

**Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Jacqueline Gafner Wasem, FDP):
Reduktion der Fahrspuren am Nordring: Wann wird das verfehlte Pilotprojekt abgebrochen?**

Nach der Poller-Posse, die der Stadt Bern über Monate hinweg zu Negativ-Publicity und schweizweit hämischen Kommentaren verholfen hat, hat man sich mit der Reduktion der Fahrspuren am Nordring, die während der Schulferien realisiert worden ist, verkehrsplanerisch ein weiteres Mal mit einer Meisterleistung profiliert, was denn auch prompt zu entsprechendem Medienecho geführt hat. Im Unterschied zu den Pollern, die vorab Autofahrenden zu schaffen machten, ist im Fall des Nordrings jetzt aber nicht nur der motorisierte Individualverkehr betroffen, sondern auch der öffentliche Verkehr, der dank der neu eingeführten Mischspuren nun mit in den Kolonnen des Privatverkehrs und im Stau steht. Und das bereits vor Ende der Schulferien, noch bevor ab der zweiten August-Woche wieder alle Berufstätigen unterwegs sein werden. Sinn und Zweck der Neumarkierung, die mit dem Wegfall je einer Fahrspur für den motorisierten Verkehr in beide Richtungen verbunden ist, ist laut Berichterstattung der BZ, die sich auf Aussagen eines Projektleiters der städtischen Verkehrsplanung stützt, scheint nicht eine angestrebte Verringerung des motorisierten Individualverkehrs mittels Schikane, wie dies das Gros der zahlreichen Leser und Leserinnen vermutet, die den fraglichen BZ-Artikel Ende Juli kommentiert haben. Es gehe vielmehr darum, die Situation für den öffentlichen Verkehr sowie für Fussgänger und Velofahrer zu verbessern, wobei es sich bei der Neugestaltung des Nordrings um ein Pilotprojekt handle und die definitive Umgestaltung zu einem späteren Zeitpunkt mit finanzieller Unterstützung von Bund und Kanton folge. Wenigstens was den öffentlichen Verkehr betrifft, ist das deklarierte Ziel offensichtlich nicht erreicht worden, wie bereits die ersten, noch in der Ferienzeit gemachten Erfahrungen belegen; und dies, obwohl die Massnahmen laut Medienmitteilung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern vom 22. Juni 2009 scheint in enger Zusammenarbeit mit Bernmobil erarbeitet worden sind.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer hat wann und gestützt auf welche Grundlagen planerischer, finanzieller und rechtlicher Natur entschieden, den Nordring im Sinne eines Pilotprojektes in der Art umzugestalten, wie es im Juli 2009 geschehen ist?
2. Musste das Vorhaben vorgängig der Realisierung in irgendeiner Form publiziert und/oder bewilligt werden? Wenn ja, wann, wie, durch wen und mit welchen Ergebnissen?
3. Wie hoch sind die mit der Realisierung des Pilotprojektes verbundenen Kosten und wer kommt in welchem Umfang dafür auf?
4. Auf welchem Zeithorizont ist das Pilotprojekt angelegt? Wann soll es nach heutiger Planung durch eine definitive Umgestaltung abgelöst werden? Muss diese definitive Umgestaltung vorgängig der Realisierung in irgendeiner Form publiziert und/oder bewilligt werden? Wenn ja, wann, wie und durch wen?
5. Wie hoch werden die Kosten für diese definitive Umgestaltung nach heutiger Planung veranschlagt? Mit welchen Subventionen von Bund und Kanton rechnet man, gestützt auf welche Grundlagen planerischer, rechtlicher und finanzieller Natur?
6. Ist der Gemeinderat bereit, das Pilotprojekt mit Blick auf die dadurch geschaffenen zusätzlichen Probleme vorzeitig abzubrechen und am Nordring zu einer Lösung zurückzu-

kehren, bei der dem privaten wie dem öffentlichen Verkehr wieder je eine eigene Fahrspur in jeder Richtung zur Verfügung steht? Wenn ja, bis wann und mit welchen direkten Folgekosten? Wenn nein, weshalb nicht?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Reduktion der Fahrspuren am Nordring, bei dem es sich um eine Hauptverkehrsachse handelt, ist eine Fehlplanung, die statt zu einer Verbesserung zu einer Verschlechterung der Situation auch für den öffentlichen Verkehr geführt hat und sich mit der Normalisierung des Verkehrsaufkommens nach Ferienende zusätzlich verschärfen wird, so dass umgehend gehandelt und rasch Abhilfe geschaffen werden muss.

Bern, 13. August 2009

Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Jaqueline Gafner Wasem, FDP), Mario Imhof, Hans Peter Aeberhard, Dolores Dana, Bernhard Eicher, Dannie Jost, Pascal Rub, Philippe Müller

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Antwort des Gemeinderats

Der Nordring und die Standstrasse haben durch ihre Funktion als Hauptverkehrsachsen eine starke Trennwirkung zwischen dem Breitenrain sowie der Lorraine und dem Wylerquartier. Die Verbesserung der Verkehrssituation für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist denn auch seit Jahren ein Thema: 1996 hat der Stadtrat einen Planungs- und Realisierungskredit für die Optimierung des Betriebs der BERNMOBIL Linie 20 auf der Strecke Nordring - Standstrasse - Winkelriedstrasse genehmigt. In den Entwürfen/Vorarbeiten der Quartierplanung und des Teilverkehrsplans für den motorisierten Individualverkehr des Stadtteils V (Breitenrain-Lorraine) aus dem Jahr 2004 ist die Verbesserung der Überquerbarkeit dieser Hauptachse für Fussgängerinnen und Fussgänger als Ziel festgelegt. Der Gemeinderat hat zudem im Mai 2000 und August 2004 zwei Kredite bewilligt, mit welchen konfliktfreie Fussgängerübergänge an Lichtsignalanlagen realisiert bzw. die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger an Lichtsignalanlagen an der Achse Nordring - Standstrasse - Winkelriedstrasse verbessert werden konnte.

In den vergangenen Jahren wurden denn auch bereits schrittweise Verbesserungen der Verkehrsabläufe auf der Achse Nordring - Standstrasse - Winkelriedstrasse vorgenommen: So wurde die Koordination der Lichtsignalanlagen besser auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet. An Lichtsignalanlagen wurden konfliktfreie Querungsmöglichkeiten für zu Fuss Gehende geschaffen und an Fussgängerstreifen mit Konfliktgrün Warnblinker eingerichtet. Dazu waren Erneuerungen von fünf alten Steuergeräten erforderlich. Seit dem Sommer 2006 werden die Lichtsignalanlagen verkehrsabhängig gesteuert. Seit August 2008 haben die Busse von BERNMOBIL die Möglichkeit, sich bei den Ampeln anzumelden, um gegenüber dem MIV Vorrang zu erhalten.

Im Sommer 2009 standen auf dem Nordring, Abschnitt Breitenrainstrasse - Birkenweg und auf der Standstrasse, Abschnitt Wylerstrasse - Scheibenstrasse, wegen allgemeinen Abnutzungserscheinungen Belagssanierungen an. Die Stadt nutzte die Gelegenheit, im Sinne von Synergien gleichzeitig neue Strassenmarkierungen anzubringen, um damit die Situation für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Zudem wurden

Anpassungen bei der Signalisation und den Lichtsignalanlagen sowie kleinere bauliche Massnahmen vorgenommen. Im Wesentlichen umfasst das Pilotprojekt folgende Massnahmen:

- Um der Trennwirkung des Nordrings und der Standstrasse entgegenzuwirken, wurden mit BERNMOBIL mit der Neumarkierung die Anzahl und die Aufteilungen der Fahrspuren für den motorisierten Verkehr und für die Velos auf weiten Teilen der Strecke geändert:
 - Verkehrte der Bus vorher weitgehend zusammen mit den Velos auf einer separaten Spur, wurde teilweise eine gemeinsame Spur für privater und öffentlicher Verkehr eingerichtet. Ausnahme bildet der Nordring zwischen Wylerstrasse und Römerweg (in beiden Richtungen) sowie zwischen Schulweg und Lorrainestrasse (stadteinwärts), wo der Bus weiterhin über eine separate Spur (zusammen mit den Velos) verfügt.
 - Während Velos vorher auf dem Nordring nur zwischen Wylerstrasse und Römerweg (in beiden Richtungen) über eine eigene Velospur verfügten und sonst ihre Spur mit den Bussen oder mit dem MIV teilten, verfügen sie neu auf dem Nordring über eine eigene oder kombinierte Velospur mit dem Bus (in beide Richtungen). Auf der Standstrasse teilen sie sich - mit Ausnahme einer eigenen Velospur (stadteinwärts) vor dem Knoten Wylerstrasse - die Fahrbahn mit dem MIV.

Mit dieser Neuaufteilung konnte Platz gewonnen werden, der in der Mitte Fussgängerinnen und Fussgängern für eine bessere Querung zur Verfügung steht. Die am Nordring und an der Standstrasse gewählte Lösung richtet sich nach dem sogenannten „Berner Modell“ des Kantons Bern, welches innerorts bei Hauptstrassen zur Anwendung kommt. Vergleichbare Mischspuren und Querungsmöglichkeiten wurden u.a. in Thun (Gwatt) und Köniz realisiert.

- Beim Römerweg, bei der Wyler- und bei der Scheibenstrasse wurde zudem das Linksabbiegen für Velofahrende sicherer gestaltet (sogenanntes „indirektes Linksabbiegen“). Weiter wurde im Bereich der Breitenrainstrasse eine bestehende Verkehrsinsel zugunsten der Radfahrenden verschoben.
- Dank Verbesserung der Koordination der Lichtsignalanlagen und den neuen Spuraufteilungen sollen der Betrieb der Buslinie 20 auf der Strecke Nordring - Standstrasse - Winkelriedstrasse weiter verbessert werden (Reduktion der Fahrzeitverluste, bessere Einhaltung des Fahrplans).

Das Pilotprojekt wurde unter Federführung der Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt, der Fachstelle öffentlicher Verkehr sowie BERNMOBIL erarbeitet und umgesetzt. Periodisch hinzugezogen wurden ausserdem das Stadtplanungsamt, das Amt für Umweltschutz, die Fachstelle Gestaltung im öffentlichen Raum und die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Der Quartierorganisation Dialog Nordquartier und Pro Velo Bern wurde das Pilotprojekt vor dessen Realisierung vorgestellt.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Das Projekt wurde unter Federführung der Verkehrsplanung ab Frühling 2007 unter Einbezug der oben erwähnten städtischen Stellen sowie von BERNMOBIL, der Quartierorganisation Dialog Nordquartier und Pro Velo Bern erarbeitet.

Als planerische Grundlagen dienen das räumliche Stadtentwicklungskonzept (STEK 95), die Vorarbeiten zum Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil V von 2004 sowie das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern von 2007.

Das Projekt wurde über das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV vom 13. Juni 1999), den Kredit zum Projekt „Anschluss der Lichtsignalanlagen Standstrasse - Winkelriedstrasse - Schermenweg an die Zentralsteuerung mit Massnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auf der Linie 20 (Wylers)“ (SRB 020 vom 18. Januar 1996) sowie zwei Krediten (in Gemeinderatskompetenz) zur Umsetzung der überwiesenen Motion „Kinder in der Stadt Bern: Mehr Sicherheit auf Schulwegen - auch bei Lichtsignalanlagen“ (SRB 140 vom 16. Mai 2002).

Rechtliche Grundlagen bilden das Strassenverkehrsgesetz, die Verkehrsregel- und Signalisationsverordnung sowie die darauf basierenden Schweizerischen Normen der Strassen- und Verkehrsfachleute.

Zu Frage 2:

Grundsätzlich sind bauliche Massnahmen und Neusignalisationen publikationspflichtig, nicht aber Veränderungen an der Aufteilung von Spuren und von Markierungen. Entsprechend wurde das Signal „Rechtsabbiegen verboten ausgenommen Fahrräder“ vom Nordring in die Wyttenbachstrasse am 27. Februar 2009 im Anzeiger Bern publiziert. Das Baugesuch für den Abbruch und den Neubau der Verkehrsschutzinsel bei der Kreuzung Breitenrainstrasse/Nordring wurde am 6. und 11. Februar 2009 im Anzeiger Bern publiziert. Einsprachen gingen weder für die Signalisation noch für die Verkehrsschutzinsel ein.

Zu Frage 3:

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf rund Fr. 219 000.00. Dank der Belagssanierung auf weiten Teilen der Strecke konnten Synergien genutzt und die gesamten Investitionskosten deutlich reduziert werden. Dies deshalb, weil ein grosser Teil der Markierungen als Folge der Belagssanierung sowieso hätte erneuert werden müssen. Die Kosten werden ausschliesslich von der Stadt getragen.

Zu Frage 4:

Das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern bzw. der dazu gehörende Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr (2007) sieht vor, ab dem Jahre 2014 auf der Strecke Nordring - Standstrasse - Winkelriedstrasse in Ergänzung zu den bisher realisierten Massnahmen grössere (bauliche) Umgestaltungen vorzunehmen. Dazu soll ein Gesamtkonzept zur Verminderung der Trennwirkung des Strassenraums und der Dominanz des MIV erarbeitet werden, wobei erstrangiges Ziel die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ist. Als Massnahmen kommen etwa die Verschiebung von Strassenrändern, die Einrichtung eines Mittelstreifens oder der Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisel in Frage. Die Planungsarbeiten für das Projekt sollen unter Federführung der Stadt voraussichtlich noch in diesem Jahr aufgenommen werden. Mit dem nun realisierten Pilotprojekt sollen erste Erfahrungen für die definitive Gestaltung gesammelt werden.

Allfällige bauliche und signalisationsspezifische Massnahmen müssen vor der Umsetzung im Anzeiger Bern von der Stadt publiziert werden (vgl. Antwort auf Frage 2).

Zu Frage 5:

Gemäss dem oben erwähnten Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr (2007) sind für eine definitive Umgestaltung der Strecke Nordring - Standstrasse - Winkelriedstrasse insgesamt 6 Mio. Franken vorgesehen. Die Umgestaltung befindet sich gemäss Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 - 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr auf der sogenannten A-Liste. Die A-Liste umfasst jene Projekte, welche bis 2014 baureif sein müssen, um in den Genuss von Bundesgeldern zu kommen. Die Gemeinde und der Kanton beteiligen sich

jeweils zu 32.5 % an den Kosten. Der Bund übernimmt 35%. Der entsprechende Betrag der Stadt ist in der MIP eingestellt.

Zu Frage 6:

Erfahrungen zeigen, dass neue Verkehrsführungen und -regelungen immer eine gewisse Gewöhnungszeit benötigen. Seit der Umsetzung des Pilotprojekts bis heute sind keine gravierenden Probleme aufgetreten. Die Rückmeldungen von BERNMOBIL sind weitgehend positiv. Die Lage wird laufend beobachtet. Im Herbst 2009 ist eine Auswertung zusammen mit BERNMOBIL geplant. Bei Bedarf können Feinjustierungen am Gesamtsystem und Nachbesserungen vorgenommen werden.

Bern, 9. September 2009

Der Gemeinderat