

Motion Fraktion SP (Fuat Köçer/Michael Sutter): Verbindung und Erweiterung der Pilotprojekte Tempo 30 Loryplatz und Brunnmattstrasse im Bereich Brunnhof

Bereits vor zweieinhalb Jahren, in der Medienmitteilung des Gemeinderates vom 27. März 2014, wurden zwei Planungs- und Realisierungskredite in der Höhe von je Fr. 140'000.00 gesprochen, um die Richtlinienmotion „Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30“ der Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül) zu erfüllen. Darunter sind zwei Pilotprojekte in Holligen vorgesehen, eines am Loryplatz (Platzbereich) und eines auf der Brunnmattstrasse (Bereich Brunnhof).

Weshalb diese beiden Teilprojekte jedoch getrennt realisiert werden sollen, ist mit der vorliegenden Antwort des Gemeinderates auf die erwähnte Motion wenig nachvollziehbar. Wozu je eine 30er-Zone im Platzbereich Loryplatz und im Bereich Brunnhof, wenn dazwischen auf der Effingerstrasse und der Schwarztorstrasse wieder schneller gefahren werden kann? Damit lässt sich kaum wirklich prüfen, welche Folgen die Einführung von Tempo 30 Zonen über das Basisstrassennetz haben würde, wie dies im Vorstoss gefordert wurde.

Die beiden Teilprojekte können problemlos verbunden und das Pilotprojekt somit ausgedehnt werden. Sinnvoller wäre ein erweiterter Perimeter von der Schwarztorstrasse bis zur Zieglerstrasse, und von der Effingerstrasse ebenfalls bis zur Zieglerstrasse. Das entspräche auch den Ausführungen im Teilverkehrsplan Stadtteil III₁, welche auf eine Reduktion des Verkehrs auf der Schwarztorstrasse abzielen.

Eine Geschwindigkeitsreduktion würde auch den SchülerInnen des Brunnmattschulhauses dienen, welche diese Strassen als Schulweg täglich überqueren müssen. Die KITA und der Kindergarten an der Schwarztorstrasse sind ein weiterer Grund, weshalb eine Verkehrsmassnahme an diesem Standort wichtig ist.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf:

1. Das Pilotprojekt Tempo 30 auf dem Basisnetz auf die Schwarztorstrasse mindestens bis zur Zieglerstrasse auszudehnen.
2. Das Pilotprojekt Tempo 30 auf dem Basisnetz auf die Effingerstrasse bis zur Zieglerstrasse auszudehnen.
3. Die Schwarztorstrasse (insbesondere beim Kindergarten nach dem Loryplatz) und die Effingerstrasse (insbesondere vor dem Brunnmattschulhaus) mit „Achtung Kinder“-Schildern und „Schule“-Markierungen auf der Strasse zu beschriften.

Bern, 03. November 2016

Erstunterzeichnende: Fuat Köçer, Michael Sutter

Mitunterzeichnende: Marieke Kruit, Halua Pinto de Magalhães, Rithy Chheng, Bettina Stüssi, Nora Krummen, Patrizia Mordini, Lena Sorg, David Stampfli, Barbara Nyffeler, Martin Krebs, Benno Frau-chiger, Gisela Vollmer, Ingrid Kissling-Näf, Johannes Wartenweiler, Katharina Altas, Peter Marbet, Edith Siegenthaler, Yasemin Cevik

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft Wahl und Ausgestaltung verkehrsplanerischer Massnahmen, insbesondere solche der Signalisation sowie Markierung, und damit inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr daher der Charakter einer Richtlinie zu.

Temporegime allgemein

Für die Einführung von Tempo 30 gelten die rechtlichen Bestimmungen der eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzgebung. "Tempo 50 generell" ist die Regel. Für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit resp. für die Einführung von Tempo 30 müssen besondere Voraussetzungen erfüllt sein. Essenzieller Ausgangspunkt ist ein verkehrstechnisches Gutachten. Schon bei der Planung von Tempo 30 muss plausibel dargelegt werden können, dass mit den vorgesehenen Massnahmen (Bau, Signalisation, Markierung) von der Einhaltung des sogenannten "V85" ausgegangen werden kann, d.h. davon, dass mindestens 85 Prozent der Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von maximal 38 km/h einhalten werden. Zudem muss der Kanton der Einführung von Tempo 30 zustimmen, und es sind im Nachgang Erfolgskontrollen durchzuführen. Wird dabei festgestellt, dass das "V85" nicht erfüllt ist, müssen Nachbesserungsmassnahmen umgesetzt werden.

In dem vom Gemeinderat verabschiedeten Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 sind die Ziele der Mobilität in Bern wie folgt umschrieben:

"Die Mobilität in Bern ist stadtverträglich und langfristig klimaneutral. [...] Stadtverträglich heisst:

- *Hohe Lebens- und Wohnqualität (Temporeduktion, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität im Strassenraum, kurze Wege),*
- *Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl und gute Erreichbarkeit."*

Basierend auf dieser Stossrichtung soll das Strassennetz in der Stadt Bern neu in ein Basisnetz einerseits und ein Quartiernetz - unterteilt in Quartierverbindungsstrassen und Quartierstrassen - andererseits eingeteilt werden. Das Geschwindigkeitsregime wird dabei auf die Anforderungen des städtischen Umfelds abgestimmt:

- Auf dem Basisnetz gilt grundsätzlich 50 km/h; Ausnahmen: 30 km/h in Stadtteilzentren, Quartierzentren, Strecken mit Publikumsnutzung und hohem Querungsbedarf, Umfeld von Schulanlagen sowie aus Lärmschutzgründen.
- Auf dem Quartiernetz gilt grundsätzlich auf Quartierverbindungsstrassen 30 km/h mit Ausnahmen (20 km/h), und auf Quartierstrassen gilt grundsätzlich 20 km/h mit Ausnahmen (30 km/h).

Gestützt auf die Grundsätze des STEK 2016 hält der Gemeinderat Tempo 30 im städtischen Raum grundsätzlich für das zukunftsweisende Geschwindigkeitsregime und hat die Absicht, sich für eine entsprechende Politik zu engagieren. Generell erachtet er mit Rücksicht auf die Lebens- und Wohnqualität in der Stadt die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz als hohe Güter und befürwortet ein Verkehrsregime, welches den Nutzungsbedürfnissen aus dem städtischen Umfeld gebührend Rechnung trägt. Verkehrsberuhigungsmassnahmen und insbesondere eine Ausweitung des Tempo-30-Geltungsbereichs dienen diesen Interessen.

In jedem Fall sind das Temporegime und die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs (öV) aufeinander abzustimmen.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Gemeinderat die einzelnen Punkte des Vorstosses wie folgt:

Zu Punkt 1 und 2:

Schwarztorstrasse

Die Schwarztorstrasse ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Westen her die Zufahrtsachse zur Innenstadt und zu den verschiedenen Parkhäusern. Sie übernimmt auch für den öV eine wichtige Funktion (Linie 17). Sie gehört deshalb gemäss STEK 2016 nach wie vor zum Basisnetz.

Für die gesamte Schwarztorstrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet worden, mit welchem ab 2018 u.a. von der Sulgeneckstrasse bis zur Konsumstrasse der Velogegeverkehr eingeführt werden soll; ab der Konsumstrasse bis zum Loryplatz besteht dieser bereits. Der durchgehende Velogegeverkehr hat zusammen mit der sonstigen Umgestaltung der Strasse einen Spurbau für den MIV zur Folge und wirkt somit schon als verkehrsberuhigende Massnahme. Die zusätzliche Einführung von Tempo 30 zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse vermag einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Lärmschutz zu leisten.

Effingerstrasse

Die Effingerstrasse ist für den MIV stadtauswärts das Pendant zur Schwarztorstrasse. Für den öV ist die Effingerstrasse die wichtigste Achse Richtung Bümpliz/Bethlehem. Auf ihr verkehren die Tramlinien 6 (bis Brunnhof), 7 und 8 sowie die Buslinie 17. Auch die Effingerstrasse gehört deshalb gemäss STEK 2016 nach wie vor zum Basisnetz. Die Effingerstrasse hat zwar ebenfalls nicht die Qualität eines Stadtteil- oder Quartierzentrums; sie weist aber aufgrund der öV-Haltestellen einen erhöhten Querungsbedarf auf und liegt zudem in der Umgebung der Volksschule Brunnmatt. Gemäss den im STEK 2016 beschlossenen Grundsätzen wird auf der Effingerstrasse daher eine Reduktion auf Tempo 30 geplant werden können.

Fazit

Obgleich sowohl Schwarztor- als auch Effingerstrasse wichtige Zufahrtsachsen zur Innenstadt sind und zum Basisnetz gehören, auf dem gemäss STEK 2016 grundsätzlich Tempo 50 gilt, hält der Gemeinderat eine Ausdehnung des Tempo 30-Versuchs auf die Schwarztor- bzw. Effingerstrasse bis zur Zieglerstrasse bei den gegebenen Nutzungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz grundsätzlich für sinnvoll und sachgerecht. Er ist daher bereit, ein verkehrstechnisches Gutachten für die Einführung von Tempo 30 - unabdingbare Voraussetzung für einen entsprechenden Versuch - auszulösen. Vorbehalten bleibt die Machbarkeit aus Sicht öV-Betrieb; ein vertiefter Dialog mit der öV-Betreiberin ist noch zu führen.

Zu Punkt 3:

Schwarztorstrasse

Die KITA und der Kindergarten befinden sich an der Schwarztorstrasse 121 und 123 direkt nach der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr Loryplatz. Gemäss Signalisationsverordnung soll das Gefahrensignal "Kinder" dort aufgestellt werden, wo häufig mit Kindern auf der Fahrbahn zu rechnen ist (Art. 11 Abs. 2 SSV). Im vorliegenden Fall trifft dies nicht zu: KITA und Kindergarten haben einen grosszügigen Garten für die Kinder. Zudem gibt es, abgesehen von der Schwarztorstrasse 124 (direkt gegenüber), kein Bedürfnis, die Strasse ausserhalb der Fussgängerstreifen zu queren. Auf eine Beschilderung wird daher verzichtet.

Effingerstrasse

Stadtauswärts ist am Ausleger des Mastes am Knoten Effinger-/Brunnmattstrasse bereits das Gefahrensignal "Kinder" angebracht. Dieses wird neu direkt oberhalb des Signalgebers ("Ampel") auf der rechten Seite platziert, um so dessen Sichtbarkeit zu erhöhen. Eine zusätzliche Markierung am Boden ist in dieser Situation (Nähe zur Lichtsignalanlage) nicht zweckmässig. Die Lichtsignalanlage ist bereits eine Massnahme zum Schutz der Kinder, indem sie den MIV und den öV auf der Effingerstrasse ohne Konflikt zu den Querungen der Effingerstrasse steuert.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 und 2 als Richtlinie erheblich zu erklären und Punkt 3 abzulehnen; er ist jedoch bereit, Punkt 3 als Postulat entgegenzunehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 3. Mai 2017

Der Gemeinderat