

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stükelberger, GFL): Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring

Es gibt in der Stadt Bern kein mit der Achse Thunstrasse-Ostring vergleichbarer Abschnitt des Basisnetzes, welcher so direkt durch Wohnquartiere führt und ähnlich starke Verkehrsbelastung aufweist. Nebst dem Privatverkehr führen drei Tram- und zwei Buslinien über diese Strassen. Sie werden häufig von Fussgängerinnen überquert und 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 Freudenbergerplatz) 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 (Sicherheitsempfinden, 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.

Bern, 22. Juni 2006

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stükelberger, 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 Battaglio, Andreas Krummen, Miriam

Schwarz, Rania Bahnan Buechi, Gisela Vollmer, Ursula Marti, Verena Furrer-Lehmann, Erik Mozsa, Nadia Omar, Barbara Streit-Stettler, Martin Trachsel, Conradin Conzetti, Peter Künzler

Antwort des Gemeinderats

Bei der Achse Thunstrasse-Ostring handelt es sich um eine Achse des Basisnetzes mit hoher Verkehrsbelastung, und zwar sowohl durch den privaten als auch den öffentlichen Verkehr. Weil sie gleichzeitig durch ein Wohnquartier führt, sind die Nutzungsansprüche vielfältig und widersprüchlich. Der Gemeinderat hat deshalb grundsätzlich Verständnis für den Wunsch nach einer Attraktivitätssteigerung der Achse Thunstrasse-Ostring, die zu einer verbesserten Koexistenz zwischen den Verkehrsarten und zu einer Reduktion der Konflikte zwischen dieser Hauptverkehrsachse und den Bedürfnissen des angrenzenden Quartiers beiträgt.

In den vergangenen Jahren wurden auf der Achse Thunstrasse-Ostring denn auch bereits verschiedene Projekte zur Attraktivitätssteigerung umgesetzt. So wurden Massnahmen realisiert, welche die Verkehrssicherheit am Burgernziel, am Thunplatz und am Knoten Ostring/Buchserstrasse/Egelgasse erhöht haben (neue Markierungen, neue Spurenaufteilungen, Anpassung Lichtsignalsteuerung u.a.m.). Der Freudenbergerplatz wurde als Ankunftsort zum Zentrum Paul Klee aufgewertet (neues Beleuchtungskonzept, Umgestaltung Vorplatz Einkaufszentrum, neue Fussverbindungen u.a.m.). Auch wurden entlang dem Ostring Lärmschutzwände angebracht und Lärmschutzfenster eingebaut.

Lösungsansätze für gestalterische und betriebliche Verbesserungen für einen spezifischen Abschnitt des Basisnetzes können nicht isoliert betrachtet werden, sondern bedürfen einer sorgfältigen Prüfung der Auswirkungen auf angrenzende Strecken und Knoten. Entsprechend ist der Betrachtungsperimeter ausreichend gross zu wählen. Dies gilt auch für die in der Motion geforderte Einführung von Tempo 30. Die Teilverkehrspläne MIV der einzelnen Stadtteile erfüllen diese Anforderung.

Der Gemeinderat erachtet die Arbeiten zum Teilverkehrsplan MIV des Stadtteils 4, welche 2007 aufgenommen werden, als geeignetes Instrument, um die vorgebrachten Anliegen der Motionärinnen zu prüfen. Insbesondere müssten die Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr und auf den Schleichverkehr durch angrenzende Wohngebiete eruiert werden. Unter Umständen wird sich dabei erweisen, dass es keine oder nur geringfügige Interventionen braucht, die in der Kompetenz des Gemeinderats liegen. Vor diesem Hintergrund lehnt er die Motion zwar ab. Er ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen und die Anliegen der Motionärinnen im Rahmen der Arbeiten zum Teilverkehrsplan MIV des Stadtteils 4 zu prüfen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Bern, 13. Dezember 2006

Der Gemeinderat