

Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Schutz des Nordquartiers vor Durchgangsverkehr; Fristverlängerung

Der Stadtrat hat am 16. Mai 2002 die folgende Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP) erheblich erklärt und seither in mehreren Schritten Fristverlängerungen zur Erfüllung bis zuletzt 31. Dezember 2013 gewährt:

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 Stimmvolk 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 MartiAnliker, 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 Stadtrat hat die Frist zur Erfüllung der vorliegenden Motion bereits mehrmals verlängert, letztmals mit SRB 307 vom 28. Juni 2012 bis zum 31. Dezember 2013. Die Motion wurde bezüglich der Fristen mit der Interfraktionellen Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) und der Motion Michael Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz koordiniert, für die der Stadtrat ebenfalls eine Fristverlängerung bis Ende 2013 beschlossen hat. Bei allen drei Vorstössen ist gemeinsam, dass ihre Erfüllung von den verkehrspolitischen Massnahmen und deren Umsetzung abhängt, die im Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr (TVP MIV) für den Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) vorgesehen sind.

Der Gemeinderat hat am 16. Oktober 2013 den TVP MIV Stadtteil 5 erlassen, der einen Massnahmenkatalog mit sieben Schlüsselprojekten enthält, welche zentral für die Erfüllung des vorliegenden Vorstosses sind. In den kommenden Monaten wird der Gemeinderat dem Stadtrat im Rahmen der beiden Grossprojekte Tram Region Bern und Sanierung Gleisanlagen Breitenrain entsprechende Kreditvorlagen unterbreiten, die die Umsetzung folgender vier Schlüsselprojekte des Teilverkehrsplans beinhalten:

Im Rahmen Tram Region Bern (Volksabstimmung Herbst 2014)

- Schlüsselprojekt 5: Viktoriaplatz - Viktoriastrasse: Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Umstellung Buslinie 10 auf Tram, Verbesserung z.G. Fuss- und Veloverkehr.

Im Rahmen Gleissanierung Breitenrain (Volksabstimmung 2015)

- Schlüsselprojekt 1: Neuer Breitenrainplatz: Gestaltung, Verbesserung z.G. Fuss- und Veloverkehr, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit;
- Schlüsselprojekt 2: Rodtmattstrasse: Gestaltung, Verbesserung z.G. Veloverkehr, teilweise Tempo 30;
- Schlüsselprojekt 3: Moserstrasse: Gestaltung, Verbesserung z.G. Fuss- und Veloverkehr, Schulwegsicherheit, Tempo 30. Zurzeit wird dazu unter Einbezug des Quartiers und der Fachverbände nach optimierten Lösungen gesucht.

Die übrigen drei Schlüsselprojekte aus dem Teilverkehrsplan sind in den oben genannten Kreditvorlagen nicht enthalten und werden projektspezifisch finanziert bzw. umgesetzt:

- Schlüsselprojekt 4: Nordring - Standstrasse - Winkelriedstrasse: Erhöhung Verkehrssicherheit, Verbesserung z.G. Fuss- und Veloverkehr, abschnittsweise Prüfung Tempo 30: Weil die Terminierung der Projektierung auf die Ressourcen und weitere Grossprojekte in der Stadt abgestimmt werden muss, sind der Zeitpunkt für eine Kreditvorlage und die nachfolgende Realisierung noch ungewiss.

- Schlüsselprojekt 6: Viktoriarain - Greyerzerstrasse - Viktoriastrasse: Tempo 30 z.G. der Verkehrssicherheit, Verbesserung z.G. Fuss- und Veloverkehr: Im Jahr 2013 konnte Tempo 30 im Abschnitt zwischen Optingen- und Wyttenbachstrasse bereits eingeführt werden. Im Rahmen der für ca. 2018 geplanten Gesamterneuerung von Werkleitungen sollen die restlichen Massnahmen aus dem Schlüsselprojekt 6 umgesetzt werden.
- Schlüsselprojekt 7: Breitenrain; Nachtruhe: Da man sich mit dem neuen Breitenrainplatz (Schlüsselprojekt 1) eine geringere Verkehrsbelastung insbesondere auf der Moserstrasse, Rodtmattstrasse und der Stauffacherstrasse Süd erhofft, werden erst die Verkehrsmessungen vor und nach der Umsetzung des Schlüsselprojekts 1 zeigen, ob weiterhin Handlungsbedarf für beispielsweise die Einführung von Nachtfahrverboten oder für nächtliche Durchfahrtsperren im Quartierzentrum besteht. Insofern ist offen, ob und in welchem Umfang die Umsetzung des Schlüsselprojekts 7 dereinst geboten sein wird.

Seit der letzten Berichterstattung vom 10. November 2011 zum vorliegenden Vorstoss konnten zudem im Stadtteil 5 bereits folgende Massnahmen umgesetzt werden, die in einem engeren oder weiteren Sinn ebenfalls den Forderungen der Motion entsprechen:

- Tellstrasse: Definitive Sperrung (2013);
- Wylergut: Einführung Tempo 30 und Blaue Zone (2013);
- Viktoriarain: Einführung Tempo 30 (s. Schlüsselprojekt 6: Teilbereich, 2013);
- Kasernenstrasse: Nachbesserung Tempo 30 (2013);
- Dändlikerweg, Wiesenstrasse und Jurastrasse: Einführung Begegnungszonen (2012/13).

Mit den beiden Kreditvorlagen Tram Region Bern (Volksabstimmung Herbst 2014) und Sanierung Gleisanlagen Breitenrain (Volksabstimmung 2015) und der damit ermöglichten Umsetzung der Schlüsselprojekte 1, 2, 3 und 5 des TVP MIV wird der Gemeinderat der Erfüllung der Motion einen grossen Schritt näher kommen. Da zu den Schlüsselprojekten 4, 6 und 7 erst zu einem späteren Zeitpunkt konkrete Angaben zum Vorgehen (Kreditvorlagen, Realisierungszeitraum) gemacht werden können, beantragt der Gemeinderat vorliegend eine weitere Fristverlängerung um drei Jahre, d.h. bis Ende 2016.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Keine; die erforderlichen Mittel für die erwähnten Infrastrukturprojekte sind in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP 2014 - 2021) eingestellt.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Schutz des Nordquartiers vor Durchgangsverkehr; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer weiteren Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion um drei Jahre, d.h. bis 31. Dezember 2016 zu.

Bern, 27. November 2013

Der Gemeinderat