258
(2001)

Vortrag
des Gemeinderats an den Stadtrat
betreffend Motion Fraktion SP (Peter Blaser): Weniger Verkehrslärm an der Brünnenstrasse; Fristverlängerung

Mit SRB 28 vom 21. Januar 1999 hat der Stadtrat die Motion Fraktion SP (Peter Blaser) "Weniger Verkehrslärm an der Brünnenstrasse" vom 30. April 1998 erheblich erklärt:

Die Anwohnerinnen und Anwohner der Brünnenstrasse sind übermässigem Verkehrslärm ausgesetzt. Der motorisierte Individualverkehr muss in den Abschnitten zwischen Bümpliz- und Heimstrasse um mehr als 65% und zwischen Heim- und Riedbachstrasse um 25 bis 45% reduziert werden, damit die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten sind (Darstellung Handlungsbedarf Lärm, Ausgabe Januar 1997).

Laut Verkehrskonzept des STEK 95 gehört die Brünnenstrasse zum Quartiernetz. Sie soll somit primär den AnwohnerInnen, BesucherInnen und KundInnen dienen (STEK 95, Verkehrskonzept, Seite 21). Als Eigentümerin ist die Stadt Bern gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes verpflichtet, bis zum Jahr 2002 die nötigen Lärmschutzmassnahmen zu treffen, damit die Immissionsgrenzwerte an der Brünnenstrasse eingehalten sind.

Mit dem Projekt "Ausbau der BN-Bahnlinie auf Doppelspur" wird die Bahnschranke durch eine Überführung abgelöst, was die Attraktivität der Brünnenstrasse als Durchgangsachse stark erhöht. Die Eröffnung des Coop-Zentrums (zirka 185 Parkplätze) im Herbst 2000 führte zu einer weiteren Verkehrszunahme. Im Falle einer Realisierung der vom Gemeinderat vorgesehenen autogerechten Verkaufs- und Freizeitanlagen in Brünnen wird die Kundschaft aus dem Raum Köniz, Fischermätteli, Wabern und Gürbetal ohne Gegenmassnahmen die Brünnenstrasse benützen.

Damit besteht für die Brünnenstrasse ein dringlicher Handlungsbedarf. Das Aufschieben der Lärmsanierung der Brünnenstrasse auf die Zeit nach dem Jahr 2002 würde den Zustand einer verkehrsorientierten und lärmbelasteten Strasse zementieren und die Durchsetzung der Lärmschutzmassnahmen erschweren.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat ein Projekt (Kreditvorlage) für die Lärmsanierung der Brünnenstrasse zu unterbreiten. Das Ziel (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte Lärm) ist gemäss den Grundsätzen des Sanierungskonzepts "Lärmschutz an Stadtstrassen" zu entwickeln (Reduktion des MIV auf ein quartierverträgliches Mass, Geschwindigkeitsreduktion). Mögliche Massnahmen zur Lärmabnahme können unter anderen sein (die Aufzählung ist nicht abschliessend):

- neue Verkehrsführung in Bümpliz / Bethlehem auf der Basis eines Zellensystems
- Einführung Tempo 30 und Rechtsvortritt
- Strassenraumgestaltung
- Schaffung einer Zone des ruhigen und sicheren Verkehrs vor dem Schulhaus Stapfenacker
- Lastwagen(durchfahr)verbot
- Verzicht auf den Ausbau der Brünnenstrasse beim Coop-Zentrum.

Die Massnahmen sind gemeinsam mit der Quartierkommission Bümpliz / Bethlehem auszuarbeiten.

Bern, 30. April 1998

Fraktion SP (Peter Blaser), Heinz Junker, Andreas Hofmann, Irène Marti Anliker, Simone Gretler, Liselotte Lüscher, Béatrice Stucki, Sylvia Spring Hunziker, Leslie Lehmann, Edith Olibet, Marie-Louise Durrer, Oskar Balsiger, Ruth Rauch, Edith Lörtscher, Esther Kälin Plézer, Raymond Anliker, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Elsi Meyer, Margrit Stucki-Mäder, Marcel Fankhauser

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat im August 1999 einen Kredit von Fr. 70 000.00 für die Ausarbeitung einer Planungsstudie bzw. eines Vorprojekts zur Neugestaltung der Brünnenstrasse bewilligt. Inzwischen liegt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vor, das im Folgenden kurz umschrieben wird.

1. Ausgangslage

Der Ausbaugrad der Brünnenstrasse ist verkehrsorientiert und nimmt wenig Rücksicht auf die Nutzungsstruktur der umgebenden Bebauung. Die Trennwirkung im Wohnquartier und im Bereich der beidseitigen Ladennutzung im Erdgeschoss ist gross. Eine nutzungsorientierte Gestaltung würde den Bedürfnissen des Quartiers besser gerecht.

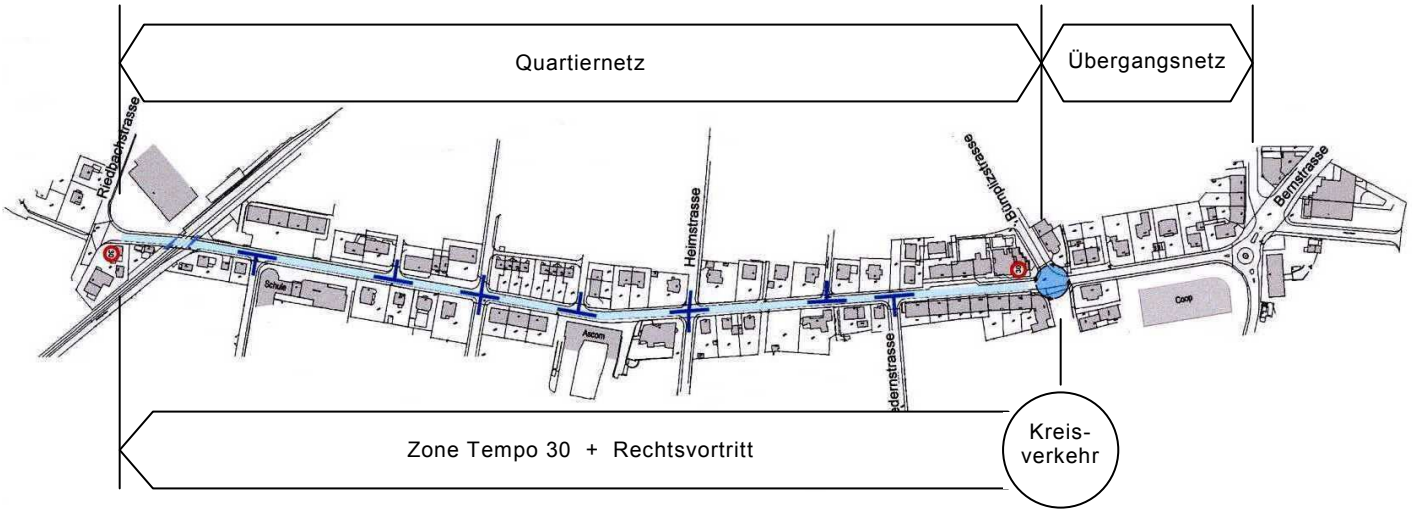
Entlang der Brünnenstrasse werden die gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) für die Beurteilung bestehender Strassen massgebenden Immissionsgrenzwerte bei 55 Liegenschaften überschritten. Bei ihnen besteht eine gesetzliche Sanierungspflicht durch die Strasseneigentümerin. Die maximale Überschreitung des Immissionsgrenzwerts beträgt 8 dBA. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte muss der Verkehr gemäss Lärmsanierungskonzept der Stadt Bern im Abschnitt Bümplizstrasse - Heimstrasse um über 65% und im Abschnitt Heimstrasse - Riedbachstrasse um 25 - 45% reduziert werden.

Die Brünnen- und die Bümplizstrasse werden vom Veloverkehr sehr gut frequentiert und sind im Richtplan Leichter Zweiradverkehr als Hauptrouten klassiert. Weiter ist die Brünnenstrasse eine wichtige Verbindung für den Fussverkehr zum Zentrum Bümpliz wie auch zum Schulhaus Stapfenacker. Beidseitig sind Trottoirs vorhanden. Der Elternrat des Schulkreises Stapfenacker-Brünnen hat mehrmals auf Sicherheitsdefizite bei der Überquerung der Brünnenstrasse hingewiesen. Die Lichtsignalanlage am Knoten Bümplizstrasse bringt für den Fussverkehr längere Wartezeiten.

Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h recht gut eingehalten wird. Die Differenz zwischen der heute gefahrenen und der angestrebten Geschwindigkeit von 30 km / h ist jedoch markant. Es sind deshalb auf der ganzen Länge der Brünnenstrasse Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion notwendig.

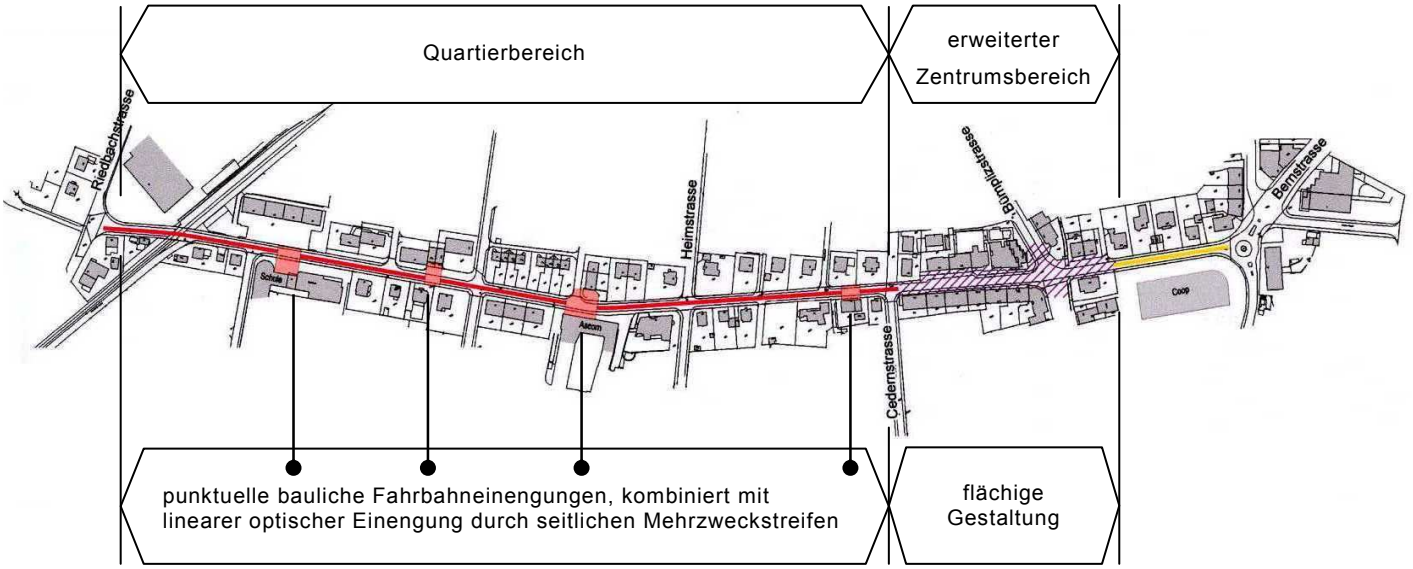
2. Konzept Verkehr

Die Brünnenstrasse gehört gemäss Entwurf zum Richtplan Motorisierter Individualvekehr Stadtteil VI Bümpliz / Bethlehem im Abschnitt Bernstrasse – Bümplizstrasse zum Übergangsnetz. Der Ausbau der Brünnenstrasse im Bereich des Coop-Zentrums ist bereits ausgeführt. Der verbleibende und hier behandelte Abschnitt (Bümplizstrasse - Riedbachstrasse) ist dem Quartiernetz zugeordnet und kann in die Tempo-30-Zone integriert werden. Der Regime-Wechsel wird durch einen neuen Kreisel angezeigt.



3. Konzept Gestaltung

Die Brünnenstrasse kann aufgrund der Nutzungsstruktur in zwei Abschnitte geteilt werden. Im Abschnitt Bümplizstrasse - Cedernstrasse besteht eine strassenbegrenzende Bebauung ohne Vorgärten, mit zum Teil kundenintensiven Ladennutzungen im Erdgeschoss. Im Abschnitt Cedernstrasse - Riedbachstrasse herrscht die offene Bauweise (Wohnnutzung) vor; beidseitig wird der Strassenraum hauptsächlich durch Vorgärten gefasst. Ausnahmen bezüglich Struktur und Nutzung sind die Ascom und das Schulhaus Stapfenacker sowie das Baugeschäft an der Riedbachstrasse. Entsprechend ergeben sich für die zwei Abschnitte unterschiedliche Gestaltungsansätze:



4. Kostenschätzung (Genauigkeit + / - 25%)

Tiefbau:	Minikreisel	Fr.	200 000.00
	Erweiterter Zentrumsbereich	Fr.	130 000.00
	Quartierbereich inkl. Niveauübergang	Fr.	415 000.00
Gestaltungselemente		Fr.	70 000.00
Beleuchtung		Fr.	75 000.00
Signalisation/Markierung		Fr.	15 000.00
prov. Verkehrsführung		Fr.	30 000.00
Demontage LSA		Fr.	20 000.00
Projektierung/Bauleitung		Fr.	145 000.00
Unvorhergesehenes		Fr.	165 000.00
Mehrwertsteuer		Fr.	95 000.00
Total			**Fr. 1 360 000.00**

5. Lärm- und Verkehrsprognose

Mit dem Verkehrsmodell der Stadt Bern wurden verschiedene Zustände zur Beurteilung der Wirkung vorgesehener Massnahmen simuliert. Dabei wurden die Auswirkungen der folgenden Vorhaben auf das Verkehrsgeschehen mitberücksichtigt:

- Überbauung Brünnen / FEZ
- Sperrung der Riedbachstrasse (westlicher Abschnitt)
- Dosierung an den Stadteingängen
- Umfahrung Niederbottigen.

Im Abschnitt Bernstrasse - Bümplizstrasse wurden im Rahmen der Realisierung der Fussgängerzone Bümplizstrasse und des Coop-Neubaus durch den Einbau von Schallschutzfenstern bereits Lärmschutzmassnahmen ausgeführt. Dieser Abschnitt ist deshalb von der nachfolgenden Betrachtung ausgeschlossen.

Die Modellrechnungen haben gezeigt, dass mit dem dargestellten Konzept im Abschnitt Bümplizstrasse - Heimstrasse nur eine leichte Abnahme der Verkehrsmenge erreicht werden kann. Im Abschnitt Heimstrasse - Riedbachstrasse beträgt die Abnahme immerhin gegen 2000 Fahrzeuge (Ist-Zustand: 5 900 Fahrzeuge). Die im Lärmsanierungskonzept der Stadt Bern dargestellten nötigen Verkehrsreduktionen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (über 65% im Abschnitt Bümplizstrasse - Heimstrasse; 25 - 45% im Abschnitt Heimstrasse - Riedbachstrasse) können nicht erreicht werden. Dennoch ergeben sich im Abschnitt Bümplizstrasse - Heimstrasse wahrnehmbare Lärmreduktionen von ca. 1 dBA, im Abschnitt Heim-strasse - Riedbachstrasse solche von ca. 3 dBA. Die Anzahl Gebäude mit Überschreitung des Immissionsgrenzwerts reduziert sich um 20 Liegenschaften; bei 35 Liegenschaften bleiben die Werte überschritten.

Mit einer Sperrung der Brünnenstrasse für den motorisierten Verkehr im Bereich des Niveauübergangs könnten eine markantere Verkehrsreduktion und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei bis zu 40 Liegenschaften erreicht werden. Hingegen würden die Belastungen auf der Bümplizstrasse und auf der Heimstrasse deutlich zunehmen, was einer Verlagerung des Lärmproblems gleichkäme.

In der Motion wurde auch ein Lastwagenfahrverbot angeregt. Der Anteil Schwerverkehr am Verkehrsaufkommen auf der Brünnenstrasse ist mit ca. 5% gering. Ein grosser Teil davon entfällt zudem auf den Ziel- / Quellverkehr (Ascom) und den Busverkehr; er müsste deshalb vom Verbot ausgenommen werden. Ein Lastwagenfahrverbot hätte somit wenig Wirkung auf die Lärmsituation und wäre zudem nur mit erheblichem Aufwand durchzusetzen. Ein akustisch günstiger Fahrbahnbelag ergibt bei Tempo 30 ebenfalls keine wahrnehmbare Lärmreduktion.

6. Fazit

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass im Zusammenhang mit der Realisierung von Vorhaben, welche den Verkehrsdruck auf die Brünnenstrasse erhöhen werden, die dargestellten Massnahmen richtig und sinnvoll sind, auch wenn die in der Motion geforderte Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht vollumfänglich erreicht wird. Immerhin wird einerseits die Lärmbelastung gesenkt und andererseits die Situation auf und an der Brünnenstrasse massgeblich verbessert (mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Reduktion der Trennwirkung, Steigerung der Raum- und Aufenthaltsqualität). Der Gemeinderat nimmt deshalb in Aussicht, das Betriebs- und Gestaltungskonzept Brünnenstrasse umzusetzen.

Eine grössere Verkehrsreduktion als im Betriebs- und Gestaltungskonzept dargestellt muss mit Massnahmen ausserhalb der Brünnenstrasse erreicht werden. Die entsprechenden Eingriffe sind in eine übergeordnete Umsetzungsstrategie der Verkehrslenkung einzubinden, welche bei der weiteren Bearbeitung und Umsetzung des Richtplans Motorisierter Individualverkehr Stadtteil VI zu diskutieren ist. Massnahmenvorschläge und Kreditanträge werden im Rahmen der Erfüllung der Motion PVK vom 9. September 1999 „Zur Brünnenplanung: Betriebs- und Gestaltungskonzepte für das Basis-, Übergangs- und Quartierstrassennetz in Bümpliz / Bethlehem / Bottigen“ (erheblich erklärt am 22. Juni 2000) vorbereitet.

7. Finanzierung / weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat hat im Frühsommer 2001 die Prioritäten für die stadtweit anstehenden Investitionsvorhaben definiert und den Stadtrat mit dem Finanzplan 2002 - 2005 (Kapitel 3, Seiten 10 / 11) darüber orientiert. Nach dieser auf die derzeitigen Finanzierungsmöglichkeiten abgestimmten Prioritätenordnung kann das Betriebs- und Gestaltungskonzept Brünnenstrasse frühestens im Jahr 2005 umgesetzt werden. Für den gleichen Zeitraum sind auch die Arbeiten für die Tieferlegung der Bahnlinie und die Aufhebung des Niveauübergangs Brünnenstrasse geplant. Die Verknüpfung dieser Vorhaben ist sinnvoll. Der Gemeinderat wird die nötigen Mittel in die mittelfristige Investitionsplanung aufnehmen.

Da die in der Motion verlangte Kreditvorlage dem Stadtrat aus den erwähnten Gründen nicht innerhalb von zwei Jahren seit der Erheblicherklärung unterbreitet werden kann, beantragt der Gemeinderat eine Fristverlängerung bis Ende 2004.

Um zumindest der Forderung nach mehr Schulwegsicherheit kurzfristig zu entsprechen, hat der Gemeinderat am 5. September 2001 für die Ausführung der im Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehenen Fahrbahneinengung im Bereich des Schulhauses Stapfenacker einen Projektierungs- und Ausführungskredit von Fr. 150 000.00 bewilligt und die Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau zusätzlich beauftragt, die Einführung von Tempo 30 im entsprechenden Abschnitt zu prüfen. Die Arbeiten sollen im Frühling 2002 abgeschlossen sein.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Fraktion SP (Peter Blaser): Weniger Verkehrslärm an der Brünnenstrasse; Fristverlängerung.

2. Er stimmt einer Fristverlängerung bis Ende 2004 zu. Der Kreditantrag für die Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Brünnenstrasse ist dem Stadtrat spätestens im Zusammenhang mit der Tieferlegung der Bahnlinie und der Aufhebung des Niveauübergangs vorzulegen.

Bern, 28. November 2001

Der Gemeinderat