

**Interpellation Fraktion FDP (Alexander Feuz/Mario Imhof, FDP): Stadt Bern, Quo vadis? Zurück ins Mittelalter (Abriegelung der Stadt durch Pfortneranlagen und baldige Einführung von Brückenzöllen) oder Verbesserung der regionalen Zusammenarbeit?**

**Ausgangslage**

Die Stadt Bern plant gemäss Medienberichten, an der Kreuzung Egghölzli eine Verkehrslenkung einzuführen, vergleichbar mit derjenigen in Wabern. Der Beginn der Mitwirkung ist gemäss Auskunft der Stadt bereits auf Ende April 2012 angesetzt. Bei zu viel Verkehr würden die Autos demnach durch eine gesteuerte Ampel im Raum Egghölzli am Weiterfahren Richtung Stadt gehindert. So glaubt man, die Strecken stadteinwärts bis zum Burgernziel vom Verkehr zu entlasten. Bei genauerem Hinschauen entsteht dadurch jedoch nur eine stehende Kolonne Richtung Muri sowie Ausweichverkehr durch die ruhigen Quartiere Brunnadern/Elfenau/Egghölzli/Ostring/Murifeld, die betroffenen Gebiete ersticken in einer Emissionswolke, der Verkehrsfluss auf der Hauptverkehrsachse wird empfindlich gestört (Rückstau bis zur Autobahn) und die angrenzenden Wohnquartiere werden von einer Lawine an Ausweichverkehr überrollt.

**Fragen an den Gemeinderat**

1. Auf was für gesetzlichen Grundlagen stützt sich die Gemeinde Bern, wenn sie die temporäre Schliessung von wichtigen Hauptverkehrsachsen an der Gemeindegrenze vornehmen will?
2. Was sagt die betroffene Anwohnergemeinde dazu, dass ihre Strassen zum Staugebiet werden?
3. Seit wann wird die Pfortneranlage Egghölzli geplant?
4. Wann wurde die Gemeinde Muri/Gümligen erstmals durch die Gemeinde Bern offiziell über dieses Vorhaben informiert?
5. Wurden die Gemeinde Muri/Gümligen in die bisherige Planung einbezogen oder hat man dies versäumt?
6. Entspricht ein solches Vorgehen den Grundsätzen der zukünftigen verbesserten regionalen Zusammenarbeit in der Agglomeration? Muss hier nicht gestützt auf diese Grundsätze vorgängig eine Anhörung mit der Gemeinde Muri/Gümligen erfolgen?
7. Warum wurde die Gemeinde Muri an der Informationsveranstaltung vom 14.9.2011 in der Petruskirche nicht eingeladen und begrüsst?
8. Könnte die Verkehrssituation – auch für Menschen mit Behinderung – und der motorisierte und nicht motorisierte Individualverkehr nicht wesentlich verbessert werden, wenn die Tramgleise an der Thunstrasse Richtung Trottoir verlegt würden und so die wartenden Trams von den anderen Verkehrsteilnehmern weiterhin auf vorzugsweise zwei Spuren überholt werden könnten; dies unter Wahrung der bisherigen Baumallee, respektive eventuell der Neuansetzung einer Baumallee an der Thunstrasse?
9. Wie beurteilen Sie die Zunahme des Mehrverkehrs in den betroffenen Quartieren auf der Hauptachse (u.a. Egghölzli/Murifeld, Brunnadern/Ostring/Elfenau) aufgrund des Umstandes, dass erlaubte und unerlaubte (Zubringer) Schleichwege benutzt werden? Auf was stützen sich Ihre Annahmen?

10. Wie nehmen Sie zum Vorwurf Stellung, dass infolge des zwangsweise entstehenden Ausweichverkehrs (geplant ist eine erzwungene 15-prozentige Verkehrsreduktion; mögliche Schleichwege: Route Autobahn Muri, Passage Muri, Elfenau, Brunnadernstrasse, respektive umgekehrt), der auch eine Missachtung des Zubringerfahrverbotes in Kauf genommen wird, zahlenmässig ungleich mehr Anwohner betroffen sind als von der bisherigen Lösung?
11. Ist es denn kein Anliegen des Gemeinderates, den Verkehrsfluss auch des Individualverkehrs entlang der Hauptachsen möglichst flüssig zu halten, um die Anwohner des Quartiers von unnötigen Emissionen und Ausweichverkehr zu verschonen?

Bern, 1. März 2012

*Interpellation Fraktion FDP (Alexander Feuz/Mario Imhof, FDP):* Alexandre Schmidt, Roland Jakob, Peter Erni, Christoph Zimmerli, Eveline Neeracher, Henri-Charles Beuchat, Bernhard Eicher, Kurt Hirsbrunner, Dolores Dana, Simon Glauser, Robert Meyer, Kurt Rüeeggsegger

### **Antwort des Gemeinderats**

Der Gemeinderat ist am 22. März 2012 mit seiner Antwort auf die „Kleine Anfrage Fraktion FDP (Alexander Feuz/Mario Imhof): Abriegelung der Stadt durch Pfortneranlagen und baldige Einführung von Brückenzöllen oder Verbesserung der regionalen Zusammenarbeit?“ bereits auf die Thematik und die teilweise wortgleichen Fragen eingegangen. Die vorliegende Antwort entspricht im Wesentlichen den damaligen Ausführungen des Gemeinderats.

Mit SRB 048 vom 17. Februar 2011 hat der Stadtrat einem Kredit von Fr. 370 000.00 für das „Vorprojekt Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring“ zugestimmt. Bestandteil dieses Vorprojekts ist ein generelles Verkehrsmanagementkonzept mit Massnahmen für einen grösseren Perimeter. Ziel des Verkehrsmanagements ist es, die Verkehrsmenge zwischen dem Burgernziel und dem Thunplatz soweit zu reduzieren, dass sie auf drei statt wie bisher auf vier Fahrspuren abgewickelt werden kann. Der Spurabbau ist eine Voraussetzung dafür, dass Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und für den zuverlässigen Betrieb des öffentlichen Verkehrs umgesetzt und Tramhaltestellen realisiert werden können, die den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes entsprechen.

Das Vorprojekt und das generelle Verkehrsmanagement sind im Teilverkehrsplan motorisierter Individualverkehr (TVP MIV) für den Stadtteil 4 dargestellt. Die Quartierbevölkerung wurde am 7. Mai 2012 im Rahmen einer offenen Sitzung der Quartierkommission QUAV4 über den TVP MIV informiert. Die Mitwirkung erfolgt - anders als ursprünglich geplant - nun aber nicht bereits im Frühling 2012, sondern zusammen mit der Mitwirkung zu der Quartierplanung des Stadtplanungsamts im Herbst 2012; die Verschiebung entspricht einem Wunsch der Quartierkommission. In diesem Rahmen werden sich interessierte Kreise zum Vorhaben äussern können.

Das weitere Vorgehen für die Umsetzung des Projekts „Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring“ soll nach Auswertung der Mitwirkung voraussichtlich Ende 2012 festgelegt werden. Dabei wird auch die Zusammenarbeit mit der Region und mit den Nachbargemeinden bei der weiteren Konkretisierung des Verkehrsmanagements zu regeln sein. Aus heutiger Sicht ist eine enge Verknüpfung mit dem regionalen Verkehrsmanagement anzustreben.

Die in der Interpellation aufgeworfenen Fragen beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

*Zu den Frage 1 und 2:*

Die gesetzliche Grundlage für Verkehrsmanagementmassnahmen auf öffentlichen Strassen bildet Artikel 15, Absatz 1 des Strassengesetz (SG) des Kantons Bern vom 4. Juni 2008:

*„Das Verkehrsmanagement bezweckt, durch Verkehrslenkung, Verkehrssteuerung und Verkehrsregelung die Kapazitäten des Strassennetzes optimal zu nutzen, Überlastungen und Störungen zu vermeiden sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beizutragen.“*

Im Übrigen ist nicht vorgesehen, Strassen temporär zu schliessen. Der Verkehr wird in den Spitzenzeiten vielmehr dosiert, wie dies heute schon bei zahlreichen Lichtsignalanlagen auf Kantons- und Gemeindestrassen geschieht.

Der Einbezug der Nachbargemeinden ist, wie eingangs erwähnt, im Rahmen der Mitwirkung zum TVP MIV für den Stadtteil 4 vorgesehen. Dies ist auch dem Gemeinderat von Muri bekannt, welcher in seiner Antwort auf einen am 21. Februar 2012 überwiesenen Vorstoss (Motion Schmitter) Folgendes festhielt:

*„Der Gemeinderat von Muri bei Bern wird die Gelegenheit zur Mitwirkung gerne benützen und klar festhalten, dass regionale - oder zumindest überkommunale Verkehrsströme regional - oder überkommunal - betrachtet und gelöst werden müssen. Da der Realisierungszeitpunkt nur unwesentlich vom Ausführungshorizont der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Muri abweicht, wird der Gemeinderat darauf drängen, ein koordiniertes Verfahren zu wählen, damit die Schnittpunkte der Verkehrsmassnahmen nicht zwischen den Grenzen der Stadt und der Gemeinde Muri zu liegen kommen, sondern an den Rand der Agglomeration (ins unüberbaute Gebiet) verlegt werden.“*

Zu den angestrebten Verbesserungen der Verkehrssicherheit und der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs hielt der Gemeinderat von Muri im Übrigen fest:

*„Von diesen Verbesserungen profitieren auch die Fahrgäste der Linie 6 von und nach Muri und Gümligen und der Veloverkehr aus diesem Sektor.“*

*Zu Frage 3:*

Mit den Planungsarbeiten im Gebiet Thunplatz - Burgernziel wurde im Jahr 2009 begonnen. Die Erkenntnis, dass die angestrebten Verbesserungen nur in Verbindung mit übergeordneten Verkehrsmanagement-Massnahmen erreicht werden können, hat sich im Verlauf des Jahres 2011 gefestigt.

*Zu Frage 4:*

Formell wurde die Gemeinde Muri noch nicht informiert. Auf technischer Ebene findet laufend ein Informationsaustausch statt.

*Zu Frage 5:*

Nein. Es wurde vereinbart, dass sich die Gemeinde Muri im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Vorhaben äussern wird.

*Zu Frage 6 und 7:*

Der Gemeinderat will die Haltung der betroffenen Stadtbevölkerung zum Projekt kennen, bevor er dessen Inhalte auf die Bedürfnisse Dritter abstimmt. Aus diesem Grund wurden zum Workshop vom 14. September 2011 die Quartierorganisation QUAV4 und von ihr ausgewählte, Gewerbetreibende eingeladen. Beim Sanierungsprojekt handelt es sich zudem notabene um ein Projekt auf einer Gemeindestrasse im Zentrum eines Stadtteils, der ein Mehrfaches an Einwohnerinnen und Einwohnern aufweist als die Gemeinde Muri.

*Zu Frage 8:*

Nein. Die Gleisführung am Strassenrand auf der Thunstrasse hätte den Nachteil, dass die Schienen beim Thunplatz und am Ostring aus der Mittellage an den Rand geführt werden müssten. Die damit verbundene Querung der Fahrbahnen hätte auf die Verkehrssicherheit und auf die Kapazität negative Auswirkungen, da der übrige Verkehr für dieses Fahrmanöver der Trams aufgehalten werden müsste. Das Vorprojekt sieht nun vor, dass die wartenden Trams bei den Haltestellen überholt werden können.

*Zu Frage 9:*

Die Reduktion der Verkehrskapazität führt nur in den Verkehrsspitzenstunden zu Einschränkungen. Erfahrungsgemäss haben solche Einschränkungen zur Folge, dass einige Autofahrerinnen und Autofahrer ihre Fahrt etwas früher oder später ansetzen. Andere wählen grossräumig andere Routen, verzichten ganz auf ihre Fahrt oder steigen auf andere Verkehrsmittel um. Ausweichverkehr auf Quartierstrassen kann mit flankierenden Massnahmen weitgehend vermieden werden.

*Zu Frage 10:*

Ziel des anzustrebenden Verkehrsmanagements ist es, in den Hauptverkehrszeiten die Verkehrsmenge zu dosieren, damit der Verkehr am Burgernziel und an auf den angrenzenden Strassen stetig fließen kann und Staubildungen im System vermieden werden können. Dabei liegt der Fokus bei der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Heute kommt es in den Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Staus mit entsprechend langen Reisezeiten. Weil sich nach dem neuen System der Verkehrsfluss nach den geplanten Dosierstellen deutlich flüssiger als heute abwickeln wird, gehen die Fachleute davon aus, dass sich die Gesamtreisezeiten, wenn überhaupt, insgesamt nur unwesentlich verlängern werden. Zudem wird das Verkehrsmanagementkonzept selbstverständlich - und wie üblich - auch Massnahmen gegen den Ausweich- und Schleichverkehr durch Wohngebiete enthalten.

*Zu Frage 11:*

Doch, genau dies bezweckt der Gemeinderat mit der vorgesehenen Dosierung: Nach der Dosierungsstelle soll der Verkehr so flüssig abgewickelt werden, dass kein Anreiz zum Ausweichen auf Quartierstrassen besteht.

Bern, 16. Mai 2012

Der Gemeinderat