

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

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 Netzwidestands 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 dann 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 öffentlichen Verkehr (öV) und Langsamverkehr. Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass eine solche Verlagerung ohne wirtschaftliche Einbussen realisiert werden kann.

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

Antwort des Gemeinderats

1. Allgemeines

Der Gemeinderat hat seine Vorstellungen vom städtischen Verkehrssystem der Zukunft u.a. im Verkehrskonzept 95 zum räumlichen Stadtentwicklungskonzept (STEK VK 95) umschrieben: „Die Zukunft der Verkehrspolitik liegt im Betrieb eines Verkehrssystems, das alle Bewegungsarten umfasst und auf der Angebotsplanung und der Nachfragelenkung basiert.“

In städtischen Verhältnissen haben der öV und der Langsamverkehr ohne Zweifel eine herausragende Bedeutung. Aber auch der MIV erfüllt wichtige Funktionen. Er ist im Übrigen ein Faktum und lässt sich mit Verboten nicht aus der Welt schaffen. Die Verkehrspolitik muss deshalb primär darauf ausgerichtet sein, den MIV möglichst effizient und immissionsarm abzuwickeln. Angebotsplanung im Sinne des STEK VK 95 bedeutet, dass trotz der immer noch zu beobachtenden Zunahme des motorisierten Verkehrs¹ bei der Neuorganisation der heutigen Verkehrsflächen die *Quartierverträglichkeit*, die *Verkehrssicherheit* und die *Umweltqualität* im Vordergrund stehen, nicht die Nachfrage nach mehr Kapazität.

Der Gemeinderat hält fest, dass die Erhöhung der Sicherheit und Quartierverträglichkeit des Verkehrs und der Umweltqualität im *einen* Stadtteil nicht auf Kosten eines *anderen* Stadtteils erfolgen darf. Auf der Basis dieser Vorgabe entsteht zurzeit der Richtplan MIV für das Nordquartier: In enger Zusammenarbeit mit der Quartierkommission Dialog Nordquartier werden Netzvarianten und Massnahmenpakete entwickelt und bezüglich ihrer Vor- und Nachteile untersucht und bewertet. Dieser seit längerem laufende Planungsprozess bleibt nur fair und glaubwürdig, wenn seine Ergebnisse nicht vorweggenommen werden, indem der Stadtrat jetzt dem Gemeinderat und der Verwaltung einen Auftrag in Form der vorliegenden Richtlinien-Motion erteilt. Der Gemeinderat ist aber bereit, die im Vorstoss skizzierten Ideen einer Verkehrsberuhigung im Nordquartier im Rahmen der Quartierplanung und der Erarbeitung des Richtplans MIV aufzunehmen und zu prüfen. Dabei dürfte sich zeigen, ob und wie weit die Erwartungen bezüglich Entlastung des Nordquartiers vom Verkehr realistisch sind.

2. Zum Ansatz der Variante 1

Tatsächlich könnte der Durchgangsverkehr im Nordquartier mit einer Teilung des Quartiers theoretisch unterbunden werden. Von den Auswirkungen dieser Teilung betroffen wäre aber auch der motorisierte Verkehr mit Start und Ziel im Nordquartier selber. Der Gemeinderat bezweifelt, dass mit einem dem Nutzen angemessenen Aufwand für technische Einrichtungen und für Kontrollen eine zeitlich limitierte oder gar unbeschränkte Durchlässigkeit für den „rein lokalen Geschäftsverkehr“ überhaupt hergestellt werden könnte. Er kann sich auch der Auffassung nicht anschliessen, dass mit dem Ansatz der Teilung die Verkehrsnachfrage gedämpft würde. Vielmehr ist zu erwarten, dass daraus Umwegfahrten und eine Zunahme des Verkehrs auf ebenfalls problematischen Strassenabschnitten in angrenzenden Stadtteilen re-

¹siehe z.B. die Studie „Mobilität in der Schweiz“ (2001) der Bundesämter für Statistik und für Raumplanung

sultierten. Ausserdem liesse sich eine Teilung des Nordquartiers mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht in der nötigen Konsequenz, nämlich lückenlos, umsetzen. Jede erfolgreiche Einsprache gegen eine der zahlreichen baulichen Sperrren, die nötig wären, ergäbe eine Lücke, die unweigerlich zu Schleichverkehr führte.

Der Gemeinderat hält fest, dass das Stadtzentrum für motorisierten Verkehr erreichbar bleiben muss, wenn auch nicht in unbeschränktem Mass. Weil es für Fahrten zwischen dem Stadtzentrum und der Region im Nordwesten der Stadt keine unproblematischen Alternativrouten gibt, muss das Basisnetz des Nordquartiers auch in Zukunft einen angemessenen Beitrag an die Erschliessung des Stadtzentrums leisten. Aus diesen Gründen erachtet der Gemeinderat eine Teilung des Nordquartiers in mindestens zwei Verkehrsräume als problematischen Ansatz. Er wird aber gemäss der mit „Läbigi Stadt“ abgeschlossenen Vereinbarung, sofern diese in Kraft tritt, zusammen mit dem Richtplan MIV eine Variante „Wabenlösung“ zumindest *zur Mitwirkung* auflegen. Dann wird sich zeigen, ob Massnahmen im Sinne der Variante 1 überhaupt mehrheitsfähig und durchsetzbar wären.

3. Zum Ansatz der Variante 2

Der Gemeinderat ist bereit, entsprechende Massnahmen zu prüfen; aber er meldet schon jetzt Vorbehalte bezüglich Grössenordnung der erwarteten Verkehrsreduktion an. Die geforderte Reduktion ist mit den vorgeschlagenen Eingriffen allein mit Sicherheit nicht zu erreichen. Sie würde ähnlich einschneidende Massnahmen erfordern wie die Variante 1. Die beiden Varianten unterscheiden sich deshalb nur unwesentlich.

Wenn im Rahmen des Öffentlichkeitsforums Masterplan Bahnhof Bern – übrigens nicht von Seiten der Verwaltung – davon gesprochen wurde, dass eine Reduktion des motorisierten Verkehrs um 50% realistisch sei, so bezog sich diese Aussage eben auf den Perimeter des Masterplans. Sie kann nicht einfach auf das Nordquartier übertragen werden. Eine Reduktion des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz über die Wirkung der KÜL-Massnahmen hinaus lässt sich nur mit weiteren verkehrslenkenden Massnahmen auf den Haupteerschliessungsachsen des Stadtzentrums erreichen. Wie gross der Beitrag des Nordquartiers an eine zusätzliche Verkehrsreduktion auf dem Bahnhofplatz sein könnte, wird die Prüfung von angemessenen Massnahmen im Rahmen der Arbeiten am Richtplan MIV zeigen.

4. Fazit

Der Gemeinderat hält dafür, dass der eingeschlagene Weg für die Bearbeitung der Richtpläne MIV geeignet ist, eine breite Diskussion und demokratische Entscheidungsfindung in Bezug auf das künftige Verkehrsnetz im Nordquartier zu gewährleisten. Er lehnt es deshalb ab, im jetzigen Zeitpunkt verbindliche Aufträge für bestimmte verkehrslenkende Massnahmen entgegenzunehmen. Hingegen ist er bereit, die der Motion zugrundegelegten Ideen und Vorschläge im laufenden Prozess ebenfalls zu prüfen und zur Diskussion zu stellen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 13. März 2002

Der Gemeinderat