wieder seine angedachte Nutzung erfüllen. Mit einer Kommunikationskampagne und gezielten Massnahmen (z.B. PediBus) ist zudem dem Elterntaxi entgegenzuwirken . Einige Kurzzeitparkplätze können an die Mitteldorfstrasse verlegt werden. Dabei ist zu beachten, den Verbindungskorridor zum Schulhaus ausreichend zu beleuchten . | Im Vorprojekt ist bereits vorgesehen, die Zufahrt auf den Schulhausplatz zu verunmöglichen. |
|---------------------------------|--|---------------------|--|---|

| Teilprojekt 5, Rüti | | | | |
|----------------------------|---|--|---|---|
| Ort | Würdigung / Schwachstelle / Kritikpunkt | Gender Kriterien <i>Projektanforderungen TRB</i> | Optimierungsvorschlag | Sitzungsbeschlüsse vom 30.06.2010 Autor: M. Wälti, K+Z AG |
| Haltestelle Rütiweg | Der Zugang zur Haltestelle Rütiweg ist noch offen. Je nach möglicher Schienenführung bei der Coop Verkaufsstelle, wird gar ganz auf die Haltestelle Rütiweg verzichtet. | Sicherheit <i>Gutes Erreichbarkeitsniveau sichern</i> | Die Haltestelle Rütiweg ist insbesondere für die Überbauung Oberfeld relevant. Eine Zusammenarbeit der jeweiligen Planerteams ermöglicht, allfällige Bedürfnisse der als z.T. autofrei geplanten Wohnsiedlung mit der Planung des Teilprojekts 5 abzustimmen . | Die WBG Oberfeld hat kein Interesse an dieser Haltestelle. Für andere künftige BewohnerInnen im Oberfeld, deren Überbauung näher an der Haltestelle sein wird, kann diese Haltestelle jedoch sinnvoll sein. Die Haltestelle bleibt Bestandteil des Vorprojektes. |
| Rüti Tunnel | Die Tunneleinfahrt- und ausfahrt sind beliebte Ziele von GraffitikünstlerInnen. Dies kann zur Gefährdung von Personen (Kollision mit Tram) führen. | Sicherheit | Es muss sichergestellt werden, dass der Tunnel kein Aufenthaltsort für Jugendliche und die Sprayerszene wird. Wir empfehlen der Gestaltung der Tunnelein- und -ausfahrt gebührende Aufmerksamkeit zu widmen. | Die Planung dieses Abschnittes verläuft noch sehr dynamisch. Eine Gender-Betrachtung im Rahmen des Bauprojekts wäre deshalb wünschenswert. |

| | | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|---|
| <p>Rüti Endhaltestelle</p> | <p>Die Ausgestaltung der Endhaltestelle ist noch offen.</p> | <p>Sicherheit Soziale Kontrolle Aufenthaltsqualität <i>Haltestellen attraktiv ausgestalten</i></p> | <p>Durch den Ausbau der Endhaltestelle ergibt sich die Chance, den bisherigen Wendeplatz gänzlich als Begegnungszone und Quartierzentrum neu zu gestalten, und damit die Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen zu steigern. Dafür muss die Endhaltestelle auch nachts als sicherer Ort gelten. Der Beleuchtung ist somit grosse Aufmerksamkeit zu schenken, ebenso dem regelmässigen Unterhalt. Eine attraktive und vielfältige Nutzung – bspw. mittels eines Kiosk- oder Gastronomiebetriebs – hilft die Haltestelle zu beleben. Das verstärkt die soziale Kontrolle und fördert das subjektive Sicherheitsempfinden.</p> | <p>Die Endhaltestelle wird bezüglich sozialer Sicherheit optimal gestaltet und gut beleuchtet.</p> <p>Die Ausbildung des obersten Abschnittes des Rütiwegs (ab der Abzweigung bei der Post) zur Tempo-30-Zone oder Begegnungszone, wird ins Projekt aufgenommen.</p> |
| <p>Rüti Wendeschlaufe</p> | <p>Die Gestaltung des Grüngürtels bei der Wendeschlaufe ist noch offen.</p> | <p>Sicherheit</p> | <p>Das Grünareal eignet sich als Naherholungsgebiet für die AnwohnerInnen aller Altersgruppen. Gemeinsame Nutzungsregeln sind dafür im Vorfeld festzulegen. Kleinkinder und Mädchen/Jungs der mittleren Altersgruppen sollen den Grüngürtel als wilden, inoffiziellen Spielraum entdecken können. Weiblichen und männlichen Jugendlichen und Erwachsenen sollen das Areal sowohl als Präsentations- als auch als Rückzugsort wahrnehmen können.</p> <p>Die Tramschienen müssen klar erkennbar sein. Die Anlage ist regelmässig zu unterhalten. Die Frage der Verantwortlichkeit ist diesbezüglich im Vorfeld genau zu klären.</p> | <p>Die Gestaltung der Grünanlage wird durch Landschaftsarchitekten wahrgenommen. Eine Gender-Betrachtung dieser Gestaltung im Rahmen des Bauprojekts würde begrusst.</p> <p>Eine Trennung der Tram- und Buswendeanlage vom restlichen Grünareal wird aus Sicherheitsgründen angestrebt.</p> |

| Teilprojekt 6, Kleinwabern | | | | |
|--|--|--|---|---|
| Ort | Würdigung / Schwachstelle / Kritikpunkt | Gender Kriterien <i>Projektanforderungen TRB</i> | Optimierungsvorschlag | Sitzungsbeschlüsse vom 13.07.2010 Autorin: Annarita Vintan-Hann, Rapp Infra AG |
| Neue Linieneinführung und Tramhalte Eichholz und Bächtelenacker | <p>Die neue Trassenführung der zu verlängernden Tramlinie 9 ist heterogen: Zwischen heutigem Endhalt Wabern und dem Kreisel Weyerstrasse/Grünaustrasse ist der MIV auf die Tramspur mit je einer separaten Velospur in beide Richtungen gelegt. Haltestellen gibt es in diesem Bereich keine.</p> <p>Ab dem Kreisel ist die weiterführende Strecke Richtung Chly-Wabern stadtauswärts mit einem separaten Velostreifen geplant, stadteinwärts hingegen ist die Haltestellen Bächtelenacker als Kapthaltestelle vorgesehen und der Verkehr folgt dem Tram.</p> | <p>Orientierung</p> <p>Sicherheit</p> | Wir empfehlen den Mehrzweckstreifen im Bereich der Fussgängerübergänge zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden mit einem Beleuchtungskonzept zu markieren. | <p>Die Gestaltung zwischen Kreisel Eichholz und Kreisel Weyerstrasse mit dem Tram im Mischverkehr wird mit dem Mehrzweckstreifen und der bestehenden Beleuchtung beibehalten.</p> <p>Im Abschnitt zwischen Kreisel Weyerstrasse und Kreisel Lindenweg dient der Mehrzweckstreifen in 1. Linie dem MIV als Abbiegespur in die privaten Einfahrten und Seitenstrassen.</p> <p>Das Beleuchtungskonzept ist dem Gestaltungsprinzip, den Strassenrand mit der Baumallee beizubehalten und zu betonen, angepasst. Die Beleuchtung wird entlang der Strasse zwischen den Bäumen angeordnet. Bei den Fussgängerübergängen sind Querungshilfen mittels Inseln vor der separaten Tramspur vorgesehen. Diese Übergänge werden vom Strassenrand aus beleuchtet.</p> |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| <p>Eigentrassee Tram-/Velospur stadtauswärts</p> | <p>Der Strassenquerschnitt der Seftigenstrasse wird sehr breit. Die Velos sollen zwischen Autofahrspur und Eigentrassee des Trams geführt werden. Für Velofahrende kann diese Situation sehr, wenn auch nur subjektiv empfunden, beengend sein.</p> <p>Wir begrüßen die Verbreiterung der Strasse mit Tramführung in der Mitte des Strassenprofils, auch wenn die Rodung der Birkenallee zu bedauern ist.</p> | <p>Sicherheit Koexistenz Sichere, direkte u. attraktive LV-Wege</p> | <p>Wir empfehlen zu prüfen, ob der Velostreifen aus Rücksicht auf Velos mit Kindern im Veloanhänger auf dem Trottoir, zusammen mit Fussgängern, ausserhalb der Allee geführt werden kann.</p> <p>Mit einer Begrünung des Abstandstreifens und des Eigentrassees (Schotterrasen) würde die Kanalisierungswirkung gebrochen.</p> | <p>Da die Baumallee zwingend beizubehalten ist und das Tram innerhalb der bestehenden Parzellengrenzen, bzw. innerhalb des vorhandenen Strassenraumes geführt werden soll, wurde die Variante des Trams in Mittellage und Eigentrassee verworfen. Diese Variante würde zu viel Platz benötigen.</p> <p>Ein Veloweg zwischen Tramspur und Trottoir ist untersucht worden, wurde aber aus Sicherheitsgründen verworfen.</p> <p>Zwischen der Tramspur stadtauswärts und dem Velostreifen neben der Fahrspur für den MIV ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 1.50m vorgesehen. Die Velofahrenden müssen in diesem Abschnitt keine Tramgleise kreuzen. Der Veloverkehr kann zudem wie der MIV mittels LSA besser geregelt werden.</p> <p>Stadteinwärts ist für die Velofahrenden ein Velostreifen neben dem MIV und dem Tram vorgesehen. Bei der Haltestelle „Bächtelenacker“ ist eine Alternativumfahrung für die Velofahrenden möglich.</p> <p>Es wird ganz bewusst auf ein Schottertrasse und Grünstreifen im Strassenraum verzichtet, da bereits die Trottoir-</p> |
|---|---|---|---|---|

| | | | | |
|---|---|---|--|--|
| | | | | <p>bereiche, die Rabatten und die Baumallee die Strassenränder als Gestaltungselement betonen. Der Aufenthalts- und Begegnungsraum für die zu Fuss Gehenden ist somit klar definiert.</p> <p>Der Strassenraum ist ebenfalls klar definiert und als solcher erkennbar.</p> <p>Der Strassenraum ist auf Grund der klaren Abgrenzung zur Baumallee, Trottoir- und Haltestellenbereich besser einzusehen und lässt sich signaltechnisch besser regeln.</p> |
| <p>Tramhaltestelle Wabern (ehemalige Endstation)</p> | <p>Die heutige Endhaltestelle wird im Südwesten durch zwei Bürogebäude respektive durch direkt an der Grundstücksgrenze angelegte Abschlussmauern, teilweise mit zusätzlichem Zaun, begrenzt. Dazwischen liegt ein Streifen Grünraum. Die Mauer wirkt sehr abweisend und lässt den Platz, auf welchem Veloständer platziert sind, zu einem unattraktiven Industrieplatz verkommen.</p> <p>Das Wartehäuschen der Endhaltestelle Wabern liegt neben der Endschleife und ist kombiniert mit einem Imbissstand, welcher auch den öffentlichen Warteraum in Beschlag nimmt.</p> | <p>Sicherheit</p> <p>Soziale Kontrolle</p> <p>Wohlbefinden / Belebung</p> | <p>Es empfiehlt sich die Schaffung eines attraktiven Außenraums für Pausenaufenthalt der Mitarbeitenden der umliegenden Bundesämter anzustreben. Das Erdgeschoss des Neubaus möglichst klar und transparent gestalten, ev. als Unterstand als Schutz bei Regen und Sonne etwas zurücksetzen (keine Nischenwirkung). Ein kleines Kaffee und / oder ein Kiosk (mit langen Öffnungszeiten) begünstigen die Belebung des Ortes insbesondere in den Abendstunden. Mit den Grundeigentümern gemeinsam kann die Gestaltung optimiert werden. Wir schlagen vor, die Mauern oder zumindest den Zaun abzurechen und den Grünraum in die Gleisfeldgestaltung überfliessen zu lassen. Bestehende Stützmauern können z.B. mit Sitzbänken aufgewertet werden.</p> | <p>Ist im Rahmen des Bauprojektes zu optimieren. Es sollen angenehme und transparente Aufenthaltsräume entstehen.</p> <p>Die Realisierung der Überbauung der Wendeschleife in Wabern ist zum jetzigen Zeitpunkt seitens Bernmobil/Gemeinde Köniz noch nicht geklärt.</p> <p>Alternativumfahrungen im Bereich der Tramhaltestellen sind vorgesehen.</p> <p>Veloparkplätze sind weiterhin vorzusehen.</p> |

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | Das Betriebskonzept sieht vor, an dieser Haltestelle weiterhin eine Betriebsschleife zu führen. Das Wartehäuschen wird abgebrochen. In der Mitte der Betriebsschleife ist ein Baufeld ausgeschieden worden. | | Die Haltestelle kommt auf die Höhe des zukünftigen Gebäudes zu liegen. Hier ist eine Entflechtung von Velofahrern und Fussgängerinnen , wegen möglicher Unfallgefahr beim Ein- und Aussteigen sehr wichtig. Aus Rücksicht auf Velos mit Kindern im Veloanhänger ev. Velos im Bereich Haltestelle Wabern auf Trottoir führen . | |
| Endhaltestelle mit Tramwendschleife | <p>Die Tramwendschleife Breitenacher ist grundsätzlich unter grosser Berücksichtigung der sozialen Bedürfnisse zu planen/realisieren. Sie befindet sich in einer Ortsrandlage, mitten in einem (noch zu realisierenden) Wohnquartier. Der angrenzende Bahnhof verstärkt die Erfordernisse, dem Aspekt des subjektiven Sicherheitsempfindens grosse Beachtung zu schenken.</p> <p>Die Frequentierung durch Fussgänger/-innen und Velofahrende wird sich insbesondere in den Randstunden auf die Anwohnerschaft beschränken. Einzig Tram (nachts alle 10 Min.) und – mit tiefer Frequenz – Postauto und Bus 29 tragen zu einer Belegung bei. Insgesamt rechnen wir mit einer sehr geringen Frequentierung des Orts abends und nachts.</p> <p>Es ist fraglich, ob Chly-Wabern nebst dem heutigen Ortszentrum mit der Migros und</p> | <p>Sicherheit</p> <p>Soziale Kontrolle</p> <p>Belegung / Wohlbefinden</p> <p>Orientierung</p> | <p>Die Planungsprozesse Tramprojekt / S-Bahnhaltestelle und Einzonung / Überbauung müssen direkt gekoppelt werden. Kein öV-Knoten im Breitenacher ohne direkte Anbindung an Realisierung Wohnüberbauung Breitenacher.</p> <p>Prüfen der Verlängerung Tramtrasse um ca. 100 Meter stadtauswärts auf Seftigenstrasse und rechtwinkliges Abbiegen in Areal. Tramschleife z.B. im Bereich Ein-/Ausfahrt der neuen Wohnüberbauung Breitenacher vorsehen. Diese Linienführung würde nicht nur einen Teil der Obstwiese und der historischen und neu renovierten Gebäude des Balsigerguts schonen, sondern erlaubt einen sparsamen Umgang mit Hartflächen (Verbreiterte Zufahrt zur Wohnsiedlung gekoppelt mit Tramwendschleife).</p> <p>Redimensionierung des Platzes. Ein kleinerer Platz entspricht der Ortsrandlage grundsätzlich besser und ermöglicht bessere Übersicht für die NutzerInnen und eine kurze Umsteigeverbindung zur S-Bahnstation.</p> | <p>Die Wendschleife ist wie vorliegend als Bestvariante aus Vorstudien hervorgegangen. Auf Grund der Einsehbarkeit (keine versteckte rückwärtige Lage), Anbindung (keine Umwegfahrt des Trams) und guten Organisationsmöglichkeit des Umsteigeraumes sowie des geringeren Platzbedarfes für die Wendschleife wurde diese Variante bevorzugt.</p> <p>Eine Siedlungserweiterung ist mit dem Bau der Wendschleife zwingend erforderlich und geplant.</p> <p>Gesamtkonzept wird im Auftrag der Gemeinde Köniz in einer Studie zur Siedlungsentwicklung konkret weiterbearbeitet. Deren Inhalt soll im Bauprojekt einfließen.</p> |

| | | | | |
|---|--|---------------------------------|---|---|
| | einigen kleinen Geschäften, ein zweites Ortszentrum bei der neuen S-Bahnstation verträgt. | | <p>Dienstleistungsnutzungen (Detailhandel oder Büro / Gewerbe, soziale Einrichtungen wie KITA's) im EG mit beleuchteten Schaufenstern im Sockelgeschoss.</p> <p>Die Veloabstellplätze sind so positioniert, dass sie vom Tram- oder Busführerstand aus einsehbar sind. Tram- und Buschauffeure/-chauffeusen übernehmen abends während den Wartezeiten die Rolle einer Ansprechperson – sowie im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine gewisse Aufsichtsfunktion.</p> <p>Keine Begrünung mit vertikalen Elementen wie Bäumen oder Sträuchern. Eine ansprechende Atmosphäre ist mit zweidimensionalen Elementen und einer hellen Beleuchtung sicherzustellen.</p> <p>Gemeinsame Wartehalle für Tram/Bus und Postauto sind vorzuziehen.</p> | |
| Fussweg entlang Balsigergut/Bahngeleise | Wichtige Fusswegbeziehung zum Maygut führt entlang der Geleise mit Engstelle im Bereich des Balsigerguts. Soziale Kontrolle nachts sehr eingeschränkt. | Sicherheit Soziale Kontrolle | <p>Beleuchtung sicherstellen.</p> <p>Keine Hecken oder Gebüsch entlang des Weges.</p> <p>Entfernung der Garagenzeile.</p> | Gesamtkonzept wird in einer Studie zur Siedlungsentwicklung konkret weiterbearbeitet. |
| Durchlässigkeit Tramwendeschlaupe-Maygut | Keine Fusswegbeziehung zwischen Maygut und Tramwendeschlaupe, S-Bahnstation. | Sicherheit Soziale Kontrolle | <p>Schaffung einer Durchgangszone, Beleuchtung sicherstellen.</p> <p>Keine Hecken oder Gebüsch entlang des Weges.</p> | Gesamtkonzept wird in einer Studie zur Siedlungsentwicklung konkret weiterbearbeitet. |

| | | | | |
|--|--|----------------------------------|--|---|
| Durchlässigkeit Nessleren- weg Chly- Wabere | Sichtachsen, Fusswegbeziehungen über die Seftigenstrasse gewährleisten | Orientierung Barrierefreiheit | Anbindung der bestehenden und zukünftigen Wohn- überbauung an öV-Knoten mittels Sichtachsen und Fussgängerstreifen gewährleisten. | Gesamtkonzept wird in einer Studie zur Siedlungsentwicklung konkret weiterbearbeitet. |
| Lärmschutz wände Maygut | Die Lärmschutzwände des Mayguts verursachen eine schluchtartige Situation, verstärkt durch die Begrünung mit Efeu. | Sicherheit Wohlbefinden | Ersatz der Lärmschutzwände entlang des Mayguts. Prüfung Ersatz durch Lärmschutzfenster. | Die Lärmschutzwände sind vor nicht allzu langer Zeit in Abstimmung mit den angrenzenden Grundstücksbesitzern erstellt und durch den Kanton finanziert worden. Ein Rückbau derselben würde nicht akzeptiert. |

3. Weiteres Vorgehen

Anlässlich der Präsentationen der Gender-Kriterienkataloge bei den Teilprojektteams wurde jeder einzelne Kritikpunkt und Optimierungsvorschlag erläutert, diskutiert und das weitere Vorgehen besprochen. Diese **Sitzungsbeschlüsse** sind pro Teilprojekt in der Spalte rechts im Sinne eines Protokolls festgehalten.

Damit sich die gesamte Wirkung dieser Beschlüsse entfalten kann, empfehlen wir – wo nicht explizit bereits vorhanden – die Klärung der **Zuständigkeiten** für die Weiterbearbeitung der Optimierungsvorschläge im Rahmen des Bauprojekts.

Die Teilprojektteams würdigten ihrerseits die Arbeit und die Inputs der *Lares*-Fachfrauen. Sie anerkannten, dass die Integration der NutzerInnenbedürfnisse zu einer Projektoptimierung führt und betonten, dass eine **Begleitung auch während der Bauprojektphase** von Tram Region Bern erwünscht wäre. Wird diese Einschätzung auch von der Behördendelegation resp. dem Lenkungsausschuss geteilt, so sind die entsprechenden Ressourcen bei der Budgetierung der Projektierungskredite einzuplanen.



4. Literatur- und Quellenverzeichnis

Ammann, Priska; Huwer, Ulrike; Steiner Regina (2008): Gender-Beurteilung des Projektwettbewerbs Gestaltung des Breitenrainplatzes (*Lares*-Pilotprojekt)

Dvoracek, Martina; Königer Doris (2008): Stadtraum HB Zürich, Beurteilung nach Gender-Kriterien, Gutachten, SBB Immobilien Development Zürich (*Lares*-Pilotprojekt)

Grüger, Christine; Zibell Barbara (2003): Von der frauengerechten Stadtplanung zum Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung – Einblicke in die Planungspraxis, Kommission "Frauen in der Stadt" des deutschen Städtetages

Heineking, Ingrid; Oltmann Iris; Schmidtke Birgit: Handreichung zur Berücksichtigung von Frauenbelangen in der Bahnhofsrahmenplanung. Region Hannover, PlanungsFachFrauen

Knoll, Bente (2008): Zur Bedeutung von Gender in der Verkehrsplanung, Kommentar in: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg): Gegenwart und Zukunft der Mobilität, Werkstattbericht Nr. 90, Wien, S. 30-33.

Metron AG, Brugg – Universität Zürich, Sozialforschungsstelle (2007): Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten - Forschungsauftrag SVI 2004/096 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)

Stadt Salzburg - Bedarfsgerechte Raumplanung Gender Practice und Kriterien in der Raumplanung, Salzburg Juni 2006

www.vcs-sgap.ch/Framset_dossiers.html: Dossiers zusammengestellt durch den VCS St. Gallen/Appenzell zu den Themen Strassenraumgestaltung, Begegnungszonen; Fussgängerzonen; Bahnhofplätze



Anhang

| Sitzungsdatum | Beteiligte, Funktion | Inhalt |
|---------------|--|--|
| 29.04.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Wolf-Dieter Deuschle, Amtsleiter AöV • Thomas Ledergerber, Leiter Netzmanagement BernMobil • Dr. Kathrin Peter, Biologin, > Evaluationen, Projektleiterin <i>Lares</i> • Martina Dvoracek, Dipl. Geographin, Büro für Mobilität AG, <i>Lares</i>-Fachfrau | Projektpräsentationen seitens <i>Lares</i> und seitens Tram Region Bern Klärung von Fragen Diskussion |
| 04.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Martina Dvoracek • Sabine Gresch, dipl. Geographin, Landschaftsarchitektin MAS ETH, naturaqua PBK AG, Bern • Susanna Sacchetti, Architektin REG B, Organisationsberaterin NDS FH, Sacchetti Partner GmbH, Zürich • Noëlle Fischer, BSc Betriebsökonomie, Tourismus und Mobilität, Büro für Mobilität AG, Bern | Interne Besprechung <i>Lares</i> Projektgruppe Tram Region Bern |
| 04.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Martina Dvoracek • Sabine Gresch • Susanne Sacchetti • Noëlle Fischer • Mario Rech, PL Tiefbauamt Ostermundigen • Adrian Stähli, Verkehr und Unterhalt Köniz • Fritz Kobi, Verkehrsexperte, externer Berater • Marco Erni, TBF + Partner AG | Startsitzung der Planungsgemeinschaft mit <i>Lares</i> . Gegenseitiges Vorstellen, Klärung der Zuständigkeiten, Besprechung weiteres Vorgehen |
| 14.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Martina Dvoracek • Susanne Sacchetti • Noëlle Fischer • Mario Rech • Ueli Blaser, Tiefbauamt Ostermundigen • Walter Schaufelberger, Planerteam TP4, B+S AG • Markus Wälti, Planerteam TP5, K+Z AG | Klärung von Fragen zu TP 4 (Teil Ostermundigen) und 5 Diskussion |
| 17.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Martina Dvoracek • Susanna Sacchetti • Noëlle Fischer • Walter Schaufelberger • Stephan Moser, PL Stadt Bern • Thomas Ledergerber, BERMMOBIL | Klärung von Fragen zu TP 4 (Bern Nord) |
| 17.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Sabine Gresch • Susanna Sacchetti • Adrian Stähli | Klärung von Fragen zu TP 6, Diskussion |
| 21.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Sabine Gresch • Fritz Kobi • Walter Schaufelberger | Klärung von Fragen zu TP 2, Diskussion |



| | | |
|------------|--|---|
| 07.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Martina Dvoracek | Teilnahme am Öffentlichkeitsforum Ostermundigen, TP 4 und 5 |
| 09.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Noëlle Fischer | Teilnahme am Öffentlichkeitsforum Bern Nord, TP 4 |
| 15.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Sabine Gresch | Teilnahme am Öffentlichkeitsforum Bern Süd, TP 1 und 2 |
| 22.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Sabine Gresch • Susanna Sacchetti | Teilnahme am Öffentlichkeitsforum Köniz, TP 1 und 6 |
| 30.06.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Martina Dvoracek • Mario Rech • Markus Wälti | Präsentation Gender-Katalog TP 4 (OM) und 5 Beschlüsse zu Optimierungsvorschlägen |
| 01.07.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Teilprojektteam 4 • Walter Schaufelberger (Leitung) • Martina Dvoracek | Präsentation Gender-Katalog TP 4 (Bern Nord) Beschlüsse zu Optimierungsvorschlägen |
| 01.07.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Teilprojektteam 1 • Thomas Widmer, INGE IMAD (Leitung) • Sabine Gresch | Präsentation Gender-Katalog TP1 (Köniz) Beschlüsse zu Optimierungsvorschlägen |
| 06.07.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Teilprojektteam 2 • Walter Schaufelberger (Leitung) • Sabine Gresch | Präsentation Gender- Katalogs TP 2 Beschlüsse zu Optimierungsvorschlägen |
| 13.07.2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Teilprojektteam 6 • Annarita Vintan-Hann, Rapp Infra (Leitung) • Susanna Sacchetti | Präsentation Gender-Katalog TP 6 Beschlüsse zu Optimierungsvorschlägen |

