

Motion Fraktion SP (Fuat Köçer/Michael Sutter): Verbindung und Erweiterung der Pilotprojekte Tempo 30 Loryplatz und Brunnmattstrasse im Bereich Brunnhof; Begründungsbericht zu Punkt 1 und Punkt 2

In der Stadtratssitzung vom 2. Mai 2019 wurden Punkt 1 und Punkt 2 dieser Motion als Richtlinie erheblich erklärt.

Bereits vor zweieinhalb Jahren, in der Medienmitteilung des Gemeinderates vom 27. März 2014, wurden zwei Planungs- und Realisierungskredite in der Höhe von je Fr. 140'000.00 gesprochen, um die Richtlinienmotion „Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30“ der Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül) zu erfüllen. Darunter sind zwei Pilotprojekte in Holligen vorgesehen, eines am Loryplatz (Platzbereich) und eines auf der Brunnmattstrasse (Bereich Brunnhof).

Weshalb diese beiden Teilprojekte jedoch getrennt realisiert werden sollen, ist mit der vorliegenden Antwort des Gemeinderates auf die erwähnte Motion wenig nachvollziehbar. Wozu je eine 30er-Zone im Platzbereich Loryplatz und im Bereich Brunnhof, wenn dazwischen auf der Effingerstrasse und der Schwarztorstrasse wieder schneller gefahren werden kann? Damit lässt sich kaum wirklich prüfen, welche Folgen die Einführung von Tempo 30 Zonen über das Basisstrassennetz haben würde, wie dies im Vorstoss gefordert wurde.

Die beiden Teilprojekte können problemlos verbunden und das Pilotprojekt somit ausgedehnt werden. Sinnvoller wäre ein erweiterter Perimeter von der Schwarztorstrasse bis zur Zieglerstrasse, und von der Effingerstrasse ebenfalls bis zur Zieglerstrasse. Das entspräche auch den Ausführungen im Teilverkehrsplan Stadtteil III¹, welche auf eine Reduktion des Verkehrs auf der Schwarztorstrasse abzielen.

Eine Geschwindigkeitsreduktion würde auch den SchülerInnen des Brunnmattschulhauses dienen, welche diese Strassen als Schulweg täglich überqueren müssen. Die KITA und der Kindergarten an der Schwarztorstrasse sind ein weiterer Grund, weshalb eine Verkehrsmassnahme an diesem Standort wichtig ist.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf:

1. Das Pilotprojekt Tempo 30 auf dem Basisnetz auf die Schwarztorstrasse mindestens bis zur Zieglerstrasse auszudehnen.
2. Das Pilotprojekt Tempo 30 auf dem Basisnetz auf die Effingerstrasse bis zur Zieglerstrasse auszudehnen.
3. Die Schwarztorstrasse (insbesondere beim Kindergarten nach dem Loryplatz) und die Effingerstrasse (insbesondere vor dem Brunnmattschulhaus) mit „Achtung Kinder“-Schildern und „Schule“-Markierungen auf der Strasse zu beschriften.

Bern, 03. November 2016

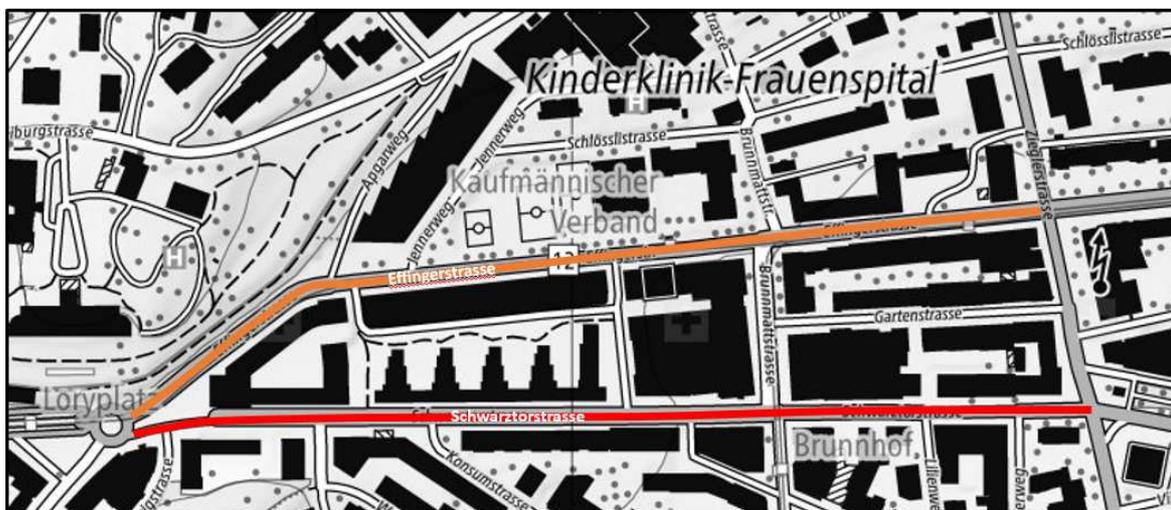
Erstunterzeichnende: Fuat Köçer, Michael Sutter

Mitunterzeichnende: Marieke Kruit, Halua Pinto de Magalhães, Rithy Chheng, Bettina Stüssi, Nora Krummen, Patrizia Mordini, Lena Sorg, David Stampfli, Barbara Nyffeler, Martin Krebs, Benno Frauchiger, Gisela Vollmer, Ingrid Kissling-Näf, Johannes Wartenweiler, Katharina Altas, Peter Marbet, Edith Siegenthaler, Yasemin Cevik

¹ Teilverkehrspläne MIV Stadtteil 3 Mattenhof-Weissenbühl, Seite 34

Bericht des Gemeinderats

Die Schwarztorstrasse und die Effingerstrasse sind wichtige Achsen sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) – als Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Gebiet im Westen – als auch für den öffentlichen Verkehr (ÖV) mit den Tramlinien 6, 7 und 8 sowie der Buslinie 17. Sie sind Teil des Basisnetzes, wofür gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) grundsätzlich Tempo 50 und teilweise Tempo 30 vorgesehen ist. Letzteres in Stadtteilzentren, Quartierzentren, Strecken mit Publikumsnutzung und hohem Querungsbedarf, im Umfeld von Schulanlagen oder bei zu hohen Lärmemissionen.



Mit dem erweiterten Handlungsplan Klima zur Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern hat der Gemeinderat am 22. Mai 2019 die Massnahme 8n «Flächendeckende Temporeduktionen» beschlossen: Um einen konstanten Verkehrsfluss mit weniger Teibstoffverbrauch zu bewirken, will er auf den städtischen Strassen des Basisnetzes möglichst flächendeckend Tempo 30 einführen. Dies führt zu weniger Geschwindigkeitsanpassungen während der Fahrt durch die Stadt, denn auf dem Quartiernetz gilt bereits heute Tempo 30 oder sogar Tempo 20. Im Dezember 2020 hat der Gemeinderat zudem verbindliche Planungsgrundsätze zum Handbuch «Bern baut» verabschiedet. Gemäss Planungsgrundsatz Nr. 3 «Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen» ist als Grundvariante für das Basisnetz Tempo 30 vorgesehen. All diese Bestrebungen zeigen, dass die Stadt Bern aktiv dabei ist, schrittweise Tempo 30-Zonen und -abschnitte auf dem Stadtberner Basisnetz einzuführen.

Sowohl auf der Schwarztorstrasse wie auch auf der Effingerstrasse beabsichtigt der Gemeinderat, Tempo 30 einzuführen. Da die beiden Strassen unterschiedliche Voraussetzungen für Tempo 30 mitbringen, wird sich die Umsetzung jedoch zeitlich gestaffelt gestalten.

Schwarztorstrasse

Seit Herbst 2019 gilt auf der Schwarztorstrasse von der Sulgeneckstrasse bis zum Loryplatz durchgehend Velogegegenverkehr. Das neue Teilstück von der Sulgeneckstrasse bis zur Konsumstrasse wurde im Zuge der Sanierung der Werkleitungen realisiert. Die Umgestaltung der Strasse führte zum Abbau einer Fahrspur des MIV und bewirkte damit eine erste Verkehrsberuhigung. Die Schwarztorstrasse ist im Masterplan Veloinfrastruktur als Velohauptroute ausgewiesen. Stadtauswärts steht den Velofahrenden ab der Schwarztorstrasse Nr. 102 ein separater Velostreifen von 1.50 Meter Breite zwischen dem Trottoir und einer Parkplatzeihe zur Verfügung. Stadteinwärts wird der Veloverkehr auf dem 1.50 Meter breiten Velostreifen neben der MIV-Spur geführt, auf welcher zusätzlich die Buslinie 17 verkehrt. Die Verkehrssicherheit der Velofahrenden wurde dadurch bereits wesentlich verbessert.

Zur Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr sind zudem drei kurzfristige Massnahmen in Planung: Der Fussgängerstreifen auf der Höhe Schwarztorstrasse Nr. 120 soll mit einer Fussgängerinsel ausgestattet werden; damit verkürzt sich die Querungsdistanz an diesem von vielen Schülerinnen und Schülern frequentierten Übergang. Beim Fussgängerstreifen vor der Kita Loryplatz wird eine Blende installiert. Dadurch werden die Fussgängerinnen und Fussgänger besser gesehen. Weiter wird die Mischverkehrsfläche am Loryplatz bis Ende 2021 gemäss Standards des Masterplans Veloinfrastruktur umgebaut: Es entsteht ein Veloweg von 1.80 Meter Breite und das Trottoir sowie der chaussierte Platz werden um vier Zentimeter höhenversetzt sein. Mit dieser baulichen Trennung wird der Standard gemäss Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) gewährleistet und Begegnungen von Velos mit zu Fuss Gehenden können auf ein Minimum reduziert werden.

Die Schwarztorstrasse ist Teil des dritten Tempo-30-Pakets, das derzeit erarbeitet und voraussichtlich 2022 umgesetzt wird. Das Vorhaben erfordert eine hohe Abstimmung mit BERNMOBIL, da die Buslinie 17 auf der Schwarztorstrasse verkehrt. Es ist vorgesehen, 2021/2022 die nötigen Abstimmungen mit den Beteiligten zu erreichen, das Tempo-30-Gutachten zu erstellen sowie die Bewilligung des Kantons einzuholen. Damit kann einerseits die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden. Andererseits kann damit ein wesentlicher Beitrag zur Wohnqualität geleistet werden, führt die Geschwindigkeitsreduktion doch zu einer merklichen Reduktion der Lärmbelastung. Mit einer Temporeduktion von 50 auf 30 km/h kann eine Verringerung der Lärmbealstung von bis zu 3 dB erzielt werden, was ungefähr der Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

Effingerstrasse

Die Effingerstrasse weist aufgrund der ÖV-Haltestellen einen erhöhten Querungsbedarf auf und führt an zwei Schulen vorbei: der Volksschule Brunnmatt sowie der Wirtschafts- und Kadersschule WKS Bern. Die heutige Situation bei der Tramhaltestelle Kaufmännischer Verband stadteinwärts weist Defizite hinsichtlich Verkehrssicherheit auf: Den Fussgängerinnen und Fussgängern versperrt das Tram auf der ersten Hälfte des Fussgängerstreifens die Sicht. Der Übergang ist stark frequentiert; insbesondere von Schülerinnen und Schülern der WKS. Auch die Kreuzung Brunnmattstrasse/Effingerstrasse liegt auf dem Schulweg vieler Kinder des Schulhauses Brunnmatt und ist mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Für den Fussverkehr bestehen lange Warte- und kurze Grünzeiten. Diese Situationen gilt es zu verbessern.

Wie die Brunnmattstrasse ist auch die Effingerstrasse als Velohauptroute ausgewiesen. Als solche erfüllt sie die Standards gemäss Masterplan Veloinfrastruktur nicht: Stadtauswärts führt nur ein schmaler Velostreifen von maximal 1.50 Meter Breite von der Seilerstrasse zum Loryplatz. Bei der Tramhaltestelle Kaufmännischer Verband, die nicht umfahren werden kann, ist der Velostreifen unterbrochen. Stadteinwärts ist lediglich auf dem Abschnitt zwischen Loryplatz und Brunnmattstrasse ein schmaler durchgängiger Velostreifen markiert. Anschliessend fehlt für den Veloverkehr eine eigene Spur bis zum Hirschengraben. Die Haltestelle Kaufmännischer Verband kann stadteinwärts ebenfalls nicht umfahren werden. Die Fahrspur neben den Tramgeleisen ist sehr schmal und für Velofahrende schwierig zu befahren. Die im Masterplan Veloinfrastruktur angestrebte baulich getrennte Veloführung ist auf der Effingerstrasse mit den engen Platzverhältnissen schwierig umzusetzen. Tempo 30 ist deshalb ein wichtiger Faktor, um die Verkehrssicherheit der Velofahrenden zu verbessern. Schliesslich besteht von der Brunnmattstrasse bis zur Belpstrasse Lärmsanierungsbedarf. Tempo 30 leistet diesbezüglich einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Lärmemissionen.

Um die Situation für den Fuss- und Veloverkehr auf der Effingerstrasse insgesamt deutlich zu verbessern, wurden in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) verschiedene Massnahmen erarbeitet. Die Einführung von Tempo 30 ist darin ebenfalls vorgesehen. Aufgrund der räumlichen

Schnittpunkte kann das BGK Effingerstrasse jedoch erst nach Abschluss der Arbeiten am Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) umgesetzt werden; voraussichtlich ab 2028. Eine zeitgleiche Realisierung der beiden Projekte ist nicht möglich, da während der Bauarbeiten zu ZBB eine Umfahrroute für den Verkehr – insbesondere für den ÖV – zur Verfügung gestellt werden muss.

Eine vom BGK Effingerstrasse losgelöste, vorzeitige Einführung von Tempo 30 auf der Effingerstrasse ist im Rahmen des vierten Tempo 30-Pakets geplant. Damit keine gravierende Wertverminderung bei der Umsetzung des BGK Effingerstrasse entsteht, sind jedoch nur einfache Markierungs- und Signalisationsmassnahmen vorgesehen. Reine Markierungs- und Signalisationsmassnahmen bieten bereits eine deutliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand, werden jedoch zur vollständigen Einhaltung von Tempo 30 wahrscheinlich nicht ausreichen. Die vorzeitige Einführung von Tempo 30 auf der Effingerstrasse als Übergangslösung ist 2023/2024 vorgesehen.

Bern, 28. April 2021

Der Gemeinderat