

Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Nein zu Tempo 30 auf der Monbijoubrücke und der Aufhebung der Unterführung Eigerstrasse: Fragen zum heutigen Verkehrsregime bezüglich Unfallstatistik, Lärmimmissionen, negativer Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und der zu erwartenden Kosten

Im Zusammenhang mit der Projektierung Kirchenfeldstrasse will der Gemeinderat prüfen, ob auf der Monbijoubrücke die Einführung von Tempo 30 möglich wäre, und ob die Unterführung Eigerstrasse aufgehoben werden könnte.

Nach Auffassung der Interpellanten hätte die Aufhebung der Unterführung und Einführung auf der verkehrsorientierten Monbijoubrücke eine Verschlechterung der gesamten Verkehrssituation und letztlich auch der Wohnqualität zur Folge. Deshalb bitten die Interpellanten den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gab es infolge der früheren und heutigen Verkehrsregimes im Bereich Monbijoubrücke und Unterführung Eigerstrasse schwere Unfälle mit Personenschäden und solche bei denen Velofahrer und/oder Fussgänger beteiligt waren?
2. Welche Vor- und/oder Nachteile ergeben sich für die Anwohnenden und Verkehrsteilnehmenden, wenn die Unterführung zurück gebaut würde?
3. Da es sich bei der Achse Kirchenfeldstrasse-Monbijoubrücke-Eigerplatz heute um eine verkehrsorientierte Hauptverkehrsstrasse handelt, welche nach dem Rückbau der Unterführung diesen Status verlieren könnte, interessiert, welche alternativen Verkehrsverbindungen für den Individualverkehr neu erstellt werden müssten, um unnötigen Schleichverkehr zu verhindern. Hat der Gemeinderat bereits ein entsprechendes Verkehrskonzept erarbeitet?
4. Ergeben sich durch die Aufhebung der Unterführung Verbesserungen zur Lärmsituation? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?
5. Ergeben sich durch die Aufhebung der Unterführung Verschlechterungen zur Lärmsituation und kommt es zu zusätzlichen Rückstaus in die Quartiere?

Begründung der Dringlichkeit

Der Gemeinderat prüft die Einführung von Tempo 30 und die Aufhebung der Unterführung. Es gilt zu diesen wichtigen Fragen bereits jetzt Klarheit zu verschaffen.

Bern, 17. Januar 2019

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher

Mitunterzeichnende: Daniel Lehmann, Ueli Jaisli, Kurt Rügsegger

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzlich stellt Tempo 30 eine wirksame und kostengünstige Massnahme zur Lärmreduktion und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar: Der Lärm wird bei einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h um durchschnittlich 50 % reduziert, gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit aufgrund der

tieferen Geschwindigkeiten signifikant erhöht. Hinzu kommt, dass Temporeduktionen nach Auffassung der Fachkreise auch auf Hauptstrassen die Kapazität nicht reduzieren, sondern tendenziell sogar erhöhen.¹

Wie bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gräni-cher): *Nein zu Tempo 30 auf der Monbijoubücke und der Aufhebung der Unterführung Eigerstrasse: Fragen zum heutigen Verkehrsregime bezüglich Unfallstatistik, Lärmimmissionen, negativer Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und der zu erwartenden Kosten* (2019.SR.000008) erwähnt, ist die angesprochene Aufhebung der Unterführung Eigerstrasse – ebenso wie Tempo 30 auf der Monbijoubücke – nicht beschlossen, sondern wird im Rahmen eines zurzeit in Arbeit befindlichen Betriebs- und Gestaltungskonzepts für den fraglichen Perimeter als eine Möglichkeit geprüft. Die Prüfung ist Bestandteil des vom Stadtrat mit SRB 2018-577 vom 6. Dezember 2018 bewilligten Projektierungskredits für die Gesamtanierung der Achse Eigerstrasse – Kirchenfeldstrasse.

Zu Frage 1:

Zwischen 2004 und 2017 ereigneten sich im Bereich Monbijoubücke und Unterführung Eigerstrasse folgende Unfälle:

- Westseite der Unterführung Eigerstrasse (Nähe Rampe zur Unterführung):
Insgesamt 6 Unfälle, davon ein Unfall mit einer schwer verletzten Person; keine Beteiligung von Fussgängern oder Fahrradfahrenden an den Unfällen.
- Ostseite der Unterführung Eigerstrasse:
Insgesamt 9 Unfälle, davon 2 Unfälle mit je einer schwer bis erheblich verletzten Person (ein Velofahrer, ein Fussgänger).
- Monbijoubücke:
Insgesamt 20 Unfälle, davon 4 Unfälle mit 5 schwerwiegend verletzten Velofahrenden; an den Unfällen waren keine Fussgänger beteiligt.

Zu Frage 2, 4 und 5:

Die Vor- und Nachteile eines allfälligen Rückbaus der Unterführung werden im Rahmen des erwähnten Betriebs- und Gestaltungskonzepts detailliert aufgearbeitet; heute sind daher noch keine gefestigten Aussagen möglich. Mit einem Rückbau der Unterführung könnten aber beispielsweise die Trennwirkung und der Flächenbedarf der beiden Rampenbauwerke reduziert und Raum für den Fussverkehr oder Aufenthaltsbereiche gewonnen werden. Zudem würde der zukünftige Sanierungsbedarf des Tunnels wegfallen bzw. dessen Kosten könnten eingespart werden. Ein Nachteil des Rückbaus wäre hingegen, dass dadurch das Verkehrsaufkommen insbesondere auf der Kreuzung Monbijoustrasse/Eigerstrasse erhöht würde. Die Lärmsituation würde sich in diesem Perimeter ebenfalls verschlechtern.

Der Entscheid, ob die Unterführung aufgehoben werden soll oder nicht, wird aber letztlich in die Kompetenz des Stadtrats (oder gar der Stimmberechtigten) fallen. Dazu werden zurzeit die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen erarbeitet.

Zu Frage 3:

Bei der Achse Kirchenfeldstrasse-Monbijoubücke-Eigerplatz handelt es sich gemäss Vertiefungsbericht Mobilität des Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016) um einen Teil des Basisnetzes. Die Umklassierung zur Quartierverbindungsstrasse ist nicht Absicht und Bestandteil des Betriebs- und

¹ Siehe etwa die Haltung der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) zur parlamentarischen Initiative Rutz (Tempo 30 auf Hauptstrassen)

Gestaltungskonzepts. Aufgrund der eingangs erwähnten Kapazitätsbetrachtung geht der Gemeinderat auch nicht von neu zu erstellenden «alternativen Verkehrsverbindungen» aus und erachtet daher die Erstellung eines zusätzlichen Verkehrskonzepts als nicht erforderlich.

Bern, 8. Mai 2019

Der Gemeinderat