

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat****Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL): Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring; Fristverlängerung**

Der Stadtrat hat am 8. März 2007 die folgende Motion (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL) erheblich erklärt und seither in mehrmals Fristverlängerungen zur Erfüllung gewährt; zuletzt bis am 31. Dezember 2016:

Es gibt in der Stadt Bern kein mit der Achse Thunstrasse-Ostring vergleichbarer Abschnitt des Basisnetzes, welcher so direkt durch Wohnquartiere führt und eine ähnlich starke Verkehrsbelastung aufweist. Nebst dem Privatverkehr führen drei Tram- und zwei Buslinien über diese Strassen. Sie werden häufig von Fussgängerinnen überquert und von Velos benützt, da beidseits der Achse Wohnquartiere und Fussgängerziele liegen. Die Grenzwerte zur Luftreinhaltung und der Lärmbelastung werden regelmässig überschritten. Die Plätze Burgernziel, Thunplatz und Freudenbergerplatz gehören zu den unfallträchtigsten Verkehrsknoten der Stadt und des Kantons.

Hauptstrassen in Quartieren sind jedoch nicht nur Verkehrsachsen, sondern auch Stadträume, in welchen sich städtisches Leben abspielt. In den vergangenen Jahren haben andere Gemeinden gezeigt, dass auch bei stark befahrenen Strassen mit geeigneten Massnahmen die Koexistenz aller Benützerinnen markant verbessert werden kann. Die Erfahrungen von Köniz haben allerdings auch deutlich gemacht, dass dazu die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 unabdingbar ist.

Folgende Ziele sind auf der Achse Thunstrasse-Ostring (eingeschlossen die Plätze Thunplatz, Burgernziel und Freudenbergplatz) zu verwirklichen, um die Koexistenz aller Benützerinnen zu verbessern:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit und verbesserte Fortbewegungsmöglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Senkung der Unfallzahlen, bessere Durchfahrtsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr, durchgehend sichere und befriedigende Veloverbindung, attraktivere Führung des Fussverkehrs, Kanalisierung des Privatverkehrs).
2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Sicherheitempfinden, Orientierung, geringe Trennwirkung) und Aufwertung der angrenzenden Quartiere als Wohn- und Lebensraum (kein Ausweichverkehr). Die kommende Neugestaltung des Tramdepots Burgernziel ist zu berücksichtigen.
3. Reduktion der Luft- und Lärmbelastung bei überschrittenen Grenzwerten
4. Bessere Vernetzung von Grünräumen

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage zur besseren Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring auszuarbeiten. Im Rahmen von Lösungsvarianten sind verschiedene Massnahmen einzeln und kombiniert zu prüfen, insbesondere aber die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30. Die gewählte Variante ist in den Quartierriichtplan des Stadtteils IV aufzunehmen und dem Stadtrat unter Angabe von Etappierungsmöglichkeiten und Priorisierung vorzulegen

*Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL), Michael Aebersold, Raymond Anliker, Christof Berger, Ruedi Keller, Andreas Flückiger, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher, Susanne Elsener, Hasim Sönmez, Annette*

Lehmann; Beat Zobrist, Giovanna Battagliero, Andreas Krummen; Miriam ,Schwarz; Rania Bahnan Büechi, Gisela Vollmer, Ursula Marti, Verena Furrer-Lehmann, Erik Mozsa, Nadia Omar, Barbara Streit-Stettler, Martin Trachsel, Conradin Conzetti, Peter Künzler.

### **Bericht des Gemeinderats**

Die Interfraktionelle Motion *Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring* ist koordiniert mit der Interfraktionellen Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/ Blaise Kropf, JA!): *Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde)*. Den beiden Vorstössen ist gemeinsam, dass ihre Erfüllung von den verkehrspolitischen Massnahmen und deren Umsetzung abhängt, die im Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr (TVP MIV) für den Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) vorgesehen sind. Für beide Motionen, welche dem Stadtrat gleichzeitig vorgelegt werden, beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat eine Fristverlängerung bis Ende 2021.

Der Gemeinderat hat am 11. September 2013 den TVP MIV Stadtteil 4 erlassen, der einen Massnahmenkatalog mit vier Schlüsselprojekten enthält. Dabei ist das *Schlüsselprojekt 1* zentral für die Erfüllung des vorliegenden Vorstosses (Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring):

Auf der stark befahrenen Achse Thunplatz - Ostring ist der Handlungsspielraum aufgrund der verschiedenen Ansprüche der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie der knappen Verkehrsflächen stark limitiert. Trotzdem sollen Verbesserungen zugunsten der Verkehrssicherheit und des Velo- und Fussverkehrs erreicht sowie behindertengerechte öV-Haltestellen geschaffen werden; so etwa die Haltestellen Brunnadernstrasse und Sonnenhof. Der mehrspurige Kreisel Burgernziel soll durch eine Kreuzung mit Lichtsignalen ersetzt und die Tramhaltestelle Burgernziel aufgehoben werden. Die Umsetzung des Schlüsselprojekts 1 erfolgt in Abstimmung mit der geplanten Wohnüberbauung des Tramdepots Burgernziel und mit anderen Vorhaben (Drittprojekte) im näheren und weiteren Umfeld der Verkehrsachse.

Am 13. August 2015 hat der Stadtrat einen Projektierungskredit für das Gesamtprojekt Thunplatz - Ostring bzw. für die drei Hauptprojekte „Definitive Gestaltung Thunplatz“, „Gesamtsanierung Thunstrasse Ost inkl. Umbau Knoten Burgernziel“ und „Sanierung Ostring“ von gesamthaft 2,4 Mio. Franken bewilligt. Zudem hat der Stadtrat acht Beschlüsse gefasst, die in die Projektierung einfließen müssen. Der für das Thema Koexistenz wichtigste Beschluss lautet, dass auf der ganzen Strecke Thunplatz - Ostring beidseitig ein Velostreifen von mindestens 1,50 Metern Breite erstellt wird. Dieser Auftrag wurde entsprechend in die Projektierung aufgenommen.

Im Rahmen der Klärung der übergeordneten Verkehrssituation mit dem Kanton Bern, dem ASTRA, den umliegenden Gemeinden und der Stadt Bern konnte im 1. Quartal 2016 der Nachweis erbracht werden, dass das Verkehrsaufkommen mit den geplanten Massnahmen auf dieser Achse bewältigt werden kann (vgl. Ausführungen des Gemeinderats zu Punkt 3 der Motion).

In seiner Sitzung vom 19. Oktober 2016 hat der Gemeinderat zudem die zuvor noch offene Frage betreffend Erhalt des Tramwartegebäudes Burgernziel geklärt: Er hat sich definitiv entschieden, eine Planungsvariante weiterzuverfolgen, bei der das Tramhäuschen entfernt wird. Mit dem Beschluss des Gemeinderats kann zudem das überarbeitete Plangenehmigungsdossier Ostring (Einsprachen wegen Verkehrszahlen sowie wegen der Velo- und Fussgängerführung bei der Tramhaltestelle Sonnenhof) Anfang 2017 erneut beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht werden.

Bereits vollzogen sind zudem provisorische Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Burgernziel (rote Velospur/Velopiktogramme/Velos auf Trottoir) und beim Thunplatz (Velopiktogramme).

Die weiteren Termine im Gesamtprojekt Thunstrasse - Ostring sehen wie folgt aus (vorbehältlich veränderter Rahmenbedingungen): Das Teilprojekt Ostring soll ab 2018, das Teilprojekt Thunstrasse West (inkl. Thunplatz) ab 2019 und das Teilprojekt Thunstrasse Ost ab 2020 realisiert werden.

Der Abschnitt Thunstrasse West wurde nachträglich in das Gesamtprojekt integriert. Der Gemeinderat hat für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts bereits einen Planungskredit bewilligt. Die Arbeiten sind unter Federführung der städtischen Verkehrsplanung im Gang.

Die *Schlüsselprojekte 2* (Tram Region Bern) und *3* (Stadterweiterung Bern-Südost/Abstimmung Siedlung und Verkehr) des Teilverkehrsplans MIV sind für den vorliegenden Vorstoss nicht relevant. Für die Umsetzung des *Schlüsselprojekts 4* (Elfenstrasse, Brunnadernstrasse und Egghölzlistrasse) wird der Gemeinderat dem Stadtrat 2017 einen separaten Projektierungskredit beantragen.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Forderungen der Motionäre wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1:*

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird einerseits durch die separate, durchgehende Velospur von 1,5 Metern Breite erreicht. Um das Unfallrisiko zu reduzieren, wird zudem der heutige Verkehrskreisel Burgernziel durch eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung ersetzt. Alle Tramhaltestellen werden schliesslich behindertengerecht gebaut und sind für die Fussgängerinnen und Fussgänger sicher erreichbar.

*Zu Punkt 2:*

Der Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind bei der Achse Thunplatz-Ostring aufgrund der engen Raumverhältnisse und der grossen Mobilitätsbedürfnisse Grenzen gesetzt. Eine gewisse Aufwertung wird jedoch durch die Neuordnung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die Aufhebung der Parkplätze im Fussgängerbereich (Ostring) erreicht werden können. Auch der Vorplatz der Überbauung Burgernziel wird in Koordination mit dem Baurechtsnehmer aufgewertet. Zudem wird die Baumallee erhalten (siehe auch Punkt 4).

*Zu Punkt 3:*

Die zusammen mit dem ASTRA, dem Kanton und den umliegenden Gemeinden verifizierten Verkehrsmengen fallen rund 10 Prozent tiefer aus als beim Vorprojekt 2012 angenommen. Die neuen, für 2030 prognostizierten Verkehrsbelastungen liegen damit auch deutlich unter der kantonalen Prognose des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM). Die Steuerung der Lichtsignalanlagen basiert auf dem Verkehrsaufkommen und ermöglicht einen optimalen Verkehrsfluss. Zusätzlich werden im Quartier Brunnadern/Elfenau Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt (Tempo 30, Verhinderung von Schleichverkehr). Mit der beschriebenen Optimierung des Verkehrsflusses und der Umsetzung der besagten baulichen Massnahmen kann eine Reduktion der Luft- und Lärmbelastung erreicht werden.

*Zu Punkt 4:*

Die bestehende Baumallee wird erhalten und kranke Bäume werden sukzessive ersetzt. Im Bereich der Überbauung Tramdepotareal wird die Baumallee ergänzt. Die geplante Überbauung sieht eine einzige Gebäudefigur mit Innenhöfen gegen die Staufferstrasse vor. Die Innenhöfe sollen

bepflanzt und von der Thunstrasse (Gebäudedurchgang) und der Staufferstrasse her zugänglich sein.

#### *Fazit*

Aus obigen Ausführungen geht hervor, dass die Anliegen der Motionäre in die Planung und Projektierung des Gesamtprojekts Thunstrasse - Ostring eingeflossen sind. Vollständige Sicherheit bezüglich der konkreten Umsetzung der genannten Massnahmen besteht aber erst, wenn die entscheidungskompetenten Organe die verschiedenen Ausführungskredite gesprochen haben und die erforderlichen Bewilligungen vorliegen. Gemäss voraussichtlichem Terminplan soll die Kreditbeschaffung im Jahr 2019 abgeschlossen sein; der Bewilligungszeitpunkt ist stark abhängig davon, ob Einsprachen erhoben werden oder nicht. Generell gelten sämtliche Termine nur vorbehältlich veränderter Rahmenbedingungen. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb eine Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis Ende 2021. Diese Frist steht im Einklang mit der vom Gemeinderat am 7. Dezember 2016 beantragten Fristverlängerung zur Erfüllung der eingangs erwähnten Interfraktionellen Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB: *Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde)*.

#### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Die für die Umsetzung der erwähnten Infrastrukturprojekte erforderlichen Mittel sind in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP 2017 - 2021) eingestellt.

#### **Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL): Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis zum 31. Dezember 2021 zu.

Bern, 25. Januar 2017

Der Gemeinderat