

Stellungnahme des Verein Läubigi Lorraine (VLL) zum Mitwirkungsbericht Teilverkehrsplan MIV Breitenrain / Lorraine

Schlüsselprojekt 4

Nordring – Standstrasse – Winkelstrasse: Betrieb und Gestaltung

Beobachtungen zum Istzustand:

Die Reduktion des MIV auf eine Fahrspur stadtein- und auswärts und die Einrichtung der separaten Busspur führten zu einer spürbaren Verminderung des Verkehrs und der Lärmmissionen auf dem Nordring. Nachts, vor allem an den Wochenden, wird die Einspurigkeit der Strasse aber auch als gefährliche Rennstrecke missbraucht. Der unbefahrene Mittelstreifen mit Poller ermöglicht und trennt die zwei Fahrbahnen in Gegenrichtung. Es gibt aber auch Stimmen aus dem Quartier, die den direkten Nutzen des Mittelstreifens in Frage stellen und als „verlorenen“ Strassenraum betrachten.

Auffallend ist die Abnahme des MIV auf der Verkehrsachse ab der Einmündung Scheibenstrasse in die Standstrasse um ca. einen Drittel. (siehe Grafik Mitwirkungsbericht TVP, Seite 12) und lässt folgende Schlüsse zu:

- ca. ein Drittel der Fahrzeuge, die aus der Richtung Wankdorf kommen, haben als Ziel das Wankdorf- / Breitenrain quartier oder suchen sich einen anderen Weg in andere Stadtteile (z.B. Umfahrung via Autobahn).
- Die Reduktion auf je eine Fahrspur am Nordring hat Wirkung gezeigt.

Bemerkungen / Vorschläge:

Die Situation am Nordring muss von Fassade zu Fassade (Beispiel: Ringhof / Alterswohnungen Dammweg) betrachtet werden. Am Dammweg fehlen abschnittsweise Troittoirs, auf die schon in der Mitwirkung zu den Fuss- & Wanderwegen aufmerksam gemacht wurde. Das Verhalten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger, Velos, Autos) ist unklar und die räumlichen Verhältnisse sind eng. Ein Einbezug des Dammweges in die Verkehrsplanung am Nordring ist deshalb sinnvoll.

Unbedingt beibehalten möchten wir die Einspurigkeit und die separate Busspur am Nordring, auch wenn der Druck des MIV auf die Achse durch den neuen Wankdorfkreisel mit grosser Wahrscheinlichkeit stark zunehmen wird.

Die Fahrzeugzählungen der Grafik auf Seite 12 des TVP bestärken das Quartierzellen-Modell: Man könnte die Durchfahrt Standstrasse / Nordring unterbrechen und den MIV aus dem Wankdorf / Breitenrain auf den Autobahnring im Wankdorf führen. Unterer Breitenrain und Lorraine werden via Felsenau-Tunnel auf die Autobahn gelenkt.

Situation Parkplatz „Känzeli“ und Kreuzung am Brückenkopf Lorraine

Beobachtungen zum Istzustand:

Auf dem „Känzeli“ gibt es zahlreiche Parkplätze, welche vor allem von der GIBB rege genutzt werden. Die Wegfahrt ist nur über die Lorrainestrasse möglich und die Autos gelangen via Schulweg, Quartiergasse oder Dammweg auf das Basisnetz (Nordring).

Auf der Kreuzung Nordring / Viktoriarain / Schänzlihalde / Lorrainestrasse herrschen oft chaotische Zustände. Die in die Lorraine abbiegenden Velofahrer müssen kompliziert zwei Autospuren queren, was viele abhält und zu gefährlichen Manövern verleitet. Geradeaus gibt es einen Konflikt zwischen Velofahrenden Richtung Nordring und rechtsabiegender Autos Richtung Viktoriarain. Die Ampel des Fussgängerstreifens Känzeli / Botanischer Garten steht während zweier Phasen auf rot.

Bemerkungen / Vorschläge:

Die Wegfahrten vom Parkplatz Känzeli generiert viel Mehrverkehr auf der Lorrainestrasse. Eine direkte Wegfahrtsmöglichkeit auf den Nordring würde dies verhindern. Da auch die Verkehrssituation auf der Kreuzung eingangs Lorraine nicht befriedigend ist, schlagen wir eine Kreisverkehr (wie er schon früher an dieser Kreuzung bestand) vor. Dadurch würde auch das Tempo vor- und nach dem Kreisel beruhigt. Die Busvorfahrt und das Überqueren des Fussgängerstreifens vor der Hallwag, müsste vor allem in den Stosszeiten durch eine zusätzliche Ampel gesteuert werden. Ein Kreisel käme auch zukünftigen Visionen einer Tramführung über die Lorrainebrücke entgegen.

Massnahme G1
Lorrainestrasse

Die im Mitwirkungsbericht zum TVP (Seite 33) formulierten Ziele unterstützen wir. Die Lorrainestrasse ist schon seit Jahren Planungsgegenstand, dazu bestehen auch Studien (z.B. Berz / Hafner) mit konkreten Umsetzungsvorschlägen. Die versetzte Parkierung, wie sie heute anzutreffen ist, trägt zwar zur Temporeduktion bei, ist aber nicht sonderlich attraktiv betreffend Gestaltung des Strassenraums und der Fussgängerfreundlichkeit. Die Lorrainestrasse ist der belebteste Strassenzug mit vielen Fussgängern und Einkaufsmöglichkeiten im Quartier.

Handlungsbedarf besteht aber nicht nur zwischen Schulweg und Quartiergasse, wie sie im TVP vorgesehen sind, sondern an der ganzen Lorrainestrasse – beispielsweise zwischen den Schulhäusern Steckgut und Lorraine. Unter der Woche überqueren dort täglich viele Kinder die Strasse, um in die Tagesschule oder ins jeweils andere Schulhaus zu gelangen. Die vor einigen Jahren eingeführten Strassenverengungen bewähren sich nicht wirklich, zumal der meistfrequentierte Übergang an einer unübersichtlichen Stelle, direkt vor der KiTa liegt. Pfosten wurden schon mehrmals umgefahren oder die Fussgängerinseln als Parkfelder missverstanden.

Da also die ganze Verkehrssituation an der Lorrainestrasse einbezogen werden sollte und die engen Nebenstrassen im Quartier sowieso nur langsam befahren werden können, schlagen wir einen 3-jährigen Pilotversuch mit Tempo 20 über das ganze, kleinteilige Lorrainequartier vor.

Der VLL würde gerne in die Planung einbezogen werden um vor Ort Lösungen zu besprechen. Schule und Elternrat würden zur Schulwegsicherung beratend zur Verfügung stehen.

Massnahme B3
Kreuzung Nordring / Breitenrainstrasse / Schulweg

Durch die Aufhebung des Linksabiegeverbotes von der Breitenrainstrasse in den Nordring könnte die Durchfahrt in die Lorraine via Schulweg aufgehoben werden. Schulweg und vordere Lorrainestrasse würden dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet. In das Quartier kann 100 m weiter stadteinwärts über die Kreuzung (oder dem vorgeschlagenen Kreisell) vor dem Restaurant Du Nord eingebogen werden.

Die bestehenden „Humps“ und geplanten Massnahmen (Durchgangssperre) vor dem neuem Breitenrain-Migros schränken den Verkehr an der Breitenrainstrasse zusätzlich ein.

Massnahme G1
Centralweg

Bei den Wettbewerbsvorgaben zum Architekturwettbewerb Centralweg 9 war der Einbezug des südlichen Strassenteils ein wichtiger Aspekt, der von den Planenden miteinbezogen werden musste. So auch das Siegerprojekt „Baumhaus“, wo der Strassenabschnitt ein wichtiger Teil des Aussenraumkonzeptes im Projekt ausmacht. Es ist deshalb wichtig, dass die baurechtlichen Schritte zur Entwidmung des Strassenabschnittes und die Bauplanung Centralweg 9 terminlich abgestimmt werden, damit der Platz dann auch rechtzeitig zur Verfügung steht.