

**Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Nein zu Tempo 30 auf der Monbijoubücke und der Aufhebung der Unterführung Eigerstrasse: Fragen zum heutigen Verkehrsregime bezüglich Unfallstatistik, Lärmimmissionen, negativer Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und der zu erwartenden Kosten**

Im Zusammenhang mit der Projektierung Kirchenfeldstrasse will der Gemeinderat prüfen, ob auf der Monbijoubücke die Einführung von Tempo 30 möglich wäre, und ob die Unterführung Eigerstrasse aufgehoben werden könnte.

Nach Auffassung der Fragesteller hätte die Aufhebung der Unterführung und Einführung auf der verkehrorientierten Monbijoubücke eine Verschlechterung der gesamten Verkehrssituation und letztlich auch der Wohnqualität zur Folge. Deshalb bitten die Fragesteller den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gab es infolge der früheren und heutigen Verkehrsregimes im Bereich Monbijoubücke und Unterführung Eigerstrasse schwere Unfälle mit Personenschäden und solche bei denen Velofahrer und/oder Fussgänger beteiligt waren?
2. Welche Vor- und/oder Nachteile ergeben sich für die Anwohnenden und Verkehrsteilnehmenden, wenn die Unterführung zurück gebaut würde?
3. Ergeben sich durch die Aufhebung der Unterführung Verbesserungen zur Lärmsituation? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?
4. Ergeben sich durch die Aufhebung der Unterführung Verschlechterungen zur Lärmsituation und kommt es zu zusätzlichen Rückstaus in die Quartiere?

Bern, 17. Januar 2019

*Erstunterzeichnende:* Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher

*Mitunterzeichnende:* Daniel Lehmann, Ueli Jaisli, Kurt Rüeeggger

**Antwort des Gemeinderats**

Grundsätzlich stellt Tempo 30 ein wirksames und wirtschaftlich kostengünstiges Verkehrsregime zur Lärmreduktion und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar: Der Lärm wird bei einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h um durchschnittlich 50 % reduziert; gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit aufgrund der tieferen Geschwindigkeiten signifikant erhöht. Hinzu kommt, dass Temporeduktionen nach Auffassung der Fachkreise auch auf Hauptstrassen die Kapazität nicht reduzieren, sondern tendenziell sogar erhöhen<sup>1</sup>.

Die von der kleinen Anfrage angesprochene Aufhebung der Unterführung Eigerstrasse ist – ebenso wie Tempo 30 auf der Monbijoubücke – nicht beschlossen, sondern wird im Rahmen eines zurzeit in Arbeit befindlichen Betriebs- und Gestaltungskonzepts für den fraglichen Perimeter als eine Möglichkeit geprüft. Die Prüfung ist Bestandteil des vom Stadtrat mit SRB 2018-577 vom 6. Dezember 2018 bewilligten Projektierungskredits für die Gesamtanierung der Achse Eigerstrasse–Kirchenfeldstrasse.

---

<sup>1</sup> Siehe etwa die Haltung der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) zur parlamentarischen Initiative Rutz (Tempo 30 auf Hauptstrassen)

*Zu Frage 1:*

Zwischen 2004 und 2017 ereigneten sich im Bereich Monbijoubrücke und Unterführung Eigerstrasse folgende Unfälle:

- *Westseite der Unterführung Eigerstrasse (Nähe Rampe zur Unterführung)*  
Insgesamt 6 Unfälle, davon ein Unfall mit einer schwer verletzten Person; keine Beteiligung von Fussgängern oder Fahrradfahrenden an den Unfällen.
- *Ostseite der Unterführung Eigerstrasse*  
Insgesamt 9 Unfälle, davon 2 Unfälle mit je einer schwer bis erheblich verletzten Person (ein Velofahrer, ein Fussgänger).
- *Monbijoubrücke*  
Insgesamt 20 Unfälle, davon 4 Unfälle mit 5 schwerwiegend verletzten Velofahrenden; an den Unfällen waren keine Fussgänger beteiligt.

*Zu Frage 2 bis 4:*

Die Vor- und Nachteile eines allfälligen Rückbaus der Unterführung werden im Rahmen des erwähnten Betriebs- und Gestaltungskonzepts detailliert aufgearbeitet; heute sind daher noch keine gefestigten Aussagen möglich. Mit einem Rückbau der Unterführung könnten aber beispielsweise die Trennwirkung und der Flächenbedarf der beiden Rampenbauwerke reduziert und Raum für den Fuss- und Veloverkehr oder Aufenthaltsbereiche gewonnen werden. Zudem würde der zukünftige Sanierungsbedarf des Tunnels wegfallen bzw. dessen Kosten könnten eingespart werden. Ein Nachteil des Rückbaus wäre hingegen das dadurch oberirdisch erhöhte Verkehrsaufkommen insbesondere auf der Kreuzung Monbijoustrasse/Eigerstrasse. Die Lärmsituation würde sich dadurch in diesem Perimeter verschlechtern. Dank Tempo 30 auf der Monbijoubrücke würden die Lärmemissionen im Umfeld der Brücke hingegen grundsätzlich reduziert.

Der Entscheid, ob die Unterführung aufgehoben werden soll oder nicht, wird letztlich in die Kompetenz des Stadtrats (oder gar der Stimmberechtigten) fallen. Dazu werden zurzeit, wie erwähnt, die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen erarbeitet.

Bern, 13. Februar 2019

Der Gemeinderat