

Bericht des Gemeinderats zum

Interfraktionelles Postulat GB/JA!, SP/JUSO, GFL/EVP (Catherine Weber, GB/Claudia Kuster, SP/Peter Künzler, GFL) vom 17. Februar 2005: Ein Trottoir mehr für die Verkehrssicherheit (05.000050)

Mit SRB 016 vom 26. Januar 2006 wurde die interfraktionelle Motion GB/JA!, SP/JUSO, GFL/EVP vom 17. Februar 2005 in ein Postulat umgewandelt:

Mit dem Verzicht der Stadt, an dem ursprünglich geplanten Geradeaus-Fahrverbot aus der Breitenrainstrasse in die Lorrainestrasse via Schulweg festzuhalten (und nur das Linksabbiegeverbot in den Nordring zu realisieren), ist dieser Teil des Lorrainequartiers eindeutig durch mehr Verkehr belastet.

Der Schulweg ist sowohl eine Quartierstrasse mit mehrheitlich Wohnhäusern als tatsächlich auch ein Schulweg (Breitenrain-Schulhaus, Spielplatz Turnweg). Mit dem Wegzug des Druckereibetriebs der Berner Zeitung / Espace media sollte es ab Frühjahr 2005 zumindest bezüglich Lastwagen-Anlieferungen und Wareneubringer etwas ruhiger werden.

Auf der einen Seite des Schulwegs fehlt immer noch ein Trottoir. Zwar war der Bau eines Fussgänger-Steigs auch von Seiten der Stadt immer wieder ein Thema, er wurde aber aus verschiedenen Gründen bis heute nicht realisiert. Die Anwohnenden stehen also, wenn sie aus ihren Häusern, Vorplätzen oder aus der Querverbindung zum Lagerweg in den Schulweg kommen, direkt auf die Strasse, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führt, zumal auf dem Schulweg Gegenverkehr herrscht und nicht wenige Autofahrende trotz Tempo 30 leider ganz zügig Gas geben.

Da der Schulweg mit dem Wegzug des Druckerei-Betriebes für die teils sehr grossen Lastwagen nicht länger als Anlieferungsweg oder Wendeplatz dienen muss, steht der Verlängerung des Trottoirs ab Hausnummern 2a / 2 nichts mehr im Wege.

Wir fordern daher vom Gemeinderat, dem Stadtrat eine Vorlage zu unterbreiten für die Verlängerung des Trottoirs auf der (vom Nordring her betrachtet) rechten Seite des Schulwegs (ab Hausnummern 2, 2a in Richtung Lorrainestrasse) sowie für die temporeduzierende Gestaltung mit Torwirkung beim Eingang Nordring/Schulweg.

Bern, 17. Februar 2005

Interfraktionelle Motion GB / JA!, SP / Juso, GFL / EVP (Catherine Weber, GB / Claudia Kuster, SP / Peter Künzler, GFL); Simon Röthlisberger, Natalie Imboden, Urs Frieden, Hasim Sancar, Karin Gasser, Martina Dvoracek, Anne Wegmüller, Myriam Duc, Rolf Schuler, Margrith Beye-Iler-Graf, Andreas Flückiger, Ruedi Keller, Christof Berger, Thomas Göttin, Beat Zobrist, Annette Lehmann, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Margrit Stucki-Mäder, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Stefan Jordi, Giovanna Battagliero, Andreas Krummen, Beni Hirt, Sarah Kämpf, Gisela Vollmer, Carolina Aragón, Daniele Jenni, Ueli Stückelberger, Rania Bahnan Buechi, Anna Linder, Conradin Conzetti, Nadia Omar, Anna Coninx, Erik Mozsa

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat in seiner Antwort vom 17. August 2005 auf das vorliegende Postulat (SRB 016 vom 26. Januar 2006) und im Prüfungsbericht vom 16. August 2006 auf das Postulat Fraktion SP/JUSO betreffend Vordere Lorrainestrasse: Beschränkung auf eine Fahrtrichtung zum Vorteil aller! (SRB 488 vom 23. November 2006) darauf hingewiesen, dass zuerst die den beiden Postulaten zugrunde liegende Verkehrsführung in der Kreuzung Breitenrain-

strasse-Nordring-Schulweg auf der Grundlage aktueller Verkehrszählungen vom Herbst 2006 neu zu beurteilen ist, bevor auf die Postulatsforderungen eingegangen wird:

Zur Verkehrsführung in der Kreuzung Breitenrainstrasse-Nordring-Schulweg

Folgende Fakten ergeben sich aus dem Vergleich von Verkehrszählungen in der Kreuzung Breitenrainstrasse-Nordring-Schulweg von 2002, 2003 (kurz nach Einführung des Linksabbiegeverbots) und 2006 (kurz nach Einführung von Tempo 30):

- Der Autoverkehr hat auf der Breitenrainstrasse (gemessen wurde kurz vor der Lichtsignalanlage) zwischen den Zählungen 2003 und 2006 stark abgenommen, in der Abendspitzenstunde z.B. um gut 30%. Die Fahrtrichtung stadteinwärts ist dabei stärker zurückgegangen (um fast 50% in der Abendspitzenstunde). Durch die Temporeduktion auf 30 km/h dürften damit die Lärmimmissionen entlang der Breitenrainstrasse heute deutlich tiefer sein als vor der Einführung des Linksabbiegeverbots.
- Das seit Sommer 2003 illegale und für zu Fuss Gehende wie auch für Velofahrende gefährliche Linksabbiegen von Motorfahrzeugen aus der Breitenraintrasse in den Nordring hat seit der Messung 2003 sehr stark abgenommen, je nach Tageszeit zwischen 65% bis 80%, ohne dass auf dem Schulweg als Folge eine entsprechende Verkehrszunahme resultiert. Im Gegenteil: auch die Geradeausfahrten aus der Breitenrainstrasse in den Schulweg haben zwischen 2003 und 2006 um rund 50% abgenommen und liegen heute in der Grössenordnung von rund einem Fahrzeug pro Minute.
- Die Messung 2003 zeigt, dass der Verkehr im Schulweg durch die Einführung des Linksabbiegeverbots vorübergehend zunahm. Das gesamte Verkehrsaufkommen auf dem Schulweg (beide Richtungen) hat aber seither ebenfalls wieder stark abgenommen (um rund 25%) und entspricht heute ungefähr wieder dem Umfang wie vor der Einführung des Linksabbiegeverbots.
- Die Zählung 2002 zeigt, dass die Lichtsignalanlage Nordring schon vor der Einführung des Linksabbiegeverbots teilweise via Schulweg und vordere Lorrainestrasse umfahren wurde (2002 wurde z.B. in der Abendspitzenstunde pro Minute im Schnitt bei einem in den Schulweg einfahrenden Fahrzeug eine ununterbrochene Durchfahrt Richtung Lorrainebrücke registriert). 2003 wurden die Durchgangsfahrten nicht speziell erfasst, jedoch ist aufgrund der festgestellten vorübergehenden Verkehrszunahme auf dem Schulweg davon auszugehen, dass insbesondere die Durchgangsfahrten vorübergehend angestiegen sind. Heute liegt der Anteil Durchgangsfahrten Schulweg – vordere Lorraine sogar leicht tiefer als 2002 (z.B. Abendspitzenstunde 2006: durchschnittlich rund eine Fahrt pro 2 Minuten).

Daraus folgt:

- Das heutige Verkehrsaufkommen in der Breitenrainstrasse wie auch dasjenige im Schulweg zeigen, dass sich die Verkehrsführung Breitenrainstrasse-Nordring-Schulweg im Grundsatz bewährt und die gewünschten Effekte (Abnehmen des Durchgangverkehrs) eingetroffen sind.
- Das illegale Linksabbiegen hat zwar stark abgenommen (ca. eine Fahrt pro 2 Minuten in der Abendspitze), ist aber bezüglich der Verkehrssicherheit auf dem Fussgängerstreifen und für den Veloverkehr weiterhin problematisch.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde anhand von vier Szenarien untersucht, mit welchen ergänzenden Massnahmen die folgenden Ziele erreicht werden könnten:

- erreichte Verkehrsabnahme auf Breitenrainstrasse und Schulweg beibehalten,

- tief halten des Durchgangsverkehrs auf Breitenrainstrasse und Schulweg–Lorrainestrasse,
- weitere Entschärfung der Gefahren für Fuss- und Veloverkehr (Stichwort Konfliktgrün),
- gute Durchsetzbarkeit und Begründbarkeit im Bewilligungsverfahren.

a) Linksabbiegeverbot Schulweg – vordere Lorrainestrasse

Ein zusätzliches Linksabbiegeverbot an der Kreuzung Schulweg – vordere Lorrainestrasse (Motorfahrzeuge aus dem Schulweg müssten zwingend nach rechts in die Lorrainestrasse abbiegen) würde eine Verschärfung der Verkehrslenkung darstellen, die in einem allfälligen Beschwerdeverfahren insbesondere auf ihre Zweck- und Verhältnismässigkeit hin überprüft würde. Mit den aktuellen Verkehrszahlen könnte die Massnahme wahrscheinlich nicht genügend begründet werden. Nur bei rund 10% des täglichen Verkehrs im Schulweg kann heute eine ununterbrochene Durchfahrt Richtung Lorrainebrücke festgestellt werden. Zudem ist fraglich, ob das zweite Linksabbiegeverbot besser eingehalten würde als das erste, die Durchsetzbarkeit wäre entsprechend schlecht. Die resultierende Verkehrsabnahme wäre äusserst gering und vor Ort praktisch nicht wahrnehmbar.

b) Einbahnregelung Vordere Lorraine oder Schulweg

Wie im Prüfungsbericht zum eingangs erwähnten Postulat Fraktion SP/JUSO betreffend Vordere Lorrainestrasse ausgeführt, würde eine Einbahnregelung (egal ob im Schulweg oder in der Vorderen Lorrainestrasse) zu Verkehrsumlagerungen innerhalb der Lorraine führen, die weit grösser wären als die zu erwartende Verkehrsentslastung durch das Verhindern des geringen Durchgangsverkehrs Richtung Lorrainebrücke. Während sich die Zu- und Wegfahrten der Lorraine heute auf den Schulweg und die Lorrainestrasse verteilen, würden bei Einbahnregelungen entweder alle Zu- oder alle Wegfahrten auf eine Strasse konzentriert. Somit würden die Verbesserungen in der Vorderen Lorrainestrasse durch Verschlechterungen im Schulweg kompensiert, oder umgekehrt.

c) Zwingendes Rechtsabbiegen anstelle des heutigen Linksabbiegeverbots

Die ursprünglich vorgesehene KÜL-Massnahme würde die Breitenrainstrasse und den Schulweg weiter entlasten. Auf der Vorderen Lorrainestrasse wäre allerdings praktisch keine Veränderung feststellbar, da die ehemaligen Zufahrten aus der Breitenrainstrasse via Schulweg in die Lorraine (Zielverkehr) neu über die Vordere Lorrainestrasse oder über die Quartiergasse erfolgen müssten. Die Problematik des illegalen Linksabbiegens wäre aber behoben, da mit einer neuen Insel gleichzeitig das Geradeausfahren und das missbräuchliche Linksabbiegen verhindert werden könnte, was heute nicht möglich ist.

Die aktuellen Verkehrszahlen unterscheiden sich allerdings stark von der Ausgangslage zur Zeit der KÜL-Diskussion, so dass sich für das Einführen des zwingenden Rechtsabbiegens aus der Breitenrainstrasse die Frage der Verhältnismässigkeit stellt.

d) Aufhebung Linksabbiegeverbot (evtl. mit Ersatzmassnahmen gegen Durchgangsverkehr)

Bei einer Aufhebung des heutigen Linksabbiegeverbots müsste das heutige „Konfliktgrün aufgrund illegalen Verhaltens“ durch ein „legales“ Konfliktgrün ersetzt werden (Situation wie vor Einführung des Linksabbiegeverbots). Für eine separat gesteuerte Linksabbiegespur aus der Breitenrainstrasse steht kein Platz zur Verfügung und eine eigene Grünphase für diese Ausfahrt würde zu sehr langen Rot-Phasen der übrigen Beziehungen (Nordring) führen. Die Auswirkungen auf die Verkehrsmenge auf dem Schulweg wären marginal.

Mit dem Aufheben des Linksabbiegeverbots würde die Breitenrainstrasse wieder attraktiver für Durchgangsverkehr Richtung Innenstadt. Die Begegnungsfälle auf dem Fussgängerstreifen mit (nun legal) nach links abbiegenden Fahrzeugen würden sich entsprechend erhöhen. Ein Nutzen zu Gunsten der Verkehrssicherheit würde somit nicht resultieren, eher eine Verschlechterung.

Gegen neuen Durchgangsverkehr auf der Breitenrainstrasse aufgrund der Aufhebung des Linksabbiegeverbots könnten allenfalls Massnahmen im nördlichen Abschnitt der Breitenrainstrasse umgesetzt werden. Denkbar wäre z.B. ein kurzer Einbahnabschnitt (verbotene Fahrtrichtung stadteinwärts) in einem der östlichen Abschnitte der Breitenrainstrasse. Allein schon die Tatsache, dass im unmittelbaren Umfeld des Breitenrainschulhauses wiederum ein Konfliktgrün entstehen würde, stellt bei einem allfälligen Beschwerdeverfahren eine grosse Hürde dar. Auch hier ist die Frage der Zweck- und Verhältnismässigkeit offen.

Fazit zur Verkehrsführung in der Kreuzung Breitenrainstrasse-Nordring-Schulweg

Nachdem im Rahmen des Beschwerdeverfahrens das ursprünglich vorgesehene Rechtsabbiegegebot gemäss Massnahmenpaket KÜL auf ein weniger einschneidendes Linksabbiegeverbot reduziert worden war, hatte sich nach dessen Umsetzung anfänglich eine unerwünschte Verkehrssituation eingestellt. Das Konfliktgrün über den Nordring war zwar aufgehoben, doch die grosse Zahl illegaler und gefährlicher Linksabbiegemanöver und die Verkehrszunahme in der Vorderen Lorraine waren unbefriedigend und haben denn auch zu mehreren politischen Vorstössen geführt. Die Situation konnte seither schrittweise verbessert werden, so dass sie sich heute weitgehend so präsentiert, wie ursprünglich beabsichtigt. In Bezug auf Durchgangsverkehr wurden Schulweg und Breitenrainstrasse Schritt für Schritt entlastet.

Der Gemeinderat hält deshalb aufgrund der aktuellen Verkehrsdaten an der heutigen Verkehrsführung fest. Falls sich im Rahmen der periodischen Verkehrserhebungen und Polizeikontrollen verschärfte Probleme z.B. bezüglich der Verkehrssicherheit feststellen lassen, wird er die Situation neu beurteilen. Er behält sich zudem vor, die Kontrollen zur Durchsetzung des Linksabbiegeverbots (zu Gunsten der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs) zu verstärken, wenn nötig auch durch den Einsatz von zusätzlichen technischen Mitteln (z.B. Schlaufe und Kamera).

Zu den Forderungen des Postulats

Der Gemeinderat hat in seiner Antwort auf das vorliegende Postulat ausgeführt, dass die Weiterführung des zweiten Trottoirs entlang dem Schulweg an und für sich verständlich erscheint, jedoch in den nächsten Jahren in der Mittelfristigen Investitionsplanung nicht untergebracht werden kann. Da die aktuellen Verkehrszahlen keinen Hinweis auf eine Verschärfung der Verkehrssituation liefern, stellt der Gemeinderat anstelle des verlangten gebauten Trottoirs das Markieren eines sog. Fussgängerlängsstreifens (gelbe Längsmarkierungen) in Aussicht. Damit lassen sich mit einem vertretbaren Kostenaufwand die erwünschte durchgehende Fussgängerverbindung auf der Nordseite des Schulwegs sowie eine verbesserte Torwirkung und ein stärkerer Parkplatzersatz zur Durchsetzung von Tempo 30 realisieren. Die entsprechenden Projektierungsarbeiten sind Ende 2006 angelaufen, so dass mit einer Ausführung im Sommer 2007 gerechnet werden kann.

Bern, 24. Januar 2007

Der Gemeinderat