

## **Bericht Siedlung Murifeld, Bern (Immobilien Stadt Bern ISB)**

### **Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge**



---

#### **Trägerschaft:**

Bundesämter BFE, ARE, BWO / HSR - Hochschule für Technik Rapperswil / Wohnbaugenossenschaften Schweiz / sanu future learning / Kanton Zürich – Amt für Verkehr / Städte und Gemeinden: Basel, Bern, Horgen, Illnau-Effretikon, Zürich

#### **Projektleitung:**

Fussverkehr Schweiz / VCS Verkehrs-Club der Schweiz

## **Impressum**

### **Siedlung Murifeld, Bern (Immobilien Stadt Bern ISB)**

#### **Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge**

erarbeitet im Rahmen des Projektes

### **MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen Pilotprojekt zur Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität**

#### **Herausgeber**

Fussverkehr Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

#### **Projektleitung**

Thomas Schweizer, Samuel Bernhard, Daniel Baehler

#### **Bearbeitung**

Daniel Baehler, M.A., Geograf, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

#### **Mitarbeit**

Hochschule Rapperswil HSR, Abteilung Raumplanung:

Klaus Zweibrücken, Dozent für Verkehrsplanung

Michal Arend, Dozent für Soziologie

Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann, Studierende des 3. Semester 2013

#### **Begleitgruppe**

Theres Kuster, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität und Planung

Eliane Leuzinger, Stadt Bern, Amt für Umweltschutz – Fachstelle Mobilitätsberatung

Marc Münster, sanu future learning ag

Viktoria Slukan, Amt für Verkehr, Kanton Zürich, Mobilitätsberatung in Unternehmen MIU

Stefan Schmidhofer, Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ, Projektleiter Umgebung und Ökologie

Monika Tschannen, Energie Schweiz für Gemeinden

Klaus Zweibrücken, HSR Hochschule für Technik Rapperswil

#### **Download und weitere Unterlagen zum Gesamtprojekt:**

[www.wohnenundmobilitaet.ch](http://www.wohnenundmobilitaet.ch)

Oktober 2014

# 1. Übersicht

## 1.1. Allgemeines

Das Pilotprojekt « MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen » wird vom Bund (DZM UVEK) und einer breiten Trägerschaft unterstützt. Mit geeigneten Massnahmen soll die wohnungsbezogene Mobilität beeinflusst werden, mit dem Ziel weniger motorisierten Individualverkehr MIV zu erzeugen.

Ähnlich wie beim bereits etablierten Programm « Mobilitätsmanagement in Unternehmen MMU » wird mit einer breiten Kooperation von Siedlungsverwaltungen, Bewohnerschaft und öffentlicher Hand ein Management-Instrument aufgebaut. Bei der wohnungsbezogenen Mobilität erhalten der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen höheren Stellenwert und ihr Anteil soll gesteigert werden.

- Die Bewohnerinnen und Bewohner profitieren von einer geringeren Verkehrsbelastung innerhalb der Siedlung und in Siedlungsnähe sowie von einer besseren Verkehrsanbindung.
- Dank der Kenntnisse über die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerschaft können die Wohnbauträger ihre Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Parkplätze, Veloabstellplätze) benutzergerecht und effizienter planen. Eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens hilft Kosten zu sparen.
- Eine Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität entlastet das Verkehrsnetz, spart Verkehr und damit Energie, schont die Umwelt und steigert die Attraktivität des gesamten Siedlungsraums.

Zehn unterschiedlich strukturierte Siedlungen in verschiedenen Städten und Agglomerationsgemeinden (Basel, Bern, Effretikon, Horgen, Lausanne und Zürich) konnten für das Pilotprojekt gewonnen werden.

Neben den konkreten Verbesserungsmassnahmen in den 10 untersuchten Siedlungen war es auch das Ziel, eine standardisierte Methodik zu entwickeln, welche bezüglich Aufwand und Ertrag optimiert ist und in weiteren Siedlungen angewendet werden kann. Folgende Instrumente wurden im Rahmen von MIWO entwickelt:

- Fragebogen für die Bewohnerbefragung
- Checklisten für Ist-Zustandsanalyse
- Gesprächsleitfaden für die Gespräche mit den Verwaltungen
- Checklisten für mögliche Verbesserungsmassnahmen

Die Erfahrungen und die Resultate der 10 untersuchten Siedlungen werden auf [www.wohnenundmobilitaet.ch](http://www.wohnenundmobilitaet.ch) dokumentiert und können als Beispiele für die weiteren Arbeiten zu Rate gezogen werden.

Für die einzelnen Siedlungen wurde je ein individueller Massnahmenplan erarbeitet. Er besteht aus Massnahmen, welche von der Verwaltung der Siedlung ergriffen und umgesetzt werden können sowie aus Massnahmen, welche zusammen mit der Stadt oder vor allem durch die Stadt weiterverfolgt werden können.

## 1.2. Siedlung Murifeld, Bern

Die Siedlung Murifeld ist eine von 10 untersuchten Siedlungen. Sie ist im Besitz der Stadt Bern und wird von Immobilien Stadt Bern ISB, vormals städtische Liegenschaftsverwaltung, verwaltet. Die Siedlung Murifeld umfasst 266 Wohnungen und befindet sich im Südosten Berns im Stadtteil IV, Kirchenfeld-Schosshalde. Die gemäss Bauinventar der Stadt Bern erhaltenswerte Siedlung wurde zwischen 1921 und 1926 gebaut. Ein Verdichtungsbau mit zwei Wohnungen, einer Kindertagesstätte und dem Quartiertreff wurde 2004 erstellt.



Abbildung 1: Lage der Siedlung Murifeld

## 2. Methodik

Das « Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen » ist ein neues Konzept, welches sich aus folgenden Arbeitsschritten zusammensetzt:

### Analyse

- Mittels einer Befragung der Bewohnerschaft (im April 2013) wurden wichtige Aspekte des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedürfnisse erfasst. Zur Befragung über alle Siedlungen besteht ein separater Bericht (vgl. Teilbericht Befragung [www.wohnenplusmobilitaet.ch](http://www.wohnenplusmobilitaet.ch)).
- Mit einer Ist-Zustandsanalyse der baulichen und räumlichen Voraussetzungen wurden Schwachstellen in der Siedlung und im Quartier identifiziert.

In der Siedlung Murifeld war zusätzlich die HSR Hochschule für Technik Rapperswil, Abteilung Raumplanung, eingebunden. Studierende analysierten im Rahmen einer Semesterarbeit den Ist-Zustand und erstellten Mobilitätspläne und Mobilitätskonzepte mit konkreten Verbesserungsvorschlägen.

- Im Gespräch vom 4. Juli 2013 mit den Verantwortlichen von Immobilien Stadt Bern (Elsi Hischier, Leiterin Nachhaltiges Immobilienmanagement, Renato Bomio, Projektleiter Baumanagement und Yves Willi, Bewirtschafter Siedlung Murifeld) sowie Eliane Leuzinger (Amt für Umweltschutz, Fachstelle Mobilitätsberatung) wurden weitere Aspekte der wohnungsbezogenen Mobilität vertieft und die Ist-Zustandsanalyse ergänzt.

### Massnahmenkatalog

- Aufgrund der Analyse wurden mögliche Massnahmen abgeleitet und aufgelistet.
- Diese Liste wurde mit Mitarbeitenden von Immobilien Stadt Bern besprochen und die Massnahmenvorschläge aus ihrer Sicht, mit dem Fokus MieterInnen, priorisiert.

### Umsetzung

Die Umsetzung von kleineren Massnahmen kann noch innerhalb der Projektlaufzeit an die Hand genommen werden. Grössere Massnahmen können bestenfalls angeschoben werden.

### Evaluation

Bei allen untersuchten Siedlungen besteht ein kleineres oder grösseres Potential für Verbesserungsmassnahmen. Damit konnte nachgewiesen werden, dass ein Mobilitätsmanagement im Wohnbereich grundsätzlich Sinn macht. Die Wirksamkeit einzelner Massnahmen kann erst in einem späteren Zeitpunkt – nach der Umsetzung von Massnahmen – ermittelt werden. Grundsätzlich kann aber bereits mit dem Aufzeigen von Potentialen eine Sensibilisierung der Verantwortlichen erreicht werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, dass künftig im Vorfeld von Renovationen und Sanierungen der Bereich Mobilität vermehrt berücksichtigt wird und Massnahmen für die Planung abgeleitet werden.

## 3. BewohnerInnen-Befragung

### 3.1. Repräsentativität der Befragung

Insgesamt haben 83 der 266 Haushalte den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt. Der Rücklauf beträgt damit 31 Prozent, was einem sehr guten Ergebnis entspricht, auch im Vergleich mit den andern untersuchten Siedlungen.

Anzahl Haushalte	266
Anzahl retournierte Fragebogen	83
<b>Rücklauf</b>	<b>31%</b>

*Tabelle 1: Rücklauf Fragebogen*

Es kann bei diesem hohen Rücklauf davon ausgegangen werden, dass die Antwortenden von der Struktur her der Gesamtheit der Bewohnerschaft entsprechen. Dies bestätigt auch ein Vergleich zwischen den Angaben der Verwaltung zur Wohnungsgrösse und den BewohnerInnen, welche den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt haben (siehe Tabelle 2). Dieser ergibt eine gute Übereinstimmung zwischen Gesamtheit der BewohnerInnen und der Antwortenden, auch wenn die kleinen Wohnungen unter-, und die grösseren etwas übervertreten sind.

	<b>Anzahl Wohnungen</b>	Antwortende Haushalte
1-Zimmer-Wohnungen	2	0
2-Zimmer-Wohnungen	144	35
3-Zimmer-Wohnungen	87	34
4-Zimmer-Wohnungen	20	8
5-7-Zimmer-Wohnungen	13	4
<b>Total</b>	<b>266</b>	<b>81<sup>1</sup></b>

Tabelle 2: Wohnungsgrösse insgesamt und der antwortenden Haushalte

Die Quote an Fragebogen mit handschriftlichen Bemerkungen ist mit 44 Prozent sehr hoch (siehe Anhang 3). Dies bestätigt die Wahrnehmung der von Immobilien Stadt Bern, dass sich viele Bewohnende der Siedlung Murifeld sehr für ihr Wohnumfeld engagieren.

### 3.2. Ergebnisse der Befragung

Die wichtigsten Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung sind in den folgenden Tabellen aufgelistet. Bei der Haushaltsstruktur fällt auf, dass hohe Anteile an Alleinerziehenden und Singles in der Siedlung leben (siehe Tabelle 3). Bei den Mobilitätskennzahlen (siehe Tabelle 4) sind der hohe Anteil autofreier Haushalte (72%) sowie die grosse Anzahl an Haushalten mit Velos (86%) hervorzuheben.

	Antwortende Haushalte
Single-Haushalte	37%
Paare ohne Kinder	13%
Paare mit Kind(ern)	25%
Alleinerziehende/r mit Kind(ern)	22%
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	4%
Total	100%

Tabelle 3: Struktur der Haushalte

	<b>Absolut</b>	<b>%</b>
Anzahl autofreie Haushalte	60	72%
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	0.13	
Haushalte mit 1 Auto	22	
Haushalte mit 2 Autos	1	
Haushalte mit 3 Autos	0	
Haushalte mit Rollern, Mofas, Motorrädern	7	8%
Haushalte mit Velos	71	86%
Anzahl Elektrovelos in Siedlung	9	
Anzahl Velos in Siedlung	170	
Personen mit GA	20	11%
Personen mit Zonen-Abo	40	22%
Mobility-Mitglieder	11	9%
Fahrleistung pro Haushalt (pro Jahr)	2'966 km	
Fahrleistung pro Person (pro Jahr)	1'368 km	
Fahrleistung pro Auto (pro Jahr)	10'704 km	

Tabelle 4: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Abos sowie Fahrleistungen der PKW

<sup>1</sup> 2 Haushalte haben keine Angabe zur Wohnungsgrösse gemacht.

## 4. Bestandesaufnahme

### 4.1. Standort

Die Lage der Siedlung kann als relativ zentral bezeichnet werden, auch wenn sich das Stadtzentrum in knapp 5 Kilometern Entfernung befindet. Das Quartierzentrum Freudenbergerplatz mit diversen Einkaufsmöglichkeiten (Supermärkte, Apotheke) und einer Post befindet sich in rund 500 Metern Entfernung. Etwas näher liegt das Burgernziel mit einigen kleinen Einkaufsmöglichkeiten und etwas weiter entfernt das Egghölzli, wo sich Supermärkte und eine Post befinden.

### 4.2. Öffentlicher Verkehr

Auf der 5-teiligen Skala der ÖV-Gütekategorie (gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE) wird die Siedlung der Güteklasse A (sehr gute Erschliessung) zugewiesen, sie befindet sich an der Grenze zu B aber gerade noch innerhalb der Güteklasse A.

Die nächsten Tramhaltestellen (Sonnenhof, Burgernziel und Weltpostverein) befinden sich etwa 200-300 Meter von der Siedlung entfernt. Sie werden von den Linien 7 (Sonnenhof, Burgernziel) respektive 8 (Weltpostverein) bedient, welche beide mindestens 4 Mal pro Stunde verkehren, in Spitzenstunden verzeichnen sie je 12 Abfahrten pro Richtung (während Hauptverkehrszeiten 6-Minuten-Takt). Der Bahnhof Bern ist etwa 10 Fahrminuten entfernt. Die drei Tramhaltestellen sind nur stadteinwärts mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Fahrplaninformationssystemen ausgestattet, Ticketautomaten gibt es hingegen an allen Haltestellen.

Der nächste S-Bahnhof (Ostermundigen, S1 und S2) befindet sich rund 2 km entfernt, mit der Buslinie 28 ist er ab der Haltestelle Burgernziel in rund 13 Minuten zu erreichen. Ob diese Verbindung von den Siedlungsbewohnenden gebraucht wird, ist aber zu bezweifeln – ist doch der Bahnhof Bern rascher und öfter erreichbar.

Mit den Buslinien 28 sowie 40 bestehen auch Querverbindungen Richtung Eigerplatz und Ostermundigen-Wankdorf (Linie 28) bzw. Muri-Gümligen und Papiermühle-Kappelisacker (Linie 40).

Die Erschliessung der Siedlung Murifeld mit dem öffentlichen Verkehr kann somit als sehr gut bezeichnet werden. Dies sieht auch die Verwaltung so und zwei handschriftliche Bemerkungen im Fragebogen. Dort haben auch 98% der Haushalte angegeben, mit dem öV-Angebot zufrieden zu sein.

Zwei Personen weisen jedoch im Fragebogen darauf hin, dass die Tramhaltestelle Burgernziel unbedingt beibehalten werden soll. Tatsächlich ist es so, dass diese gemäss Teilverkehrsplan der Stadt Bern für den Stadtteil Kirchenfeld-Schosshalde (August 2013) zu Gunsten des MIV ganz aufgehoben werden soll. Die Variante einer Einrichtungshaltestelle (nur Richtung Altstadt) wurde im Teilverkehrsplan verworfen.

Eine weitere handschriftliche Bemerkung fordert, dass bei den Tramlinien 7 und 8 keine Kürzungen gemacht werden sollen. Die Frequenz der beiden Linien wurde 2013 vom Kanton aus Spargründen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten vom 6-Minuten-Takt auf den 7,5-Minuten-Takt ausgedünnt.

### 4.3. Veloverkehr und Veloabstellanlagen

#### Situation für den Veloverkehr

Die Voraussetzungen zum Velofahren sind durchzogen (siehe auch Pläne im Anhang 1). Es gibt rund um die Siedlung Murifeld zwar zahlreiche Velorouten des Alltagsnetzes (gemäss Richtplan Veloverkehr 2010), welche zu verschiedensten Zielen führen. Der direkte Weg in die Berner Innenstadt ist jedoch stark verbesserungsfähig, auch wenn er mit geringem Höhenunterschied und rund 2.5 Kilometern Länge sehr attraktiv wäre. Davon zeugen auch die rund 30% der Bewohner, welche im Fragebogen angegeben haben, unzufrieden mit den Velowegen zu sein, und die 47% welche teils/teils zufrieden sind. Auch 10 handschriftlichen Bemerkungen von Bewohnerinnen und Bewohner auf den Fragebogen weisen auf den Handlungsbedarf hin: Sie wünschen sich bessere, sicherere und mehr Velowege. Auch die teilweise fehlende Trennung und daraus entstehende Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrerinnen werden bemängelt.

Tatsächlich ist es so, dass auf der vom MIV stark befahrenen Thunstrasse keine Velostreifen bestehen. Auf dem Ostring sind solche nur teilweise und nicht durchgehend vorhanden. Und auch auf weiteren wichtigen Alltagsrouten gibt es problematische Verhältnisse, beispielsweise auf der Muristrasse im Bereich der Tramhaltestelle Weltpostverein durch die geringe Breite zwischen Perronkante und Tramschienen.

Eines der grossen Hindernisse auf dem direkten Weg in die Innenstadt stellt das Burgernziel dar (siehe Abbildung 2). Diese Kreuzung, die auch die Verzweigung von Tramgleisen beinhaltet, ist für alle Verkehrsteilnehmenden sehr komplex und somit gefährlich. Für den Veloverkehr gibt es keine eigenen Spuren und Halteflächen und zusätzliche gefährliche Situationen, wie an der Einmündung der Muristrasse. Dort müssen sich Velofahrende, die vom gemischten Fuss- / Veloweg her kommen und nicht rechts abbiegen wollen, via Fussgängerstreifen auf die Fahrbahn einordnen (siehe Abbildung 3).<sup>2</sup>



Abbildung 2: Burgernziel (Quelle: Google Maps)



Abbildung 3: Einmündung Veloweg Muristrasse auf die Burgernziel-Kreuzung (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann)

<sup>2</sup> Nachtrag: Anfang September 2014 wurden vom Tiefbauamt der Stadt Bern eine Reihe von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Burgernziel umgesetzt. (siehe Medienmitteilung: [http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell\\_ptk\\_sta/sicher-ueber-den-burgernziel-kreisel](http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell_ptk_sta/sicher-ueber-den-burgernziel-kreisel))



Auch die Verbindungen zwischen der Siedlung und dem von der Fahrbahn getrennten Fuss- und Veloweg entlang der Muristrasse sind verbesserungswürdig: Von der Kasthoferstrasse her bestehen zu hohe Absätze und von der Gruberstrasse her ist die Rampe zu schmal und an der unübersichtlichen Ecke angebracht (siehe Abbildungen 4 und 5).



Abbildung 4: Kasthoferstrasse – Muristrasse (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann)



Abbildung 5: Gruberstrasse – Muristrasse (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann)

Die Verbindungen zu den meisten Naherholungsgebieten sind auch nicht optimal. Der direkteste Weg ins Dählhölzli über den Lombachweg ist durch ein kurzes mit einem Fahrverbot belegtes Stück für Velos gesperrt, ausserdem fehlt in diesem Bereich auch eine Quermöglichkeit der Muristrasse. Auch die Unterführung Murifeldweg – Elfenaueweg ist aufgrund der baulichen Trennung in der Mitte und der engen Platzverhältnisse für Velofahrende unbefriedigend.

### **Veloabstellplätze in der Siedlung**

Die Situation der Veloabstellanlagen ist stark verbesserungswürdig. In den Häusern gibt es nur teilweise allgemeine Räume, in denen Velos abgestellt werden. Gemäss der Datenbank „Nachhaltiges Immobilienmanagement“ von Immobilien Stadt Bern werden nur für die Häuser Gruberstrasse 16, 18 und 20 je 8 Veloabstellplätze aufgeführt. Die Innenräume sind ausserdem nur über Treppen erreichbar und viel zu klein, um der Nachfrage gerecht zu werden, auch in Bezug auf Kinderwagen. Diese Problematik ist Immobilien Stadt Bern bekannt. Die Bewohnenden geben an, 67 Velos in diesen geschlossenen Räumen abzustellen (siehe Tabelle 5). Daraus geht auch hervor, dass die meisten oberirdisch abgestellten Velos nicht überdacht sind.

Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien gedeckt	36
Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien ungedeckt	63
Anzahl Abstellplätze in geschlossenen Räumen	67

Tabelle 5: Parkierungssituation

Gedckte Veloabstellplätze gibt es nämlich nur bei wenigen Häusern in der Mindstrasse und der Gruberstrasse. Diese wurden alle von den Bewohnenden in Eigenregie erstellt, ohne die Verwaltung zu informieren. Es gibt auch regelmässig Anfragen aus der Mieterschaft. Bei der Sanierung vor etwa 10 Jahren hat Immobilien Stadt Bern geprüft, überall Veloabstellanlagen zu bauen. Dies scheiterte jedoch am Platzproblem, aber auch an der nötigen Baubewilligung für Anlagen über 10 Quadratmeter und den Grenzabständen. Für eine Lösung auf den Trottoirs kam vom

städtischen Tiefbauamt Widerstand, dieses wollte keine privaten sondern nur öffentliche Veloabstellplätze.

Es existieren im Strassenraum einige markierte Felder für die Veloabstellung in der Kasthofer- sowie der Gruberstrasse. Diese reichen jedoch bei Weitem nicht aus und sind nicht vor jedem Hauseingang gelegen. So werden viele Velos entlang der Hausmauern abgestellt, was insbesondere in der Muristrasse zu beengten Platzverhältnissen auf dem Trottoir führt (siehe Abbildung 6).



*Abbildung 6: Auf dem Trottoir abgestellte Velos vor den Häusern in der Muristrasse*

Auch Bemerkungen der BewohnerInnen weisen auf den Handlungsbedarf hin: 44% der Antwortenden sind unzufrieden mit den Veloabstellanlagen, 35% teils/teils zufrieden. Neben mehr gedeckten Velo-Abstellplätzen, welche auf mehreren Fragebogen handschriftlich gefordert werden, gibt es auch einen Wunsch nach solchen bei den Tramhaltestellen. Eine weitere Person fordert die Förderung des Velos durch Massnahmen wie die Subventionierung von Veloreparaturen oder Gratis-Hilfe für technisch Unbegabte beim Velokauf und der Reparatur.

#### **4.4. Fussverkehr**

Die Fusswege im Quartier sind grundsätzlich gut, es gibt ein dichtes Netz an direkten Fusswegen. Die zahlreichen verkehrsberuhigten Zonen sind auch für den Fussverkehr positiv. Es gibt jedoch verschiedene Schwachstellen im Fusswegnetz. Das Burgernziel ist auch für Fussgängerinnen und Fussgänger unbefriedigend, es gibt keine Lichtsignalanlagen, die ihnen ein sicheres Queren ermöglichen<sup>3</sup>. Der starke MIV sowie die zahlreichen Trams auch in der Muristrasse und im Ostring führen regelmässig zu sehr gefährlichen Situationen für zu Fuss Gehende.

Der gemischte Fuss- und Veloweg entlang der Muristrasse Richtung Burgernziel ist eher schmal für eine gemeinsame Führung dieser beiden Verkehrsarten. Ausserdem hat die Muristrasse eine starke Trennwirkung und nur eine ungenügende Anzahl Querungsmöglichkeiten. So fehlt beispielsweise ein Übergang in der Verlängerung der Kasthoferstrasse. Die Unterführung auf Höhe Murifeldweg ist wie bereits unter 4.3 erwähnt für zu Fuss Gehende ebenfalls problematisch, insbesondere wenn sie die Rampe benutzen wollen, zum Beispiel mit einem Kinderwagen.

---

<sup>3</sup> siehe auch Fussnote 2, S. 8.

Rund drei Viertel der Bewohnerschaft sind zufrieden mit den Fusswegen. Auf den Fragebogen gab es jedoch von Bewohnerseite her zwei Bemerkungen: eine Person wünscht mehr Fusswege ohne Asphalt und mit Naturboden, dies sei viel gesünder für die Gelenke. Eine andere Person bemängelt, die Strassen und Trottoirs seien im Winter oft zu wenig sauber, so dass eine hohe Rutschgefahr bestehe.

## **4.5. Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime**

### **Verkehrsregime**

Die Siedlung Murifeld ist verkehrsberuhigt. In der Mindstrasse und der Muristrasse sowie den südlichen Teilen von Kasthofer- und Gruberstrasse befindet sich eine Begegnungszone. Die restlichen Teile dieser Strassen sowie die Jolimontstrasse sind Teil einer Tempo 30-Zone.

Die Bewohnerschaft ist dem MIV gegenüber sehr kritisch eingestellt, wie zahlreiche handschriftliche Bemerkungen auf den Fragebogen zeigen. Einerseits haben drei Personen vermerkt, dass die Autos oft mit überhöhter Geschwindigkeit durchs Quartier fahren. Andererseits wünschen sich 12 Personen explizit weniger Autoverkehr in der Siedlung. Verschiedene Varianten werden genannt: von einer autofreien Mindstrasse bis zu einer komplett auto- oder stellplatzfreien Siedlung. Andere gehen weniger weit und wünschen bloss weniger Parkplätze oder eine flächendeckende Begegnungszone. Als Argumente werden neben einer generellen Ablehnung des MIV einiger Personen vor allem Kinder als Grund aufgeführt: sie sollen dadurch mehr und sichereren Platz zum Spielen haben. Als ein Grund für den zu starken MIV innerhalb der Siedlung werden die Eltern-Taxis zur Kita Murifeld und zum Kindergarten genannt.

Im Umfeld der Siedlung sind die meisten Strassen ebenfalls verkehrsberuhigt, mit Ausnahme der Muristrasse und des Ostrings, auf denen Tempo 50 gilt. Zwei Personen bezeichnen im Fragebogen in diesem Zusammenhang einmal mehr den Burgernzielkreisel als problematisch, die Dominanz des MIV ist dort besonders stark.

Eine Person fordert auf dem Fragebogen, dass der Zugang für Anwohnende von der Muristrasse über den Murifeldweg wieder geöffnet werden solle.

### **Parkplätze**

Die Siedlung Murifeld verfügt über keine privaten Parkplätze für Motorfahrzeuge. Autos werden in der blauen Zone parkiert. In allen Strassen gibt es fast durchgehend solche Parkfelder, welche für etwa 75 PKW Platz bieten. Auf dem Fragebogen haben alle Autobesitzenden angegeben, ihre Fahrzeuge in der blauen Zone abzustellen.

Die Bewohnenden beurteilen die Parkplatzsituation mehrheitlich positiv: fast 50% finden, dass es genügend Parkplätze gibt, etwa 20% dass es „zu viele“ oder „eher zu viele“ sind und etwa 30% dass es „zu wenige“ oder „eher zu wenige“ sind. Sechs handschriftliche Bemerkungen zum Thema Parkierung zeigen, dass es auch hier noch Handlungsbedarf gibt. Drei Personen bemerken, dass die Parkfelder in der blauen Zone nicht für alle Bewohnenden ausreichen, zwei davon sehen als Grund dafür, dass Leute aus angrenzenden Quartieren und Siedlungen im Murifeld parkieren und möchten die Parkplätze nur für Siedlungsbewohner reservieren. Jemand schlägt die „Auslagerung“ von Parkplätzen vor, um Spielraum in den Strassen zu schaffen.

Eine Person schliesslich bemängelt die fehlenden Parkplätze für Behinderte, obwohl es in der Siedlung zwei behindertengerechte Wohnungen gibt.

Die wenigen Motorräder, Roller und Mofas werden wie die Velos vor oder neben den Häusern abgestellt. Für die Verwaltung stellen diese ein Problem dar. Diese Zustände werden lediglich

geduldet. Gemäss Bewirtschafter ist ein öffentlicher Abstellraum in der Kasthoferstrasse vorhanden.

#### **4.6. Mobilitätsdienstleistungen**

Es gibt bislang keine Angebote von Mobilitätsdienstleistungen in der Siedlung. Die vier nächsten Mobility-Standplätze sind zwischen 400 Meter (Muristrasse 37) und rund einem Kilometer (Egghölzli) entfernt.

#### **4.7. Versorgung, Dienstleistungen, Naherholung**

Die Siedlung ist relativ gut versorgt. Im Murifeld selbst befinden sich eine Bäckerei (Ängelibeck) sowie der Murifeld-Treff, wo Montag – Freitag ein Mittagstisch angeboten wird. Beim Freudenbergerplatz befinden sich eine Migros- und eine Coop-Filiale, eine Post sowie eine Apotheke und Drogerie. Das gleiche Angebot findet man auch etwas weiter entfernt im Egghölzli. Am Burgernziel und im Ostring gibt es einige weitere Geschäfte wie eine Metzgerei und eine Bäckerei.

Die Nahversorgung wird auch von der Bewohnerschaft (fast 90% sind zufrieden, rund 10% teils/teils, keine handschriftlichen Bemerkungen) wie auch von Immobilien Stadt Bern als sehr gut betrachtet.

In der Siedlung befinden sich eine Kindertagesstätte und ein Kindergarten. Zwei Primarschulen und eine Sekundarschule befinden sich in unmittelbarer Nähe der Siedlung. Naherholungsgebiete wie der Egelsee oder das Dählhölzli sind von der Siedlung aus rasch erreichbar. Aber auch die Siedlung selbst bietet viele Grünräume zwischen den Häusern. Über zwei Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner haben sich denn auch im Fragebogen zufrieden gezeigt mit den Grünflächen in der Wohnsiedlung bzw. der näheren Umgebung. Bei den Spielflächen zeigt sich ein weniger klares Bild: je etwa 44% sind zufrieden und teils/teils zufrieden. Das kommt wahrscheinlich wie oben aufgeführt bei vielen von den fehlenden (auto)verkehrsreichen Flächen in der Siedlung.

## 5. Fazit und Massnahmenvorschläge

Der Handlungsbedarf wurde aufgrund der verschiedenen Grundlagen und Analysen zusammengestellt: BewohnerInnen-Befragung, Analysen vor Ort, Gespräch mit der Verwaltung und Studierendenarbeiten (siehe Anhang 2). Nachfolgend werden die wichtigsten Bereiche mit aggregierten Informationen kurz dargestellt.

Bei der Priorisierung handelt es sich um die Bewertung, was aus der Sicht der Verantwortlichen von Immobilien Stadt Bern mit dem Fokus MieterInnen wünschenswert wäre.

### Öffentlicher Verkehr

Nr.	Massnahme	Priorität <sup>4</sup>
1	Die <b>Haltestelle Burgernziel wird nicht aufgehoben</b> , mindestens in Fahrtrichtung Innenstadt soll sie bestehen bleiben.	x
2	Durch die Einrichtung einer <b>Haltestelle der Linie 8 am Burgernziel</b> (in der Muristrasse) könnte die Siedlung noch besser durch den öV erschlossen werden.	x

### Velo- und Fussverkehr

3	<p>An der Muristrasse wird auf Höhe Kasthoferstrasse eine <b>Querungsmöglichkeit</b> für Fussgängerinnen und Velofahrer geschaffen. Aus Sicherheitsgründen am besten mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.</p> <p><i>Abbildung 7: Neue Querungsmöglichkeit in der Muristrasse (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann</i></p>		9
4	Der <b>Veloweg auf dem Trottoir in der Muristrasse</b> zwischen Kasthoferstrasse und Burgernziel wird aufgehoben. Bei der neuen Querungsmöglichkeit (Massnahme 3) wird der Veloverkehr auf den Velostreifen auf der Strasse geleitet, womit auch die gefährliche Einmündung am Burgernziel wegfällt.		9

<sup>4</sup>Legende: 1 hohe Priorität / 2 mittlere Priorität / 3 geringe Priorität / 9 nicht weiter verfolgen / x bestehende Planung (Abweichung bei den Massnahmen möglich).

Bei der Priorisierung handelt es sich um die Bewertung, was aus der Sicht der Verantwortlichen von Immobilien Stadt Bern mit dem Fokus MieterInnen wünschenswert wäre.

5	<p>Am <b>Freudenbergerplatz</b> bei der Tramendstation werden zu Fuss gehende mit einer Warntafel auf das Tramtrasse aufmerksam gemacht. Der Veloverkehr wird entlang der Fussgängerquerung geführt (mit Lichtsignalanlage).</p>  <p><i>Abbildung 8: Verbesserung der Querung am Freudenbergerplatz (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann)</i></p>	9	
6	<p>Die bauliche Trennung von Fuss- und Veloweg in der <b>Unterführung in der Muristrasse</b> auf Höhe Murifeldweg wird aufgehoben und durch eine Markierung am Boden ersetzt.</p> <p><i>Abbildung 9: Markierung statt baulicher Trennung in der Unterführung in der Muristrasse (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann)</i></p>		9
7	<p>Bei der geplanten <b>Neugestaltung des Burgernziels und der Thunstrasse Ost sowie dem Ostring</b> (wie auch der Muristrasse in beide Richtungen) wird dem Veloverkehr der nötige Platz eingeräumt: Durchgängige Velostreifen, Warteräume an Lichtsignalanlagen, usw. Für den Fussverkehr werden sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen.</p>	x	
8	<p>Durch die <b>Verbreiterung des mit Fahrverbot belegten Stücks des Lombachwegs</b> (direkt an der Muristrasse) und die Aufhebung des Fahrverbots für den Veloverkehr wird eine durchgehende Velo- und Fusswegverbindung Richtung Dählhölzli geschaffen.</p>	9	
9	<p><b>Veloabstellanlagen bei den Tramhaltestellen</b> werden eingerichtet.</p>	9	
10	<p>Vor den Häusern in der Jolimontstrasse werden auf dem Trottoir (vor den Häusern oder auf der Seite der Bäume bzw. dazwischen) <b>gedeckte Veloabstellanlagen</b> eingerichtet.</p>	1 oder 2	
11	<p>Bei den Häusern in der Kastrofer- und der Gruberstrasse werden <b>gedeckte Veloabstellanlagen</b> neben bzw. zwischen den Häusern errichtet (wie in der Gruberstrasse schon eine existiert, siehe Abbildung 10). Platz dafür sollte genug vorhanden sein, in der Gruberstrasse auch vor den Häusern auf den Trottoirs.</p>	1 oder 2	

		
	<p><i>Abbildung 10: Gedeckte Veloabstellplätze in der Gruberstrasse</i></p>	
12	In der Muristrasse werden <b>gedeckte Veloabstellanlagen</b> auf der Strasse errichtet (für deren Bau braucht es eine Ausnahmegewilligung).	2
13	In der Mindstrasse werden <b>bei allen Häusern gedeckte Veloabstellanlagen</b> direkt bei den Eingängen eingerichtet.	1 oder 2
14	Beim Murifeldtreff wird eine kleine <b>Fahrradwerkstatt</b> eingerichtet (gut zugängliche Pumpstation und Werkzeug), mit <b>Verleih von Spezialvelos</b> (Elektrovelos, Lastenvelos) <b>und Velozubehör</b> (Anhänger usw.).	3

### Motorisierter Individualverkehr, Verkehrsregime und Strassenraumgestaltung

15	Die <b>Begegnungszone</b> wird auf die gesamte Fläche der Siedlung (ausgenommen Jolimontstrasse) ausgeweitet. Oder die Siedlung wird (auch nur teilweise) <b>komplett für den MIV gesperrt</b> .	9
16	Die <b>Fahrbahnen werden überall auf das Niveau der Trottoirs angehoben</b> , damit eine hindernisfreie Siedlung entsteht.	9
17	Der <b>Platz an der Jolimontstrasse<sup>5</sup> wird neu gestaltet</b> und damit aufgewertet für den nichtmotorisierten Verkehr.	3
18	Die <b>Zufahrt zur Siedlung kann durch Poller</b> beschränkt werden, um Elterntaxis und weiteren siedlungsfremden Verkehr zu vermeiden.	9
19	Es wird abgeklärt, ob in den <b>Tiefgaragen Kasthoferstrasse 21 und Moritzweg 7 freie Parkplätze</b> bestehen. Wenn ja können diese von Bewohnenden gemietet und dementsprechend oberirdische Parkplätze aufgehoben werden.	9

<sup>5</sup> Bei der Jolimontstrasse wurden im Juni 2014 zwei kreisrunde Aufsichtungen realisiert. Sie dienen der Sensibilisierung auf Rechtsvortritt, als Abschluss des „Platzes“ und als Geschwindigkeit reduzierende Massnahme.

## Mobilitätsdienstleistungen

20	Beim Murifeldtreff wird ein <b>Depot für Waren- und Paketannahme und Heimlieferdienste</b> geschaffen.	3
21	In der Jolimontstrasse wird ein <b>Mobility</b> -Standort eingerichtet mit mindestens einem Fahrzeug. Dabei soll neben einem herkömmlichen Standort auch das Angebot mobility@home geprüft werden. Mobility wird weiter bekannt gemacht.	3
22	<b>Plattform für gemeinsame Autonutzung</b> aufbauen (Car-Pooling, privates Car-Sharing), unter Siedlungsbewohnenden aber auch für die Eltern der Kindergarten- und Kita-Kinder.	9
23	<b>Mietertickets</b> mit dem Libero-Tarifverbund anbieten (bisher gibt es kein solches Angebot des Tarifverbunds).	9
24	<b>Mobilitätsinformationen /-mappen für die BewohnerInnen</b> (ÖV-Haltestellen-Fahrpläne, Lieferdienste, Dienstleistungen etc.) herstellen bzw. zur Verfügung stellen (Mieterzeitschrift, Versand, Aushang, o.ä.).	2
25	Einen <b>BewohnerInnen-Anlass</b> durchführen (oder bestehende Anlässe mit der Mieterschaft nutzen, um auch das Thema Mobilität bzw. bestimmte Aspekte davon zu diskutieren). Dabei die Ergebnisse der Befragung, umzusetzende Massnahmen präsentieren, diskutieren, usw. Oder: sensibilisieren für ÖV-Nutzung, Lebensqualität durch nachhaltige Mobilität, Gesundheitsaspekte etc. und neu geschaffene Angebote einführen.	2
26	<b>Infrastruktur für Elektromobilität</b> bereitstellen.	9
27	<b>Infotafeln zum ÖV-Angebot</b> beim Murifeldtreff und an den Ecken der Siedlung (z.B. beim bestehenden Informationskasten Jolimont- Ecke Kasthoferstrasse), evtl. mit Echtzeitinformationen.	
28	<b>„Village-Office“</b> : zur Förderung von Home Office z.B. im Murifeldtreff einen Raum einrichten, der von den Bewohnenden der Siedlung genutzt werden kann.	3

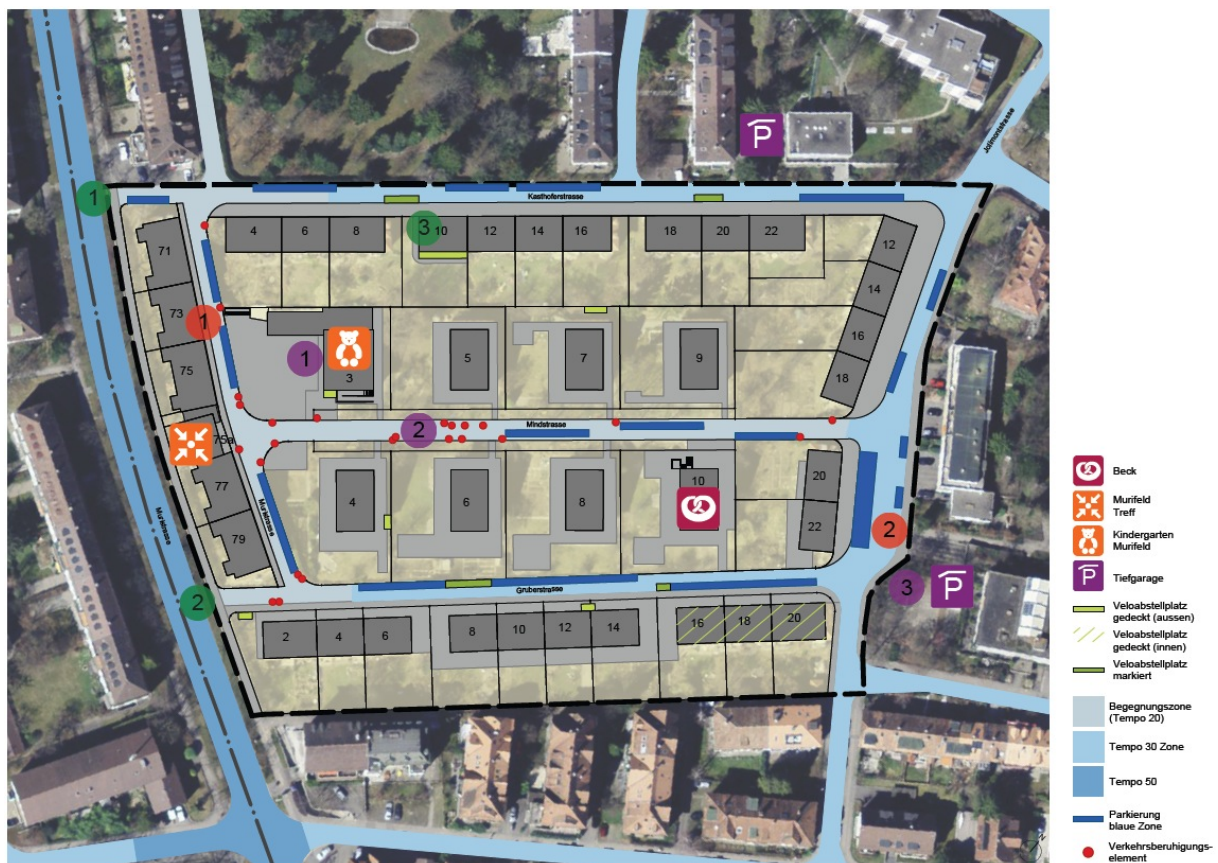
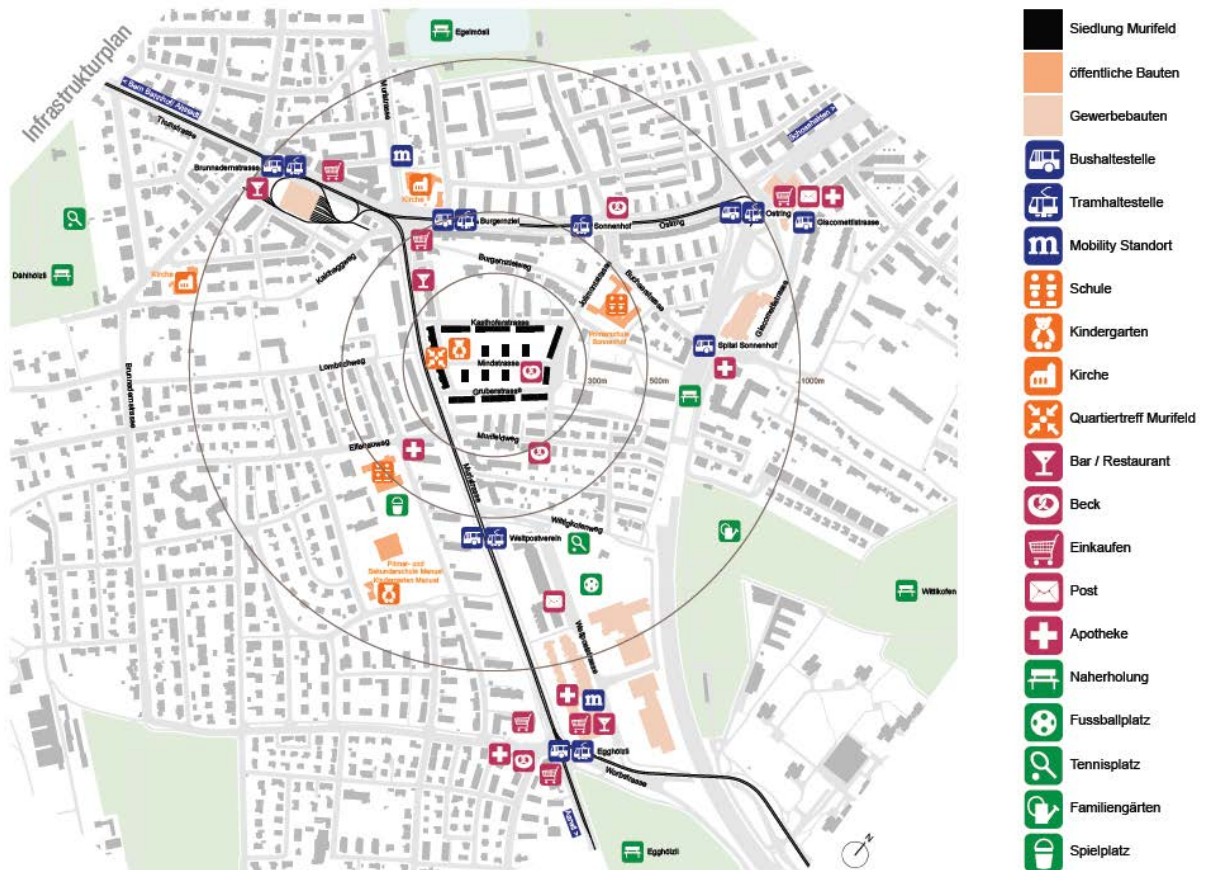
## 5. Ausblick

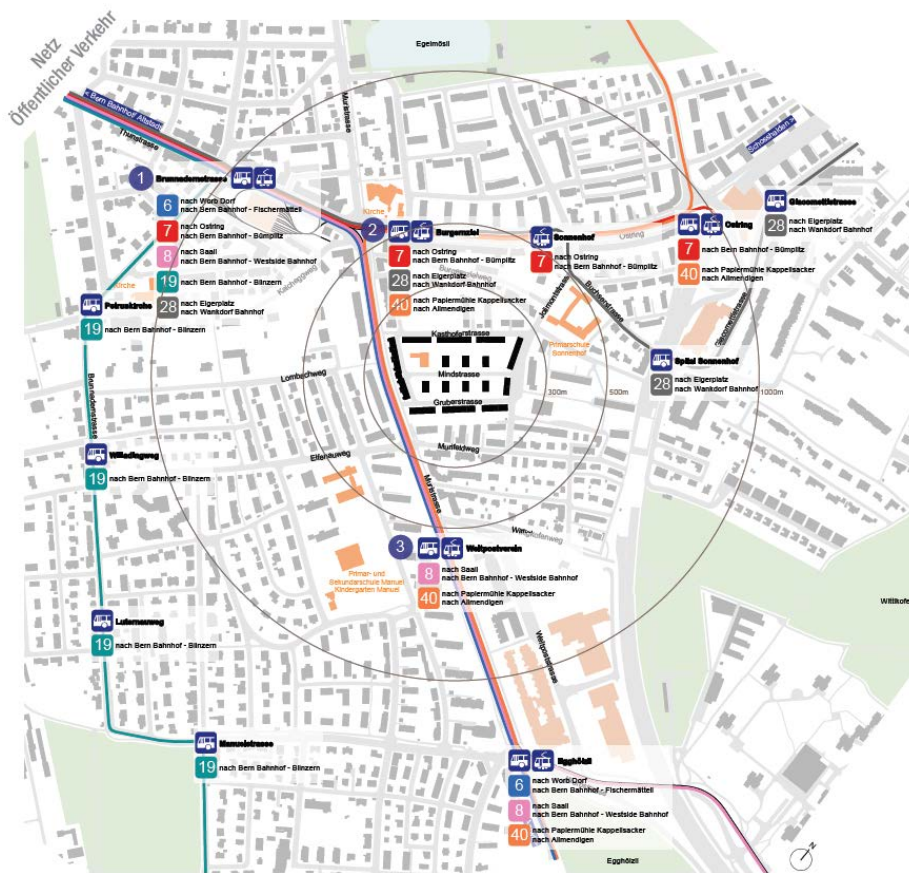
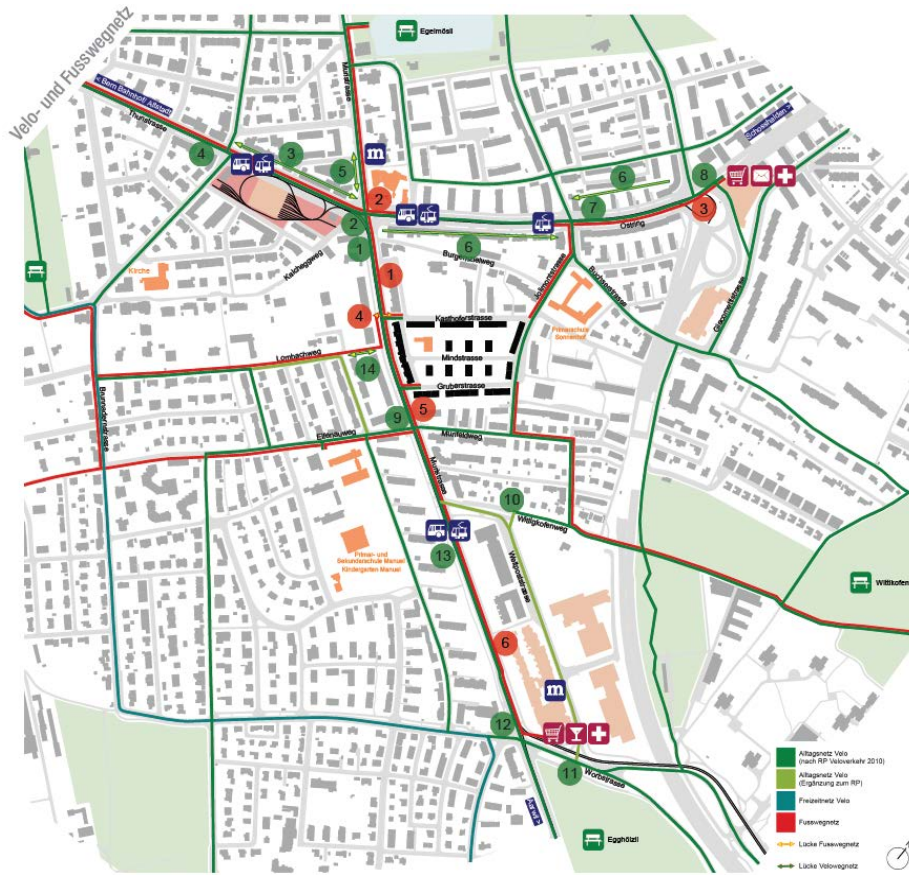
Die vorliegenden Massnahmenvorschläge wurden mit den zuständigen Personen von Immobilien Stadt Bern und der Fachstelle Mobilitätsberatung besprochen. Aufgrund der Priorisierung werden erste Massnahmenvorschläge festgelegt bzw. weitere Abklärungen zu bestehenden Planungen<sup>6</sup> oder Zuständigkeiten vorgenommen. Die Immobilien Stadt Bern werden in Zusammenarbeit mit der Fachstelle Mobilitätsberatung das weitere Vorgehen planen, insbesondere zur Umsetzung der Massnahmen, welche in der Verantwortlichkeit der Immobilien Stadt Bern liegen.

<sup>6</sup> Vgl. Quartierplanung Stadtteil III (Bericht, November 2012), Teilverkehrsplan Stadtteil III (Bericht, August 2012) sowie Massnahmen Verkehrssicherheit im Rahmen der Überprüfung des Schulhaus- und Kindergartenumsfelds (Massnahmenübersicht Schulstandort Brunnmatt - Steigerhubel).



# Anhang 1: Analysepläne



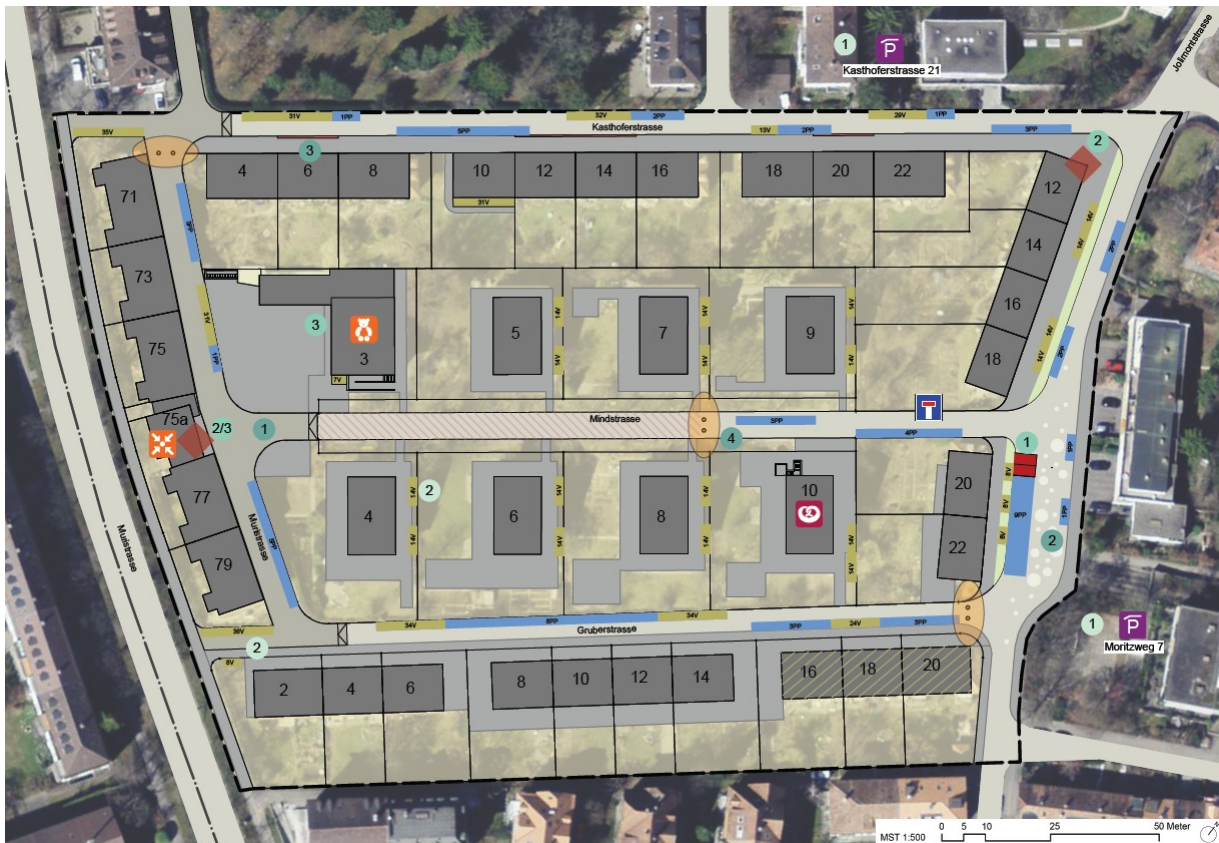


Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann

## Anhang 2: Konzeptpläne



Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann



- |                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| <b>Mobilitätsmanagement</b> | <b>Bauliche Massnahmen</b> |
| Mobility-Standort           | Anhebung Begrenzungszone   |
| Infotafeln ÖV-Angebot       | Poller                     |
| <b>Parkierung</b>           | Absenkungen Randstein      |
| gedeckte Veloabstellplätze  | Spielbereich               |
| Veloabstellplätze Innen     | Beck                       |
| Parkplätze blaue Zone       | Murfeld Treff              |
| Anzahl Parkplätze           | Kindergarten Murfeld       |
| Anzahl Abstellplätze        | Tiefgarage                 |

Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Anja Anderer, Clelia Bertini und Tobias Spielmann

## Anhang 3: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeitgeber bevorzugen in der Nähe wohnende Arbeitnehmer</li> <li>- Autofahren dürfte teurer sein</li> <li>- Bei uns in der Siedlung fehlen gedeckte Veloparkplätze in der blauen Zone</li> </ul>
5	Zugang für Anwohnende von Muristrasse durch Murifeldweg 200m wieder öffnen!
11	Ich fände einen besseren Velo-Weg in die Stadt sehr angenehm. Ansonsten bin ich sehr zufrieden.
13	Ich wäre froh, wenn die Autostrassen unter der Erde verliefen. Es gibt einfach zu viele davon und sie behindern sich gegenseitig so, dass die Fahrer aggressiv werden. Das ist gefährlich, ausserdem stinken sie gewaltig, wir wohnen an einer grossen Achse...
14	Burgernziel-Tramhaltestelle unbedingt beibehalten. Kein weiterer Umbau zugunsten der Autos.
16	Autofreies Quartier wäre super weil wir viele Kinder und Haustiere haben im Quartier.
18	Verkehrsfreies und Parkplatzfreies Quartier wäre toll!
20	Eltern sollten besser auf ihre Kinder aufpassen Mehr Velowege
24	Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs ist, vor allem am und rund den Burgernzielkreisel, enorm und störend. Wie wäre es mit einem unterirdischen oder überdachten Kreisel, mit Zugang von allen Seiten via z.B. Treppen und Cafés, Bibliotheken, Treffpunkte? Wurde schon einmal an einer Zukunftswerkstatt ausgeheckt.
26	Wir haben das Glück in einer sehr zentral und dennoch sehr grünen und kinderfreundlichen Siedlung zu wohnen. Die zentrale Strasse des Quartiers sollte gänzlich von Parkplätzen befreit werden. Roadpricing und Parkplatz erhöhen ja – aber nicht für die Quartierbewohner.
31	Obwohl ich in einer Siedlung wohne, in der generelle Tempo 20 vorgeschrieben ist, kommt es trotzdem sehr häufig vor, dass Autofahren mit stark überhöhter Geschwindigkeit durch das Quartier fahren. Man sollte vermehrt kontrollieren oder andere Massnahmen umsetzen.
32	Bei Frage 10: Velo-Abstellanlagen => haben wir auf eigene Kosten errichtet! Mich stört in der Siedlung, dass viele Autos in der Strasse parkiert werden => besonders auf den Plätzen der Kinder. Mich stört es auch das anliegende Quartiere wie (Muristrasse) die Autos im Murifeld abstellen. Denn dort hat man auch mit Parkkarten keine Möglichkeit sein Auto zu parkieren. Mein Vorschlag: die Parkplätze nummerieren und direkt den Bewohnern mit Parkkarte reservieren. Anwohner-Parkkarten einführen.
33	<p>Förderung Velo durch: Veloreparatur subventionieren, Gratis-Hilfe für technisch unbegabte beim Velokauf, Reparatur. Belohnung für Menschen die wenig Emissionen verursachen, sprich mit Velo + zu Fuss unterwegs sind. Velo sollte im Stadtverkehr bevorzugt behandelt werden, heute gefährlich wegen zu viel Autoverkehr.</p> <p>Veloautobahnen durch Städte viel mehr Platz für Veloverkehr auf städtischen Strassen.</p> <p>Pendeln sollte teurer werden (mit öV oder Auto)</p>

	<p>Wer mit Velo oder zu Fuss arbeiten geht, sollte finanziell vom Arbeitgeber belohnt werden.</p> <p>Veloverleih wie in Lyon, überall Veloverleihstationen, unkompliziert, günstig</p> <p>Wer Umwelt belastet, sollte dafür bezahlen, wer schont, belohnt werden finanziell.</p>
34	Mindstrasse verkehrsfrei machen oder wenigstens Platz vor Murifeldtreff verkehrsfrei
35	Velo-Abstellplätze bei Tram-/Busstationen sollten gekennzeichnet werden oder erschaffen werden. Veloweg zusammen mit Trottoir ist gefährlich, in meinem Quartier sehr häufig.
36	Gedeckte Velo-Abstellplätze Velo-Wege, keine Mischung Velo-Fussgänger Tram 7+8: keine Kürzung
38	Ich selber habe keine Kleinkinder mehr, aber ich höre oft von jungen Eltern, dass die Autos im Quartier zu schnell fahren, was die Kinder natürlich gefährdet.
40	Quartier-Lage ist sehr gut: Autobahn, Tram und Bus sind in der Nähe und trotzdem ist Quartier ruhig und lebendig belebt.
41	Quartier sollte autofrei sein
42	Wir sind zufrieden.
43	Wenn es weniger bzw. keine Baustelle im Quartier hätte, wären genügend Parkplätze vorhanden. Quartier ist sehr ruhig und gleichzeitig sehr gut erschlossen (für Zentrum, Autobahn, SBB, ...)
45	Fahrradweg auf der Hauptstrasse welche als Zugang zur Siedlung benutzt werden muss.
46	Ich bin äusserst zufrieden mit meinem privilegierten Leben in der Stadt Bern.
47	Ich fahre nur Velo und finde, dass es viel Verkehr hat, Stau in Stosszeiten und hohe Belastung für Umwelt. öV noch attraktiver und Autofahren weniger attraktiv – meiner Meinung nach.
49	Frage 5: zu viele Fremdparkierer! Haben wenige Parkplätze, in Ordnung so. Doch kommen viele Fremdbewohner parkieren so dass ich abs. am Abend kein Parkplatz mehr finde und oft Busse bekomme Morgen früh! Habe Jahresparkkarte die so nicht gewährleistet ist.
50	Parkplätze ausserhalb der Wohnsiedlung schaffen, damit mehr Platz bleibt zum Spielen für die Kinder.
51	Teil der Strassen für Autos ganz gesperrt , ohne Parkplätze, für Kinder Waben-Modell Mehr FussgängerInnen-Wege ohne Asphalt, mit Naturboden (ev. Mit Streifen, wie Velostreifen: viel gesünder für Gelenke)
52	Die Mindstrasse sollte autofrei sein, sodass die Kinder noch freier spielen könnten. Sollte noch mehr 20er-Zonen geben! Mehr Spielräume für Kinder. Weniger Autos im Quartier! Vielmehr Fahrrad-Wege.
56	Ich hätte gerne das Quartier autofrei. Oder wenigstens wenn die Kinder keine Schule haben Oder tägl. 12-18.00 h (Winter) 12-20 h (Sommer)
57	Wo immer möglich sollten an Zugängen zur Stadt Park + Rides eingerichtet sein und mit einer hohen Frequenz von öV-Mitteln bedient sein, dies würde den Anreiz das Auto stehen zu lassen u.U. erhöhen.
60	Es sollte einen Veloweg auf dem Bürgersteig in der Thunstrasse geben. Es bräuchte ein Konzept um den Burgernzielkreisverkehr sicherer zu gestalten

	ten für Fussgänger und vor allem Velofahrer. Die Zufahrt zum Wohnquartier sollte nicht gestattet sein.
65	Die Anzahl Parkplätze in der blauen Zone und die Anzahl Parkkarten im Quartier sollten harmonisiert werden. Respektive sollten die Polizisten tiefer/keine Bussen an Autos mit entsprechender Parkkarte verteilen, wenn man aufgrund fehlender blauer Parkplätze daneben parkieren muss.
67	Im Winter sind die Strassen und die Trottoirs wenig sauber. Beide sind vereist und somit besteht eine erhöhte Rutschgefahr. Für eine Person, welche nicht gut zu Fuss ist, ist diese Situation sehr unangenehm und gefährlich.
70	Bin grundsätzlich zufrieden mit der Verkehrssituation in unserer Siedlung da Zone 20. Verbesserungsbedarf um das Quartier herum (=>Burgernziel).
74	Frage 5: für behinderte hier lebende Personen zu reservierte Parkplätze!! Frage 10, Fusswege in der Umgebung: Fussgängerstreifen kombiniert mit Tram sind hier lebensgefährlich!!!! Frage 11: Ausgenommen „behinderte“ Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind. Für diese hat es viel zu wenig Parkplätze. Peinlicherweise hier im Quartier, trotz zweier behindertengerechter Whg. der Stadt Bern, keinen einzigen!! Im Winter eine Katastrophe.
75	Ich bin unzufrieden, alle Autos von auswärts in die Murifeld-Kita fahren viel zu schnell. Man sollte vielleicht einen Radar stellen, oder viel besser die von auswärts sollten nicht mehr mit dem Auto in das Quartier fahren.
83	Zu Frage 5: schwierig zu beantworten. Denn die Häuser haben keine Garagen, so dass die Mieter die öffentl. Parkplätze brauchen und dann hat es fast zu wenig. Aber eigentlich wäre es schöner, keine Autos in den Strassen zu haben. => „Auslagerung“ der Parkplätze, schaffen von Spielraum