

**Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP) vom 25. Oktober 2001:  
Schutz des Nordquartiers vor Durchgangsverkehr; 3. Fristverlängerung**

Für die folgende, am 16. Mai 2002 erheblich erklärte Motion der Fraktion SP / JUSO (Michael Aebersold, SP) hat der Stadtrat am 24. November 2005 eine Fristverlängerung bis Ende Mai 2006 beschlossen:

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage für verkehrsberuhigende Massnahmen im Nordquartier vorzulegen. Es sind zwei Varianten auszuarbeiten:

1. Neuregelung der Erschliessung des Nordquartiers: Der westliche Teil des Nordquartiers wird via Lorrainebrücke mit der Autobahn erschlossen, der östliche Teil bleibt unverändert über die Ein- und Ausfahrt Wankdorf erschlossen. Konsequenz dieser Lösung ist die Aufteilung des Quartiers in mindestens zwei Verkehrsräume, welche jedoch für öffentliche Fahrzeuge (öffentlicher Verkehr, Feuerwehr, Polizei, Sanität) jederzeit durchlässig bleiben. Für den rein lokalen Geschäftsverkehr kann der Gemeinderat eine zeitlich limitierte oder unbeschränkte Durchlässigkeit gewähren.
2. Reduktion des Durchgangsverkehrs um mindestens 50% (KÜL + mind. 30%). Dazu ist der Verkehr auf den Hauptachsen zu verlangsamen, sind Querungsstrassen für den motorisierten Individualverkehr zu sperren, und der öffentliche Verkehr ist generell aufzuwerten. Weitere Massnahmen sind die Schaffung von Begegnungs- und Flanierzonen, von autofreien resp. autoarmen Plätzen und attraktiven Fuss- und Veloverbindungen.

***Begründung***

Das Nordquartier ist eines der vom motorisierten Individualverkehr (MIV) am stärksten belasteten Quartiere der Stadt Bern. Grenzwertüberschreitungen bei Luft und Lärm sind an der Tagesordnung. Verkehrsintensive Nutzungen im ESP-Wankdorf bewirken Pendler- und Parkplatzsuchverkehr, und die Achse Wankdorf – Lorraine – Bahnhof hält mit rund 24 000 Fahrzeugen pro Tag auf der Lorrainebrücke einen traurigen Spitzenplatz inne. Es ist zu befürchten, dass der Verkehr ohne geeignete Massnahmen in Zukunft weiter zunehmen wird. Zudem sind sowohl im Nordquartier als auch in anderen Stadtteilen Planungen vorgesehen oder in Umsetzung, welche einen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen im Nordquartier haben und zu weiterem Mehrverkehr führen können. So wirkt sich der Verkehrsversuch beim Bahnhofplatz positiv aus, während ein allfälliger Bau des Neufeldzubringers zu einer Abnahme des Netzwidestandes in der Länggasse und damit ohne geeignete Gegenmassnahmen zu Mehrverkehr in den angrenzenden Quartieren führen könnte.

Das Ziel der städtischen Verkehrspolitik muss eine Reduktion des Autoverkehrs in der ganzen Stadt sein. Ansatzpunkt für eine gesamtstädtische Verkehrsplanung ist die angestrebte Verkehrsreduktion auf dem Bahnhofplatz. Im Rahmen des Öffentlichkeitsforums Masterplan Bahnhof Bern wurde denn auch eine Reduktion von bis zu 50% bis ins Jahr 2005 als realistisch betrachtet. Die Weiterführung des Verkehrsversuchs Bahnhofplatz ist deshalb ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Ausser der vom Berner Stimmbolk mit grossem Mehr angenommenen kurzfristigen Übergangslösung KÜL, welche eine Reduktion von 20% zum Ziel hat, fehlen jedoch griffige Massnahmen in weiteren Quartieren.

Die geforderte Vorlage bewirkt eine Reduktion des unnötigen Durchgangsverkehrs und erhöht dank weniger Lärm und Abgasen die Lebensqualität im Nordquartier. Zudem führt die Umsetzung der geforderten Massnahmen zu einem Umsteigeeffekt vom MIV zum öV und Langsamverkehr. Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass eine solche Verlagerung ohne wirtschaftliche Einbussen realisiert werden kann.

Bern, 25. Oktober 2001

*Fraktion SP / Juso (Michael Aebersold, SP); Béatrice Stucki, Andreas Zysset, Beat Zobrist, Edith Madl Kubik, Margrith Beyeler, Margrit Stucki, Marie-Louise Durrer, Guglielmo Grossi, Ruedi Keller, Liselotte Lüscher, Margareta Klein, Rolf Schuler, Raymond Anliker, Irène Marti Anliker, Ruth Rauch, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Andreas Krummen, Sabine Schärner, Barbara Mühlheim, Sylvia Spring Hunziker, Peter Blaser, Rosmarie Okle Zimmermann, Walter Christen, Esther Kälin Plézer, Oskar Balsiger*

### **Bericht des Gemeinderats**

Der Gemeinderat hat sich in seiner Antwort auf die Motion bereit erklärt, die dem Vorstoss zugrunde liegenden Ideen und Vorschläge im Planungsprozess zum Teilverkehrsplan MIV im Stadtteil V zur Diskussion zu stellen. Resultat dieses von der Quartierkommission DIALOG Nordquartier begleiteten Prozesses waren zwei Netzvarianten, die 2004 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt werden konnten. Die Auswertung der sehr zahlreichen und teilweise kontroversen Mitwirkungseingaben hat dem Gemeinderat jene Verkehrsmassnahmen im Nordquartier aufgezeigt, welche - als grundlegende Voraussetzung für ihre Umsetzung - voraussichtlich auf eine breite Unterstützung innerhalb und ausserhalb des Stadtteils V stossen werden und entsprechend als Projekte weiterverfolgt werden sollen. Der Gemeinderat hat am 1. Februar 2006 für das Nordquartier ein entsprechendes Grobkonzept mit Massnahmen-schwerpunkten und Vorgehensschritten beschlossen:

- *Begegnungszone Breitenrainplatz*

Im Quartierzentrum soll der motorisierte Verkehr mit der Einführung einer geschäftsorientierten Begegnungszone (analog der Unteren Altstadt) verlangsamt werden. Vorgesehen ist die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs. Als erster Schritt werden 2006 in einem partnerschaftlichen Vorgehen die Anforderungen des Verkehrs sowie der Anwohnenden und Gewerbetreibenden an den Breitenrainplatz zuhanden des Wettbewerbsprogramms aufgearbeitet. Die Durchführung des Wettbewerbs ist für 2007 vorgesehen.

- *Aufwertung entlang der Hauptachsen*

Die Trennwirkung der übergeordneten Strassen soll mit Massnahmen wie Verkehrsdosierung, Temporeduktion, Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten, lokale Neugestaltungen etc. reduziert werden. In einem ersten Schritt wird der Handlungsbedarf anhand von Grundlagen der Quartierplanung (Entwicklung Aussenraum) präzisiert. Handlungsmöglichkeiten ergeben sich dort, wo Synergien mit anderen Vorhaben (z.B. Gleissanierungen) bestehen.

- *Nachtsperren Viktoriarain + Breitenrainplatz*

Der Ansatz, in den Nachtstunden diese besonders belasteten Strassen punktuell zu sperren und damit vom nächtlichen Freizeitverkehr zu entlasten, soll vertieft untersucht werden. Insbesondere interessieren die zu erreichende Wirkungen hinsichtlich der Einhaltung von Lärmgrenzwerten und allenfalls nötige flankierende Massnahmen zur Verhinderung von unerwünschten Auswirkungen wie Schleichverkehr auf angrenzenden Quartierstrassen.

Die Massnahmenswerpunkte zeigen zusammen mit weiteren kleineren Projekten – wie z.B. in diesem Jahr die Einführung von Tempo 30 auf der Breitenrain- und der Kasernenstrasse – die Stossrichtung der Verkehrsplanung im Nordquartier auf. Was wann und in welchem Tempo umgesetzt werden kann, ist nicht nur von der finanziellen Situation und vom Konsens, den es im Rahmen der Weiterbearbeitung zu festigen gilt, abhängig, sondern auch wesentlich von den regionalen Rahmenbedingungen. Was bezüglich Verkehr längerfristig auf das Nordquartier zukommt, ist im Wesentlichen von der Agglomerationspolitik abhängig und damit von den Tätigkeiten des Kantons und der Region.

Die Stadt Bern engagiert sich deshalb im Agglomerationsprogramm. Von den drei Strategie- und Massnahmenebenen des Agglomerationsprogramms (Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten) kann der Gemeinderat lokal vor allem auf der zweiten und dritten Strategieebene aktiv werden. Zur zweiten gehört die Förderung des Langsamverkehrs, wie sie in den Legislaturzielen des Gemeinderates festgehalten ist und von der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr praktiziert wird. Zur dritten Ebene gehören die aufgeführten Massnahmenswerpunkte, die darauf abzielen, den verbleibenden Verkehr Richtung Zentrum zu dosieren und verträglich zu gestalten, um damit die Bewohnerinnen und Bewohner des Nordquartiers vor den negativen Auswirkungen zu schützen. Entscheidend für das Verkehrsaufkommen in der Stadt sind aber vor allem Nachfrage lenkende Massnahmen in der gesamten Region, wie z.B. der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Verbesserung der Mobilitätsketten. Hier ist das stark belastete Nordquartier auf eine Unterstützung durch Kanton und Agglomeration angewiesen.

Ebenso wichtig für das Nordquartier ist die Einbettung der Projekte ESP Wankdorf. Der Gemeinderat setzt sich bei der Überarbeitung des Richtplans ESP Wankdorf für ein Gleichgewicht zwischen Wohn- und Arbeitsnutzung ein und engagiert sich im Projekt Sanierung Wankdorfplatz für Massnahmen zum Schutz des Quartiers vor negativen Verkehrsauswirkungen. Von grosser Bedeutung ist in dieser Hinsicht die Verlängerung der Tramlinie Nr. 9 zur S-Bahnstation Wankdorf.

Zu den beiden Punkten der Motion:

*Zu Punkt 1:*

Der Ansatz der „Teilung“ des Nordquartiers gemäss Punkt 1 der Motion stellt eine Extremvariante einer Wabenlösung dar, indem er das Basisnetz des Stadtteils V vollumfänglich mit einbezieht. Der Gemeinderat prüft mit dem Ansatz der Nachtsperren Breitenrainplatz und Viktoriarain eine stark abgemilderte Form dieses Ansatzes, die zu Gunsten der schlafenden Wohnbevölkerung gegen den nächtlichen Freizeitverkehr auf diesen beiden Verkehrsachsen gerichtet ist. Das Ergebnis der Mitwirkung im Nordquartier lässt erahnen, dass die Konsolidierung eines entsprechenden Verkehrskonzepts in der Bevölkerung und bei Gewerbetreibenden erheblich mehr Zeit in Anspruch nehmen wird, als dies die üblichen Motionsfristen vorsehen.

*Zu Punkt 2:*

Die beiden anderen oben beschriebenen Massnahmenswerpunkte nehmen die Forderungen von Punkt 2 der Motion und von vier weiteren überwiesenen Motionen<sup>1</sup> mit den allgemeinen Zielsetzungen der Verkehrsberuhigung und der Verminderung von Durchgangsverkehr auf.

---

<sup>1</sup> Es handelt sich um:

- Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (U. Stückelberger, GFL / B. Kropf, JA!): Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 5; *Frist Ende 2006*
- Motion M. Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz; *Frist April 2007*

Zirka 2008 werden voraussichtlich zu beiden Punkten der Motion resp. zu allen drei dargestellten Massnahmenswerpunkten konkrete Resultate vorliegen. Der Stadtrat hat durch die vier anderen Motionen Gewähr, dass er bis dann vom Gemeinderat periodisch über den Stand und die Entwicklung der entsprechenden Projekte im Stadtteil V informiert wird.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Fraktion SP / JUSO (Michael Aebersold, SP) vom 25. Oktober 2001: Schutz des Nordquartiers vor Durchgangsverkehr; 3. Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis Ende 2008 zu.

Bern, 5. Juli 2006

Der Gemeinderat

- 
- Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!GPB, GFL/EVP (E. Madl Kubik, SP / M. Jordi, GB / U. Stückelberger, GFL): Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil!; *Frist Mitte 2007*
  - Motion Fraktion SP (A. Zysset, SP): Wohnstadt Bern – Piazza Breitenrain; *Frist Ende 2007*