61
(2000)

Motion Andreas Zysset (SP): Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Kreditvorlage mit folgendem Inhalt zu unterbreiten:

1. Aufnahme der Breitenrainstrasse mit entsprechenden baulichen Massnahmen in eine Tempo 30-Zone, bzw. Zusammenschluss der angrenzenden Tempo 30-Zonen in eine einzige, zusammenhängende Zone.

2. Umgestaltung der Breitenrainstrasse nach einem Gesamtkonzept zur Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs auf das Niveau einer Tempo 30-Strasse. Dabei sind, vor allem bei den Kreuzungen mit anderen Strassen, auch gestalterische Aspekte zu berücksichtigen. Das heisst, diese Bereiche wären als Plätze zu gestalten. Namentlich die Plätze bei den Kreuzungen Breitenrainstrasse/Spitalackerstrasse/Optingenstrasse/Wylerstrasse und Breitenrainstrasse/Turnweg/Wyttenbachstrasse/Kyburgstrasse sind insbesondere durch echte Kreisel aufzuwerten.

Begründung:

- Bei der Debatte im Stadtrat vom 15.9.1994 betreffend die Einführung von Tempo 30 im Nordquartier wurde von Seiten der PVK der Zusatzantrag gestellt, auch die Breitenrainstrasse in die Tempo 30-Zone einzubeziehen. Der Antrag wurde mit dem Hauptgrund abgelehnt, diese sei Bestandteil des Basisnetzes (Verkehrskonzept 1982). Dieser Einwand fällt heute weg. Nach dem STEK-Verkehrskonzept 95 gehört die Breitenrainstrasse nicht mehr dem Basisnetz an, sie ist heute nicht einmal Bestandteil des Übergangsnetzes. Ein weiterer Einwand, wonach die Planung der KÜL hängig sei, ist heute ebenfalls nicht mehr gültig. Weiter wurde damals geltend gemacht, der Zusatzantrag würde die Einführung von Tempo 30 im gesamten Quartier verzögern. Der Antrag wurde deshalb mit 31 : 24 Stimmen abgelehnt.

- Die Realisierung der vom Stimmvolk bei der Vorlage KÜL beschlossenen Massnahmen erfordert ohnehin eine Reduktion des Verkehrs auf der Breitenrainstrasse.

- Seit dem Einzug von kleineren Schulkindern im Breitenrainschulhaus besteht ein dringender Bedarf nach mehr Sicherheit für die Schulwege, welche über die Breitenrainstrasse führen. Eine Verlangsamung des Verkehrs und damit eine Aufwertung der Fusswege und die Verbesserung der Sicherheit und des Komforts der Fussgänger und Fussgängerinnen im Sinne von Tempo 30 ist deshalb erforderlich.

- Im Zusammenhang mit der Teilrevision des Nutzungszonenplans wurde eine neue Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) vorgenommen (Gemeindeabstimmung vom 10. März 1996). Für die Breitenrainstrasse gilt neu ES II. Mit dem momentanen Verkehrsregime kann diese Norm nicht eingehalten werden: Es drängen sich deshalb Massnahmen zur Verkehrsverminderung bzw. Verkehrsverlangsamung auf.

- Am 30.8.1990 gab es im Stadtrat Anträge, die auf die Einrichtung von zwei Kreiseln bei den beiden Kreuzungen Spitalackerstrasse/Optingenstrasse/Wylerstrasse bzw. Turnweg/Wyttenbachstrasse/Kyburgstrasse abzielten. Die Kreisel hätten insbesondere das Tempo auf der Breitenrainstrasse reduzieren sollen. In der Folge sind dann an beiden Kreuzungen bauliche Massnahmen getroffen worden, dies jedoch ohne das Tempo auf der Breitenrainstrasse merklich zu reduzieren. Ebenfalls unbefriedigend ist die Gestaltung: Besonders die Betoninsel der oberen Kreuzung gefällt nicht.

- Die Verbesserung der Situation der Radfahrer und Radfahrerinnen drängt sich auf. Bei der Beziehung Breitenrainstrasse/Nordring (vor allem stadteinwärts) handelt es sich um eine häufig genutzte und schnelle Radverbindung vom Spitalacker/Breitenrain über die Lorrainebrücke in die Innenstadt. Der Sicherheit für die Radfahrer und Radfahrerinnen ist dort höchste Priorität einzuräumen.

Bern, 9. September 1999

Andreas Zysset (SP), Leslie Lehmann, Edith Lörtscher, Béatrice Stucki, Ruedi Hofer, Irène Marti Anliker, Franco Sommaruga, Sylvia Spring Hunziker, Marcel Fankhauser, Peter Blaser, Edith Olibet, Margrit Stucki-Mäder, Margrith Beyeler, Rosmarie Okle Zimmermann, Elsi Meyer, Marie-Louise Durrer, Raymond Anliker, Barbara Mühlheim, René Zimmermann

Antwort des Gemeinderats

Der Motionär verlangt in seinem Vorstoss, dass der Gemeinderat dem Stadtrat eine Kreditvorlage zu zwei Punkten unterbreitet:

- Zusammenschluss der beiden angrenzenden, heute bestehenden Tempo 30-Zonen.
- Umgestaltung der Breitenrainstrasse inkl. der Kreuzungsbereiche Spitalacker-/Optingen-/Wylerstrasse und Turnweg/Wyttenbach-/Kyburgstrasse.

Nach der Auffassung des Gemeinderats handelt es sich dabei um zwei unterschiedliche Inhalte: die signalisationstechnische Ebene im ersten Punkt und umfassende, bauliche und gestalterische Massnahmen im zweiten Punkt.

Ein formales Erfordernis zur Einführung der Zonensignalisation Tempo 30 ist die Erarbeitung eines Gutachtens gemäss den Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD). Dabei sind folgende drei Hauptkriterien zu erfüllen:

- *Verkehrsmengen:* Die Verkehrsmengen dürfen 500 Fahrzeuge in der Spitzenstunde nicht überschreiten. Verkehrszählungen haben gezeigt, dass diese Mengen mit dem heutigen Regime nicht eingehalten werden können.
- *Unfallanalysen:* Aufgrund des Unfallbildes ergeben sich allfällige Örtlichkeiten mit Sanierungsbedarf.
- *Geschwindigkeitsniveau von 85%:* Laut Erfahrungswerten ist bekannt, dass das heutige Geschwindigkeitsniveau relativ hoch ist. Es ist daher davon auszugehen, dass mit relativ harten Massnahmen das reduzierte Geschwindigkeitsniveau herbeigeführt werden muss.

Den Weisungen des EJPD zufolge ist von Vornherein klar, dass provisorische bauliche Massnahmen oder Parkfeldversätze nicht zum Ziel führen werden. Die heutige Verkehrsfläche ist nach Abzug der Parkierung mit 7 Metern nämlich zu breit. Im übrigen weist der Gemeinderat darauf hin, dass signalisationstechnische Massnahmen nicht in den Kompetenzbereich des Stadtrats fallen und der Vorstoss in diesem Punkt als unechte Motion behandelt werden muss.

Mit dem STEK-Verkehrskonzept 95 erhält das zur Diskussion stehende Strassenstück die Funktion einer Quartierstrasse. Diese Umgestaltung der Breitenrainstrasse ist aber mit einem teuren Strassenrückbau verbunden. Eine überschlägige Schätzung ergibt Kosten in der Grössenordnung von 0,5–1 Mio Franken, was angesichts der sehr angespannten Finanzlage der Stadt Bern sehr viel Geld ist.

Es ist an sich unbestritten, dass in lärmtechnischer Hinsicht Handlungsbedarf besteht: Unter der Annahme von Tempo 30 ist gemäss Angaben des Amtes für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle (AfUL) eine Verkehrsreduktion von 25-65% anzustreben, damit die Im-

missionsgrenzwerte eingehalten werden können. Die hoffentlich in absehbarer Zeit realisierbaren KÜL-Massnahmen in der Kreuzung Nordring/Breitenrainstrasse zielen bereits in die Richtung der angestrebten Lärmreduktion. Im übrigen wird auf das Lärmsanierungskonzept des Gemeinderats verwiesen.

Der Gemeinderat erachtet es aus Gründen der Finanzierbarkeit aber auch aus Gründen eines koordinierten Vorgehens in Sachen KÜL und Lärmsanierungsmassnahmen als angezeigt, keine isolierten Massnahmen zur Zeit aufwändig weiterzubearbeiten.

Antrag

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

Bern, 29. Februar 2000 **Der Gemeinderat**