

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP / Juso (Stefan Jordi, SP) vom 11. März 2004: Vordere Lorrainestrasse: Beschränkung auf eine Fahrtrichtung zum Vorteil aller! (04.000255)

In der Stadtratssitzung vom 3. März 2005 wurde das folgende Postulat Fraktion SP/Juso erheblich erklärt:

Der Abschnitt Kreuzung Schulweg bis Einmündung in den Nordring ist einer der am meisten belebte und frequentierte Teil der Lorrainestrasse. Take Away, Bäckerei, Bar und Restaurant mit Aussensitzplätzen sowie weitere Geschäfte säumen die eine Seite, auf der anderen ist die Berufsschule und das Lorrainepärkli gelegen. So herrscht ein reger Verkehr auf dieser Strecke, seien es Fussgängerinnen, Velo- oder Autofahrende.

Mit der Einführung des Linkabbiegeverbots Breitenrainstrasse / Nordring wird nun die Strecke (Schulweg – Lorrainestrasse) als Umfahrung benutzt, insbesondere bei Stau auf dem Nordring. Das Linksabbiegeverbot wäre zwar zusammen mit dem ursprünglich vorgesehen Geradeausverbot eine sinnvolle KÜL-Massnahme gewesen. In der heutigen Form ohne Geradeausfahrverbot wird jedoch der im STEK 95 festgehaltene Grundsatz – den MIV möglichst direkt auf das Basisnetz zu führen – umgangen. Stattdessen machen die Autos einen Umweg über zwei Quartierstrassen zurück auf das Basisnetz, welches sie bereits an der Kreuzung Breitenrainstrasse / Nordring queren.

Sehr oft kommt es zu längeren Staus vor der Lichtsignalanlage, was für Anwohnerinnen, Kundinnen und Gaststättenbenutzerinnen negative Auswirkungen hat. Dieses Problem kann mit einer einfachen Massnahme gelöst werden: Beschränkung in der vorderen Lorraine auf eine Fahrtrichtung für motorisierte Fahrzeuge. Das heisst der Verkehr zirkuliert nur noch vom Restaurant Du Nord Richtung Schulweg. Mit dieser Massnahme ist die Hin- und Wegfahrt zur Berufsschule und Geschäften trotzdem gewährleistet, das Gebiet der vorderen Lorrainestrasse aber enorm aufgewertet. Die Zufahrt ins Lorrainequartier ist von der Lorrainebrücke und vom Nordring her möglich, die Ausfahrt geschieht über den Schulweg und die Quartiergasse.

In der Beantwortung der Interpellation von Catherine Weber, „Verkehrsberuhigende und kinderfreundliche Massnahmen im Lorrainequartier“ (am 22. Juni 2000 im Stadtrat behandelt), hat der Gemeinderat im Übrigen die Ausarbeitung von Massnahmen angekündigt; mit dieser Vorlage würde eine vernünftige Massnahme endlich umgesetzt werden. Zudem werden nach Aussage der Verkehrsplanung der Stadtverwaltung dieses Jahr flankierende Massnahmen zur besseren Beachtung von Tempo 30 auf der gesamten Länge der Lorrainestrasse realisiert.

Der Gemeinderat wird beauftragt, im Bereich vordere Lorrainestrasse (Kreuzung Schulweg / Einmündung Nordring) die Beschränkung auf eine Fahrtrichtung für motorisierten Verkehr zu realisieren.

Bern, 11. März 2004

Postulat Fraktion SP / Juso (Stefan Jordi, SP); Andreas Zysset, Margrith Beyeler-Graf, Oskar Balsiger, Andreas Flückiger, Ruedi Keller, Guglielmo Grossi, Christof Berger, Thomas Göttin, Michael Aebersold, Peter Blaser, Rosmarie Okle Zimmermann, Béatrice Stucki, Liselotte Lü-

scher, Markus Lüthi, Rolf Schuler, Raymond Anliker, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Walter Christen, Sabine Schärner, Margareta Klein-Meyer, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim

Bericht des Gemeinderats

Mit dem Massnahmenpaket «Kurzfristige Übergangslösung» (KÜL) wurde eine Entlastung der Achse Bahnhofplatz-Bubenbergplatz angestrebt. Bei der Planung der KÜL-Massnahmen wurde auf deren Synergien mit anderen Zielen des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) geachtet. Am Beispiel der Breitenrainstrasse erläutert heisst das: Mit dem Abbiegeverbot sollte nicht nur der Verkehr Richtung Bahnhof reduziert, sondern gleichzeitig auch ein Beitrag zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte entlang der Breitenrainstrasse (Reduktion Durchgangsverkehr) geleistet werden. Der Gemeinderat hält fest, dass die erwarteten Entlastungen der Achse Bahnhofplatz-Bubenbergplatz (20%) und der Breitenrainstrasse (rund 25%) eingetreten sind. Jedoch hat der Geradeausverkehr aus der Breitenrainstrasse in den Schulweg zugenommen. Zudem finden täglich mehrere illegale und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr gefährliche Linksabbiegemanöver statt. Es ist dem Gemeinderat ein Anliegen, dass diese Mängel behoben und gleichzeitig die erreichte Lärmreduktion auf der Breitenrainstrasse in der Grössenordnung beibehalten werden.

Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse wird eine weitere Lärmreduktion erreicht. Als Grundlage für den Entscheid des Gemeinderats über das weitere Vorgehen mit dem Linksabbiegeverbot sollen nach der Einführung von Tempo 30 aktuelle Verkehrserhebungen erfolgen. Aufbauend auf diesen Verkehrszahlen werden anschliessend drei Varianten zur Ergänzung oder Aufhebung des Linksabbiegeverbots hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen und die Lichtsignalsteuerung (Konfliktgrün, ÖV-Bevorzugung) geprüft.

- *Einbahnlösung vordere Lorrainestrasse*

Mit der im Postulat vorgeschlagenen Einbahnlösung auf der vorderen Lorrainestrasse würde der Umwegverkehr durch die Lorraine unterbunden und die vordere Lorrainestrasse entlastet. Jedoch würde gleichzeitig der Schulweg erheblich mehr belastet: Verkehrserhebungen vom September 2002 (also vor Einführung des Linksabbiegeverbots) zeigen, dass die Lorraine von etwa gleich vielen Fahrzeugen über die vordere Lorrainestrasse und über den Schulweg verlassen wird. In den Spitzenstunden des Verkehrs (z.B. 17.00-18.00 Uhr) handelt es sich hier um 100 bis 200 Wegfahrten je Querschnitt. Mit dem Einbahnregime auf der vorderen Lorrainestrasse müssten alle Wegfahrten über den Schulweg erfolgen (d.h. in den Spitzenstunden rund 100 bis 200 zusätzliche Fahrten). Gemäss einer Stichprobenerhebung hat der Geradeausverkehr von der Breitenrainstrasse in den Schulweg mit der Einführung des Linksabbiegeverbots in den Spitzenstunden um rund 50 Fahrzeuge zugenommen. Somit ist das Potential der Verkehrsreduktion für den Schulweg kleiner als der zu erwartende Zusatzverkehr infolge der Einbahnregelung. Gleichzeitig ist anzunehmen, dass mit einer Einbahnlösung in der vorderen Lorrainestrasse der Druck steigen würde, das Linksabbiegeverbot häufiger zu missachten, was wiederum häufigere Polizeikontrollen bedingen würde.

- *Einführung des zwingenden Rechtsabbiegens (ursprüngliche KÜL-Massnahme)*

Damit würde die Vordere Lorraine ebenfalls entlastet. Missbräuchliches Linksabbiegen könnte mit baulichen Massnahmen verhindert werden. Für den stadtteilfremden Verkehr Richtung Innenstadt wäre die Breitenrainstrasse nicht mehr attraktiv. Der Quellverkehr aus dem Umfeld

der Breitenrainstrasse Richtung Innenstadt und der Binnenverkehr müsste über andere Quartierstrassen auf das Basisnetz gelangen. Gegen ein zwingendes Rechtsabbiegen wäre wiederum mit einer Vielzahl von Beschwerden zu rechnen.

- *Aufhebung des Linksabbiegeverbots*

Damit würde die Attraktivität der Breitenrainstrasse für stadtteilfremden Verkehr Richtung Innenstadt wiederum erhöht. Ob die zu erwartende Verkehrszunahme in Bezug auf die Lärmimmissionen mit der aktuellen Einführung von Tempo 30 aufgefangen würde, ist offen. Mit grosser Wahrscheinlichkeit würden flankierende verkehrslenkende Massnahmen nötig, mit dem Ziel, die Einfahrt in die Breitenrainstrasse aus Richtung Breitenrainplatz zu erschweren. Möglichkeiten dazu sind z.B.

- die Einführung einer Einbahnregelung auf einem Strassenabschnitt im nördlichen Teil der Breitenrainstrasse,
- die geplante Neugestaltung des Breitenrainplatzes als Begegnungszone, mit welcher das Quartierzentrum insgesamt an Attraktivität für Durchgangsverkehr verliert.

Der Stadtrat hat am 26. Januar 2006 ein Postulat für ein zusätzliches Trottoir am Schulweg erheblich erklärt, das ebenfalls mit der Problematik des Linksabbiegeverbots in Zusammenhang steht. Im Rahmen des Prüfungsberichts zu diesem Postulat wird der Gemeinderat den Stadtrat über das Ergebnis der Variantenprüfung auf der Basis der ermittelten Verkehrsdaten und das beabsichtigte weitere Vorgehen ins Bild setzen.

Bern, 16. August 2006

Der Gemeinderat