

Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau  
Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse



## Synthese Phase 2: Aufgabenstellung

28. März 2024

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Synthese der Online-Umfrage zur Aufgabenstellung (Phase 2) .....</b>	<b>3</b>
	1.1 Ziele: Version 1 .....	3
	1.2 Ziele: Version Definitiv .....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Resultate (Phase 2) .....</b>	<b>5</b>
	2.1 Resultate der Online-Umfrage: .....	5
	2.2 Zusammenfassung der Ergänzungs-/Anpassungswünsche und Mitteilungen aus der Umfrage und per E-Mail: .....	6

# 1 Synthese der Online-Umfrage zur Aufgabenstellung (Phase 2)

Die vorgestellten Ziele aus dem Programm wurden von den Teilnehmenden tendenziell als ungenügend bewertet. Zwar fasse das Programm die wichtigsten Punkte aus der Partizipation zusammen, die Ziele seien jedoch nicht genügend präzise oder gar zu generell formuliert. Insbesondere der Wunsch nach einer Temporeduktion und das Vermeiden von Mehrverkehr/Schleichverkehr in die Quartiere, sollte ausformuliert werden.

Nach der Analyse der Umfrage wurden die vorgeschlagenen Ziele (4.1 Ziele: Version 1) angepasst (4.2 Ziele: Version Definitiv).

## 1.1 Ziele: Version 1

Dieser Abschnitt aus dem Programm wurde im Rahmen der Online-Umfrage zur Diskussion gestellt:

Mit dem Studienauftrag sollen kurz- bis mittelfristig realisierbare Lösungen für die Strassenräume aus einer gesamtheitlichen Sicht (Städtebau, Freiraum, Gesamtverkehr, Sozialraum, wirtschaftliche Bedeutung etc.) aufgezeigt werden. Damit sollen insbesondere die folgenden Ziele erreicht werden:

- (1) Verbesserung der Lebensqualität für die entlang der Achse lebenden und sich bewegenden Wohnbevölkerung
- (2) Verminderung und idealerweise Aufhebung der Trennwirkung der Verkehrsachse im städtischen Gefüge durch mehr Querungsmöglichkeiten der Achse vorrangig für den Fuss- und Veloverkehr und somit bessere Anbindung der Strasse an die Quartiere, sowie eine bessere Vernetzung der Quartiere.
- (3) Aufwertung des Strassenraums und somit Schaffung attraktiverer Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr
- (4) Regulierende Wirkung beim Durchgangsverkehr erreichen.
- (5) Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und zu Fuss Gehende, sowie der sozialen Sicherheit für alle Nutzergruppen.
- (6) Vorschlag einer wirtschaftlichen, robusten und aufwärtskompatiblen Lösung.

## 1.2 Ziele: Version Definitiv

Nach der Analyse der Rückmeldungen wurden der Abschnitt mit den Zielen im Programm folgendermassen angepasst:

Mit dem Studienauftrag sollen für die Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse als eine der zentralen Hauptverkehrsachsen in der Agglomeration kurz- bis mittelfristig realisierbare Lösungen für die Strassenräume aus einer gesamtheitlichen Sicht (Städtebau, Freiraum, Gesamtverkehr, Sozialraum, wirtschaftliche Bedeutung etc.) aufgezeigt werden.

Gestützt auf die öffentliche Bedürfniserhebung an die Achse wurden für das vorliegende Verfahren Ziele formuliert und gestützt auf eine öffentliche Umfrage (Partizipation Phase 2) präzisiert:

- (1) Verbesserung der Lebensqualität für die entlang der Achse lebenden und sich bewegenden Bevölkerung
- (2) Mit Querungsmöglichkeiten der Achse vorrangig für den Fuss- und Veloverkehr soll eine bessere Anbindung der Strasse an die Quartiere und eine bessere Vernetzung der Quartiere erreicht werden.
- (3) Aufwertung des Strassenraums, sowie der angrenzenden Gebiete und somit Schaffung attraktiverer Verhältnisse zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und der ökologischen Aufwertung von Restflächen.
- (4) Regulierende Wirkung beim Durchgangsverkehr erreichen und Mehrverkehr in den Quartieren vermeiden (bezogen auf Motorisierten Individualverkehr).
- (5) Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und zu Fuss Gehende, sowie der sozialen Sicherheit für alle Nutzergruppen.
- (6) Vorschlag einer ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltigen Lösung.

## 2 Zusammenfassung der Resultate (Phase 2)

Insgesamt wurde die Online-Umfrage achtmal ausgefüllt und wir erhielten eine Rückmeldung per E-Mail. Die Umfrage war vom 19.2.24 bis zum 11.3.24 auf der Projektwebseite ([www.rue-de-caracteres.ch](http://www.rue-de-caracteres.ch)) aufgeschaltet.

Die Mehrheit (5) fand, dass das Programm die wichtigsten Punkte aus der Partizipation zusammenfasst. Gleichzeitig fanden die Meisten (6) aber nicht, dass der Text die Prioritäten für das Programm richtig setzte (4), dass die Ziele zu generell formuliert waren und (4) sie fanden nicht, dass die Ziele genug präzise formuliert waren.

Zum Ausdruck kamen insbesondere der Ergänzungswünsche der Ziele hinsichtlich einer Temporeduktion zum Teil mit Begegnungszonen, sowie Vermeiden von Mehrverkehr/Schleichverkehr in die Quartiere.

### 2.1 Resultate der Online-Umfrage:

**Bitte geben Sie an wie stark Sie den folgenden Aussagen zustimmen:**

<b>Der Text fasst aus meiner Sicht die wichtigsten Punkte aus der Partizipation zusammen.</b>	
Stimme voll und ganz zu	1
Stimme zu	4
Stimme weder zu noch lehne ich ab	1
Stimme nicht zu	2
Stimme überhaupt nicht zu	0
Total	8

<b>Der Text setzt meiner Meinung nach die Prioritäten für das Programm richtig.</b>	
Stimme voll und ganz zu	1
Stimme zu	0
Stimme weder zu noch lehne ich ab	1
Stimme nicht zu	5
Stimme überhaupt nicht zu	1
Total	8

<b>Die Ziele sind präzise genug formuliert.</b>	
Stimme voll und ganz zu	0
Stimme zu	1
Stimme weder zu noch lehne ich ab	3
Stimme nicht zu	4
Stimme überhaupt nicht zu	0
Total	8

<b>Die Ziele sind zu generell/zu wenig konkret.</b>	
Stimme voll und ganz zu	2

Stimme zu	2
Stimme weder zu noch lehne ich ab	0
Stimme nicht zu	2
Stimme überhaupt nicht zu	2
Total	8

## 2.2 Zusammenfassung der Ergänzungs-/Anpassungswünsche und Mitteilungen aus der Umfrage und per E-Mail:

- (1) Die Quartiere sollen besser vernetzt aber eine Verlagerung des Verkehrs (Schleichverkehr) in die Quartiere dabei unbedingt vermieden werden. Der Anbindung der Quartiere an die Achse soll nicht durch (zusätzliche) Verbindungsstrassen für den motorisierten Verkehr erfolgen.
- (2) Aufwertung durch eine Neuverteilung des zur Verfügung stehenden Strassenraums zu Gunsten des öV und des LV und mehr Grünflächen oder Strassenbäume. Oder: Aufwertung durch Schaffung von...
- (3) Anpassung Ziel 4: Regulierung erreichen durch Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und notfalls auch Dosierung des miv
- (4) Anpassung Ziel 5: Erhöhung (...) durch Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
- (5) Anpassung Ziel 6: Vorschlag einer ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltigen Lösung.