

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL): Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring; Fristverlängerung

Der Stadtrat hat am 8. März 2007 die folgende Motion (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL) erheblich erklärt und seither mehrmals Fristverlängerungen zur Erfüllung gewährt; zuletzt bis am 31. Dezember 2021:

Es gibt in der Stadt Bern kein mit der Achse Thunstrasse-Ostring vergleichbarer Abschnitt des Basisnetzes, welcher so direkt durch Wohnquartiere führt und eine ähnlich starke Verkehrsbelastung aufweist. Nebst dem Privatverkehr führen drei Tram- und zwei Buslinien über diese Strassen. Sie werden häufig von Fussgängerinnen überquert und von Velos benützt, da beidseits der Achse Wohnquartiere und Fussgängerziele liegen. Die Grenzwerte zur Luftreinhaltung und der Lärmbelastung werden regelmässig überschritten. Die Plätze Burgernziel, Thunplatz und Freudenbergerplatz gehören zu den unfallträchtigsten Verkehrsknoten der Stadt und des Kantons.

Hauptstrassen in Quartieren sind jedoch nicht nur Verkehrsachsen, sondern auch Stadträume, in welchen sich städtisches Leben abspielt. In den vergangenen Jahren haben andere Gemeinden gezeigt, dass auch bei stark befahrenen Strassen mit geeigneten Massnahmen die Koexistenz aller Benutzerinnen markant verbessert werden kann. Die Erfahrungen von Köniz haben allerdings auch deutlich gemacht, dass dazu die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 unabdingbar ist.

Folgende Ziele sind auf der Achse Thunstrasse-Ostring (eingeschlossen die Plätze Thunplatz, Burgernziel und Freudenbergerplatz) zu verwirklichen, um die Koexistenz aller Benutzerinnen zu verbessern:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit und verbesserte Fortbewegungsmöglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Senkung der Unfallzahlen, bessere Durchfahrtsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr, durchgehend sichere und befriedigende Veloverbindung, attraktivere Führung des Fussverkehrs, Kanalisierung des Privatverkehrs).
2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Sicherheitsempfinden, Orientierung, geringe Trennwirkung) und Aufwertung der angrenzenden Quartiere als Wohn- und Lebensraum (kein Ausweichverkehr). Die kommende Neugestaltung des Tramdepots Burgernziel ist zu berücksichtigen.
3. Reduktion der Luft- und Lärmbelastung bei überschrittenen Grenzwerten
4. Bessere Vernetzung von Grünräumen

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage zur besseren Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring auszuarbeiten. Im Rahmen von Lösungsvarianten sind verschiedene Massnahmen einzeln und kombiniert zu prüfen, insbesondere aber die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30. Die gewählte Variante ist in den Quartierrichtplan des Stadtteils IV aufzunehmen und dem Stadtrat unter Angabe von Etappierungsmöglichkeiten und Priorisierung vorzulegen

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL), Michael Aebersold, Raymond Anliker, Christof Berger, Ruedi Keller, Andreas Flückiger, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher, Susanne Elsener, Hasim Sönmez, Annette Lehmann; Beat Zobrist, Giovanna Battagliero, Andreas Krummen; Miriam Schwarz; Rania Bahnan

Büechi, Gisela Vollmer, Ursula Marti, Verena Furrer-Lehmann, Erik Mozsa, Nadia Omar, Barbara Streit-Stettler, Martin Trachsel, Conradin Conzetti, Peter Künzler.

Bericht des Gemeinderats

Die vorliegende Interfraktionelle Motion *Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring* steht in engem Zusammenhang mit der Interfraktionellen Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stüchelberger, GFL/ Blaise Kropf, JA!): *Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde)*. Den beiden Vorstössen ist gemeinsam, dass ihre Erfüllung von den verkehrspolitischen Massnahmen und deren Umsetzung abhängt, die im Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr (TVP MIV) für den Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) vorgesehen sind. Für beide Motionen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat eine Fristverlängerung.

Am 13. August 2015 bewilligte der Stadtrat für das Gesamtprojekt Thunplatz-Ostring – bzw. für die drei Hauptprojekte «Definitive Gestaltung Thunplatz», «Gesamtsanierung Thunstrasse Ost inkl. Umbau Knoten Burgernziel» und «Sanierung Ostring» – einen Projektierungskredit von gesamthaft 2,4 Mio. Franken (SRB Nr. 2015-318). Zudem fasste er mehrere Beschlüsse, die in die Projektierung einfließen müssen – unter anderem jenen, dass auf der ganzen Strecke Thunplatz – Ostring beidseitig ein Velostreifen von mindestens 1,50 Metern Breite erstellt wird. Dieser Auftrag wurde entsprechend in die Projektierung aufgenommen. Zudem wurde nachträglich auch der Abschnitt Thunstrasse West (Los 1a) in das Gesamtprojekt (neu: Thunstrasse-Ostring) integriert.

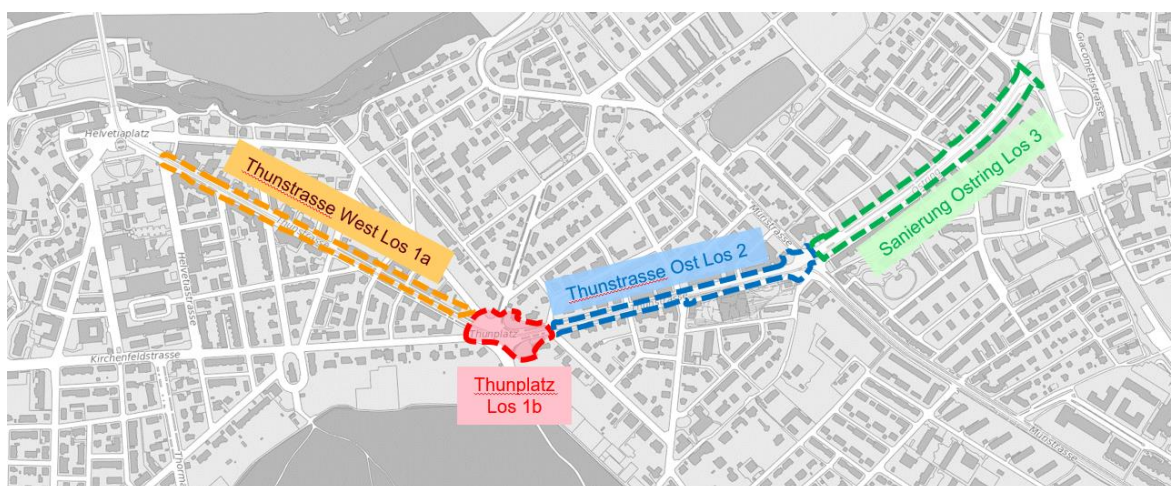


Abb.1 Übersicht Gesamtprojekt Thunstrasse - Ostring GTO

Heute, sechs Jahre nach dem Kreditentscheid des Stadtrats, präsentiert sich der aktuelle Stand im Gesamtprojekt Thunstrasse-Ostring (GTO) wie folgt:

Vom Gesamtprojekt Thunstrasse-Ostring (GTO) konnte bislang einzig das Teilprojekt *Ostring* (Los 3) realisiert werden: Im Herbst 2020 wurden die Sanierungsarbeiten nach 15-monatiger Bauzeit abgeschlossen. Im Abschnitt zwischen Burgernziel und Freudenbergerplatz wurden die Gleise ersetzt und die Werkleitungen erneuert, die ÖV-Haltestellen wurden gemäss Eidgenössischem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) barrierefrei umgestaltet, gleichzeitig wurden mehrere Massnahmen zugunsten von mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen realisiert sowie ein lärmärmer Strassenbelag eingebaut.

Bereits vollzogen wurden zudem *provisorische Sofortmassnahmen* zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Knoten Burgernziel (rote Velospur/Velopiktogramme/Velos auf Trottoir) und beim Thunplatz (Velopiktogramme).

Für das *Los 1a (Thunstrasse West)* wurde ein Bauprojekt erarbeitet und in einem eisenbahnrechtlichen Verfahren zur Auflage gebracht. Gegen das Projekt gingen zahlreiche Einsprachen ein. In der Folge wurden zahlreiche Gespräche geführt – die Suche nach einer Lösung für ein konfliktfreies Nebeneinander von ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr blieb aber leider ohne Erfolg. Insbesondere die Konflikte bei der Veloführung auf dem Trottoir (enge Platzverhältnisse) konnten nicht gelöst werden.

Just dieselbe Problematik überschattet auch die Projektierungsarbeiten zum *Thunplatz (Los 1b)* und zur *Thunstrasse Ost (Abschnitt Thunplatz bis Burgernziel/Los 2)*: Sie sind derzeit ebenfalls sistiert, weil keine befriedigenden bzw. genehmigungsfähigen Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr gefunden werden konnten. Auch hier ist der Strassenraum sehr eng und die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr hoch, es ist nicht möglich, für den öffentlichen Verkehr ein Eigentrassee einzurichten, und schliesslich besteht ein Konflikt mit der historischen Baumallee.

Die Planungsarbeiten für den Bereich zwischen Helvetiaplatz und Burgernziel stecken aus den dargelegten Gründen in einer Sackgasse. Deshalb hat BERNMOBIL das Gesuch zur Plangenehmigung des Projekts Thunstrasse West im Herbst 2021 in Absprache mit dem Gemeinderat und im Namen der Bauherrngemeinschaft zurückgezogen. Die Stadt und ihre Partner (BERNMOBIL und Energie Wasser Bern) haben sich aufgrund der schwierigen Projektarbeit geeinigt, den Betrachtungsperimeter für eine Lösungsfindung zu erweitern und im grösseren Kontext auch eine Entflechtung der Verkehrsträger zu prüfen. Möglicherweise können gewisse Verkehrsmittel in einen anderen Raum verlegt werden, damit könnte auf der Achse Thunstrasse-Ostring – und auch im Bereich der Thunstrasse West – Platz geschaffen werden für neue Lösungen. Ziel ist es, in einem grossräumigen Betrachtungsperimeter eine verkehrliche Gesamtsicht zu erarbeiten und nach Lösungsansätzen für alle Verkehrsteilnehmenden zu suchen – zusammen mit den mitinvolvierten Stakeholdern und unter Berücksichtigung der Drittprojekte (Kirchenfeldstrasse, Jungfrau-/Marienstrasse und Muristrasse). Über diese Ausgangslage und die daraus folgenden Schlüsse wurde am 18. November 2021 die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) im Detail informiert.



Abb 2. Erweiterter Betrachtungsperimeter

Das Projekt Thunstrasse West (das in diese Gesamtbetrachtung selbstverständlich auch einbezogen wird) wird zugleich in drei Einzelprojekte aufgeteilt:

«Obere Thunstrasse West»:

Damit die Sicherheit des Trambetriebs weiterhin gewährleistet werden kann, soll im Abschnitt zwischen der Haltestelle Luisenstrasse und dem Thunplatz zeitnah eine Gleissanierung umgesetzt werden – im Sinne einer Sofortmassnahme: Der kritische Zustand der Gleise lässt keinen weiteren Aufschub zu. Es handelt sich um einen 1:1-Gleisersatz, es erfolgen in diesem Schritt keine Anpassungen im Strassen- und Trottoirraum.

«Untere Thunstrasse West»:

Im Abschnitt zwischen Helvetiaplatz bis zur Haltestelle Luisenstrasse lässt der Gleiszustand noch ein Zuwarten um einige Jahre zu. Es sollen die Resultate der erwähnten Gesamtanalyse abgewartet werden – schliesslich gilt es eine Lösung zu finden, die mit den Plänen zur Neugestaltung des Helvetiaplatzes kompatibel sind und die unbefriedigende Situation für Velofahrende bei der Haltestelle Helvetiaplatz (stadtauswärts) merklich verbessert.

«Haltestelle Luisenstrasse»

Auch hier sind vorderhand keine Sofortmassnahmen geplant. Unbestritten ist, dass die Haltestelle Luisenstrasse in den nächsten Jahren gemäss den Vorgaben des BehiG barrierefrei umgestaltet werden muss. Ebenfalls unbefriedigend ist dort die aktuelle Situation für Velofahrende (Haltestellenumfahrung im Mischverkehr) – eine Verbesserung soll nach Vorliegen der Gesamtanalyse projektiert werden.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Forderungen der Motionäre wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Die Anliegen der Motion sind auch die Anliegen des Gemeinderats: Die Unfallzahlen auf der Achse Thunstrasse-Ostring sollen gesenkt und die Durchfahrtsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr optimiert werden – voraussichtlich unter anderem indem der heutige Verkehrskreisel Burgernziel durch eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung ersetzt wird. Die Sicherheit der Velofahrenden soll mit einer separaten, durchgehenden Velospur erhöht werden, Zufussgehende sollen die – barrierefrei ausgestalteten – ÖV-Haltestellen sicher und bequem erreichen. Dies die Ziele – der Weg dazu ist allerdings aus den dargelegten Gründen noch offen.

Zu Punkt 2:

Der Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind bei der Achse Thunplatz-Ostring aufgrund der engen Raumverhältnisse und der grossen Mobilitätsbedürfnisse Grenzen gesetzt. Eine gewisse Aufwertung wird jedoch durch die Neuordnung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die Aufhebung von Parkplätzen im Fussgängerbereich erreicht werden können. Auch der Vorplatz der Überbauung Burgernziel soll in Koordination mit dem Baurechtsnehmer aufgewertet werden. Die Baumallee wird erhalten (siehe auch Punkt 4).

Zu Punkt 3:

Die für 2030 prognostizierten Verkehrsbelastungen liegen deutlich unter der Prognose des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM). Die Steuerung der Lichtsignalanlagen wird auf diesem Verkehrsaufkommen basieren und soll einen optimalen Verkehrsfluss ermöglichen. Zusätzlich sind im Quartier Brunnadern/Elfenau Massnahmen zur Verkehrsberuhigung geplant (Tempo 30, Verhinderung von Schleichverkehr).

Zu Punkt 4:

Die bestehende Baumallee soll erhalten bleiben; kranke Bäume werden sukzessive ersetzt. Im Bereich der Überbauung Tramdepotareal ist die Ergänzung der Baumallee vorgesehen. Die sich im Bau befindende Überbauung sieht eine einzige Gebäudefigur mit Innenhöfen gegen die Staufferstrasse vor. Die Innenhöfe sollen bepflanzt und von der Thunstrasse (Gebäudedurchgang) und der Staufferstrasse her zugänglich sein.

Fazit

Aus obigen Ausführungen geht hervor, dass die Anliegen der Motionäre in die Planung und Projektierung des Gesamtprojekts Thunstrasse-Ostring eingeflossen sind bzw. einfließen werden. Vollständige Sicherheit bezüglich der konkreten Umsetzung der genannten Massnahmen besteht aber erst, wenn die entscheidungskompetenten Organe die verschiedenen Ausführungskredite gesprochen haben und die erforderlichen Bewilligungen vorliegen. Das ist nicht der Fall: Wie oben ausgeführt, gibt es bis zur einer vollständigen Realisierung aller Massnahmen auf der Achse Thunstrasse-Ostring noch viele Probleme zu lösen. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb eine Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis Ende 2025.

Diese Fristverlängerung steht im Einklang mit der vom Gemeinderat beantragten Fristverlängerung zur Erfüllung des Postulats Michael Daphinoff/Milena Daphinoff (CVP): Mehr Sicherheit auf gemischt genutzten Velo-Fussgängerflächen durch Verbesserung der (Boden-)Signalisation; Prüfungsbericht Punkt 1 und Fristverlängerung Punkt 2a. In Punkt 2a gilt es namentlich Lösungsvorschläge betreffend Erhöhung der Sicherheit in der Thunstrasse zu prüfen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die für die Umsetzung der erwähnten Infrastrukturprojekte erforderlichen Mittel sind in der mittelfristigen Investitionsplanung eingestellt.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL): Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis zum 31. Dezember 2025 zu.

Bern, 15. Dezember 2021

Der Gemeinderat