

Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel, Granatweg 13, 3004 Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
z.Hd. Timo Krebs, Projektleiter RKBM Verkehr
Holzikofenweg 22
Postfach /3001 Bern

[auch als elekt. Versand per PDF]

Bern, 24.02.2023/ db

Telefon direkt: 079 793 55 78

daniel.blumer@qle.ch

Stellungnahme Angebotskonzept Tangentiallinie Bern Nordwest

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, im Rahmen der Mitwirkung Angebotskonzept Tangentiallinie Bern Nordwest TBN Stellung nehmen zu dürfen. Die Quartierkommission Länggasse Engelhalbinsel ist die von der Stadt Bern anerkannte Mitwirkungsorganisation des Stadtteil 2. In der Quartierkommission Länggasse/Engelhalbinsel sind die Parteien CVP, EVP, FDP, GB, GFL, GLP, GAP, SP und SVP vertreten, sowie die Organisationen Gartenverein Brückfeld-Enge, IG Äussere Enge, TOJ Jugendarbeit Bern Mitte, Kind, Spiel und Begegnung, Länggass Leist, Leist der Engelhalbinsel, Leist Hänkerbrünnli, Kirchgemeinde Paulus, Verein Länggassblatt und Verein Quartier 3012. Dazu kommen verschiedene weitere Organisationen ohne Stimmrecht, die regelmässig an unseren Versammlungen teilnehmen.

Wir haben bewusst auf das Ausfüllen des Online-Fragebogens verzichtet, da wir so die Zusammenhänge besser darstellen können und wir uns zudem auf die der Quartierkommission Länggasse Engelhalbinsel gut bekannten Orte und Situationen im Stadtteil 2 fokussieren.

Die Inhalte der Mitwirkung thematisiert insbesondere folgende Bereiche:

1. Generelle Stellungnahme zu **Berichtsverständnis**
2. Bewertung und Ergänzung des Kriteriums «**Befahrbarkeit**» im Stadtteil 2 mit Hinweisen auf die spezifischen Strassenabschnitte Länggassstrasse, Mittelstrasse und Reichenbachstrasse
3. Mangelnde Erhebung des **Stadtentwicklungspotential** in der hinteren Länggasse
4. Linienführung TBN im Stadtteil 2 – echter **Bestansatz** der Mehrwert schafft und gewachsene Strukturen nicht zerstört
5. Hinweis auf Verbesserungen in der **Linienführung Stadtteil 6** aus Sicht Stadtteil 2
6. Zusammenfassung der **Forderungen QLE**

1. Bericht – verständlich, aber unpräzise

Der Bericht an sich, wie auch die Erkenntnis, dass die TBN viele Chancen birgt, sind grundsätzlich nachvollziehbar. Hingegen hat die QLE in der Analyse zu viele **eindimensional gewählten Parametern** festgestellt. Dadurch sind die **Ergebnisse der Studie verzerrt**, was sich nachteilig auf eine seriöse Bewertung der möglichen Linienführungen auswirkt. Der für den Stadtteil 2 ausgewiesene **«Bestansatz»** der RKBM gründet auf derart vielen Auslassungen, dass er seitens der QLE als **nicht umsetzbar** zurückgewiesen wird.

So beinhaltet der Bericht offenkundig **blinde Flecken** hinsichtlich der Angebote im Stadtteil 2, wie auch der Nutzungsintensität von Strassenabschnitten in der Länggasse. Er misst die **Befahrbarkeit** der Strassen (Kapitel 4) **eindimensional** und bewertet vergleichbare Strassenbereiche (zu) unterschiedlich. Er verweigert damit auch Erweiterungen der Linienführung ernsthaft zu prüfen und verschweigt – im Gegensatz zu den Äusserungen des Präsidenten der RKBM an der Präsentation des **«Bestansatzes»** an der Versammlung der QLE vom 23.1.23 – die letztlich ökonomischen Gründe, welche die RGKM offenbar dazu bewogen haben, wichtige Dienstleistung auf der Engehalbinsel von einer Anbindung an Bernmobil auszuschliessen.

Nachfolgend werden diese hier global angesprochenen Punkte vertieft erörtert und mit einem konstruktiven Gegenvorschlag für einen echten Bestansatz ergänzt.

2. Befahrbarkeit

Die Befahrbarkeit der Strassen wird in erster Linie mit dem Faktor **«Kreuzungsmöglichkeit»** gemessen. Hinzukommen (bei einzelnen, aber nicht bei allen Strassenabschnitten) weitere Faktoren wie Schulwegsicherheit (Studerstrasse), etc hinzu. Diese Überlegungen werden von der QLE auch gewürdigt. Vermisst wird dieser breitere Analyseansatz jedoch bei **drei** für die RKBM offenbar zentrale Strassenabschnitten. Es sind **just jene Strassen**, die dem **«Bestansatz»** der RKBM den Weg freimachen (Länggassstrasse und Mittelstrasse) bzw. die Erweiterung der Tangentiallinienführung aufgrund scheinbar verkehrstechnischer Probleme ausschliessen (Reichenbachstrasse). Die QLE lehnt die für diese Strecken angewendete **eindimensionale Analyse** ab und widerspricht den Aussagen des Berichts, sowohl was die Kapazitäten als auch was die Klassifizierung der genannten Strassenabschnitte betrifft; anhand bestehender Auflagen wie auch anhand von Beobachtungen und Messungen vor Ort können die Aussagen im Bericht empirisch widerlegt werden. Dies wird im Folgenden in Kürze dargelegt. Eine Überprüfung der Studienresultate durch die RKBM aufgrund der nachfolgenden Hinweise erachtet die QLE als grundlegend für eine empirisch fundierte und seriöse Routenwahl der künftigen Tangentiallinie:

2.1 Länggassstrasse – hohe öV Frequenzen, geringer Zusatznutzen

Die Länggassstrasse ist **zweispurig** geführt und lässt ein Kreuzen im Gegenverkehr zu. Damit setzt die Studie die Länggassstrasse hinsichtlich der Analysekatgorie auf **grün**. Allerdings verfügt die geprüfte Strecke Endstation-Länggasse bis Länggasse-Mittelstrasse heute in Spitzenzeiten **über bis zu 27 Bern-Mobil und Postautokurse pro Stunde**, wie ein Blick auf die bei den genannten Haltestellen aufgehängten Fahrpläne von Bern Mobil und Postauto zeigen. Vier zusätzliche Kurse

werden die öV Dichte auf durchschnittlich einen Kurs all 2 Minuten erhöhen. Gemeinsam mit der Einführung von Tempo 30 wird die Einstufung der Länggasse in die Stufe Grün hinterfragt. **Bereits heute stauen sich die Autos und Busse auf dieser Strecke** und teils stehen Bus und Postauto hintereinander. Die öV Dichte ist schon jetzt sehr hoch, weshalb die QLE den Mehrwert von vier zusätzlichen Kursen auf dieser Strecke hinterfragt. Es ist einzig der direkte Anschluss der Haltestelle «Unitobler», die insbesondere für Studierende der Geisteswissenschaften aus dem Stadtteils 6 hier einen Mehrwert bieten kann. Für die Bewohner:innen des Stadtteils 2 gibt es für die Anbindung dieser Haltestellen, wie dargelegt, bereits reichliche Angebote.

2.2 Mittelstrasse – Begegnungsraum und Temporegime gefährdet, mehr Durchgangsverkehr

Hinsichtlich Mittelstrasse unterschlägt die Studie mehrere Faktoren, die die Befahrbarkeit dieses Strassenabschnitts betreffen. Diese seien in der Folge genannt:

- Die Mittelstrasse ist fast durchgehend als Begegnungsstrasse signalisiert. Das bedeutet **Tempo 20 und Vortritt für die Fussgänger:innen** vor allen Verkehrsmitteln, auch einem allfälligen öV Angebot von Bern Mobil. Der Faktor *Begegnungsstrasse* ist ein wichtiger Punkt, gerade hinsichtlich der Fahrplansicherheit, der im Bericht weder als Analysefaktor aufgenommen noch explizit als Unsicherheitsfaktor benannt worden ist.
- Hinzu kommt, dass in der **gemeinderätlichen Antwort auf die Piazza-Motion** «eine Piazza für jeden Stadtteil» vom 21.2.2002 die Mittelstrasse als die Piazza für die Länggasse ausgewiesen wird. Auch wenn dies nicht eine verkehrsfreie Piazza ist, wie in der Motion gefordert, so ist die Mittelstrasse insbesondere im Bereich der Migros, dank der weiteren Angebote (Café, Gelateria, Do/Sa Marktstände, Angebote des Vereins Spielplatz Länggass etc.) der wichtigste, *übergeordnete* Treffpunkt für die Länggasse.
- Die Begegnungsstrasse wurde infolge zu rascher Geschwindigkeiten des MiV nach Rücksprache mit dem Quartier entsprechend mit Blumentöpfen möbliert. Dies als Zwischenlösung. Aktuell läuft die Umsetzung der Grossflächigen Begegnungszone Hochfeld, im Rahmen derer die Mittelstrasse zusätzlich aufgewertet und der heute noch zu stark dominierende Strassencharakter durch Massnahmen ergänzt werden wird, die der Mittelstrasse einen Platzcharakter geben sollen. Hierzu haben – u.a. im Nov. 2022 gemeinsam mit den Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden – auch Workshops stattgefunden. Eingriffe wie Bushaltestellen in diesem verkehrstechnisch sensiblen Bereich würden die **avisierten Ansprache an einen Begegnungsplatz Mittelstrasse zunichtemachen**. Was somit nicht nur die Befahrbarkeit, sondern auch die seitens der Studie aufgeführte Haltestelle Platzierung in Frage stellt.

Die Klassifizierung gelb für die Mittelstrasse leitet sich in der Studie alleine aus dem Faktor eingeschränkte Kreuzungsmöglichkeiten ab. Diese Klassifizierung wird aufgrund der genannten Punkte, die in der Studie offenkundig ausgeblendet wurden, abgelehnt. Es wird zudem deutlich, dass diese Klassifizierung gelb für die Mittelstrasse **nur erfüllt werden kann, wenn:**

- die **Parkplätze** (MiV/Velo) im Bereich Uni Mittelstrasse entfernt und im Streckenbereich Migros/Sattler/Tingelkringel/Glatz die heutigen **Blumentöpfe** (ebenfalls als Temporeduktionsmassnahme angebracht) **abgeräumt** würden, da diese ein Kreuzen des Gegenverkehrs mit dem Bus stark einschränken.
- auf der Mittelstrasse sämtliche im Rahmen der Grossflächigen Begegnungszone Hochfeld geplanten **Gestaltungsmassnahmen** wieder **sistiert** werden.
- Massnahmen, die zu einem stärkeren **Platzcharakter** und damit zu einem verstärkten Einfordern des in Begegnungszonen bestehenden Vortritts für Fussgänger:innen führen nicht eingeführt werden, da diese den Busverkehr zu stark einschränken.
- die in den vergangenen Jahren von der Quartierbevölkerung sehr geschätzten, **temporären Sperrungen** der Mittelstrasse in den Sommermonaten (jew. Do und Fr. von Mai bis Sept.) **nicht mehr bewilligt** werden.

Dass die Studie primär verkehrstechnisch Faktoren für die Befahrbarkeit des Strassennetzes bezieht, aber soziokulturelle Aspekte wie auch die mit einer Begegnungsstrasse eingehenden Grundideen – und damit die wichtigen Faktoren **Lebensqualität und Quartieridentität** – einfach **ignoriert**, ist eine grosses Manko der vorliegenden Analyse. Denn nur dank des eindimensionalen Fokusses ist die aktuell erfolgte Einordnung der Mittelstrasse in der Kategorie gelb zu verstehen, wo aufgrund der oben genannten Faktoren eine **Klassifizierung zu Rot** korrekt gewesen wäre.

2.3 Reichenbachstrasse – bereits vorgesehene Massnahmen erlauben Durchfahrt

Die **Reichenbachstrasse** wird ohne tiefgreifende Massnahmen als nicht befahrbar für die Tangentiallinie bewertet und in der Kategorie Rot geführt. Aufgrund dieser Kategorisierung wird auch begründet, dass diese Linienführung nicht weiter vertieft abgeklärt wird (vgl. Kap. 4.5). Begründet wird die Kategorie Rot mit baulichen Erschwernissen (hier sind wohl die Berliner Kissen gemeint) aber v.a. mit der Strassenbreite bzw. den blauen Parkplatzfeldern, die sich entlang eines Teils der Strasse befinden, die das Kreuzen eines Buses verunmöglichen würden. Wenn die Strassenbreiten in der Mittelstrasse und der Reichenbachstrasse gemessen werden, zeigt sich aber, dass hier **keine massgeblichen Differenzen** bestehen. Bzw. im Gegensatz zur gelb klassierten Mittelstrasse, wo die Hindernisse integraler Bestandteil der bestehenden Tempo 20 Begegnungsstrasse sind und das Wegräumen derselben die Nutzbarkeit als Begegnungszone als Ganzes in Frage stellen, stehen bei der Reichenbachstrasse die schlecht ausgelasteten Quartierparkplätze der Einführung der Tangentiallinie keinesfalls im Wege. Aktuell wird hier gar das Projekt **Fahrradsicherheit für Schüler:innen** diskutiert, weshalb es sehr wahrscheinlich ist, dass die für eine Tangentiallinie als **Killerkriterium** bezeichneten Parkplätze noch vor der Einführung des neuen Buskurses einem **Fahrradstreifen** gewichen sein werden und damit die **freie Fahrt der Tangentiallinie gewährleistet** wäre. Die Kategorisierung rot scheint hier somit mehr dem Desiderat der RKBM zu folgen, sich nicht vertieft mit der Verlängerung der Tangentiallinie beschäftigen zu müssen, als einer ernsthaft durchgeführten, verkehrstechnischen Analyse.

2.4 Schlussfolgerung Befahrbarkeit:

Hinsichtlich Befahrbarkeit lehnen die Delegierten der QLE deshalb die von der RKBM publizierten Bewertungen der Länggassstrasse, der Mittelstrasse und der Reichenbachstrasse als zu unpräzise ab und verlangen eine Analyse dieser Strecken unter Einbezug aller relevanten Faktoren.

3. Siedlungsentwicklungspotential

Das Kapitel 5 fokussiert auf die beiden Aspekte Wohnen und Arbeiten, ignoriert aber einerseits die öffentlichen Angebote (z.B. Sport/Schwimmen), die Verkehrsangebote (z.B. Carterminal Neufeld) und greift auch die aktuell laufenden Entwicklungsabsichten entlang der Bremgartenstrasse (Ausbau Gymnasium Neufeld, Umlagerung Grosstierklinik und Ausbau Campus Tierspital für neu über 2000 Studierenden) nicht in der Bewertung auf, wie die weissen Flächen auf den Abb. 18 und 19 deutlich machen. In dem diese Entwicklungen öffentlicher Infrastrukturen beim Siedlungspotential nicht erfasst werden, wird auch die Bewertung des «Bestansatzes» verzerrt.

Die QLE bewertet die Erfassung des Siedlungsentwicklungspotential im Einzugsgebiet des Stadtteils 2 als unvollständig und nicht abschliessend korrekt dargestellt.

4. Bestansatz für den Stadtteil 2

Die QLE Delegierten begrüssen eine Tangentiallinie und sehen in dieser ein grosses Potential, innerhalb des Stadtteils 2 die Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher Dienstleistungen zu erhöhen – doch nur, wenn diese echte Mehrwerte für den Stadtteil 2 schaffen.

Aus diesem Grund lehnt die QLE den von der RKMB präsentierten «Bestansatz» auf dem Gebiet des Stadtteils 2 ab. Die Linienführung Bremgarten-, Länggass- und Mittelstrasse bis zum Viererfeld ist erschliessungstechnisch unverständlich und nicht quartierverträglich. Zudem ist er zu kleinräumig und zu wenig integrativ konzipiert.

Stattdessen schlägt die QLE eine echte Bestlösung vor (vgl. Karte im Anhang), die den übergeordneten Kriterien einer Tangentiallinie wie auch den Anliegen aus dem Stadtteil 2 und auch Bedürfnissen des Stadtteils 6 entsprechen und dabei Mehrwerte schafft, anstatt solche zu zerstören. Die QLE verlangt, dass die Tangentiallinie im Stadtteil 2 entlang der Bremgartenstrasse, über die Neubrückstrasse, zum Viererfeld und dort weiter durch die Reichenbachstrasse zum Tiefenau-spital führt und die RBS Station Tiefenau erschliesst.

Nachfolgend die vertiefte Begründung des von der QLE erarbeiteten Bestansatzes einer künftigen Tangentiallinie Bern Nordwest.

4.1 Rasch und flüssig

Tangentiallinien müssen rasch sein, wurde den Delegierten im Rahmen der Tangentiallinienpräsentation dargelegt. Nimmt man die Befahrbarkeitsanalyse der RKBM und ergänzt sie durch die Hinweise der QLE bezüglich der Einschränkungen auf der Länggass- und Mittelstrasse, so zeigt sich: die rascheste Verbindung innerhalb des Stadtteils 2 geht über die von der QLE vorgeschlagene Strecke Bremgarten- und Neubrückstrasse.

4.2 Übergeordnete Nachfrage als Erschliessungskriterium

Tangentiallinien müssen eine Nachfrage abdecken. Entlang der von der QLE vorgeschlagenen Bestvariante finden sich 3 Spitäler, 2 Gymnasien, mehrere Sportstätten (Fussball, Tennis, Leichtathletik und Fussballstadion Neufeld) und Berns grösste Schwimmhalle, 2 Altersheime, der künftige Campus Tierspital und der Sportcampus der Universität, sowie mit dem Carterminal Neufeld eine wichtige Fernverkehrsinfrastruktur. Mit der Überbauung Mittelfeld vis à vis der Schwimmhalle kommen Wohnprojekte für studentisches Wohnen sowie Alters- und Generationenwohnen des Burgerspittels dazu. Angebote, deren direkte Anbindung innerhalb des Stadtteil 2 gewünscht sind, die aber sehr wohl auch für Bewohner:innen des Stadtteils 6 als Arbeits- Bildungs- oder Gesundheitsort unter der Woche von Bedeutung sein können. Im Gegensatz zu einer Verkehrsführung durch die mit öV-Angeboten überdotierte Länggassestrasse und die allenfalls der Migros zuträglichen Linienführung durch die Mittelstrasse, bringt die vorgeschlagene Linienführung via Bremgarten- und Neubrückestrasse eine sehr gute Erschliessung der vielen, in der Studie mehrheitlich nicht gewürdigten Potentialorte öffentlichen Interessens.

4.3 Linienführung durch Mittelstrasse zerstört Begegnungsräume und fördert Mehrverkehr

Der von der RKBM postulierte «Bestansatz» ignoriert und vernichtet im Stadtteil 2 erarbeitete Quartiermehrwerte, statt solche zu schaffen. Eine Linienführung durch die Mittelstrasse ist – insbesondere angesichts der aufgezeigten Vorteile der alternativen Bestvariante QLE – für die Delegierten inakzeptabel. Bereits heute ist klar, dass viele Quartierorganisationen in der Länggasse sich mit Händen und Füssen und über alle Instanzen gegen diese Linienführung zur Wehr setzen würden.

Zu beachten gilt zudem, dass im Rahmen der neuen Verkehrsführungen ZBB eine Mehrbelastung der Mittelstrasse aufgrund der reduzierte Durchfahrten über den Bahnhofplatz befürchtet wird. Bereits wurden seitens Verkehrsplanung verschiedenste Massnahmen zum Schutz des Quartiers vom Durchgangsverkehr studiert und teilweise auch bereits publiziert. Die Gestaltung von Grossflächigen Begegnungszonen (Hochfeld, Muesmatt) und die dazu gehörigen, den Verkehrsfluss verlangsamen Strassenmöblierungen und Parkplätze sind Teil dieser Massnahmen. Werden diese Gestaltungselemente in der Mittelstrasse für die Tangentiallinie abgeräumt, würde auch der Weg für den Durchgangsverkehr wieder freigeräumt. Ein so gesteigerter Verkehrsfluss stünde aber im Widerspruch zu den im STEK 2016 postulierten Quartieraufwertungen und würde den Begegnungscharakter der Mittelstrasse nachhaltig beschädigen.

4.4 Randgebiete erschliessen und Quartiere des Stadtteils 2 verbinden,

Tangentiallinien müssen Randgebiete effizient einbinden und erreichbar machen. Der Entscheidung, die Tangentiallinie nur bis zum Viererfeld zu führen und nicht via Reichenbachstrasse bis zur Tiefenau weiterzuziehen, verpasst nicht nur die Einbindung von Orten öffentlichen Interessens, sondern verpasst auch die Chance, die Quartiere des Stadtteils 2 miteinander zu verbinden.

Offiziell wird der Entscheid, die Verlängerung nicht weiter zu verfolgen, mit der Nicht-Befahrbarkeit der Reichenbachstrasse begründet. Bei der Präsentation der Studie an der Delegiertenversammlung der QLE wurde aufgrund der Voten des Präsidenten der RKBM aber deutlich, dass v.a.

wirtschaftliche Überlegungen bei der RKBM eine Rolle spielten. In dem sich die RKBM hinter verkehrstechnischen Hindernissen «versteckt», vermeidet sie auch die politisch heiklen Diskussion (Ausgrenzung von Minderheiten und Alten).

Für die QLE ist es – wie bereits bei ihrer Mitwirkung vom 12. Mai 2020 geschrieben – unverständlich, weshalb weder das **Spital Tiefenau** (spezialisiert auf Alterspflege und damit auch Aufsuchungsziel von Personen aus dem Gebiet Länggasse, Viererfeld wie auch dem Stadtteil 6) noch das **Wohn- Schul- und Ausbildungszentrum der Stiftung Rossfeld**, die insbesondere auch viele Menschen mit eingeschränkter Mobilität umfasst, aber auch die Familienfokussierte Überbauung Reichenbachstrasse 118 im Rahmen der neuen Tangentiallinie nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden.

- Das **Spital Tiefenau** ist derzeit sowohl für Bewohnende aus der Länggasse wie auch aus dem Stadtteil 6 nur über einen (Um-)Weg über den Hauptbahnhof Bern erreichbar. In der Mobilität eingeschränkte Personen müssen dann noch auf die ehrenamtlich betriebenen Shuttle Angebote bis zum Spital Tiefenau setzen.
- Für die Schüler:innen, auszubildenden und Bewohner:innen der **Stiftung Rossfeld** wiederum besteht mit der S-Bahn nur ein sehr eingeschränkter Zugang zum öV Netz. Die seitens der RKBM angegebene gute Erschliessung des Gebiets im hinteren Rossfeld trifft nämlich ausschliesslich auf Menschen zu, die gut zu Fuss sind (Treppen, starke Steigungen). Für alle anderen resultieren grosse Umwege, welche – so hat sich an der Präsentation der QLE vom 201.1.23 gezeigt, auch dem Präsidenten der RKBM offenkundig nicht bekannt waren, dem aber ebenso offenkundig auch kein Interesse entgegengebracht worden ist.

Neben quantitativen Faktoren sind immer auch qualitative und damit gesellschaftspolitische Überlegungen dafür verantwortlich, welche Gebiete in der Region der RKBM wie erschlossen werden soll. Was für schlecht erschlossene, ländliche Gebiete im Einzugsgebiet der Regionalkonferenz gilt – die Integration mit öV Anschlüssen zu ermöglichen –, muss auch in städtischen Gebieten gelten, wenn es darum geht, vulnerablen Gruppen die Eigenständigkeit zu gewährleisten.

5. Linienführungen im Stadtteil 6

Die QLE fokussiert in ihrer Stellungnahme auf die Aussagen der Studie im Stadtteil 2. Zu den Linienführungen im Stadtteil 6 äusserst sich die QLE nicht im Detail. Seitens der Delegierten wird eine Tangentiallinie nach Bümpliz als grosse Chance für die Entlastung der aktuellen öV Strecken wie auch für eine direkte Verbindung der bisher schlecht verbundenen Stadtteile 2 und 6 erachtet; insbesondere die **Anbindung der öffentlichen Infrastrukturen im Stadtteil 6** (Freizeit, Bildungseinrichtungen, Verkehrsknotenpunkte) werden als Chance gewertet. Insbesondere eine attraktive öV Anbindung ans Freibad Weyermannshaus unter der Woche wird als grosser Zusatznutzen dieser Linie erachtet. Dies weniger wegen des bereits heute ausgelasteten Parkplatzangebots beim Freibad, als vielmehr wegen der Tatsache, dass in der Länggasse **nur jeder 3. Haushalt über ein eigenes Auto verfügt**. Umso problematischer und nicht im Sinne des Stadtteils 2 ist die von der

RKBM vorgeschlagene Linienführung bei der die Sportanlage Weyermannshaus aussen vor gelassen wird: Es gibt keine Haltestelle, die das Freibad, die Eisbahn und das Hallenbad sinnvoll erschliesst. Hier ist eine Optimierung aus Sicht der QLE unbedingt notwendig.

Für alle weiteren Detailfragen zum Stadtteil 6 verweist die QLE auf die ausführliche Stellungnahme der QBB und unterstützt deren darin eingebrachten Optimierungen.

6. Forderung an RKBM

Die Delegierten der Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel verlangen von der RKBM deshalb einstimmig

- die Argumente der QLE und der Bevölkerung im Stadtteil 2 ernst zu nehmen
- als neuen Bestansatz im Bereich des Länggassquartiers die von der QLE dargelegte Variante weiter zu verfolgen
- die Verlängerung der Tangentiallinie über das Viererfeld hinaus bis zum Spital Tiefenau und der RBS Station Tiefenau umzusetzen.

An der QLE Versammlung vom 20 Februar wurde die vorgehend den Mitgliederorganisationen verschickte Stellungnahme diskutiert, punktuell ergänzt und im Anschluss von den stimmberechtigten Delegierten einstimmig (ohne Enthaltungen) verabschiedet .

Mit freundliche Grüssen



Daniel Blumer
Geschäftsführer QLE



Orrin Agoues
Präsident

Anhang:

- Karte Bestansatz QLE

Kopie an:

- Direktion TVS

«QLE Bestansatz» Entlang den öffentlichen Infrastrukturen des Stadtteils 2

Die TBN wird begrüsst. Die von der RKBM erkorene Variante erzeugt derzeit aber mehrere Konflikte

Die von der QLE nachgewiesene **Linienführung** bringt viele Chancen 

Konfliktorte sind:

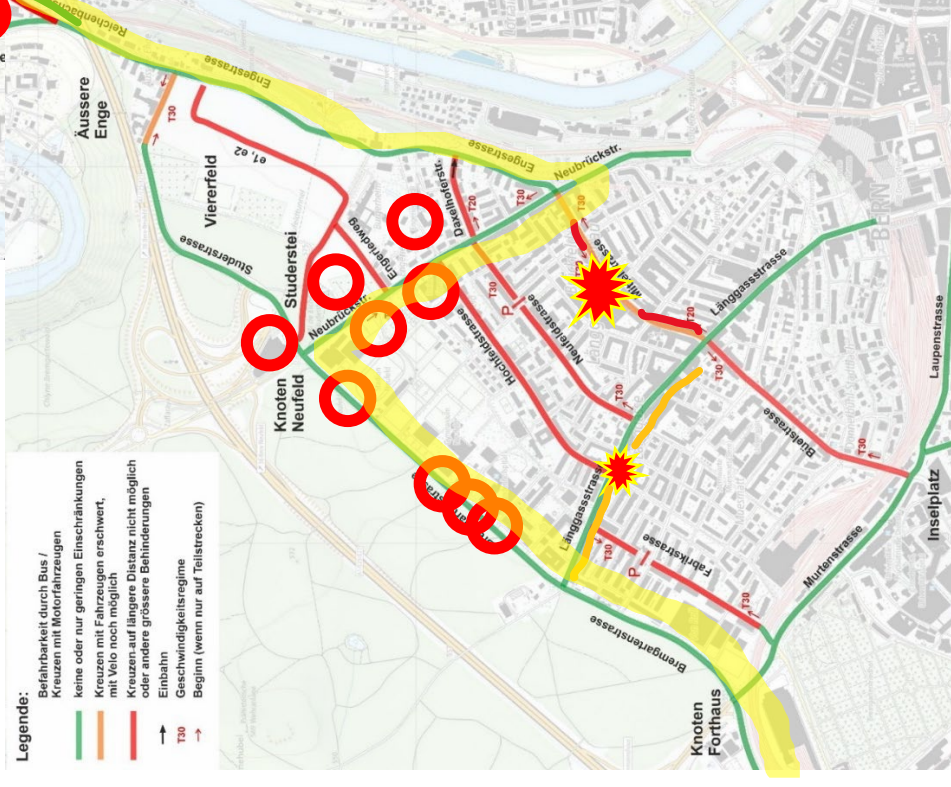
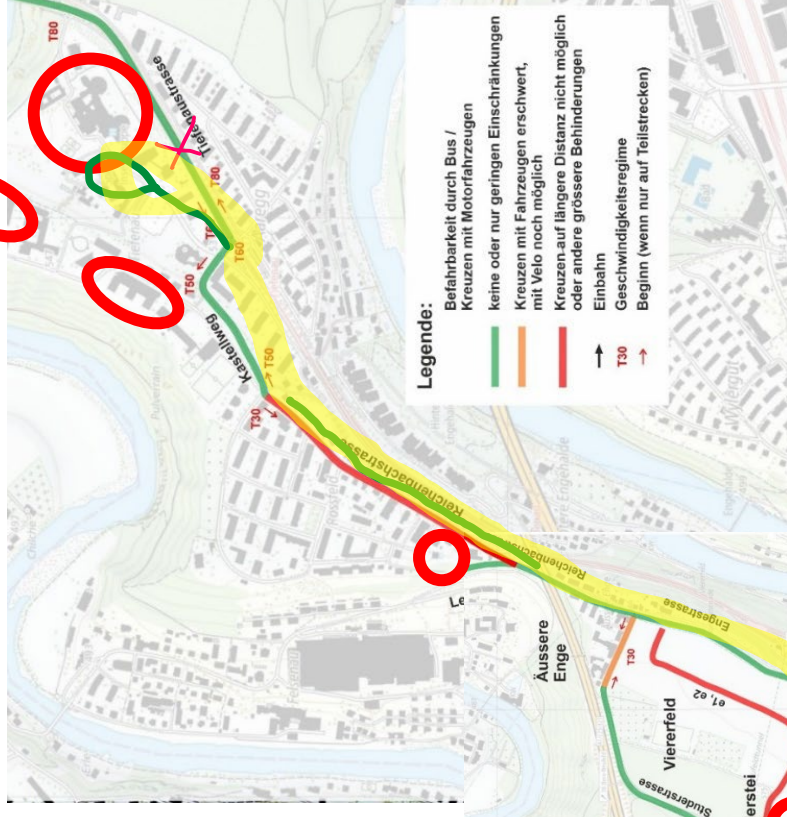
Mittelstrasse: Die Verkehrsführung kollidiert derzeit direkt mit den in den letzten Jahren gewachsenen Begegnungsstrukturen und den Do und Fr. Anlässen zw. Mai bis September (temporäre Sperrung Mittelstrasse).

Länggassstrasse: in Spitzenzeiten wird die Länggassstrasse von 27 öV Fahrzeugen befahren. Weitere Verbindungen bringen keinen ausweisbaren Zusatz-nutzen aber eine weitere Belastung der Länggassstrasse

Chancen durch TBN Bremgarten-Neubrückstrasse (statt Länggass-/Mittelstrasse) bis und mit Tiefenau-spital / Station Tiefenau RBS:

Diese QLE Bestvariante erschliesst viele öffentliche Orte und bindet den Stadtteil 6 direkt an Einrichtungen an, die von übergeordnetem Interesse sind. Verbunden werden:

- 3 Spitäler (Lindenhof, Engried, Tiefenau)
- 2 Gymnasium (Neufeld, Freigymmer)
- 2 Sportstätten (Schwimmhalle & Sportanlagen Neufeld)
- 1 Fernbusterminal Neufeld
- + Altersheim Rossfeld an Spitaler
- + verbesserter öV Zugang für die Stiftung Rossfeld (viele Personen mit Mobilitätseinschränkungen)
- + Anbindung Mittelfeld mit künftig Studierendenwohnen und Generationenwohnen des Burgerspittels



Qualitäten BESTANSATZ QLE:

- Anbindung von 12 statt nur 2
- Orten öffentlichen Interessens
- Erhalt statt Zerstörung der Begegnungszone Mittelstrasse
- Flüssige Verkehrsführung
- Kompatibel mit Verkehrsplanung ZBB Länggasse
- Optimierte Erschliessung innerhalb des Stadtteils 2