

Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Detailfragen zum Teilverkehrsplan Breitenrain-Lorraine

Im Oktober 2013 hat der Gemeinderat den Teilverkehrsplan für den motorisierten Individualverkehr im Gebiet Breitenrain-Lorraine in Kraft gesetzt. Mit der Zielsetzung einer hohen Verkehrssicherheit, attraktiv gestalteter Strassenräume sowie der Weiterentwicklung des Stadtteils als Wohn-, Arbeits- und Freizeitort kann sich die Fraktion FDP Die Liberalen identifizieren. Allerdings steckt der Teufel bekanntlich im Detail, in diesem Zusammenhang stellt die Fraktion folgende Fragen an den Gemeinderat:

1. Welche Ergebnisse liegen betreffend Verkehrszählung auf der Lorrainebrücke vor (Zeitraum 1990 bis 2010)? Wie wertet der Gemeinderat diese Ergebnisse als Indikator für die Realisierung des Teilverkehrsplans Breitenrain-Lorraine?
2. Für die Neugestaltung des Breitenrainplatzes wurde ein Wettbewerb mit dem Siegerprojekt „Amélie“ durchgeführt. Wo wurden in der aktuellen Planung Abänderungen zu den ursprünglichen Rahmenbedingungen vorgenommen und weshalb?
3. Welche positiven und negativen Auswirkungen erwartet der Gemeinderat durch die Sperrung (Neudeutsch Abkoppelung) der Zufahrt zur Breitenrainstrasse? Wird mit Ausweichverkehr auf anderen Strassen gerechnet?
4. Welche positiven und negativen Auswirkungen erwartet der Gemeinderat mit der Einführung von Tempo 30 bei folgenden Strassen(-abschnitten):
 - a) Moserstrasse
 - b) Rodtmattstrasse
 - c) Stauffacherstrasse (Abschnitt Breitenrainplatz bis Weingartenstrasse)
 - d) Strassenraum Nordring-Standstrasse-Winkelriedstrasse
 - e) Viktoriarain und Viktoriastrasse
5. Welche positiven und negativen Auswirkungen erwartet der Gemeinderat mit der Aufhebung der Parkplätze an der Moserstrasse?
6. Warum werden einige im Zusammenhang mit dem Wankdorfplatz getroffenen Massnahmen zurückgebaut und andere nicht (Linksabbiegeverbot Stauffacherstrasse wird in den vorherigen Zustand zurückgeführt, die Tellstrasse jedoch bleibt gesperrt)? Nach welchen Kriterien wurde die Selektion vorgenommen?
7. Inwiefern wurden die Ergebnisse der Vernehmlassung zum Teilverkehrsplan einbezogen resp. nicht einbezogen?
8. Wie gedenkt der Gemeinderat die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen zu messen? Wenn Ja, auf welcher Grundlage und mit welcher Methodik? Werden im Falle ungenügender Resultate die Massnahmen rückgängig gemacht?
9. Wurde bei der Planung die Verhältnismässigkeit geprüft, d.h. hätte das Ziel der Verkehrsberuhigung nicht auch mit weniger einschneidenden Massnahmen erreicht werden können?

Bern, 31. Oktober 2013

Bernhard Eicher (FDP), Mario Imhof, Jacqueline Gafner Wasem, Dolores Dana, Christoph Zimmerli, Pascal Rub

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat am 16. Oktober 2013 den Teilverkehrsplan für den motorisierten Individualverkehr für den Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) in Kraft gesetzt. Dieser zeigt auf, wie der Strassenverkehr organisiert wird, wo der öffentliche Raum entlang der Hauptstrassen aufgewertet werden kann und wo die Wohnquartiere noch besser vor Durchgangsverkehr geschützt werden sollen. Zu den einzelnen Fragen des vorliegenden Vorstosses nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Seit 1990 wurden an der permanenten Messstelle Lorrainebrücke folgende Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV], Fahrzeuge pro Tag) gemessen:

| | |
|------|----------------------|
| 1990 | 29'500 |
| 1991 | 29'200 |
| 1992 | 28'700 |
| 1993 | 28'100 |
| 1994 | 27'600 |
| 1995 | 28'400 |
| 1996 | 28'900 |
| 1997 | 30'700 ¹⁾ |
| 1998 | 28'600 |
| 1999 | 27'800 |
| 2000 | 27'300 |
| 2001 | 27'100 |
| 2002 | 26'600 |
| 2003 | 26'900 |
| 2004 | 25'700 |
| 2005 | 24'400 |
| 2006 | 22'700 |
| 2007 | 18'300 ¹⁾ |
| 2008 | 21'800 |
| 2009 | 22'500 |
| 2010 | 23'100 |

¹⁾ baustellenbedingte Abweichungen

Die Abnahme des motorisierten Verkehrs auf der Lorrainebrücke (und anderen städtischen Hauptstrassen) seit 1990 ist erfreulich. Wie die untenstehende Grafik jedoch zeigt, weisen die Stadtautobahnen über den gleichen Zeitraum eine grosse Zunahme aus. Deren Leistungsfähigkeit ist heute praktisch ausgeschöpft, zeitweise überschritten.

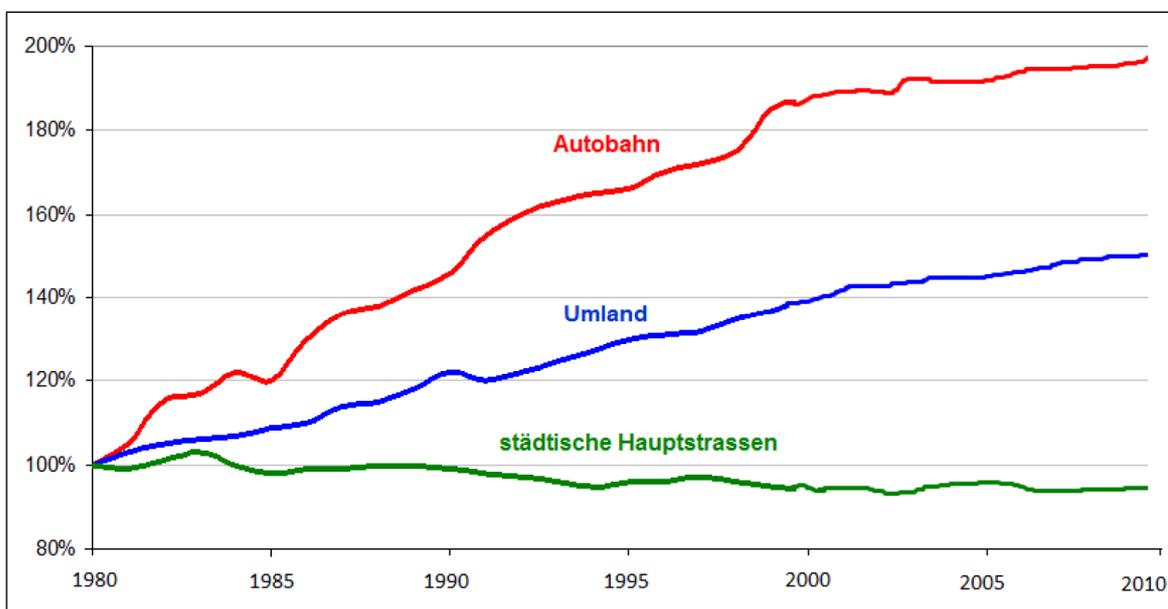


Abb.: Vergleich der Verkehrsentwicklung auf Autobahn und auf Hauptstrassen seit 1980

Gemäss Untersuchungen im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts 2012 ist bis 2030 in der Region Bern-Mittelland beim motorisierten Individualverkehr mit Zunahmen von knapp 25 Prozent zu rechnen. Diese starke Wachstumsrate rührt einerseits daher, dass die Pendlerströme weiterhin zunehmen werden, wenn die Bevölkerung primär am Rande der Agglomeration wächst und sich gleichzeitig Arbeitsplätze im Zentrum konzentrieren. Andererseits tragen der zunehmende Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie demografische Effekte (unter anderem mehr mobile ältere Menschen) zu dieser Verkehrszunahme bei.

Unter diesen Voraussetzungen wird, wenn keine Massnahmen ergriffen werden, auch die Lorrainebrücke künftig wieder einem erhöhten Verkehrsdruck ausgesetzt sein. Die Stadtbevölkerung hat ein grosses Interesse daran, die städtischen Hauptstrassen vor einer regionalen Verkehrszunahme bestmöglich zu schützen. Die Grundlagen dazu bilden die Grundsätze der städtischen Verkehrspolitik (Verkehr vermeiden - Verkehr verlagern - Verkehr verträglich gestalten), die Teilverkehrspläne (TVP MIV) der einzelnen Stadtteile, die Richtpläne Veloverkehr und Fuss-/Wanderwege sowie das Engagement der Stadt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Zu Frage 2:

Im Rahmen der Erhöhung des Projektierungskredits für die Neugestaltung des Breitenrainplatzes (Phase Bauprojekt) hat der Stadtrat den Gemeinderat am 22. September 2011 beauftragt, ein Bauprojekt zu erarbeiten, das - im Gegensatz zum Wettbewerbs- und Vorprojekt - die Unterbrechung der Verbindung Breitenrainplatz - Breitenrainstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in beide Richtungen vorsieht. Gleichzeitig hat der Stadtrat vorgegeben, dass weitere flankierende Massnahmen geplant werden müssen, falls mit Umfahrungs- und Mehrverkehr auf den umliegenden Quartierstrassen zu rechnen ist. Zu diesen Massnahmen gehören beispielsweise die geplante Einführung von Tempo 30 auf der Moser- und auf der Rodtmattstrasse oder die im Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil 5 vorgesehene Aufhebung des Linksabbiegeverbots von der Breitenrainstrasse in den Nordring.

Zu Frage 3:

Mit der vom Stadtrat am 22. September 2011 beschlossenen Sperrung der Breitenrainstrasse erhält der Breitenrainplatz neu einen vom Motorfahrzeugverkehr befreiten Bereich. Damit kann die Aufenthaltsqualität erhöht werden und es entsteht Raum, um z.B. periodisch einen Markt abhalten zu können. Um die Auswirkungen der Sperrung sowie der geplanten Aufhebung des Linksabbiegeverbots von der Breitenrainstrasse in den Nordring im Hinblick auf allfällige Verkehrsverlagerungen auf die umliegenden Quartierstrassen zu überprüfen, wird die Verkehrsplanung im Frühling 2014 im Umfeld des Schulwegs und der Breitenrainstrasse umfassende Verkehrserhebungen durchführen. Dabei wird u.a. zu prüfen sein, ob sich der Durchgangsverkehr von der Breitenrainstrasse auf die Moserstrasse verlagert, und ob stadteinwärts ein Teil dieses Verkehrs die Moserstrasse bei der Allmendstrasse oder der Spitalackerstrasse wieder verlässt und nach wie vor via Breitenrainstrasse in den Nordring gelangt. Gestützt auf allgemeine Erfahrungswerte gehen dabei die Fachleute davon aus, dass der Breitenrainplatz dank den dort und bei der Rodtmatt- bzw. Moserstrasse geplanten Vorhaben (Platzgestaltung, Tempo 30, Sperrung Breitenrainstrasse) für den Durchgangsverkehr Richtung Stadtzentrum weiter an Attraktivität einbüßen wird. Mit Sicherheit von der Sperrung der Breitenrainstrasse und der Aufhebung des Linksabbiegeverbots beim Nordring profitieren wird das Lorrainequartier, welches vom heutigen Schleichverkehr via Schulweg und vordere Lorrainestrasse befreit werden kann.

Zu Frage 4:

Die von der Einführung von Tempo 30 erwarteten Vorteile in Bezug auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, den Verkehrsfluss und die Umwelt- und Lärmbelastung überwiegen gegenüber einer von Fahrzeuglenkenden allenfalls als negativ empfundenen (geringen) Fahrzeitverlängerung. Bei Linien des öffentlichen Verkehrs könnten Fahrzeitverlängerungen zudem allenfalls die Fahrplanstabilität gefährden; dieser Aspekt wurde jedoch bei der Festlegung des Tempo-30-Abschnitts Moserstrasse - Breitenrainplatz - Rodtmattstrasse unter Einbezug von BERNMOBIL berücksichtigt. Die anderen im TVP MIV 5 aufgeführten Tempo 30-Abschnitte sind nach bisherigen Erfahrungswerten zu kurz, um diesbezüglich Fragen aufzuwerfen.

Seine Haltung zu Tempo 30 auf Hauptstrassen in Quartier- und Stadtteilzentren hat der Gemeinderat im Übrigen in seinem Begründungsbericht vom 14. August 2013 zur Richtlinienmotion Fraktion

SP/JUSO (Leyla Gül, SP): Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30 (2010.SR.000274) ausführlich dargelegt.

Zu Frage 5:

Der Gemeinderat hat nie die Absicht verfolgt, an der Moserstrasse die Parkplätze aufzuheben. Das Bauprojekt zuhanden des 2013 gestarteten Plangenehmigungsverfahrens weist in der Moserstrasse deshalb eine +/- ausgeglichene Parkplatzbilanz auf. Inzwischen wurde wegen Einsprachen gegen das Bauprojekt ein Workshop-Verfahren mit den Einsprechenden und Vertretungen der Quartierkommission DIALOG Nordquartier durchgeführt mit dem Ziel, in den wesentlichen Einsprachepunkten einen Konsens zu finden. Dabei wurde und wird u.a. auch die Parkplatzzahl diskutiert, wobei nach aktuellem Verhandlungsstand nach wie vor eine +/- ausgeglichene Parkplatzbilanz erwartet werden kann.

Zu Frage 6:

In beiden erwähnten Fällen handelte der Gemeinderat im Sinne des im TVP MIV 5 beschriebenen Ziels der Entlastung des Quartierstrassennetzes. Die Massnahmen unterscheiden sich wie folgt:

- Bei der Stauffacherstrasse wurde eine zu Gunsten des Quartierschutzes *bestehende* Verkehrsbeschränkung während der Bauphase Wankdorfplatz temporär zu Gunsten des Schwerverkehrs aufgehoben und nach Bauabschluss wieder eingeführt.
- Bei der Tellstrasse wurde während der Bauphase Wankdorfplatz eine *neue* Verkehrsbeschränkung temporär zu Gunsten des Quartierschutzes eingeführt und nach Bauabschluss wegen der vorwiegend positiven Erfahrungen als definitive Massnahme neu publiziert. Für Details zur Tellstrasse verweist der Gemeinderat auf seine Antworten auf zwei Vorstösse¹ zum gleichen Thema.

Zu Frage 7:

Der Mitwirkungsbericht vom Juli 2013 gibt Auskunft über die Eingaben und das aus der Mitwirkung gezogene Fazit. Er war Grundlage für die Schlussvereinbarung des TVP MIV 5 und steht im Internet zur Verfügung (www.bern.ch/verkehr, unter Themen: Verkehrsplanung/Strategien und Konzepte/ Teilverkehrspläne MIV).

Zu Frage 8:

Periodische Verkehrsmessungen, die Unfallstatistik der Kantonspolizei und einzelne Lärmmessungen werden zeigen, inwiefern sich der motorisierte Verkehr gemäss den Zielen des TVP MIV 5 und den gesetzlichen Vorgaben (z.B. Lärmschutzverordnung) entwickelt. Im Umfeld des ESP Wankdorf ist zudem mit dem Erlass des Richtplans ein Monitoring- und Controllingprozess angelaufen, welcher im 5-Jahres-Rhythmus (erstmalig 2014) detaillierte Resultate zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung liefern wird. Gestützt auf diese Daten werden sich die gebotenen Schlüsse ziehen lassen, um nötigenfalls Anpassungen vorzunehmen.

Zu Frage 9:

In den Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 setzt der Gemeinderat seine Bestrebungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld mit der Schaffung neuer Begegnungszonen und weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Stadt Bern fort. Dabei wird die Sicherheit der Verkehrswege, insbesondere für Schulkinder und Jugendliche, auch in dieser Legislatur gross ge-

1

- Dringliche Interpellation Alexander Feuz und Mario Imhof (FDP): Sperrung der Tellstrasse – Provisorien und Providurien – Verkehrsfragen? Verkehrssicherheit und St. Florian – Was für einen Wert haben Zusagen des rotgrün dominierten Gemeinderates? (2012.SR.000340)

- Kleine Anfrage Fraktion SVPplus (Roland Jakob/Manfred Blaser, SVP): Ideologische Vorstellung in Verkehrsfragen oder weshalb wird die Tellstrasse nicht wieder für den Privat- wie Gewerbeverkehr durchgehend geöffnet?! (2012.SR.000343)

schrieben. Der Teilverkehrsplan MIV, Stadtteil 5, setzt in erster Linie darauf, den nicht vermeidbaren motorisierten Individualverkehr im öffentlichen Strassenraum möglichst verträglich abzuwickeln, und zeigt auf:

- wo auf dem Basisnetzring Aufwertungsmassnahmen vorgesehen sind, ohne die übergeordnete Erschliessungsfunktion (Innenstadt) in Frage zu stellen;
- wie auf dem Übergangsnetz die Verträglichkeit des verbleibenden MIV verbessert werden soll, auch unter Berücksichtigung des Aspekts des Nachtlärms;
- wie quartierfremder Verkehr insbesondere von Quartierzellen fern gehalten werden soll, ohne neue Durchgangsrouten zu initiieren.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Gemeinderat die im Teilverkehrsplan aufgeführten Massnahmen als verhältnismässig.

Bern, 19. Februar 2014

Der Gemeinderat