

Bau- und Verkehrsdirektion
Tiefbauamt
Oberingenieurkreis II

Orientierende Unterlage

Strassen-Nr.	Kantonsstrasse Nr. 221	Revidiert
Strassenzug	Bern – Belp - Seftigen	Projekt-Nr. 420.20090
Gemeinde	Bern / Köniz	
Projekt vom	29.09.2023	

Bericht zur Mitwirkung

Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/
Morillonstrasse bis Sandrain (Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain»)

Projektverfassende

Emch+Berger AG
Schlösslistrasse 23
3001 Bern
T 058 451 61 11
bern@emchberger.ch
www.emchberger.ch

01. März 2024

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorhaben.....	3
1.1	Ausgangslage.....	3
1.2	Projektziele.....	3
1.3	Projektbeschrieb.....	3
1.4	Weiteres Vorgehen.....	5
2.	Mitwirkungsverfahren.....	5
2.1	Ämtervernehmlassung.....	5
2.2	Öffentliche Mitwirkung.....	6
2.3	Zusammenfassung.....	7
3.	Beantwortung der Stellungnahmen	8

1. Vorhaben

1.1 Ausgangslage

Die Seftigenstrasse stellt eine zentrale Verkehrsachse im Verkehrssystem der Agglomeration Bern und im Siedlungsgebiet der Standortgemeinden Köniz und Bern dar. Im Abschnitt zwischen dem Knoten Monbijoustrasse und der Tramwendeschlaufe Wabern bestehen mehrere Bedürfnisse bzgl. Tram- und Strassenanlage. Gleisanlagen müssen abnutzungsbedingt ersetzt und die Haltestellen auf das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst werden. Des Weiteren ist eine neue Betriebswendeschlaufe (BWS) bei der Haltestelle Sandrain geplant. Gleichzeitig sollen die Schwachstellen auf der Kantonsstrasse behoben werden – insbesondere soll eine Verbesserung der Sicherheit und Nutzbarkeit für den Fuss- / Veloverkehr (FVV) sowie die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Strassenraumgestaltung erzielt werden. Mit der Freigabe des konsolidierten Betriebs- und Gestaltungskonzeptes konnte die Vorstudie Mitte 2020 abgeschlossen werden. Darauf basierend wurde das vorliegende Vorprojekt erarbeitet.

1.2 Projektziele

- Ergänzung fehlende Veloinfrastruktur (Bestandteil vom kantonalen Sachplan Veloverkehr) für ein durchgehendes sicheres Angebot für Velofahrende (auch an Haltestellen)
- Abstimmung Strassenraumgestaltung auf die zukünftige Siedlungsentwicklung (u.a. Reduktion Trennwirkung des Strassenraums, Berücksichtigung bestehendes und künftiges Wegnetz)
- Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Erneuerung Gleisanlage im gesamten Abschnitt
- Verkehrsmanagement: Sicherung fahrplangerechter Betrieb öV und Gewährleistung Betriebsqualität des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Realisierung der neuen Betriebswendeschlaufe Sandrain zur Sicherstellung des ÖV-Betriebes im Störfall
- Lärmreduktion
- Sorgfältiger Umgang mit der Begrünung (Bäume und Hecken) trotz Mehrbreite des Strassenraums
- Umsetzung von Massnahmen zur Hitzeminderung im Strassenraum
- Integration ewb-Fernwärmeprojekt Wabern (nur Leitungen in Seftigenstrasse)

1.3 Projektbeschreibung

Die Tramgleise an der Seftigenstrasse erreichen in einigen Jahren das Ende ihrer Lebensdauer und müssen ersetzt werden. Die Gleiserneuerung soll genutzt werden, um auf beiden Strassenseiten abgesetzte Velowege zu schaffen. Gleichzeitig soll die Situation für Fussgängerinnen und Fussgängern verbessert werden. Dafür ist eine Neuordnung des Strassenraums notwendig. Um den Platz für den Velo- und Fussverkehr zu schaffen, soll das Tram in Stadtrichtung neu im Mischverkehr geführt werden. Die Kapazitäten für das Tram und den Individualverkehr können dank «intelligenter» Lichtsignalanlagen beibehalten werden.

Monbijou–Schönegg

In diesem Abschnitt wird das Tram neu in beide Fahrtrichtungen im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Durch den Platzgewinn können auf beiden Strassenseiten breite und abgesetzte Velowege von je 2.20 m errichtet werden.

Die Haltestelle «Schönegg» kann mit dem Velo sicher und bequem umfahren werden. Gleichzeitig werden im Bereich Schönegg zusätzliche und sicherere Strassenquerungen für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen. Diese tragen dem geplanten Quartier im Morillongut Rechnung. Die Haltestelle «Schönegg» wird hindernisfrei ausgestaltet. Zur Lärminderung wird die signalisierte Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Der südliche Gehweg wird mit einem 2.00 m breiten Grünstreifen vom Radweg getrennt, der neben der Bepflanzung mit Bäumen auch dem «Schwammstadtprinzip» dient.



Schönegg–Sandrain:

Bei der Haltestelle «Schönegg» wird das Tram stadtauswärts bis zur Haltestelle «Sandrain» auf einer Eigentrasse geführt. Mittels Lichtsignalanlage wird das Tram stadtauswärts gegenüber dem übrigen Verkehr bevorzugt. Stadteinwärts fährt das Tram neu im Mischverkehr. Auch auf diesem Abschnitt werden breite und abgesetzte Velowege von je 2.50 m geschaffen. Die Haltestelle «Sandrain» wird hindernisfrei ausgestaltet und kann mit dem Velo umfahren werden. Bei der Haltestelle «Sandrain» wird eine Betriebswendeschleife für das Tram eingerichtet. Dank dieser kann der ÖV-Betrieb auch bei Störungen aufrechterhalten werden. Das heute geltende Temporegime (Tempo 50) soll zwischen Schönegg und Sandrain beibehalten. Die Fusswegverbindung erfolgt neu entlang der parallel verlaufenden Bondelistrasse.



Knoten Sandrain

Dieser wird umgestaltet. Auf der Hauptrichtung wird die Linksabbiegespur stadtauswärts (Richtung Sandrainstrasse und Landoltstrasse) aufgehoben. Der gesamte Knoten inkl. Veloquerung wird wie der Knoten Schöneegg mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Die Gemeinde Köniz plant zudem eine neue direkte Veloverbindung zwischen der Bondelistrasse und der Seftigenstrasse im Bereich der Betriebswendeschleife sowie einen hindernisfreien Ausgang in die Bondelistrasse.

1.4 Weiteres Vorgehen

Nach dem Abschluss des Vorprojektes wird unter Federführung des Oberingenieurkreises II des Kantons Bern und BERNMOBIL ein Bauprojekt ausgearbeitet und das kantonale Strassenplanverfahren gestartet. Auf Basis der Mitwirkungeingaben werden im Bauprojekt Optimierungen geprüft. Die Realisierung ist gemäss aktueller Planung auf 2028 / 2029 terminiert.

2. Mitwirkungsverfahren

2.1 Ämtervernehmlassung

Das Vorhaben unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Folgende Fachstellen wurden am

26. Mai 2023 zur Stellungnahme zum Projekt eingeladen mit Frist bis am 21. Juli 2023:

- Tiefbauamt des Kantons Bern
 - Fachstelle Lärmschutz, Reiterstrasse 11, 3013 Bern
 - Fachstelle Langsamverkehr, Reiterstrasse 11, 3013 Bern
 - IVS, OIK II, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern
- Kantonale und städtische Fachstellen

- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3013 Bern
- Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Kreis Bern – Mittelland, Nydegasse 11/13, 3011 Bern
- Kantonspolizei Bern, Abteilung Verkehr, Umwelt und Prävention, Schermenweg 5, Postfach, 3001 Bern
- Amt für Umwelt und Energie, Abt. Immissionsschutz, Laupenstrasse 22, 3008 Bern
- Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern, Betriebe und Abfall, Siedlungsentwässerung, Reiterstrasse 11, 3013 Bern
- Amt für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern, Abteilung Naturförderung, Schwand 17, 3110 Münsingen
- Amt für Landwirtschaft und Natur LANAT, Abteilung Strukturverbesserungen und Produktion, Fachstelle Boden, Schwand 17, 3110 Münsingen
- Kantonales Laboratorium, Abt. Umweltschutz und Gifte, Muesmattstrasse 19, 3000 Bern 9
- Archäologischer Dienst, Brünnenstrasse 66, Postfach, 3001 Bern
- Amt für Kultur/Denkmalpflege, Schwarztorstrasse 31, Postfach, 3001 Bern
- Denkmalpflege Stadt Bern, Junkerngasse 47, Postfach 636, 3000 Bern 8, Amt für Umweltschutz der Stadt Bern, Morgartenstrasse 2a, 3014 Bern
- Logistikbasis der Armee, Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee, Rodmattstrasse 110, 3003 Bern
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Geschäftsstelle, Holzikofenweg 22, Postfach 8623, 3001 Bern

2.2 Öffentliche Mitwirkung

Das Vorhaben lag vom 16. Oktober 2023 bis 14. November 2023 zur öffentlichen Mitwirkung in der Gemeindeverwaltung Köniz an der Landorfstrasse 1, beim Bauinspektorat der Stadt Bern an der Bundesgasse 38 sowie online via www.seftigenstrasse.be/mitwirkung auf. Am 17. Oktober 2023 fand ein öffentlicher Informationsanlass zur Mitwirkung statt. Die Publikation im Anzeiger Region Bern erfolgte am 11. Oktober 2023 und am 18. Oktober 2023.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung sind beim OIK II von folgenden Institutionen Stellungnahmen eingegangen:

- Stadt Bern
- Gemeinde Köniz
- QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Bern
- SP Sozialdemokratische Partei Köniz
- Grüne Partei Köniz
- FDP Freisinnig Demokratische Partei Bern
- Schweizerischer Blinden und Sehbehindertenverband Interessenvertretung des Kanton Bern
- Wabern Leist, Arbeitsgruppe Bau + Planung
- VCS Verkehrsclub Schweiz, Regionalgruppe Bern
- Grünes Bündnis Bern

Im Weiteren sind 14 Stellungnahmen durch Privatpersonen eingegangen. Die Stellungnahmen wurden anonymisiert.

2.3 Zusammenfassung

Die Mitwirkung zeigt, dass das Projekt auf Zustimmung stösst und von den meisten Mitwirkenden begrüsst wird, insbesondere wird mehrfach die Absicht der Verbesserung des Velo- und Fussgängerführung positiv hervorgehoben. Einige Rückmeldungen weisen auf Optimierungspotenzial hin, besonders hinsichtlich der Planung der Bauphasen, Lichtsignalanlage (LSA)-Steuerung, Entsiegelung und des Layouts des Knotens Sandrain. Die Verbesserungsmöglichkeiten werden im Rahmen des Bauprojektes geprüft. Das Projektteam nimmt die wertvollen Inputs dankend entgegen.

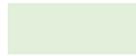
Es ist eine tendenziell ablehnende Haltung gegenüber dem Temporegime eingegangen, wobei diese ablehnenden Haltungen inhaltlich auseinander gehen und sowohl Tempo 30 als auch Tempo 50 auf der ganzen Strecke gefordert wird (Frage 4). Das vorgesehene Temporegime wurde im Rahmen eines Gutachtens vertieft untersucht. Sollten im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts und des Umweltberichtes neue Erkenntnisse vorliegen, wird das Temporegime erneut geprüft.

Ebenfalls infrage gestellt wird die Verkehrsführung des Trams, welche in weiten Teilen des Projektperimeters zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs neu im Mischverkehr vorgesehen ist (Frage 5). Der geplante Strassenquerschnitt basiert auf einer umfassenden Interessensabwägung, wobei auch die Auswirkungen auf das Tram und den motorisierten Individualverkehr mittels Mikrosimulationen eingehend geprüft und berücksichtigt wurden.

Kritische Meinungen wurde zudem bezüglich der neuen Betriebswendeschlaufe Sandrain geäussert. Der Standort wurde bewusst so gewählt, damit im Störfall eine Wende-/Ausweichmöglichkeit fürs Tram ausserhalb der regulären Verkehrsflächen und unmittelbar vor Wabern entsteht. Dadurch wird eine effiziente Störfallbewältigung und eine hohe Fahrplanstabilität auf dem Tram-Ast Wabern ermöglicht. Die bestehende Tramwendeschlaufe im Zentrum von Wabern wird (im Rahmen des Projektes Tram Kleinwabern) aufgehoben, was eine wertvolle, ortszentrumsgerechte Umnutzung der Parzelle ermöglichen wird.

3. Beantwortung der Stellungnahmen

Untenstehend finden sich die Aussagen der eingegangenen Stellungnahmen sowie der Kommentar des Projektteams und der Entscheid zum Umgang mit der Eingabe. Legende Farbgebung:



Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten



Projektanpassung im Bauprojekt zu prüfen



Kenntnisnahme

Frage 1
Projekt allgemein

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

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1379			X		Ich bin im Friedheimweg 51 aufgewachsen (1963 - 1993) und kenne die Verkehrssituation an der Seftigenstrasse recht gut. Sie hat sich nicht wirklich verändert, der Verkehr hat eher noch zugenommen, weil viel in Kehrsatz und Belp gebaut wurde. Ich verstehe nicht, weshalb man die Tramschienen wieder auf die Strasse zurück führt (zumindest stadtwärts), denn ich finde die aktuelle Lösung sehr gut. Fahrspuren für Fahrräder könnten ab Schönegg hintendurch gegen Wabern geführt werden. Ich bin überzeugt, dass der öV, das heisst das Tram wieder vermehrt im Stau stecken wird, so wie das vor 40 Jahren täglich der Fall war.	Auf der Seftigenstrasse fehlt der Platz für den Velo- und Fussverkehr, weil er heute vor allem durch das Tram und die Autos beansprucht wird. Soll zusätzlich Raum geschaffen werden, müssen Fahrbahnen zusammengelegt werden. Die naheliegendste Lösung ist es, die beiden Verkehrsträger Tram und MIV, die ungefähr gleich schnell unterwegs sind, auf einer gemeinsamen Fahrbahn zu führen. Mit dieser Massnahme kann die Netzlücke für den Veloalltagsverkehr geschlossen, die zukünftigen Siedlungsentwicklung auf der Morillonmatte mit der Strassenraumgestaltung abgestimmt und der Eingriff in die geschützte Hecke sowie in das Privateigentum minimiert werden. Permanente Verkehrsdatenerhebungen zeigen zudem, dass die Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt in den letzten 20 Jahren abgenommen hat. Im Projekt wurde durch Mikrosimulation nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrassee nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrassee im Abschnitt Schönegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um ein fahrplangerechter Betrieb des ÖV sicherzustellen.	keine Anpassung Bauprojekt
QM3 - Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Bern		X			Die QM3 bedauert, dass die Neugestaltung Morillon-Sandrain zuletzt umgesetzt wird. Sie sollte sinnvollerweise vor den beiden Projekten in Wabern realisiert werden. Die geplante neue Tramwendeschleufe wird vom angrenzenden Quartier nicht geschätzt. So wie sie jetzt geplant ist, kann sie während der vierjährigen Bauphase in Wabern noch nicht genutzt werden. Danach braucht sie viel Platz und dient nur dem Ausweichbetrieb von Bernmobil, aber nicht dem angrenzenden Quartier, zumal mit der heutigen Endstation des Trams bereits eine Wendeschleufe in unmittelbarer Nähe besteht. Daher ist wie in den bisher vorgestellten Planungen mit dieser als Betriebswendeschleufe weiterzufahren.	Im Projekt SEFT1/2 ist die Auflage erfolgt und die gesamte Planung ist weiter fortgeschritten und somit auch die Realisierung früher möglich als bei SEFT3. Bezüglich Betriebswendeschleufe wird auf die Ausführungen in Frage 6 verwiesen (letzte Antwort in der Liste zu Frage 6).	keine Anpassung Bauprojekt
1483		X			(nicht Projekt, sondern Mitwirkungs App) leider wird die Text Formatierung im PDF entfernt und die Bemerkungen, sind nicht optimal zu lesen. Projekt: komisch das man die Haltestelle Schönegg, die Gleise und die Kreuzung Monbiju/Seftigen gerade erst kürzlich komplett erneuert hat, das hätte man doch besser mit diesem Projekt verbinden sollen. Die geplante Ausweichstrecke über die Bondeli/Kirchstrasse führt an zwei Schulen vorbei, der Verkehr auf der Kirchstrasse selbst ist auch nicht zu unterschätzen, ggf. kollidiert es mit dem Gurtenfestival? ... Ich habe auch keine bessere Lösung in der Tasche, aber hier muss man gut überlegen wie dies realisiert werden kann.	Die letzten Sanierungsarbeiten dienten als Übergangsmassnahme, so dass die Gleise bis zum Umbau des Projekts "Neugestaltung Morillon-Sandrain" betriebsfähig sind. Um die Bauzeit und den Eingriff in den öV/MIV während den Bauphasen möglichst gering zu halten, ist eine temporäre Umfahrung über die Morillonmatte geplant. Die Bauphasen werden in der nächsten Projektphase präzisiert. Festivals etc. werden dabei auch berücksichtigt. Der Verkehr wird während den Umleitungsphasen so organisiert werden, dass die Sicherheit für FussgängerInnen und Velofahrende sichergestellt sein wird.	keine Anpassung Bauprojekt

Frage 1
Projekt allgemein

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

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungsname	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1490				X	Die Seftigenstrasse weist bereits heute eine sehr grosse Verkehrsfläche aus. Ich bin erstaunt, dass diese Fläche nicht ausreicht, um ein gut gestaltetes, zeitgemässes Projekt zu erstellen und zusätzlich noch bestehende Grünflächen und Hecken dafür beansprucht werden müssen. Es entsteht der Eindruck, dass das vorliegende Projekt fast nur vom Verkehr aus anstatt von einer räumlich guten Gesamtgestaltung her entwickelt wurde. Die Baumpflanzungen, ökologischen Massnahmen und Grünflächen wirken recht zufällig und entsprechen meines Erachtens nicht einer tragenden Gestaltungsidee. So vermögen insbesondere die Knoten Schönegg / Bondelistrasse und Sandrainstrasse/ Seftigenstrasse / Tramwendeschlaufe gestalterisch nicht zu überzeugen. Im Weiteren sollte auf das Eigentrasse und den Mittelstreifen (ist in Wabern z. B. völlig überflüssig) zugunsten eines Rückbaus des heute eher überdimensionierten Verkehrsfläche vollständig verzichtet werden.	Der verfügbare Platz auf der Seftigenstrasse ist nicht gross. Mit durchgehenden Velo- und Fusswegen, MIV/öV Fahrspuren ist der Platz aufgebraucht. Der Mehrzweckstreifen dient einerseits der räumlichen und funktionalen Vernetzung zwischen der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf der Morillonmatte und dem bestehen Stadtraum und andererseits zum sicheren Abbiegen in die untergeordneten Strassen. Die Baumpflanzungen sind bewusst in Cluster's angeordnet damit spätere Anbindungen an die Morillonmatte nicht verbaut werden. Im Vorprojekt sind soweit wie möglich und dort wo sinnvoll entsiegelte Flächen ausgewiesen. Im Bauprojekt werden noch weitere Abklärungen und Optimierungen vorgenommen. Die weiteren Hinweise werden zu Kenntnis genommen	Kenntnisname
1537		X			Befürchtung von grossen Verkehrs-Beeinträchtigungen für Anwohnende während den Bauphasen	Es wird versucht, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. In der nächsten Projektphase werden die Bau-/ Umleitungsphasen präzisiert.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
1664		X			Sehr hohes Autoverkehrsaufkommen zur Rush Hour, fraglich ob Mischverkehr für Tram ohne Einschränkungen funktioniert! Um 17.30 Uhr z.B. ist die Seftigenstrasse ab Schönegg bis nach Wabern verstopft!	Richtung Wabern wird das Tram zwischen Knoten Schönegg und Knoten Sandrain nach wie vor im Eigentrassee geführt. Zudem werden dynamische, verkehrabhängige LSA-Steuerungen mithilfe, dass Verkehrsaufkommen besser zu managen. Zudem wird mittels einem übergeordnetes System (Verkehrrechner) Verkehrsdaten aus Zählstellen und Reisezeitdaten in Echtzeit verarbeitet, welches automatisch die erforderliche Steuerung auslöst.	Kenntnisname
1783			X		Mischverkehr wird nur Nachteile bringen Morillon: Absperrung zu Fussgänger sollte bleiben, Fussgänger einsteigt ist besser und sicherer als beidseitig	Mittels Mikrosimulation wurde nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrassee nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrassee im Abschnitt Schönegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um einen fahrplangerechten Betrieb des ÖV sicherzustellen.	keine Anpassung Bauprojekt
1966				X	Katastrophale Planung und Streckenführung ! Die Blaulicht-Fahrzeuge werden steckenbleiben aber ihr wollt es ja so... und der Bürger kann verbluten...	Der Austausch mit den Blaulichtorganisationen ist im Vorprojekt erfolgt und wird im Rahmen des Bauprojektes vertieft.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert

Frage 1
Projekt allgemein

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

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungsname	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eh. ja	eh. nein	nein			
Grüne Kőniz		X			Wir teilen die Einschätzung, dass die Seftigenstrasse im knapp 1 km langen Abschnitt vom Knoten Morillonstrasse bis und mit Knoten Sandrainstrasse sehr hohen Handlungsbedarf aufweist: Nebst der ohnehin fälligen Gleiserneuerung besteht dieser Bedarf vor allem aus stadträumlicher Sicht (mit dem Ziel einer strassenräumlichen Aufwertung) und aus Sicht Veloverkehr (mit dem Ziel einer sicheren Velo-Hauptroute). Daher unterstützen wir vollumfänglich die Absicht, diese Hauptverkehrsachse umzugestalten. Im vorliegenden Vorprojekt sind zahlreiche Elemente enthalten, die wir sehr positiv wahrnehmen, namentlich - den ganzen Strassenraum neu zu denken - die massive Trennwirkung des Tram- Eigentrassees zu reduzieren und eine bessere Anbindung der künftigen Überbauung Morillongut zu ermöglichen, ohne die Attraktivität des öv zu beeinträchtigen - die Attraktivität der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen deutlich zu verbessern. Gleichzeitig gibt es auch grössere Kritikpunkte: Nachbesserungsbedarf besteht primär in den Haltestellen- und Knotenbereichen Schőnegg und Sandrain, und in der Reduktion der versiegelten Flächen und des Landverbrauchs, auf die Betriebswendeschlaufe Sandrain sollte verzichtet werden.	Wird zu Kenntnis genommen. Der Umgang mit den Kritikpunkten wird in den darauffolgenden Fragen beantwortet. Bezüglich Betriebswendeschlaufe wird auf die Ausführungen in Frage 6 verwiesen. (letzte Antwort in der Liste zu Frage 6)	Kenntnisname
Schweizerischer Blinden und Sehbehindertenverband Interessenvertretung des Kanton Bern	X				keine Inputs zu Frage 1		
FDP Freisinnig Demokratische Partei				X	Wir sind im Grundsatz gegen einen Mischverkehrs von Schiene und Strasse. Hier hebt man ein separates Trassee auf und vermehrt den Schwarzbelag.	Auf der Seftigenstrasse fehlt der Platz für den Velo- und Fussverkehr, weil er heute vor allem durch das Tram und die Autos beansprucht wird. Soll zusätzlich Raum geschaffen werden, müssen Fahrbahnen zusammengelegt werden. Die naheliegendste Lösung ist es, die beiden Verkehrsträger Tram und MIV, die ungefähr gleich schnell unterwegs sind, auf einer gemeinsamen Fahrbahn zu führen. Mit dieser Massnahme kann die Netzlücke für den Veloalltagsverkehr geschlossen, die zukünftigen Siedlungsentwicklung auf der Morillonmatte mit der Strassenraumgestaltung abgestimmt und der Eingriff in die geschützte Hecke sowie in das Privateigentum minimiert werden. Mittels Mikrosimulation wurde nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrassee nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrassee im Abschnitt Schőnegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um einen fahrplangerechten Betrieb des ÖV sicherzustellen.	keine Anpassung Bauprojekt

Frage 1
Projekt allgemein

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

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
SP Kőniz, Ruedi Lőthi, Mitglied der Parteileitung SP Kőniz		X			Uns fehlt eine Gesamtmobilitätsbetrachtung "Morillon". Das Morillon-Areal und das Zieglerspital-Areal werden in den nächsten Jahren überbaut. Die dadurch zusätzlichen Verkehrsanforderungen (MIV, ÖV, Langsamverkehr) sind nicht, oder viel zu wenig berücksichtigt worden (Seftigenstrasse und Kirchstrasse weiterhin stark überlastet sein). Es sollte mőchlichst frühzeitig ein Gesamterschliessungskonzept (inkl. Lärmschutz) für das Morillon-Areal und auch für das Zieglerspital-Areal erarbeitet werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Ein Gesamterschliessungskonzept (inkl. Lärmschutz) für das Morillon-Areal und auch für das Zieglerspital-Areal ist nicht Bestandteil von diesem Projekt. Es wurde aber vorausschauend bereits eine verkehrstechnische Untersuchung der Erschliessung des Morillon-Areals erstellt.	Kenntnisname
2035		X			keine Inputs zu Frage 1		
2059				X	Es ist nicht einzusehen, wieso dass die Betriebswendeschlaufe plötzlich in den Sandrain verlegt werden soll, entgegen der bisherigen Planung. Der Baumbestand ist ein wichtiges Element der Umgebung der Häuser Seftigenstrasse 117-115-113 und Bondelistrasse. Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Bereich Schönegg-Sandrain eine 50er-Zone eingerichtet werden soll. Einzig eine durchgehende 30er Zone macht Sinn. Es ist weiter anzumerken, dass beim Bau der Häuser Seftigenstrasse 113-115-117 die Lärmschutzwand auf Verlangen des damaligen Strasseneigners um einen Meter zurückversetzt und einen Meter weniger hoch erstellt werden durften. Mit dem Resultat, dass zusätzliche, aufwändige Lärminderungsmassnahmen am Bau ergriffen werden mussten, damit die Lärmgrenzwerte rechnerisch eingehalten werden konnten. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Achse Seftigenstrasse-Weissensteinstrasse (Kirchstrasse) überdacht werden muss. Mit der Aufgabe der Südumfahrung Bern wurde in Kauf genommen, dass die Quartiere entlang dieser Achse vom Verkehr übermässig belastet werden. Es ist eine Lösung für dieses Problem zu suchen, sei es eine unterirdische Linienführung, Südumfahrung neu oder eine Überdachung dieser Achse.	Bezüglich Betriebswendeschlaufe wird auf die Ausführungen in Frage 6 verwiesen (letzte Antwort in der Liste zu Frage 6). Die Trennwirkung entlang der Seftigenstrasse soll reduziert werden. Zudem ist eine Überdachung unverhältnismässig. Bei zwei Gebäuden wird der Immissionsgrenzwert nach wie vor überschritten. Bei diesen Liegenschaften sind daher Massnahmen am Gebäude (in der Regel Einbau von Schallschutzfenstern) zu prüfen. Die Liegenschaften 117-115-113 sind nicht betroffen.	keine Anpassung Bauprojekt
2073	X				keine Inputs zu Frage 1		
2080				X	keine Inputs zu Frage 1		
2081		X			Das Projekt SEFT 3 (Neugestaltung Morillon-Sandrain) enthält viel Erfreuliches, leider aber auch einige unnötig flächenintensive und kostspielige Elemente.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname

Frage 1
Projekt allgemein

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

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
Wabern Leist AG Bau+Planung		X			Dringende Verbesserung der Verkehrssicherheit und nötige Aufwertung für den Veloverkehr. Der Mischverkehr Tram/Auto gibt Chancen für genügend Raum für den Veloverkehr. Es bleibt zu hoffen, dass das Tram künftig nicht auch im Strassenstau steht, wenn es für den Knoten Kirchstrasse keine Lösung gibt. Kritisch sehen wir, dass die vorgelegte Maximallösung durch nicht zwingend erscheinende Aufweitungen des Strassenraums deutlich mehr Fläche beansprucht als bisher. Optimierungsmöglichkeiten sind die völlige Verlegung des Fussverkehrs in die Frisching-/Bondelistrasse (bestehende Trottoirs), eine Kurzwendeweiche analog der Lösung Casino/Viktoriaplatz anstelle der Betriebswendeschleife sowie eine Kombination Tram mit der Rechtsabbiegespur bei der Haltestelle Schöneegg stadtauswärts. Um die Belastung des Quartiers durch Baustellen zu reduzieren, ist es aus unserer Sicht wichtig, dass weitere Projekte, namentlich der Ausbau des Fernwärmenetzes mit der Strassensanierung koordiniert werden.	Wird zur Kenntnis genommen Bezüglich Betriebswendeschleife wird auf die Ausführungen in Frage 6 verwiesen (letzte Antwort in der Liste zu Frage 6). Die Koordination mit dem Fernwärmeprojekt in Wabern ist sichergestellt.	Kenntnisname
2084				X	keine Inputs zu Frage 1		
2100				X	keine Inputs zu Frage 1		
VCS Regionalgruppe Bern	X				Grundsätzlich begrüssen wir das Projekt sehr. Die neue Fahrbahnaufteilung bringt grosse Verbesserungen für den Langsamverkehr und scheint auch auf den öV keine negativen Auswirkungen zu haben. Nichtsdestotrotz haben wir punktuelle Verbesserungsvorschläge.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
Gemeinde Köniz	X				Die Gemeinde Köniz unterstützt das Vorhaben und wurde als Projektpartnerin in die Erarbeitung des Vorprojektes einbezogen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
	4	9	2	7			

Frage 2
Veloverkehr

Das Projekt sieht auf beiden Strassenseiten durchgehende Velowege sowie Umfahrungen für das Velo bei den Haltestellen «Schönegg» und «Sandrain» vor. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1379			X		Veloweg auf einer Seite, breit genug, dass man kreuzen kann, wäre genug.	Der Kanton Bern strebt die Gleichstellung des Veloverkehrs mit den übrigen Verkehrsarten an. Im ganzen Kantonsgebiet soll eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur geschaffen werden. Die Veloführung in der «richtigen» Fahrtrichtung ermöglicht einfachere und damit sicherere Knoten. Bei einer einseitigen Veloführung im Gegenverkehr muss am Anfang, am Ende und bei jedem Knoten dazwischen aufwändig das sichere Wechseln der Strassenseite ermöglicht werden. Auch das Queren von Einmündungen muss aufwändiger gestaltet werden, wenn Velos "aus der falschen Richtung" beachtet werden müssen.	keine Anpassung Bauprojekt
QM3 - Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Bern	X				Die QM3 würde es aber begrüßen, wenn die Fussgänger*innen den direkten Weg zum öV bekommen würden und nicht einen Umweg machen müssten.	Die Querungen sollen möglichst den Wunschlينien für Zufussgehende entsprechen. Jedoch müssen diese Wege auch auf das Knotenlayout, MIV, öV und Velo abgestimmt werden.	Kenntnisname
1483		X			Die genaue Gestaltung hängt von einer möglichen Schlaufe Morilliongut ab. Eigene Radwege sind zu begrüßen, allerdings wäre es noch besser den Radweg etwas südlich zwischen Morilliongut und BLS Strecke durchgehen von Kehrsatz bis Weissenbühl zu realisieren, dadurch würden viele Radfahrer komplett weg von der Seftigen Strasse kommen.	Der Kanton Bern strebt die Gleichstellung des Veloverkehrs mit den übrigen Verkehrsarten an. Im ganzen Kantonsgebiet sollen eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur geschaffen werden. Diesen klaren Willen haben der Grosse Rat und der Regierungsrat in mehreren Grundsatzbeschlüssen bekundet. Im behördenverbindlichen kantonalen Sachplan Veloverkehr (2014/2023) ist dieser Abschnitt als Veloalltagsroute mit kantonaler Netzfunktion festgelegt. Die angesprochene Veloweg entlang der BLS-Strecke wird als eigenständiges Projekt weitergeführt mit dem Ziel einer durchgehenden Verbindung von Kehrsatz bis Bern. Diese soll die Veloverbindung entlang der Seftigenstrasse ergänzen, aber nicht ersetzen.	Kenntnisname
1490			X		Die Förderung des Veloverkehrs unterstütze ich grundsätzlich; bin selber auch Velofahrer. Es sollten aber platzsparendere Lösungen gesucht werden. Bei Tempo 30 würden wohl überall Velostreifen, kombiniert mit Tram und MIV, ausreichen.	Die Seftigenstrasse weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf, daher sind selbst bei Tempo 30 vertikal abgesetzte Velowege nötig. Zudem wurde diese Lösung unter Beizug der Fachstellen Langsamverkehr (Kanton/Stadt) entwickelt.	keine Anpassung Bauprojekt
1537	X				keine Inputs zu Frage 2		
1664	X				Sehr gut da Veloverkehr gefördert werden muss es fahren viel zu viele Autos auf der Seftigenstrasse	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
1783	X				keine Inputs zu Frage 2		
1966				X	Begründung siehe Frage 1	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname

Frage 2
Veloverkehr

Das Projekt sieht auf beiden Strassenseiten durchgehende Velowege sowie Umfahrungen für das Velo bei den Haltestellen «Schönegg» und «Sandrain» vor. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
Grüne Köniz	X				Die Integration der Tramgleise in die MIV-Fahrspuren reduziert die störende Trennwirkung der Verkehrsachse und ermöglicht v.a. auch aus Sicht Veloverkehr massive Verbesserungen. Die beidseitig durchgehenden Velostreifen / -wege bringen eine wesentliche Verbesserung. Die Umfahrungen bei den Haltestellen begrüssen wir, in der Detailplanung dürfen Abschränkungen dann nicht vergessen gehen, um Konflikte und Umfälle zu vermeiden. Die neue Velowegverbindung Bondelistrasse - Seftigenstrasse begrüssen wir auch, sie scheint aber im vorliegenden Vorprojekt zu äufwändig konzipiert, dasselbe gilt für den Knoten Sandrain. Wir plädieren für eine einfachere Veloführung und gestalterische Aufwertung des Mündungsbereiches Sandrain-/Landoltstrasse, damit keine LSA-Zusatzphasen alleine wegen des Veloverkehrs nötig wird (Querung Seftigenstrasse parallel zum FGS).	Das Knotenlayout Sandrain wird in der nächsten Projektphase nochmals geprüft . Wenn Optimierungen möglich sind, werden diese ins Bauprojekt aufgenommen.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Schweizerischer Blinden und Sehbehindertenverband Interessenvertretung des Kanton Bern			X		Knoten Sandrain Sehr schwierig für blinde und sehbehinderte Personen. Es muss ein sehr gutes taktill visuelles Führungssystem markiert werden. Veloständer an einem Fussweg birgt Gefahr.	Die Anordnung von Veloabstellplätzen etc. wird im Bauprojekt nochmals geprüft. Visuell taktile Linien werden ab Stufe Bauprojekt in das Projekt integriert.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
FDP Freisinnig Demokratische Partei				X	Wir begrüssen eine Verbesserung der Velospur, jedoch nicht auf diese Art. Hier muss man neu denken und grosszügig jenseits der Bäume eine Velo und Fussgänger Verbindung realisieren.	Der Kanton Bern strebt die Gleichstellung des Veloverkehrs mit den übrigen Verkehrsarten an. Im ganzen Kantonsgebiet sollen eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur geschaffen werden. Diesen klaren Willen haben der Grosse Rat und der Regierungsrat in mehreren Grundsatzbeschlüssen bekundet. Im behördenverbindlichen kantonalen Sachplan Veloverkehr (2014/2023) ist dieser Abschnitt als Veloalltagsroute mit kantonaler Netzfunktion festgelegt. "Jenseits der Bäume" bedeutet auf der Morillonmatte bzw. zwischen Seftigenstrasse und Bondelistrasse. Dies würde bedeutende zusätzlich (private) Flächen beanspruchen und die Entwicklungsmöglichkeit auf der Morillonmatte beeinträchtigen. Ein solcher Lösungsansatz entspricht nicht den Projektzielen und ist unverhältnismässig.	keine Anpassung Bauprojekt
SP Köniz, Ruedi Lüthi, Mitglied der Parteileitung SP Köniz	X				Wir begrüssen die Verbesserung für den Veloverkehr!	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
2034	X				keine Inputs zu Frage 2		
2059	X				keine Inputs zu Frage 2		
2073	X				keine Inputs zu Frage 2		
2080		X			keine Inputs zu Frage 2		

Frage 2
Veloverkehr

Das Projekt sieht auf beiden Strassenseiten durchgehende Velowege sowie Umfahrungen für das Velo bei den Haltestellen «Schönegg» und «Sandrain» vor. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungsname	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
2081	X				Aus Velosicht ist der Handlungsbedarf absolut dringend. Das Projekt bringt enorme Verbesserungen für den Veloverkehr – einzig im Knotenbereich Sandrain sind noch Nachbesserungen nötig: Weniger komplizierte Veloführung für Abbiegebeziehungen von/nach Landoltstrasse/Sandrainstrasse, die wertvolle neue Velowegverbindung zwischen Kurve Bondelistrasse und Knoten Sandrain darf nicht zulasten der Knotenkapazität gehen (keine separate LSA-Phase).	Das Knotenlayout Sandrain wird in der nächsten Projektphase nochmals geprüft und bei Bedarf überarbeitet.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Wabern Leist AG Bau+Planung	X				Grundsätzlich sind durchgehende Velowege auf diesem Abschnitt zwingend und eine Umfahrung der Haltestellen ist wünschenswert. Im Detail ist die Abgrenzung der Velofahrbahnen von den Haltestellenbereichen nötig. Wir sehen das Risiko von Zusammenstößen zwischen eiligen Passagieren und E-Bike-Fahrenden, wenn die Übergänge nicht mit einer Abschränkung auf die markierten Fussgängerstreifen gelenkt werden.	Abschränkungen zwischen Fuss- und Velowegen werden in der nächsten Projektphase geprüft	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2084			X		Die Velowege könnten entlang des Fusswegs und somit nicht zu Lasten des MIV geführt werden.	Der Kanton Bern strebt die Gleichstellung des Veloverkehrs mit den übrigen Verkehrsarten an. Im ganzen Kantonsgebiet sollen eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur geschaffen werden. Diesen klaren Willen haben der Grosse Rat und der Regierungsrat in mehreren Grundsatzbeschlüssen bekundet. Im behördenverbindlichen kantonalen Sachplan Veloverkehr (2014/2023) ist dieser Abschnitt als Veloalltagsroute mit kantonomer Netzfunktion festgelegt. Die neue Veloinfrastruktur geht nicht zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs.	keine Anpassung Bauprojekt
2100	X				Grundsätzlich befürworte ich einen Veloweg oder einen durchgehenden Velo-Streifen auf diesem Abschnitt, aber nicht zulasten des privaten, motorisierten Verkehrs.	Der Kanton Bern strebt die Gleichstellung des Veloverkehrs mit den übrigen Verkehrsarten an. Im ganzen Kantonsgebiet sollen eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur geschaffen werden. Diesen klaren Willen haben der Grosse Rat und der Regierungsrat in mehreren Grundsatzbeschlüssen bekundet. Im behördenverbindlichen kantonalen Sachplan Veloverkehr (2014/2023) ist dieser Abschnitt als Veloalltagsroute mit kantonomer Netzfunktion festgelegt. Die neue Veloinfrastruktur geht nicht zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs.	keine Anpassung Bauprojekt

Frage 2
Veloverkehr

Das Projekt sieht auf beiden Strassenseiten durchgehende Velowege sowie Umfahrungen für das Velo bei den Haltestellen «Schönegg» und «Sandrain» vor. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
VCS Regionalgruppe Bern	X				Grundsätzlich unterstützen wir die geplanten Velo-Massnahmen sehr. Die Situation ist so, wie sie sich heute darstellt, für den Veloverkehr äusserst unbefriedigend. Es stellt sich aber die Frage, wieso die Spurbreiten für den Veloverkehr nicht auf das mögliche Maximum angehoben wurden. Zur Erinnerung: Velofahrer:innen sind die verletzlichsten Teilnehmer:innen des rollenden Verkehrs. Die Folgen eines Unfalls sind, im Gegensatz zum Auto, oft nicht bloss Blechschäden, sondern (oft auch schwere) Verletzungen. Dem Velo ist darum so viel Platz zugestehen, wie technisch möglich ist. Auf dem Abschnitt Schönegg-Sandrain wurden vorbildliche 2.5 Meter für die Velospuren gewählt. Dies ist leider nicht überall der Fall. Vom Knoten Sandrain Richtung Wabern sind lediglich 1.5 Meter vorgesehen. Dies ist insbesondere darum ungünstig, weil die Linie nicht ausgezogen ist. Oftmals fahren Autos ohne jegliche Notwendigkeit auf Velostreifen, was ein Durchkommen für Velos (insbesondere mit Anhänger) bei stockendem Verkehr oder Stau vor Ampeln unmöglich macht. Wo immer möglich (also überall dort, wo keine Einfahrt von rechts vorgesehen ist), ist darum der Velostreifen mit einer ausgezogenen Linie zu markieren.	Durchgezogene Radstreifen Sandrain Richtung Wabern wird im Bauprojekt geprüft.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Gemeinde Köniz					Die Gemeinde Köniz wurde in die Erarbeitung des Vorprojektes einbezogen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
	13	2	4	2			

Frage 3
Fussverkehr

Um die Vernetzung des künftigen Quartiers auf der Morillonmatte zu verbessern, sieht das Projekt in diesem Bereich bessere Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr vor. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1379		X			ABER: es sind wenig Fussgänger unterwegs! Lohnt sich der Aufwand? Ein breites Trottoir besteht ja schon seit Jahrzehnten	Die Ausbildung von beidseitigen Gehwegen gehört zum kantonalen Standard.	keine Anpassung Bauprojekt
QM3 - Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Bern					Der Standort der Querungen kann erst beurteilt werden, wenn die Planungen zur Morillonmatte vorliegen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
1483				X	zusätzliche Querungsmöglichkeiten halte ich für unnötig.	Die vorgesehenen Querungen berücksichtigen die geplante Überbauung Morillonmatte. Zudem braucht es bei allen Haltestellen Fussgängerstreifen, um die Wunschlinien einhalten zu können.	Kenntnisname
1490			X		Die Verbindung Schönegg - Bondelistrasse ist überflüssig. Es hat heute bereits ein Trottoir, und auf der Bondelistrasse gibt es nicht viel Verkehr. - Die übrigen Verbindungen sollten besser und platzsparender gestaltet werden.	wird im Bauprojekt geprüft	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
1537	X				keine Inputs zu Frage 3		
1664	X				keine Inputs zu Frage 3		
1783		X			keine Inputs zu Frage 3		
1966				X	keine Inputs zu Frage 3		
Grüne Köniz (1/5)		X			Grundsätzlich wird die Trennwirkung reduziert und die Situation für den Fussverkehr wesentlich verbessert. Folgende Punkte könnten die Situation weiter verbessern: Antrag 1: - Zusätzlicher Fussgängerstreifen östlich des Knotens Seftigen-/Morbijoustrasse.	In der nächsten Projektphase wird geprüft, ob weitere Fussgängerstreifen nötig sind.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Grüne Köniz (2/5)					Antrag 2: - Reduktion des Strassenquerschnitts im Bereich Tramhaltestelle Schönegg / Knoten Frischingweg, indem stadtauswärts die MIV-Rechtsabbiegespur auf den Tramhaltebereich geschoben wird. Allenfalls könnte zusätzlich geprüft werden, ob der südseitige Fussweg über das Tramperron geführt werden kann, um den Landbedarf bzw. die Versiegelung zusätzlich zu reduzieren.	Im Rahmen des Bauprojektes wird geprüft, wo unter Einhaltung der kantonalen Standards noch Querschnittsoptimierungen möglich sind. Die Verschiebung der MIV-Abbiegespur auf dem Tramhaltebereich "Schönegg" wurde bereits geprüft und ist aus diversen Gründen (siehe Anhang E im technischen Bericht) nicht möglich.	keine Anpassung Bauprojekt
Grüne Köniz (3/5)					Antrag 3: - Auf die Asphaltierung des südseitigen Fussweg zwischen Knoten Frischingweg und Tramhaltestelle Sandrain quer durch grünes Land kann verzichtet werden. Eine nicht asphaltierte und schmalere Variante ist zu prüfen, da durch das Trottoir entlang der Bondelistrasse bereits eine nur wenig längere asphaltierte Option besteht.	Weitere Möglichkeiten auf Versieglung zu verzichten werden in der nächsten Projektphase geprüft und wo möglich und sinnvoll umgesetzt.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Grüne Köniz (4/5)					Antrag 4: - Würde beim Knoten Sandrain auf die Wendeschleife verzichtet (z.B. mit der Verwendung von 2-Richtungs-Trams und Kehranlagen), könnten nicht nur massiv Kosten reduziert, sondern auch die Anbindung ans Quartier wesentlich direkter, attraktiver und zweckmässiger gestaltet werden.	Bezüglich Betriebswendeschleife wird auf die Ausführungen in Frage 6 verwiesen (letzte Antwort in der Liste zu Frage 6).	keine Anpassung Bauprojekt
Grüne Köniz (5/5)					Antrag 5: - eine LSA-Sicherung sämtlicher Fussverkehrs-Übergänge scheint an Querungsstellen mit Mittelinseln / Mittelstreifen überdimensioniert und sollte überprüft werden.	Eine LSA-Sicherung aller Fussverkehrs-Übergänge ist zwingend erforderlich, damit die Betriebsstabilität des öffentlichen Verkehrs und die Betriebsqualität des Individualverkehrs gesichert werden kann.	keine Anpassung Bauprojekt

Frage 3
Fussverkehr

Um die Vernetzung des künftigen Quartiers auf der Morillonmatte zu verbessern, sieht das Projekt in diesem Bereich bessere Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr vor. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
Schweizerischer Blinden und Sehbehindertenverband Interessenvertretung des Kanton Bern		X			Wie wird die Treppe ausgestaltet?	Es ist vorgesehen, die Betontreppe mit beidseitigem Handlauf auszuführen. Anpassungen können im Bauprojekt vorgenommen werden	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
FDP Freisinnig Demokratische Partei	X				keine Inputs zu Frage 3		
SP Köniz, Ruedi Lüthi, Mitglied der Parteileitung SP Köniz		X			Wir unterstützen bessere Querungsmöglichkeiten. Die Bevölkering wird im Morillon mittelfristig wachsen. Da die Tram-Stationen stadteinwärts neu auf der Nordseite der Seftigenstrasse sind, wird es künftig jedoch mehr Strassenquerungen als heute durch Fussgänger*innen geben.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
2035	X				keine Inputs zu Frage 3		
2059		X			Eine stichhaltige Stellungnahme dazu kann nur nach Bekanntgabe der Pläne zur Überbauung der Morillonmatte gemacht werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
2073	X				keine Inputs zu Frage 3		
2080				X	keine Inputs zu Frage 3		
2081	X				Die vorgeschlagenen neuen FGS sind wertvoll; doch wäre unmittelbar östlich der Abzweigung Monbijoustrasse ein weiterer FGS angezeigt (unter Inanspruchnahme des dortigen Mittelstreifens für eine Schutzinsel)	In der nächsten Projektphase wird geprüft, ob ein weiterer Fussgängerstreifen nötig ist.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Wabern Leist AG Bau+Planung		X			Für eine richtige Anbindung dieses künftig dicht genutzten Quartiers in die Stadt sind die Übergänge eher zu schwach. Das sollte nachgebessert werden, sobald die Entwicklung umgesetzt wird. Im Abschnitt mit Mittelstreifen ist dies ohne weiteres möglich. Es ist genau zu prüfen, welche Übergänge mit einer LSA gesichert werden sollen.	In der nächsten Projektphase wird geprüft, ob weitere Fussgängerstreifen nötig sind.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2084				X	keine Inputs zu Frage 3		
2100				X	keine Inputs zu Frage 3		
VCS Regionalgruppe Bern	X				Das Projekt verbessert die Situation auch für den Fussverkehr. Die Verlegung des Fusswegs auf die Bondelistrasse halten wir für eine gute Lösung.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
Gemeinde Köniz					Die Gemeinde Köniz wurde in die Erarbeitung des Vorprojektes einbezogen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
	7	7	1	5			

Frage 4
Verkehrsführung Tram

Der bestehende Strassenquerschnitt soll insgesamt nicht vergrössert werden, um Eingriffe in die an die Strasse angrenzenden Hecken und Bäume sowie das Privateigentum zu minimieren. Mit dem Projekt soll der vorhandene Raum für alle Verkehrsteilnehmenden (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Velo- und Fussverkehr) bestmöglich genutzt werden. Aus diesem Grund ist eine neue Verkehrsführung für das Tram vorgesehen. Stadteinwärts soll das Tram neu im Mischverkehr geführt werden. Stadtauswärts soll das Tram im Abschnitt Morillon bis Schönegg neu ebenfalls im Mischverkehr und im Abschnitt Schönegg bis Sandrain wie bisher auf einem Eigentrasssee geführt werden. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1379				X	keine Inputs zu Frage 4		
QM3 - Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Bern			X		Die QM3 sieht ein grosses Konfliktpotential bei den Übergängen vom Eigentrasssee in den Mischverkehr und umgekehrt. Wenn das Tram überall im Mischverkehr wäre, hätte es mehr Platz für eine andere Strassenraumgestaltung.	Mittels Mikrosimulation wurde nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrasssee nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrasssee im Abschnitt Schönegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um einen fahrplangerechten Betrieb des ÖV sicherzustellen.	keine Anpassung Bauprojekt
1483				X	dieser Punkt ist mir am wichtigsten, ich bitte sie diese Überlegung wirklich anzusehen ich bitte sie folgendes zu prüfen: - geplante Betribeswendeschlaufe Sandrain nicht realisieren - dafür auf dem Morilliongut eine Schlaufe realisieren - neue Morilliongut Schlaufe ebenfalls mit der Linie 3 verbinden - Linie 3 bis neue Schlaufe Morilliongut verlängern - Endschlaufe Linie 3 kann dadurch komplett eingespart werden, also eine Schlaufe weniger als bisher - Platz bisherige Endschlaufe Linie 3 wird für Wohnbebauung frei, ähnlich heutige Endschlaufe 9 beim Bundesamt für Migration - Tram zumindest auf Seite Morilliongut in eigener Trasse parallel zur Seftigenstrasse bis Sandrain, also im Gegensatz zur derzeitigen Planung eigebntlich nur das Stück Morilliongut. Durch die Realisierung auf dem heutigen Ackerland Morilliongut und gleichzeitiger Nichtrealisierung der geplanten Schlaufe Sandrain, kann in meinen Augen - Geld gespart werden - Land gespart werden - die Bauzeit verkürzt werden - der Verkehr auf der Seftigenstrasse flüssiger fließen - eine Attraktivitätssteigerung für die geplante Überbauung Morilliongut erreicht werden - Die Linie 3 mit der Linie 9 regulär verbunden werden - Es wird weniger Land verbraucht (Schlaufe 3 (und ggf. Trammuseum) fällt weg)	Die angeregte Verlängerung der Linie 3 ist in der übergeordneten Netzstrategie ÖV nicht vorgesehen. Eine Wendeschlaufe im Morillon-Areal würde die Entwicklungsmöglichkeit in diesem Raum beeinträchtigen und bietet keine Vorteile gegenüber der geplanten Lösung im Sandrain. Bezüglich Betriebswendeschlaufe wird auf die Ausführungen in Frage 6 verwiesen (letzte Antwort in der Liste zu Frage 6).	keine Anpassung Bauprojekt
1490				X	Auf das Eigentrasssee des Trams und auch den Mittelstreifen sollte auf der ganzen Länge verzichtet werden. In Wabern funktioniert ja der Mischverkehr auch. Der heute bestehende, eher überdimensionierte Strassenquerschnitt sollte nach Möglichkeit verkleinert bzw. rückgebaut werden.	Mittels Mikrosimulation wurde nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrasssee nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrasssee im Abschnitt Schönegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um einen fahrplangerechten Betrieb des ÖV sicherzustellen. Der Mehrzweckstreifen dient einerseits der räumlichen und funktionalen Vernetzung zwischen der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf der Morillonmatte und dem bestehenden Stadtraum und andererseits zum sicheren Abbiegen in die untergeordneten Strassen.	keine Anpassung Bauprojekt

Frage 4
Verkehrsführung Tram

Der bestehende Strassenquerschnitt soll insgesamt nicht vergrössert werden, um Eingriffe in die an die Strasse angrenzenden Hecken und Bäume sowie das Privateigentum zu minimieren. Mit dem Projekt soll der vorhandene Raum für alle Verkehrsteilnehmenden (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Velo- und Fussverkehr) bestmöglich genutzt werden. Aus diesem Grund ist eine neue Verkehrsführung für das Tram vorgesehen. Stadteinwärts soll das Tram neu im Mischverkehr geführt werden. Stadtauswärts soll das Tram im Abschnitt Morillon bis Schöneegg neu ebenfalls im Mischverkehr und im Abschnitt Schöneegg bis Sandrain wie bisher auf einem Eigentrassée geführt werden. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1537		X			Priorisierung ÖV sehr wichtig auf Seftigenstrasse (= viel Rückstauplatz für MIV einplanen)	Richtung Wabern wird das Tram zwischen Knoten Schöneegg und Knoten Sandrain nach wie vor im Eigentrassée geführt. Somit ist auf diesem Abschnitt stadtauswärts Stauraum für den MIV vorhanden. Zudem sollen dynamische, verkehrabhängige LSA-Steuerungen mithelfen, das Verkehrsaufkommen besser zu managen. Zudem wird mittels eines übergeordneten Systems (Verkehrsrechner) Verkehrsdaten aus Zählstellen und Reisezeitdaten in Echtzeit verarbeitet, welches automatisch die erforderliche Steuerung auslöst.	Kenntnisname
1664			X		Tram muss mind. von Schöneegg bis Wabern Gurtenbahn eine separate Spur haben, im Mischverkehr gibt es Stau!	Im Abschnitt Schöneegg-Sandrain wird es stadtauswärts ein Trameigentrassée geben um den fahrplangerechten Betrieb des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Ab Sandrain bis Knoten Seftigenstrasse/Dorfstrasse wird das Tram stadtauswärts ebenfalls im Eigentrassée geführt (bereits heute so). Ab Haltestelle Gurtenbahn wird dann das Tram im Mischverkehr bis Kleinwabern geführt. Gemäss Mikrosimulation ist die Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs gewährleistet.	keine Anpassung Bauprojekt
1783				X	Bitte kein Mischverkehr auf diese Strecke in beiden Richtungen!	Mittels Mikrosimulation wurde nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrassée nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrassée im Abschnitt Schöneegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um einen fahrplangerechten Betrieb des ÖV sicherzustellen.	keine Anpassung Bauprojekt
1966				X	siehe Frage 3	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
Grüne Köniz		X			Die Beibehaltung der Tram-Eigentrassée stadtauswärts ist angesichts der regelmässigen MIV-Staus zwingend. Demgegenüber ist die Integration der stadteinwärts führenden Tramgleise in die MIV-Fahrspur problemlos machbar und sinnvoll. Der Querschnitt sollte reduziert werden, und dadurch der Landbedarf und die Versiegelung reduziert werden (Rechtsabbieger auf Tramhaltebereich, Verzicht auf Betriebswendeschlaufe). Falls auf einer Betriebswendeschlaufe beharrt wird, soll die bestehende Tramwendeschlaufe bei der heutigen Endhaltestelle beibehalten werden. Eine Reduktion der versiegelten Fläche auf ein absolutes funktionales Minimum ist anzustreben, so v.a. beim Tramtrassée, den Mittelstreifen und den Haltestellenumgebungen. Sporadisch nötige Ersatzbuslösungen können über die bestehenden Strassen erfolgen. Dies würde sowohl klimatisch als auch ästhetisch einen zusätzlichen Mehrwert bringen.	Weitere Möglichkeiten auf Versiegelung zu verzichten werden in der nächsten Projektphase geprüft und wo möglich und sinnvoll umgesetzt. Bezüglich Betriebswendeschlaufe wird auf die Ausführungen in Frage 6 verwiesen (letzte Antwort in der Liste zu Frage 6).	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Schweizerischer Blinden und Sehbehindertenverband Interessenvertretung des Kanton Bern	X				keine Inputs zu Frage 4		

Frage 4
Verkehrsführung Tram

Der bestehende Strassenquerschnitt soll insgesamt nicht vergrössert werden, um Eingriffe in die an die Strasse angrenzenden Hecken und Bäume sowie das Privateigentum zu minimieren. Mit dem Projekt soll der vorhandene Raum für alle Verkehrsteilnehmenden (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Velo- und Fussverkehr) bestmöglich genutzt werden. Aus diesem Grund ist eine neue Verkehrsführung für das Tram vorgesehen. Stadteinwärts soll das Tram neu im Mischverkehr geführt werden. Stadtauswärts soll das Tram im Abschnitt Morillon bis Schönegg neu ebenfalls im Mischverkehr und im Abschnitt Schönegg bis Sandrain wie bisher auf einem Eigentrassee geführt werden. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
FDP Freisinnig Demokratische Partei				X	Wir sind gegen Trams im Mischverkehr. Hier ist zudem sehr unschön, dass ein heute separates, begrüntes Tramtrasse in den Strassenraum verlegt und nur noch Schwarzbelag vorhanden sein wird.	Auf der Seftigenstrasse fehlt der Platz für den Velo- und Fussverkehr, weil er heute vor allem durch das Tram und die Autos beansprucht wird. Soll zusätzlich Raum geschaffen werden, müssen Fahrbahnen zusammengelegt werden. Die naheliegendste Lösung ist es, die beiden Verkehrsträger Tram und MIV, die ungefähr gleich schnell unterwegs sind, auf einer gemeinsamen Fahrbahn zu führen. Mit dieser Massnahme kann die Netzlücke für den Veloalltagsverkehr geschlossen, die zukünftigen Siedlungsentwicklung auf der Morillonmatte mit der Strassenraumgestaltung abgestimmt und der Eingriff in die geschützte Hecke sowie in das Privateigentum minimiert werden. Mittels Mikrosimulation wurde nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrassee nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrassee im Abschnitt Schönegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um einen fahrplangerechten Betrieb des ÖV sicherzustellen. Den Trammersatz stadtauswärts im Abschnitt Schönegg-Sandrain nicht mehr wie bisher im Stau führen zu müssen, gehört zu den Zielen des Projektes, weshalb das Eigentrassee mit Deckbelag ausgestaltet wird. Es wird im Bauprojekt geprüft, ob die zusätzlich versiegelte Fläche mit alternativen Begrünungsmassnahmen noch kompensiert werden kann.	keine Anpassung Bauprojekt
SP Köniz, Ruedi Lüthi, Mitglied der Parteileitung SP Köniz		X			Wir bedauern die Aufhebung des Fussgängerwegs entlang des Tram-Trassées. Der neue Fussgängerweg ist klar eine Verschlechterung (Umweg).	Auf der Seftigenstrasse fehlt der Platz für den Velo- und Fussverkehr, weil er heute vor allem durch das Tram und die Autos beansprucht wird. Soll zusätzlich Raum geschaffen werden, müssen Fahrbahnen zusammengelegt werden. Im Abschnitt zwischen Schönegg und Sandrain benötigen wir stadtauswärts aber ein Trameigentrassee um den fahrplangerechten Betrieb des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Somit fehlt es unter der Voraussetzung die Hecken und Bäume möglichst zu schützen an Platz. Um den heute bestehenden Fussgängerweg aufrecht erhalten zu können, müssten in diesem Abschnitt auf einer Breite von ca. 2 Metern zusätzlich Hecken und Bäume gerodet werden. Daher verläuft neue Führung für den Fussverkehr in Längsrichtung auf der Bondelistrasse, die zwar etwas länger ist, dafür abseits einer stark befahrenen Strasse.	keine Anpassung Bauprojekt
2035	X				keine Inputs zu Frage 4		
2059		X			Die Ampeln für die Querung der Seftigenstrasse sind prioritär auf die Fussgänger auszurichten, wenn ein Tram bei der Haltestelle ankommt. Es kommt aktuell immer wieder vor, dass ein Tram an der Haltestelle einfährt und man als Fussgänger auf der anderen Strassenseite zuschauen muss, wie es abfährt, weil man Fussgänger-Rot hat.	Die genaue LSA-Steuerung wird in den nächsten Projektphasen geprüft.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2073	X				keine Inputs zu Frage 4		

Frage 4
Verkehrsführung Tram

Der bestehende Strassenquerschnitt soll insgesamt nicht vergrössert werden, um Eingriffe in die an die Strasse angrenzenden Hecken und Bäume sowie das Privateigentum zu minimieren. Mit dem Projekt soll der vorhandene Raum für alle Verkehrsteilnehmenden (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Velo- und Fussverkehr) bestmöglich genutzt werden. Aus diesem Grund ist eine neue Verkehrsführung für das Tram vorgesehen. Stadteinwärts soll das Tram neu im Mischverkehr geführt werden. Stadtauswärts soll das Tram im Abschnitt Morillon bis Schönegg neu ebenfalls im Mischverkehr und im Abschnitt Schönegg bis Sandrain wie bisher auf einer Eigentrasssee geführt werden. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kennntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
2080				X	Mischverkehr ist vor allem bei Stau durch generelle Überlastung oder defekte Fahrzeuge sowohl für den ÖV als auch für den MIV eine sehr schlechte Lösung. Es ist für mich unverständlich, dass man ein bereits bestehendes Eigentrasssee ohne Not aufgeben will.	Mittels Mikrosimulation wurde nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrasssee nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrasssee im Abschnitt Schönegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um einen fahrplangerechten Betrieb des ÖV sicherzustellen.	keine Anpassung Bauprojekt
2081	X				Die Aufhebung der Tram-Eigentrasssee stadteinwärts (ganzer Abschnitt) und stadtauswärts (Abschnitt Morillon bis Schönegg) ist im Zusammenspiel mit dem geplanten Verkehrsmanagement gut zu verantworten – ohne diese Massnahme müsste ja das Projekt SEFT 3 komplett neu erarbeitet werden. Um das Ziel "Eingriffe in die angrenzenden Hecken/Bäume minimieren" konsequent zu erfüllen, könnte aber problemlos zusätzlich die stadtauswärts-Tramhaltestelle Schönegg überlagernd zur Rechtsabbiegespur Frisingweg angeordnet werden (-> Reduktion der strassenräumlichen Aufweitung in diesem Bereich um ca. 7m, erhebliche Kosteneinsparung)	Die Verschiebung der MIV-Abbiegespur auf dem Tramhaltebereich "Schönegg" wurde bereits geprüft und ist aus diversen Gründen (siehe Anhang E im technischen Bericht) nicht möglich.	keine Anpassung Bauprojekt
Wabern Leist AG Bau+Planung		X			Grundsätzlich erachten wir es als richtig, wenn nicht mehr Breite für die Verkehrsflächen genutzt wird, als zwingend nötig. Wenn das Regime mit mehr Mischverkehr funktioniert, ist es gut. Nicht nachvollziehen können wir den Entscheid, den Rechtsabzweiger Frising-/Bondelistrasse nicht mit dem Tramtrasse/Haltestelle zu kombinieren. Dies würde weniger Platz brauchen und die Hecke schonen.	Die Verschiebung der MIV-Abbiegespur auf dem Tramhaltebereich "Schönegg" wurde bereits geprüft und ist aus diversen Gründen (siehe Anhang E im technischen Bericht) nicht möglich.	keine Anpassung Bauprojekt
2084				X	keine Inputs zu Frage 4		
2100				X	Als regelmässiger ÖV-Nutzer erachte ich es als Verschlechterung der aktuellen Situation, wenn das Tram auf demselben Fahrstreifen wie die Autos geleitet wird. Die Fahrspuren sollten unbedingt getrennt voneinander befahren werden.	Mittels Mikrosimulation wurde nachgewiesen, dass stadteinwärts ein Trameigentrasssee nicht zwingend erforderlich ist, um die Abwicklung des ÖV sicherzustellen. Das Tram verkehrt stadteinwärts als «Pulkführer», d.h. nach jeder Haltestellenbedienung ist die Weiterfahrt fürs Tram ohne Einschränkung/Stau möglich. Stadtauswärts braucht es gemäss Mikrosimulation jedoch zwingend das Trameigentrasssee im Abschnitt Schönegg-Sandrain inkl. beider Haltestellen, um einen fahrplangerechten Betrieb des ÖV sicherzustellen.	keine Anpassung Bauprojekt

Frage 4
Verkehrsführung Tram

Der bestehende Strassenquerschnitt soll insgesamt nicht vergrössert werden, um Eingriffe in die an die Strasse angrenzenden Hecken und Bäume sowie das Privateigentum zu minimieren. Mit dem Projekt soll der vorhandene Raum für alle Verkehrsteilnehmenden (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Velo- und Fussverkehr) bestmöglich genutzt werden. Aus diesem Grund ist eine neue Verkehrsführung für das Tram vorgesehen. Stadteinwärts soll das Tram neu im Mischverkehr geführt werden. Stadtauswärts soll das Tram im Abschnitt Morillon bis Schönegg neu ebenfalls im Mischverkehr und im Abschnitt Schönegg bis Sandrain wie bisher auf einem Eigentrassée geführt werden. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

- Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
- Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
- Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
VCS Regionalgruppe Bern	X				Grundsätzlich unterstützen wir die Führung von Tram und MIV im Mischverkehr. Durch diese neue Fahr bahnaufteilung wird viel Raum für den Langsamverkehr frei, was sehr wünschenswert ist. Es ist uns aber wichtig, dass das Tram durch die neue Verkehrsführung nicht (noch mehr) behindert wird. Das 9i-Tram wird schon heute oft vom MIV blockiert. Gerade auf dem Knoten Sandrain staut sich in den Spitzenstunden oft der MIV, insbesondere aus der Sandrainstrasse kommend. Grosses Augenmerk ist darum auf eine Lichtsignalsteuerung zu legen, die den öV bevorzugt. Allenfalls könnte auch eine überdeutliche Signalisation hilfreich sein, die den Autoverkehr darauf hinweist, dass ein Knoten nur befahren werden darf, wenn die Ausfahrt frei ist.	Eine dynamische, verkehrsabhängige LSA-Steuerung regelt den Verkehr. Diese variieren die Freigabe (grün)- und Sperrzeiten (rot) für die einzelnen Richtungen entsprechend dem aktuellen Verkehrsaufkommen. Die dazu nötigen Verkehrsdaten werden mittels Detektoren erfasst. Zudem werden die LSA auf der Seftigenstrasse koordiniert. Ein übergeordnetes System (Verkehrsrechner) verarbeitet Verkehrsdaten aus Zählstellen und Reisezeitdaten in Echtzeit und löst automatisch die erforderliche Steuerung aus. Es ist eines der Projektziele, die Betriebstabilität des öffentlichen Verkehrs und die Betriebsqualität des Individualverkehrs zu sichern.	keine Anpassung Bauprojekt
Gemeinde Köniz					Die Gemeinde Köniz wurde in die Erarbeitung des Vorprojektes einbezogen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
	5	5	2	9			

Frage 5
Temporegime

Auf dem städtischen Abschnitt Morillon bis Schönegg soll neu Tempo 30 gelten. Auf dem Abschnitt Schönegg bis Sandrain mit verkehrsorientiertem Charakter soll das heutige Temporegime (Tempo 50) beibehalten werden. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1379				X	Tempo 30 für die ganze Strecke, bitte!	<p>Die folgende Antwort bezieht sich auf alle links stehenden Eingaben:</p> <p>Das Temporegime im genannten Abschnitt wurde im Rahmen eines Gutachtens vertieft untersucht. In den Abschnitten Monbijoustrasse bis Schönegg und ab Haltestelle Sandrain stadtauswärts sind die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 bezüglich der Kriterien Sicherheit, Verkehrsablauf und Lärm gegeben. Entsprechend ist dort die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. In den anderen Abschnitten des Projekts "Neugestaltung Morillon - Sandrain" (Schönegg - Sandrain) kam das Gutachten zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 insbesondere wegen den zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr nicht verhältnismässig ist. Zudem sprechen auf diesem Abschnitt auch der Strassencharakter und die Bebauungssituation mit Lärmschutzwänden gegen eine Einführung von Tempo 30. Entsprechend sieht das Projekt auf diesem Abschnitt die Beibehaltung des aktuellen Temporegimes (Tempo 50) vor. Sollten sich bei der Erarbeitung des Bauprojektes /Umweltbericht neue Erkenntnisse ergeben, wird das Temporegime erneut geprüft.</p>	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
QM3 - Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Bern				X	Die QM3 ist der Ansicht, dass das Temporegime neu geplant werden muss. Der ständige Wechsel des Temporegimes ist unsinnig und nicht zielführend.		
1483				X	Tempo 50 durchgehend. Ist in der Realität eh fast nie möglich, von daher ist aber auch eine Künstliche Beschränkung auf 30 völlig unnötig.		
1490			X		Da ich für den Mischverkehr plädiere, sollte der MIV vermutlich so schnell fahren können wie das Tram. Grundsätzlich gäbe es aber bei Tempo 30 auf der Seftigenstrasse wohl auch weniger Stau.		
1664			X		Tempo 30 ist gut und anstatt Tempo 50 schlage ich Tempo 40 vor! Der Verkehrslärm ist gross.		
1783	X				50km/h auf der ganzen Durchfahrt, allenfalls in Stosszeiten dynamisch auf 30km/h		
Grüne Köniz			X		Tempo 30 auf dem Abschnitt Morillon - Schönegg senkt die Trennwirkung, erhöht die Sicherheit, reduziert die Lärmbelastung und wird deshalb unterstützt. Auch das Tempo 50 Regime auf dem Abschnitt Schönegg Sandrain ist nachvollziehbar und aufgrund der neuen abgesetzten Velowege vertretbar. Allerdings ist nicht verständlich, wieso im Abschnitt Morillonstrasse - Monbijoustrasse nicht ebenfalls auf Tempo 30 reduziert wird. Dieser Abschnitt hat eine ebenso dichte Wohnnutzung, wie der östlich angrenzende Abschnitt, die Distanz zwischen den zwei Knoten ist zudem klein und der häufige Wechsel des Temporegimes wäre ebenfalls zu vermeiden. Grundsätzlich bemängeln wir die häufigen und somit verwirlichen Temporegimewechsel zwischen Kleinwabern und Monbijou.		
FDP Freisinnig Demokratische Partei				X	Auch für das Tram wird Tempo 30 gelten. Das ist nicht praktisch. Zudem wird es häufiger zu Staus kommen und das Tram wird massenhaft Verspätungen einfahren. Das macht den Öv unattraktiv. Die angedachten, vorzeitigen Wenden und das Ausfallenlassen von Kursen ist keine Lösung. Das ist nicht akzeptabel und sehr unattraktiv.		
SP Köniz, Ruedi Lüthi, Mitglied der Parteileitung SP Köniz			X		Wir begrüßen sehr, dass auf dem Abschnitt "Morillon bis Schönegg" neu Tempo 30 gilt und auch in der 30er-Zone Fussgängerstreifen vorgesehen sind! Wir sind der Meinung, dass auch im Abschnitt "Knoten Sandrain" Tempo 30 gelten sollte (auch das Tram wird in diesem Abschnitt nicht über 30 fahren können). Wir begrüßen den Einbau eines sogenannten Flüsterbelags. Er wird die Lärmbelastung spürbar reduzieren. Allerdings lässt seine Wirkung nach wenigen Jahren bereits deutlich nach, so dass sich eine dauerhafte Lärmbegrenzungsmaßnahme, wie sie Tempo 30 darstellt, aufdrängt.		
2035				X	Es ist durchgehend Tempo 30 vorzuschreiben. Ein Wechsel auf 50 km/h direkt vor unserer Haustüre ist nicht nachvollziehbar. Der Verkehrsfluss ist auch mit durchgehend Tempo 30 garantiert wenn nicht sogar verbessert. Tempo 50 direkt vor einem städtischen Wohnquartier ist einfach nicht mehr zeitgemäss.		

Frage 5
Temporegime

Auf dem städtischen Abschnitt Morillon bis Schönegg soll neu Tempo 30 gelten. Auf dem Abschnitt Schönegg bis Sandrain mit verkehrsorientiertem Charakter soll das heutige Temporegime (Tempo 50) beibehalten werden. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
2059				X	Das Temporegime auf dieser kurzen Strecke zu ändern macht keinen Sinn. Es besteht die Gefahr, dass die Motorfahrzeuge für diese kurze Strecke stark beschleunigt und wieder stark verzögert werden, beides mit zusätzlichen Lärmmissionen. Für diese kurze Strecke macht nur eine durchgehende 30er Zone Sinn.	<p>Die folgende Antwort bezieht sich auf alle links stehenden Eingaben:</p> <p>Das Temporegime im genannten Abschnitt wurde im Rahmen eines Gutachtens vertieft untersucht. In den Abschnitten Monbijoustrasse bis Schönegg und ab Haltestelle Sandrain stadtauswärts sind die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 bezüglich der Kriterien Sicherheit, Verkehrsablauf und Lärm gegeben. Entsprechend ist dort die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. In den anderen Abschnitten des Projekts "Neugestaltung Morillon - Sandrain" (Schönegg - Sandrain) kam das Gutachten zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 insbesondere wegen den zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr nicht verhältnismässig ist. Zudem sprechen auf diesem Abschnitt auch der Strassencharakter und die Bebauungssituation mit Lärmschutzwänden gegen eine Einführung von Tempo 30. Entsprechend sieht das Projekt auf diesem Abschnitt die Beibehaltung des aktuellen Temporegimes (Tempo 50) vor. Sollten sich bei der Erarbeitung des Bauprojektes /Umweltbericht neue Erkenntnisse ergeben, wird das Temporegime erneut geprüft.</p>	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2073				X	Auch zwischen Schönegg und Sandrain sollte dem Tempo 30 gelten. Lärmreduktion und einheitliches Tempo.		
2080				X	Auf Hauptverkehrsachsen sollte grundsätzlich und durchgehend Tempo 50 herrschen. Es gibt andere und bessere Massnahmen, die gegen übermässigen Lärm (der offenbar bei ganz wenigen Gebäuden vorhanden ist) ergriffen werden können.		
2059				X	Das Temporegime auf dieser kurzen Strecke zu ändern macht keinen Sinn. Es besteht die Gefahr, dass die Motorfahrzeuge für diese kurze Strecke stark beschleunigt und wieder stark verzögert werden, beides mit zusätzlichen Lärmmissionen. Für diese kurze Strecke macht nur eine durchgehende 30er Zone Sinn.		
2081	X				T30 im Abschnitt Morillon bis Schönegg ist sinnvoll; doch ist nicht logisch, weshalb in der westlichen Fortsetzung (beidseitig dichte Bebauung/Wohnnutzung) nach wie vor T50 gelten soll. Die Beibehaltung von T50 im Abschnitt Schönegg bis Sandrain ist vorderhand nachvollziehbar – längerfristig sollte aber auf der ganzen "Südtangente" im geschlossenen Siedlungsgebiet (Seftigenstrasse, Weissensteinstrasse) T30 gelten – allzu häufige Temporegime-Wechsel sind verwirlich.		
Wabern Leist AG Bau+Planung		X			Es handelt sich um einen "verkehrsorientierten Charakter" und das wird sich auch langfristig nicht ändern (Hecke/Baumreihe und Lärmschutzwand, kein städtebauliches Entwicklungspotenzial). Es ist aber fraglich, ob der mehrfache Tempowechsel auf dieser Achse zukunftsfähig ist. Durchgängig T30 wäre vertretbar, es besteht kaum eine Ausweichmöglichkeit für den MIV. Grundsätzlich wäre T30 durch ganz Wabern (bis Lindenwegkreisel) ein Anreiz, auf das leistungsfähigere übergeordnete Strassennetz (Autobahnen) auszuweichen.		
2100				X	Eine Benachteiligung des motorisierten Verkehrs gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern erachte ich als nicht nötig. Eine damit verbundene Entschleunigung (Tempo 30) macht allerhöchstens in Quartierstrassen Sinn.		

Frage 5
Temporegime

Auf dem städtischen Abschnitt Morillon bis Schönegg soll neu Tempo 30 gelten. Auf dem Abschnitt Schönegg bis Sandrain mit verkehrsorientiertem Charakter soll das heutige Temporegime (Tempo 50) beibehalten werden. Sind Sie damit einverstanden?

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
VCS Regionalgruppe Bern			X		<p>Bemerkungen: Mit dem geplanten Tempo-Regime sind wir nicht einverstanden. Auf dem gesamten Projekt-Perimeter ändert sich die Tempolimit ganz vier Mal. Das ist zu oft für eine Strecke dieser Länge und überfordert die Autofahrer:innen. Wir fordern darum auf dem ganzen Perimeter Tempo 30, es sei denn, dies führt zu einer gewichtigen, nachweislichen Beeinträchtigung des öV.</p> <p>Begründung: Die vielen Änderungen der Geschwindigkeit sind für Autofahrer:innen nicht nachvollziehbar und spiegeln sich im Charakter des Strassenbildes auch nicht wieder. Die Gefahr besteht somit, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird. Dies hätte dann höhere Lärmemissionen und schwerere Unfälle zur Folge – ganz ohne Notwendigkeit. Abgesehen davon ist der Zeitgewinn auf den Abschnitten mit Tempo 50 vernachlässigbar, da der Verkehrsfluss massgeblich von den Abschnitten mit Tempo 30 bestimmt wird. Im Sinne einer Verstetigung des Verkehrs und somit eines besseren Verkehrsflusses ist Tempo 30 auf dem ganzen Projektperimeter sinnvoll. Obwohl die Lärmgrenzwerte mit dem neuen Flüsterbelag und Tempo 50 eingehalten werden können, kann mit der Einführung von Tempo 30 eine weitere Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohnenden erreicht werden. Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Reduktion der Lärmbelastung um 2 bis 3 Dezibel. Dies wird wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen. Auch die Verkehrssicherheit kann mit einem tieferen Temporegime verbessert werden. Der Anhalteweg ist nur halb so lang. Und: Bei einem Zusammenstoß ist der Aufprall bei Tempo 50 fast dreimal so stark wie bei Tempo 30. Das Risiko tödlicher Verletzungen bei einem Unfall sinkt bei Tempo 30 statt 50 um 75 Prozent.</p>	Das Temporegime im genannten Abschnitt wurde im Rahmen eines Gutachtens vertieft untersucht. In den Abschnitten Monbijoustrasse bis Schönegg und ab Haltestelle Sandrain stadtauswärts sind die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 bezüglich der Kriterien Sicherheit, Verkehrsablauf und Lärm gegeben. Entsprechend ist dort die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. In den anderen Abschnitten des Projekts "Neugestaltung Morillon - Sandrain" (Schönegg - Sandrain) kam das Gutachten zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 insbesondere wegen den zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr nicht verhältnismässig ist. Zudem sprechen auf diesem Abschnitt auch der Strassencharakter und die Bebauungssituation mit Lärmschutzwänden gegen eine Einführung von Tempo 30. Entsprechend sieht das Projekt auf diesem Abschnitt die Beibehaltung des aktuellen Temporegimes (Tempo 50) vor. Sollten sich bei der Erarbeitung des Bauprojektes /Umweltbericht neue Erkenntnisse ergeben, wird das Temporegime erneut geprüft.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
1537	X				keine Inputs zu Frage 5		
1966				X	siehe vorangehende Fragen	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
Schweizerischer Blinden und Sehbehindertenverband Interessenvertretung des Kanton Bern		X			Wenn alle Fussgängerstreifen in der Tempo 30 Zone bleiben. io.	Ja	keine Anpassung Bauprojekt
2084				X	keine Inputs zu Frage 5		
Gemeinde Köniz					Die Gemeinde Köniz wurde in die Erarbeitung des Vorprojektes einbezogen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
	3	2	5	12			

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1379					keine Inputs zu Frage 6		
QM3 - Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Bern					Die Stellungnahme wurde von der QM3-Delegiertenversammlung vom 13. November 2023 mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung verabschiedet.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
1483					Viel Erfolg!	Danke!	Kenntnisname
1490					Antrag 1: Auf die Wendeschleife bei der Haltestelle Sandrain ist zu verzichten. Es gibt ja neu Trams, die in beide Richtungen fahren können. Eine Weichelösung für den Spurwechsel dürfte ausreichen.	siehe unten (letzte Antwort in der Liste)	keine Anpassung Bauprojekt
1490					Antrag 2: Auf die Wartehallen stadtauswärts kann nach meiner Einschätzung verzichtet werden. Ich fuhr diese Strecke mit dem Tram von 1995 -2020 täglich viermal, seither bin ich immer noch regelmässig darauf unterwegs. Stadtauswärts steigt an den entsprechenden Haltestellen praktisch niemand ein.	Auf Wartehallen stadtauswärts wird verzichtet. Eine aufwärtskompatible und kostengünstige Alternative ist hier angedacht.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
1490					Antrag 3: Rabatten für Baumpflanzungen sollten angesichts der sich zunehmend verschlechternden Umweltbedingungen innerkant mind. 3.0m aufweisen.	Möglichkeiten auf Versiegelung zu verzichten werden in der nächsten Projektphase geprüft und wo möglich und sinnvoll umgesetzt.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
1537					Die Bauphasen und die daraus entstehenden Verkehrseinschränkungen wurden in den Unterlagen sehr kurz und rudimentär beschrieben. Die Auswirkungen werden nicht nur auf Stadt Berner und Könizer Boden zu spüren sein, und müssen sorgfältig geplant und kommuniziert werden.	Es wird versucht die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. In der nächsten Projektphase werden die Bau-/Verkehrsphasen präzisiert.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
1664					keine Inputs zu Frage 6		
1783					keine Inputs zu Frage 6		
1966					Planung zurück an den Absender	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
Grüne Köniz					Wir kritisieren, das nach wie vor an einer Variante des Ausbaus der Tramlinien 9 festgehalten wird, welche sowohl an der zukünftigen Endhaltestelle wie auch hier für die Betriebswendeschleife für enorme Kosten und grossen Landverschleiss sorgt. Es sind günstigere Lösungen möglich mit Zweirichtungstrams und Kehranlagen, was auch in einer Studie des Büro 3B ausgewiesen wurde. Wir kritisieren auch die geplante Anbindung des Quartiers Morillongut an die beiden Tramhaltestellen entlang der Seftigenstrasse, es braucht hier zwei möglichst direkte Zugänge vor und hinter den Haltebereichen.	siehe unten (letzte Antwort in der Liste)	keine Anpassung Bauprojekt
Schweizerischer Blinden und Sehbehindertenverband Interessenvertretung des Kanton Bern					Ich bitte Sie, betreffend taktil visuellen Markierungen mit mir Kontakt aufzunehmen! Danke.	Wir werden uns in der nächsten Projektphase bei Ihnen melden.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
FDP Freisinnig Demokratische Partei					Wir sind uns bewusst, dass man aus beschränktem Raum keine Wunderlösungen realisieren kann. Doch gerade hier müsste man grösser Denken und das Feld für unkonventionelle Lösungen mit attraktiven Velospuren im Grünen und fussgängerfreundlichen Wegen öffnen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
SP Köniz, Ruedi Lüthi, Mitglied der Parteileitung SP Köniz					Wir bedauern sehr, dass nicht eine mittel- bis langfristige und nachhaltige Gesamtverkehrsbeurteilung für die Region Wabern (inkl. vorgesehener Überbauungen wie Zieglerspital, Morillon-Areal, Station Wabern-Areal, Kleinwabern) erarbeitet wurde. Nachträgliche Lärmschutzsanierungen werden wesentlich teurer sein! Wir fordern, dass rasch ein Gesamterschliessungskonzept (inkl. Lärmschutz) für das Morillon-Areal und auch für das Zieglerspital-Areal erstellt werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Ein Gesamterschliessungskonzept (inkl. Lärmschutz) für das Morillon-Areal und auch für das Zieglerspital-Areal ist nicht Bestandteil von diesem Projekt. Es wurde aber vorausschauend bereits eine verkehrstechnische Untersuchung der Erschliessung Morillon-Areal erstellt.	Kenntnisname
SP Köniz, Ruedi Lüthi, Mitglied der Parteileitung SP Köniz					Die Gesamtbauzeit (mit Baulärm, Verkehrseinschränkungen und Umleitungen) ist überdurchschnittlich lang! Bei der letzten Sanierung (1997) war die Bauzeit wesentlich kürzer. Kann die Gesamtbauzeit (Etappe 1, 2 und 3) nicht verkürzt werden?	Die Bauzeit / Etappen/Bau- und Verkehrsphasen werden in der nächsten Projektphase nochmals überprüft und soweit wie möglich optimiert.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2035					Antrag 1: Auf die Tramwendschlaufe Sandrain ist zu verzichten. Begründung: Mit künftig bidirektionalen Trams ist es unnötig, diese Investitionen zu tätigen und für die Biodiversität wichtige Hecken zu vernichten. Zudem entsteht unnötiger Lärm an einer schon sehr belasteten Verkehrsachse. Die Aussagen von Bernmobil, dass solche Wendschlaufen aus betrieblicher Sicht notwendig sind, ist mit neuen Trams nicht haltbar.	siehe unten (letzte Antwort in der Liste)	keine Anpassung Bauprojekt
2035					Antrag 2: Die Verwendung von "Flüsterschienen", welche den Tramlärm absorbieren, ist vorzusehen. Begründung: Die Tramgeleise kommen mit dem Projekt noch näher an die Wohnsiedlung (insb. Schönegg-Park), welche schon heute stark lärmbelastet ist. Dies kann mit lärmdämpfenden Schienen zumindest teilweise kompensiert werden.	Die Gleisanlage wird nach dem neuesten Stand der Technik ausgeführt. Zudem ist der Verkehrslärm (Strassenlärm/Bahnlärm) Bestandteil der Umweltprüfung.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2035					Antrag 3: Das Projekt ist mit den Vorhaben zum künftigen Ausbau der Fernwärme zu koordinieren. Begründung: Die Bündelung der Infrastrukturen Strasse/Tram/Fernwärme muss ermöglicht werden, damit nicht später durch die Neugestaltung von Strasse/Schiene eine künftige Fernwärmeerschliessung verhindert wird. Gerade die Städte spielen für die Erreichung der Klimaziele von Netto Null Treibhausgase bis 2050 im Bereich Wärmeversorgung eine Schlüsselrolle und beim vorliegenden Projekt muss diese Verantwortung übernommen und ein Beitrag geleistet werden.	Das Fernwärmeprojekt wird mit dem Projekt Sanierung Seftigenstrasse, Neugestaltung Morillon - Sandrain koordiniert.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2059					Diese Eingabe ist im Namen der Eigentümergemeinschaft Seftigenstrasse 113-115-117 gemacht mit total 47 Mitunzeichnern.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
2073					Weiterführung von Tram Nummer 3 vom Weissenbühl bis zur neuen Tramwendschlaufe Sandrain. Begründung: Die Gegend Schönegg-Sandrain gehört zum Stadtkreis 3 und sollte mit dem ÖV auch in Richtung Weissenbühl und Eigerplatz erschlossen sein.	Die angeregte Verlängerung der Linie 3 ist in der übergeordneten Netzstrategie ÖV nicht vorgesehen.	keine Anpassung Bauprojekt
2073					Antrag 1: Die Verwendung von "Flüsterschienen", welche den Tramlärm absorbieren, ist vorzusehen. Begründung: Die Tramgeleise kommen mit dem Projekt noch näher an die Wohnsiedlung Schöneggpark, welche schon heute stark lärmbelastet ist. Dies kann mit lärmdämpfenden Schienen zumindest teilweise kompensiert werden.	Die Gleisanlage wird nach dem neuesten Stand der Technik ausgeführt, was Lärmdämpfung betrifft.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
2073					Antrag 2: Tempo 30 ab Einmündung Monbijoustrasse bis Schöneegg, Tempo 50 von Schöneegg bis Sandrain und dann wieder Tempo 30 ab Sandrain durch Wabern hindurch: Das Temporegime soll einheitlich auf Tempo 30 festgelegt sein - um die Lärmbelastung nochmals zu minimieren.	Das Temporegime im genannten Abschnitt wurde im Rahmen eines Gutachtens vertieft untersucht. In den Abschnitten Monbijoustrasse bis Schöneegg und ab Haltestelle Sandrain stadtauswärts sind die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 bezüglich der Kriterien Sicherheit, Verkehrsablauf und Lärm gegeben. Entsprechend ist dort die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. In den anderen Abschnitten des Projekts "Neugestaltung Morillon - Sandrain" (Schöneegg - Sandrain) kam das Gutachten zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 insbesondere wegen den zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr nicht möglich ist. Zudem sprechen auf diesem Abschnitt auch der Strassencharakter und die Bebauungssituation mit Lärmschutzwänden gegen eine Einführung von Tempo 30. Entsprechend sieht das Projekt auf diesem Abschnitt die Beibehaltung des aktuellen Temporegimes (Tempo 50) vor. Sollten wir bei der Erarbeitung des Bauprojektes /Umweltbericht zu anderen Erkenntnisse kommen, werden wir das Temporegime erneut prüfen.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2073					Antrag 3: Das Projekt ist mit den Vorhaben zum künftigen Ausbau der Fernwärme zu koordinieren. Begründung: Die Bündelung der Infrastrukturen Strasse/Tram/Fernwärme muss ermöglicht werden, damit nicht später durch die Neugestaltung von Strasse/Schiene eine künftige Fernwärmeerschliessung verhindert wird. Gerade die Städte spielen für die Erreichung der Klimaziele von Netto Null Treibhausgase bis 2050 im Bereich Wärmeversorgung eine Schlüsselrolle und beim vorliegenden Projekt muss diese Verantwortung übernommen und ein Beitrag geleistet werden.	Das Fernwärmeprojekt wird mit dem Projekt Sanierung Seftigenstrasse Neugestaltung Morillon - Sandrain koordiniert.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2073					Antrag 4: Auch nach der Aufhebung des Linksabbiege-Streifens von der Stadt herkommen in die Sandrainstrasse, bzw. Landoltstrasse muss für Anwohner*innen gewährleistet bleiben (Zufahrt zur Einstellhalle Überbauung Seftigenstrasse 113 bis 117).	Der Linksabbieger auf der Seftigenstrasse Fahrtrichtung Stadtauswärts wird für alle aufgehoben. Es gibt Alternativrouten von Norden wie auch von Westen die eine Erschliessung ermöglichen. Die Aufhebung des Linksabbieger ist mit der Stadt Bern abgestimmt. Anlässlich einer Besprechung vom 12.12.2022 mit QM3 wurde diese Lösung präsentiert und mit Zustimmung weiterentwickelt.	keine Anpassung Bauprojekt
2073					Antrag 5: Auf eine Umleitung des Verkehrs während der Umbauzeit durch die Landoltstrasse sollte wegen unzumutbarer Lärmbelastung für die Bewohner*innen im Abschnitt Schöneegg-Sandrain verzichtet werden .	Die Bau- und Verkehrsphasen werden in der nächsten Projektphase präzisiert. Eine Umleitung durch die Landoltstrasse ist gemäss heutigem Projektstand nicht vorgesehen.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2080					keine Inputs zu Frage 6		

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
2081					Antrag 1: Das Vorhaben einer Betriebswendeschleufe Sandrain erscheint völlig unverhältnismässig – angesichts des miserablen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unbedingt darauf zu verzichten. Wie eine Studie des Bernmobil-nahen Büro 3B vor einigen Jahren aufzeigte, ist als Alternative an diesem Standort eine Kehranlage durchaus möglich, da Bernmobil mittlerweile 20 neue ZRT (Zweirichtungstram) angeschafft hat. Um allfällige Verspätungen von ERT (Einrichtungstram) aufzufangen, genügt es, die bestehende Wendeschleufe im Zentrum Wabern beizubehalten (-> Verschiebung der geplanten Fahrbahn-Tramhaltestelle auf die Höhe Swisstopo problemlos machbar) – der BehiG-konforme Ausbau einer solchen "Nothaltestelle" ist verzichtbar. Da die Tramhaltestelle Sandrain im Eigentrasse angelegt ist, wäre eine simple Kehranlage problemlos und kostengünstig machbar (Einsparung von gegen 10 Mio CHF möglich).	siehe unten (letzte Antwort in der Liste)	keine Anpassung Bauprojekt
2081					Antrag 2: Leicht/kostengünstig machbar (innerhalb bestehendem Strassenraum) und der Netzredundanz dienlich wäre zudem eine Gleisverbindung (mit Radius 20m) Monbijoustrasse -> Betriebsgleis Rtg. Weissenbühl.	Die angeregte Gleisverbindung Monbijoustrasse -> Betriebsgleis Richtung Weissenbühl wäre zwar betrieblich nützlich. Sie wurde aber geprüft und aus geometrischen Gründen verworfen (ungünstige Topographie im Kreuzungsbereich).	keine Anpassung Bauprojekt
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 1: Die Wendeschleife Sandrain hat aus unserer Sicht ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dafür dass sie in 99.9 % der Fälle nicht genutzt wird (Aussage an der Infoveranstaltung), braucht sie zu viel Land und macht den Knoten Sandrain zu kompliziert.	siehe unten (letzte Antwort in der Liste)	keine Anpassung Bauprojekt
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 2: Für so selten genutzte Haltestelle [Betriebswendeschleufe Sandrain] ist auch eine vollständige BeHiG-Konformität nicht verhältnismässig.	Die BehiG-Ausgestaltung wird beibehalten.	keine Anpassung Bauprojekt
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 3: Falls an ihr [der Betriebswendeschleufe Sandrain] festgehalten wird, ist sie zu begrünen und aus der Grünfläche in der Mitte sollte unbedingt ein öffentlich nutzbarer Quartierpark werden. Die Bedürfnisse können von den Anwohnenden abgeholt werden. Es gibt in der Umgebung schon zu viel "Restgrün" ohne Qualität und mit mangelhafter Nutzbarkeit für die Anwohnenden.	Die versiegelte Fläche auf der Parzelle der Betriebswendeschleufe Sandrain wird aufs Minimum reduziert werden, d.h. wirklich nur die Verkehrsflächen. In den umliegenden Grünflächen wird eine Sickermulde erstellt, in der das Oberflächenwasser versickern kann. Allfällige Platzgestaltungen werden in der nächsten Projektphase definiert (bereits so vorgesehen).	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 4: Bei allen Tramstrecken in Eigentrasse muss dieses unbedingt begrünt sein. So grosse Flächen zu versiegeln, nur damit alle paar Wochen Ersatzbusse nicht auf der Strasse fahren müssen, ist nicht sinnvoll. Ohnehin ist ja vorgesehen, dass der Ersatzbus über die Bondelistrasse fährt. Wenn er wenden muss, kann dies auch über die Kirchstrasse erfolgen.	Weitere Möglichkeiten, auf Versiegelung zu verzichten werden in der nächsten Projektphase geprüft und wo möglich und sinnvoll umgesetzt.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 5: Auch alle anderen Flächen ohne Verkehrsfunktion müssen begrünt sein, z.B. auch bei der Veloeinmündung neben der Wendeschleife.	Weitere Möglichkeiten, auf Versiegelung zu verzichten werden in der nächsten Projektphase geprüft und wo möglich und sinnvoll umgesetzt.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 6: Haltestelle Schöneegg : Statt der Parallelführung Trottoir-Haltestelle könnten auch alle Fussgänger:innen über die etwas breitere Haltestellenfläche geführt und diese abseits der Fussgängerstreifen klar von der Velofahrbahn getrennt werden. Das Wartehäuschen stadtauswärts kann als Option gestrichen werden, hier steigt wohl auch langfristig niemand zu. Unklar ist, wo bei dieser Haltestelle Bike und Ride Stellplätze angeordnet werden.	Die Disposition der Haltestelle wurde im Rahmen der Projektentwicklung besprochen und mit allen Projektpartner gemeinsam bereinigt. Die Option Wartehalle stellt sicher, dass zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. bei Realisierung der Überbauung Morillonmatte) eine Nachrüstung möglich ist.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 7: Haltestelle Sandrain (stadteinwärts): Es fehlt ein direkter Weg (Treppe) von der oberen Bondelistrasse zum stadseitigen Ende der Haltestelle. Wenn das Tram schon einfährt ist der Weg über die "Zugangsrampe West" zu umständlich. Wenn man die "Treppe Ost" nimmt steht man am Rotlicht der Kreuzung bis das Tram wegfährt.	Für den Zugang ab Bondelistrasse zum stadseitigen Ende der Haltestelle Sandrain (Haltestelle stadteinwärts) steht die Rampe West zur Verfügung.	keine Anpassung Bauprojekt
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 8: Die Veloanbindung Bondelistrasse-Seftigenstrasse bei der Wendeschleife wird auch als Rampe für den Fussverkehr (Kinderwagen, Trottis etc) genutzt werden, da der Umweg über die Rampe West zu lang ist. Hier ist eine Lösung zu suchen, die Konflikte entschärft.	Wird im Bauprojekt geprüft	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 9: Am Knoten Sandrain ist die Veloführung eine deutliche Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation. Die Vielzahl der Abzweiger, indirekten Abbieger und Zwischenflächen ist unnötig. Die Hauptverbindung von der Velostrasse her kommend in die Seftigenstrasse/ Zentrum Wabern führt quer über die Kreuzung und in einem viel zu flachen Winkel über die Gleise. Ein Kurvenmanöver ist wegen der Verkehrsinseln zu gefährlich. Durch die Trennung von Velo und Auto auf diesem Ast ist eine zusätzliche, für die bergauffahrenden Velos relativ lange Grünphase vor/nach den Autos nötig, da diese sonst Kreuzen.	Die Knotengestaltung Sandrain wird im Bauprojekt geprüft (bereits so vorgesehen).	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 10: Was passiert mit den Car-Parkplätzen auf der Bondelistrasse? Wo werden diese ersetzt? Wie soll das Car-Aufkommen der Gurtenbahn untergebracht werden?	Die Bondelistrasse ist nur am Rande Bestandteil des Projektes «Neugestaltung Morillon-Sandrain», z.B. als Umleitungsrouten während gewisser Bauphasen. Bis zur Umsetzung von «Neugestaltung Morillon-Sandrain» wird die Gemeinde Köniz klären, inwiefern Gestaltung und Betrieb der Bondelistrasse angepasst werden soll. Dabei wird auch die Frage der Car-Parkplätze geklärt werden.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 11: Warum hat es an der Kreuzung Monbijoustrasse bei der Velospur stadtauswärts einen Haltebalken?	Die Kreuzung ist mittels LSA geregelt. Z.B. bei Durchfahrt Tram stadtauswärts muss der Velofahrer, welcher grade aus fährt am Haltebalken halten.	keine Anpassung Bauprojekt
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 12: Der Linksabbieger Velo Seftigenstrasse stadtauswärts in die Monbijoustrasse ist aus unserer Sicht überflüssig. Wer von Westen kommt und ins Stadtzentrum will, nimmt die Morillonstrasse.	Wird im Bauprojekt noch einmal geprüft	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
2084					Die "Neugestaltung Morillon-Sandrain" bringt den Fussgängern nichts, den (eher spärlichen) Velofahrern etwas, dem 9er-Tram erhebliche Nachteile und dem motorisierten Individualverkehr grossen Schaden. Bei der Gesamtbetrachtung des Projekts kommt man zum Schluss, dass die Behinderung des Autoverkehrs das Hauptziel der Planer und der politischen Auftraggeber ist.	Auf der Seftigenstrasse fehlt der Platz für den Velo- und Fussverkehr, weil er heute vor allem durch das Tram und die Autos beansprucht wird. Soll zusätzlich Raum geschaffen werden, müssen Fahrbahnen zusammengelegt werden. Die naheliegendste Lösung ist es, die beiden Verkehrsträger Tram und MIV, die ungefähr gleich schnell unterwegs sind, auf einer gemeinsamen Fahrbahn zu führen. Mit dieser Massnahme kann die Netzlücke für den Veloalltagsverkehr geschlossen, die zukünftigen Siedlungsentwicklung auf der Morillonmatte mit der Strassenraumgestaltung abgestimmt und der Eingriff in die geschützte Hecke sowie in das Privateigentum minimiert werden. Das Tram wird stadtauswärts auf ca. 120 Metern im Mischverkehr fahren. Bereits vor dem Knoten Schöneegg wird das Tram im Eigentrassee bis zum Knoten Sandrain geführt. Stadteinwärts wird das Tram neu auf der ganzen Strecke im Mischverkehr geführt.	keine Anpassung Bauprojekt
2100					keine Inputs zu Frage 6		

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
Stadt Bern					3.1 Die Berufsfeuerwehr Bern ist bereits in der frühen Phase der Projektierung und Planung miteinzubeziehen. Dies betrifft insbesondere die Gestaltung von Durchund Zufahrten, potenzielle Rettungswege und die Löschwasserversorgung, einschliesslich der Anzahl der Hydranten und ihrer Standorte.	Austausch erfolgt im Rahmen Bauprojekt	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Stadt Bern					3.2 Die Breite der Durch- und Zufahrtswege zu den Gebäuden sollte jederzeit, einschliesslich der Bauphase, mindestens 3.50 m betragen. Sollte dies nicht gewährleistet sein, ist es vor Baubeginn zwingend erforderlich, Kontakt mit der Berufsfeuerwehr Bern aufzunehmen.	Austausch erfolgt im Rahmen Bauprojekt. Die Bauphasen werden in nächster Projektphase präzisiert.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Stadt Bern					3.3 Je nach Bauphase ist eine Notfallspur für Rettungsdienste vorzusehen. Auf den Plänen ist erkennbar, dass in einigen Abschnitten die Strassenmitte nicht überfahrbar ist. Es ist erforderlich, Massnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass im Falle eines dringenden Feuerwehreinsatzes die Möglichkeit besteht, das Tram zu überholen.	Austausch erfolgt im Rahmen Bauprojekt. Die Bauphasen werden in nächster Projektphase präzisiert.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Stadt Bern					3.4 Während der Bauphase sind Bäume und Grünflächen durch Absperrungen zu schützen. Der Baumschutz ist gemäss den Normalien von Stadtgrün Bern (Bern baut Baumschutz 6er-Serie) zu gewährleisten.	Bauphasen werden in nächster Projektphase präzisiert. Baumschutz und Baumexperte werden berücksichtigt und ins Projekt einbezogen.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Stadt Bern					3.5 Bauten und Anlagen näher als 3.00 m an bestehende und projektierte öffentliche Abwasseranlagen benötigen die Zustimmung des Tiefbauamts der Stadt Bern.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
Stadt Bern					3.6 Bauten und Anlagen näher als 3 m an bestehende und projektierte öffentliche Abwasseranlagen müssen gegebenenfalls in einer Vereinbarung «Näher- und Überbau» zwischen der Bauherrschaft und dem Tiefbauamt der Stadt Bern geregelt werden. Dies gilt ebenfalls, sollten die Mindestabstände erst bei der Bauausführung aufgrund der örtlichen Verhältnisse unterschritten werden. Die Vereinbarung muss vor Baubeginn gegenseitig unterzeichnet vorliegen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
Stadt Bern					3.7 Bei Querungen von Abwasseranlagen mit vertikalem Abstand zu den bestehenden Anlagen geringer als 1.00 m (vertikaler Abstand) und Grabarbeiten entlang bestehenden Abwasserleitungen näher als 1.50 m zu den Abwasseranlagen (horizontaler Abstand), muss zur Beweissicherung vor Beginn der Aushubarbeiten und nach Abschluss der Bauarbeiten der bauliche Zustand der bestehenden öffentlichen Abwasseranlagen im Bereich des Bauvorhabens mittels Kanalfernsehaufnahmen (bzw. optische Inspektion bei Schächten) erhoben werden. Die nötigen Kanalreinigungen und Kanalfernsehaufnahmen sind durch den Netzbetreiber, Kanalnetzbetrieb des Tiefbauamts, durchzuführen. Für die Auslösung der Aufnahmen ist die Bauherrschaft verantwortlich. Die Kosten für die Kanalreinigungen und die Kanalfernsehaufnahmen gehen zu Lasten der Bauherrschaft.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
Stadt Bern					3.8 Die direkte oder indirekte Ableitung von Baustellenabwasser sowie Abwasser von temporären Grundwasserabsenkungen und dergleichen über öffentliche Abwasseranlagen unterliegt der Bewilligungs- und Gebührenpflicht. Das Entwässerungskonzept der Baustelle ist frühzeitig (mind. 3 Wochen vor Baubeginn) dem Tiefbauamt der Stadt Bern zur Bewilligung einzureichen. Als Grundlage zur Planung des Entwässerungskonzepts gilt die SIA-Norm 431. Der Anschlusspunkt an die privaten oder öffentlichen Abwasseranlagen ist in Absprache mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern vorgängig zu bestimmen. Die Gebühren werden gemäss der Verordnung über den Abwassertarif der Stadt Bern erhoben. Die eingeleitete Wassermenge ist mit einer geeigneten Messeinrichtung bzw. Messmethode zu messen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname
Stadt Bern					3.9 Für die Versickerung, die Einleitung in die öffentliche Kanalisation der Stadt Bern (inkl. Retention) und die Ableitung in die Aare gelten die im Dokument «Seftigenstrasse — Faktenblatt Entwässerung», Emch+Berger AG Bern vom 11. November 2022 sowie im Protokoll der diesbezüglichen Sitzung vom 9. November 2022 festgehaltenen Auflagen.	Bauprojekt wird basierend auf dem Faktenblatt "Entwässerung" erarbeitet.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Stadt Bern					3.10 Sämtliche Anpassungs- und Wiederherstellungsarbeiten an öffentlichen Strassen sind vor Aufnahme der Arbeiten mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern festzulegen. Die Kosten der Wiederherstellung gehen zu Lasten des Verursachers.	Soweit dies Stadtstrassen betrifft, wird dieser Hinweis zu Kenntnis genommen	Kenntnisname
Stadt Bern					3.11 Bauarbeiten im öffentlichen Strassenraum sind gemäss den Normalien «Strassen und Tiefbau» der Stadt Bern auszuführen. www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren/c-normalien	Auf der Kantonsstrasse gelten die Standards und bautechnischen Details des Kantons.	keine Anpassung Bauprojekt
Stadt Bern					3.12 Für Grabarbeiten im öffentlichen Strassenraum ist dem Tiefbauamt 14 Tage vor Baubeginn das Gesuch um Ausführungsbewilligung von Grabarbeiten im öffentlichen Strassenraum (Ausführungsgesuch für Tiefbauarbeiten, Gesuch unter www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/bewilligungen-tiefbauamt/formulare abrufbar) im Doppel einzureichen. Das Erstellen der Bewilligung und die daraus folgenden Kontrollen der Tiefbauarbeiten sind gemäss Gebührenreglement kostenpflichtig.	Soweit dies Stadtstrassen betrifft, wird dieser Hinweis zur Kenntnis genommen	Kenntnisname
Stadt Bern					3.13 Die Abschränkungen für die Baustelleninstallationen müssen mit Baustellengittern und Absperrlatten sowie der nötigen temporären Signalisation ausgeführt werden. Signale und Baulampen sind zu befestigen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
VCS Regionalgruppe Bern					Antrag 1: Der Betriebswendeschlaufe beim Knoten Sandrain stehen wir kritisch gegenüber. Aus den Mitwirkungs-Unterlagen geht nicht hervor, welchen Nutzen sie bringen soll und ob sie in einem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten und zum Landverbrauch steht. Wir halten die nur 700 Meter entfernte Wendeschlaufe bei der heutigen Endstation Wabern für ausreichend. Zwischen Sandrain und Endstation Wabern liegt kein Abschnitt, der besonders anfällig für Betriebsunterbrüche wäre (Kundengebungen, Veranstaltungen oder dergleichen). Es erschliesst sich uns darum nicht, wieso eine weitere Wendeschlaufe nötig ist. Aus unserer Sicht überwiegen die Nachteile der neuen Betriebswendeschlaufe, insbesondere der Landverbrauch und die Nachteile für den Veloverkehr in Folge von mehr Schienenquerungen.	siehe unten (letzte Antwort in der Liste)	keine Anpassung Bauprojekt
VCS Regionalgruppe Bern					Antrag 2: Grundsätzlich ist die Versiegelung von Flächen auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken.	Die eigentliche Betriebswendeschlaufe (d.h. das Gleis) wird mit Hartbelag versehen, weil auf dieser Fläche auch Reifenfahrzeuge fahren werden. Je nach betrieblichen Anforderungen ist auch mit Busverkehr zu rechnen. Die versiegelte Fläche auf der Parzelle der Betriebswendeschlaufe wird aber aufs Minimum reduziert werden, d.h. auf die Verkehrsflächen. Im Rahmen des Bauprojektes wird geprüft, wo weitere Entsiegelungen im ganzen Projekt möglich sind.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
VCS Regionalgruppe Bern					Antrag 3: Wir regen zudem an zu prüfen, ob im Bereich der Tramhaltestelle Schöneegg die MIV-Rechtsabbiegespur (stadtauswärts) auf den Tramhaltebereich verschoben werden kann. Dadurch kann eine Reduktion des Strassenquerschnitts und damit Verringerung der Trennwirkung, einfachere Querung für zu Fuss Gehende und geringerer Landbedarf und Versiegelung erreicht werden. Es ist dabei sicherzustellen, dass dadurch keine Verschlechterung der Situation für den ÖV resultiert	Die Verschiebung der MIV-Abbiegespur auf dem Tramhaltebereich "Schöneegg" wurde bereits geprüft und ist aus diversen Gründen (siehe Anhang E im technischen Bericht) nicht möglich.	keine Anpassung Bauprojekt
Grüne - Grünes Bündnis Bern					Antrag 1: Auf dem Abschnitt 1 Morillonstrasse-Monbijoustrasse soll Tempo 30 eingeführt werden. Obwol die Lärmgrenzwere mit dem neuen Flüsterbelag und Tempo 50 eingehalten werden könnten, kann mit der Einführung von Tempo 30 auf dem 100 Meter langen Abschnitt eine weitere Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohnenden an der Seftigenstrasse 69-79 sowie in unmittelbarer Umgebung erreicht werden. Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 30 km/h bewirkt eine Reduktion der Lärmbelastung um 2 bis 3 Dezibel. Dies wird wie eine HALBierung der Verkehrsmenge wahrgenommen. Auch die Verkehrssicherheit kann mit einem tieferen Temporegime verbessert werden. Der Anhalteweg ist nur halb so lang. Und: Bei einem Zusammenstoss ist der Aufprall bei Tempo 50 fast dreimal so stark wie bei Tempo 30. Das Risiko tödlicher Verletzungen bei einem Unfall sinkt bei Tempo 30 statt Tempo 50 um 75 Prozent. Schliesslich kann mit dem angepassten Tempo der Verkehrsablauf auf diesem Abschnitt mit relativ grosser Verkehrsbelastung verbessert und damit die Umweltbelastung vermindert werden. Weil weniger beschleunigt werden muss, kann der Stickoxidausstoss verringert werden. Ausserdem spielt auf diesem kurzen Abschnitt, auf der die Linie 9 normalerweise nicht verkehrt, die für den ÖV zu gewinnende Zeit nur eine untergeordnete Rolle.	Das Temporegime im genannten Abschnitt wurde im Rahmen eines Gutachtens vertieft untersucht. In den Abschnitten Monbijoustrasse bis Schöneegg und ab Haltestelle Sandrain stadtauswärts sind die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 bezüglich der Kriterien Sicherheit, Verkehrsablauf und Lärm gegeben. Entsprechend ist dort die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. In den anderen Abschnitten des Projekts "Neugestaltung Morillon - Sandrain" (Schöneegg - Sandrain) kam das Gutachten zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 insbesondere wegen den zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr nicht verhältnismässig ist. Zudem sprechen auf diesem Abschnitt auch der Strassencharakter und die Bebauungssituation mit Lärmschutzwänden gegen eine Einführung von Tempo 30. Entsprechend sieht das Projekt auf diesem Abschnitt die Beibehaltung des aktuellen Temporegimes (Tempo 50) vor. Sollten sich bei der Erarbeitung des Bauprojektes/Umweltbericht neue Erkenntnisse ergeben, wird das Temporegime erneut geprüft.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungname	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
Grüne - Grünes Bündnis Bern					<p>Antrag 2: Das Eigentrassee des Trams soll klima-adaptiert und biodivers ausgeführt werden</p> <p>Zwar kann der Betonunterbau für die Schienen nicht im eigentlichen Sinne entsiegelt werden. Trotzdem kann das Trasseee begrünt und mittels Einsatzes eines saugfähigen Substrats dem Schwammstadt-Prinzip zumindest teilweise Rechnung getragen werden. Mit dem Einsatz geeigneter Substrate kann ein guter Effekt für das Stadtklima erzielt werden. Dass das Trasseee im Notfall auch durch andere Verkehrsmittel als einem Tram befahren werden kann, wiegt den Verzicht auf Klima-Adaptationmassnahmen sowie Verbesserung der Biodiversität auf dem Eigentrassee nicht auf. Die zusätzliche Tramwendeschleife sorgt auch schon ohne befahrbare Eigentrassee für deutlich mehr Betriebssicherheit für Bernmobil. Die zusätzliche Versiegelung durch die Tramwendeschleife kann mit einer Schwammstadt-konformen "Entsiegelung" des Eigentrasses kompensiert werden.</p>	Weitere Möglichkeiten auf Versiegelung zu verzichten werden in der nächsten Projektphase geprüft und wo möglich und sinnvoll umgesetzt.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Grüne - Grünes Bündnis Bern					<p>Antrag 3: Bei der Erneuerung der Strassenbeleuchtung auf der Seftigenstrasse soll diese gemäss NHG und USG mit warmweisser Lichtfarbtemperatur ausgeführt werden.</p> <p>Gemäss Vollzugshilfe des BAFU (2021) zur Vermeidung von Lichtemissionen soll die Strassenbeleuchtung gemäss KApitel A5.1.4 warmweiss ausgeführt werden. Warmweisse Beleuchtung hat auf Fauna und Flora nachweislich eine tiefere Störwirkung und blendet Autofahrende, Velofahrende sowie Lenkende des öV weniger. Zudem macht die SN EN 13201 bezüglich Lichtfarbtemperatur keine Vorgaben.</p>	wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisname

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
Gemeinde Köniz					Die Gemeinde Köniz als Projektpartnerin unterstützt das Projekt "Neugestaltung Morillon-Sandrain" und hat bereits zu den Vorprojektunterlagen Stellung genommen. Sie geht davon aus, dass die in diesem Zusammenhang deponierten Anliegen in das nun folgende Bauprojekt eingearbeitet werden. Dies betrifft insbesondere folgende Punkte: 1. Bäume sind soweit wie möglich zu erhalten. Die Ersatzpflanzungen geschützter Bäume sollen als Fortsetzung der vorhandenen Baumreihe (Platanus acerifolia) entlang der Bondelistrasse Richtung Frischingweg, im gleichen Baumabstand, mit der gleichen Baumart gepflanzt werden. Die Platanen entlang der Bondelistrasse sind als Einzelbaum gemäss Schutzplan der Gemeinde Köniz geschützt (Art. 18, Baureglement Gemeinde Köniz). Dies ist in der weiteren Planung (Bauprojekt) zu berücksichtigen. Die geschützten Bäume entlang der Bondelistrasse bitte mit der Baumkataster ID der Gemeinde Köniz nummerieren und auf Plan beschriften.	Die aufgeführten Punkte werden im Rahmen des Bauprojekts soweit wie möglich berücksichtigt.	wird im Bauprojekt geprüft / präzisiert
Gemeinde Köniz				2. Beschränkung Grünzeit für Verkehrsstrom Stadt Bern - Frischingweg / Bondelistrasse in LSA (Rechtsabbieger). Ziel ist die Reduktion des Ausweichverkehrs über die Bondelistrasse - Dorfstrasse während der Abendspitze, damit insbesondere die Buslinien 22 und 29 in Richtung Kleinwaben aufgrund der kurzen Rückstaulänge vor der LSA Seftigenstrasse / Dorfstrasse beschleunigt werden können.			
Gemeinde Köniz				3. Die Legenden und Bezeichnungen in den Plänen bezüglich Leitungen sind teilweise unvollständig und müssen angepasst werden, z.B. fehlt die Kanalisation Mischabwasser. Der bestehende Reinabwasserkanal soll nicht als "aufzuheben" dargestellt werden, die endgültige Aufhebung ist noch von anderen Projekten abhängig.			
Gemeinde Köniz				4. Beim Reinabwasserkanal handelt es sich gemäss Gewässerfeststellungsverfahren des Tiefbauamtes des Kantons Bern vom 01.09.2011 nicht mehr um ein Gewässer.			
Gemeinde Köniz				5. Die Absturzsicherung bei der Stützmauer BWS Sandrain ist als Staketengeländer dargestellt. Die definitive Gestaltung der Absturzsicherung ist als Gegenstand des Gesamtkonzepts von Weber+Brönnimann noch zu überdenken.			

Frage 6

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Neugestaltung Morillon-Sandrain».

Legende

	Keine Anpassung / am Projekt wird festgehalten
	Projektanpassung im Bauprojekt prüfen
	Kenntnisnahme

Teilnehmergruppe	Einverstanden				Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
	ja	eher ja	eher nein	nein			
1490					Antrag 1: Auf die Wendeschleife bei der Haltestelle Sandrain ist zu verzichten. Es gibt ja neu Trams, die in beide Richtungen fahren können. Eine Weichelösung für den Spurwechsel dürfte ausreichen.	Die folgende Antwort zum Thema «Betriebswendeschleife Sandrain» bezieht sich auf alle links stehenden Eingaben sowie auf alle Eingaben weiter oben mit einem entsprechenden Hinweis auf die folgende Antwort: Mit dem Projekt Tram Kleinwabern wird der Tram-Ast nach Wabern wesentlich verlängert. Die Betriebsstabilität kann daher nur noch gewährleistet werden, wenn zwischen Bern-Bahnhof und Kleinwabern eine Wende-/Ausweichmöglichkeit bei Störfällen zur Verfügung steht. Konkret ist eine Wendemöglichkeit mit Abstellgleis ausserhalb der regulären Verkehrsflächen erforderlich. Die Linie 9 wird, wie die anderen Tramlinien auf dem Berner Netz mit Ausnahme der Linie 6, künftig weiterhin im Einrichtungstrambetrieb betrieben. Aus diesem Grund kommt nur eine Betriebswendeschleife in Frage, da Kehranlagen nur bei einem reinen Zweirichtungstrambetrieb denkbar sind. Die Betriebswendeschleife dient primär dazu, stark verspätete Trams von Bern her bis zum Siedlungsgebiet Wabern zu führen, und sie dort vorzeitig wenden zu lassen. In den Spitzenzeiten kommt es regelmässig vor, dass die Trankurse von Wankdorf her wegen Behinderungen, Verkehrsüberlastung, Unfällen oder technischen Fahrzeugstörungen verspätet unterwegs sind. Die Leitstelle von BERNMOBIL trifft in solchen Fällen betriebliche Massnahmen, um den regelmässigen Betrieb wiederherzustellen. Konkret werden stark verspätete Tramzüge bei einer Betriebswendeschleife vorzeitig gewendet und später wieder fahrplangerecht eingereicht. Ein weiterer Nutzen der Betriebswendeschleife ist das vorzeitige Wenden der gesamten Linie bei einem Unter-bruch der Tramstrecke zwischen der Betriebswendeschleife und Kleinwabern z. B. infolge einer technischen Störung, eines Unfalls, Verkehrsüberlastung oder einer Baustelle. Ferner können Pannentrans auf dem Wabern-Ast effizient von der Stammstrecke entfernt werden, indem sie auf die Betriebswendeschleife umgeleitet und Pannen dort auf dem Abstellgleis behoben werden, ohne den übrigen Verkehr zu stören. Auf dem Tram-Ast Wabern ist ein vorzeitiges Wenden heute nur am Bahnhof Bern möglich und würde daher einen Kursausfall auf dem gesamten Abschnitt Bahnhof Bern – Wabern – Kleinwabern bedeuten. Eine neue Betriebswendeschleife zwischen Bahnhof Bern und Kleinwabern hat den relevanten Vorteil, dass ein grosser Teil der Fahrgäste noch an ihre reguläre Zielhaltestellen transportiert werden können, und der Kursausfall sich auf die Strecke Betriebswendeschleife – Kleinwabern beschränkt. Als Standort für eine neue Betriebswendeschleife kommt entweder die heutige Endhaltestelle im Zentrum von Wabern oder der Bereich Sandrain in Frage. Letzter wird aus betrieblicher Sicht klar bevorzugt. Der Standort im Zentrum von Wabern wäre nur gerade zwei Haltestellen von der Endhaltestelle Kleinwabern entfernt. Der Standort Sandrain liegt demgegenüber etwa in der Mitte des künftigen Tramastes. Weil die Betriebswendeschleife Sandrain am Ende des Trameigentrassees liegt, kann das Tram auch bei Störungen unabhängig vom übrigen Verkehr bis zur Betriebswendeschleife fahren. Ab Sandrain können die Fahrgäste entweder auf den nächsten regulären Kurs nach Kleinwabern warten, oder aber zu Fuss in Richtung Wabern weitergehen: Ein beträchtlicher Teil des Siedlungsgebiets von Wabern liegt in einer Gehdistanz von 5-10 Minuten von der Betriebswendeschleife Sandrain, was bei vorzeitigem Wenden einzelner Kurse als vertretbar einzustufen ist. Bei längeren Störungen wird zwischen Sandrain und Kleinwabern ein Trammersatz mit Bussen angeboten. Ein relevanter Vorteil der Realisierung der Betriebswendeschleife am Standort Sandrain ist zudem, dass so die heutige Endhaltestelle Wabern aufgehoben und die Parzelle für eine wertvollere, ortszentrumgerechte Nutzung freigespielt werden kann. In der Volksabstimmung vom 28. September 2014 wurde das Projekt Tram Kleinwabern mit einer Betriebswendeschleife am Standort Sandrain gemäss aktuellem Projekt durch die Könizer Stimmberechtigten angenommen.	keine Anpassung Bauprojekt
Grüne Köniz					Wir kritisieren, das nach wie vor an einer Variante des Ausbaus der Tramlinien 9 festgehalten wird, welche sowohl an der zukünftigen Endhaltestelle wie auch hier für die Betriebswendeschleife für enorme Kosten und grossen Landverschleiss sorgt. Es sind günstigere Lösungen möglich mit Zweirichtungstrams und Kehranlagen, was auch in einer Studie des Büro 3B ausgewiesen wurde. Wir kritisieren auch die geplante Anbindung des Quartiers Morillongut an die beiden Tramhaltestellen entlang der Seftigenstrasse, es braucht hier zwei möglichst direkte Zugänge vor und hinter den Haltebereichen.		
2035					Antrag 1: Auf die Tramwendeschleife Sandrain ist zu verzichten. Begründung: Mit künftig bidirektionalen Trams ist es unnötig, diese Investitionen zu tätigen und für die Biodiversität wichtige Hecken zu vernichten. Zudem entsteht unnötiger Lärm an einer schon sehr belasteten Verkehrsachse. Die Aussagen von Bernmobil, dass solche Wendeschlaufen aus betrieblicher Sicht notwendig sind, ist mit neuen Trams nicht haltbar.		
2081					Antrag 1: Das Vorhaben einer Betriebswendeschleife Sandrain erscheint völlig unverhältnismässig – angesichts des miserablen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unbedingt darauf zu verzichten. Wie eine Studie des Bernmobil-nahen Büro 3B vor einigen Jahren aufzeigte, ist als Alternative an diesem Standort eine Kehranlage durchaus möglich, da Bernmobil mittlerweile 20 neue ZRT (Zweirichtungstram) angeschafft hat. Um allfällige Verspätungen von ERT (Einrichtungstram) aufzufangen, genügt es, die bestehende Wendeschleife im Zentrum Wabern beizubehalten (-> Verschiebung der geplanten Fahrbahn-Tramhaltestelle auf die Höhe Swisstopo problemlos machbar) – der BehiG-konforme Ausbau einer solchen "Nothaltestelle" ist verzichtbar. Da die Tramhaltestelle Sandrain im Eigentrasse angelegt ist, wäre eine simple Kehranlage problemlos und kostengünstig machbar (Einsparung von gegen 10 Mio CHF möglich).		
Wabern Leist AG Bau+Planung					Antrag 1: Die Wendeschleife Sandrain hat aus unserer Sicht ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dafür dass sie in 99.9 % der Fälle nicht genutzt wird (Aussage an der Infoveranstaltung), braucht sie zu viel Land und macht den Knoten Sandrain zu kompliziert.		
VCS Regionalgruppe Bern					Antrag 1: Der Betriebswendeschleife beim Knoten Sandrain stehen wir kritisch gegenüber. Aus den Mitwirkungsunterlagen geht nicht hervor, welchen Nutzen sie bringen soll und ob sie in einem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten und zum Landverbrauch steht. Wir halten die nur 700 Meter entfernte Wendeschleife bei der heutigen Endstation Wabern für ausreichend. Zwischen Sandrain und Endstation Wabern liegt kein Abschnitt, der besonders anfällig für Betriebsunterbrüche wäre (Kundgebungen, Veranstaltungen oder dergleichen). Es erschiess sich uns darum nicht, wieso eine weitere Wendeschleife nötig ist. Aus unserer Sicht überwiegen die Nachteile der neuen Betriebswendeschleife, insbesondere der Landverbrauch und die Nachteile für den Veloverkehr in Folge von mehr Schienenquerungen.		