

Postulat Fraktion FDP (Mario Imhof/Alexander Feuz): Untertunnelung Thunstrasse

Die Thunstrasse ist Teil des städtischen Basisnetzes von Osten nach Süden. Das heisst ab Autoausfahrt Ostring Richtung Monbijoubrücke und zurück. Über die Thunstrasse führen die Tramlinien 8, 7 und 6 sowie die Buslinien 19, 28 sowie wie auch Velofahrende und der motorisierte Gewerbe- und Privatverkehr ab und zu der Autobahn, der ganze Verkehr von Muri herkommend sowie der lokale Quartierverkehr. Die Belastung ist sehr massiv und kann nicht mit Reduktionen von Fahrspuren, neuer Aufteilung der Verkehrsflächen usw. gelöst werden. Es braucht zukunftsweisende Lösungen um den gesamten Verkehr auf dem Perimeter des Basisnetzes neu zu organisieren und das Quartier zu entlasten. In der Neuplanung des Perimeters mit dem Neubau an Stelle des alten Tramdepots müssen ganz neue Ideen generiert werden um den Verkehrsfluss neu aufzuteilen. Es genügt nicht einzelnen Verkehrsteilnehmern die Nutzung zu reduzieren. Es ist vielmehr zu überdenken wie die Verkehrsplanung auf längere Zeit zukunftsgerichtet gelöst werden kann.

Zur Lösung der völlig überforderten Thunstrasse kann ein Tunnel mit Ein- und Ausgängen auf der Kirchenfeldstrasse vor dem Thunplatz aus Richtung Monbijoubrücke bis nach der Kreuzung Ostring /Buchserstrasse in Richtung Autobahn gebaut werden. Das reduziert den Verkehr ab Ostring Autobahnausfahrt Richtung Monbijoubrücke und in der Gegenrichtung gegen 100%. Einzig der öV- und der Verkehr aus Muri und den angrenzenden Quartieren wird noch auf der Thunstrasse fliessen.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf das Projekt Untertunnelung Thunstrasse zu prüfen, welche zur massiven Aufwertung des Perimeters Thunplatz / Burgernziel sowohl für das Wohnen wie auch für die Verkehrsführung führt. Die Mitwirkung zur Planung Quartier IV ist bereits im Gange und da wäre es wichtig das Postulat einzubeziehen.

Postulat Fraktion FDP (Mario Imhof/Alexander Feuz, FDP): Jacqueline Gafner Wasem, Bernhard Eicher, Roland Jakob, Robert Meyer, Werner Pauli, Kurt Rügsegger, Manfred Blaser, Rudolf Friedli

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat lehnt den Vorstoss mit folgender Begründung ab:

Die Achse Monbijoubrücke-Kirchenfeldstrasse-Thunplatz-Burgernziel-Ostring-Freudenbergerplatz bildet zusammen mit der Muristrasse Ost das Rückgrat im Basisnetz des Stadtteils Kirchenfeld-Schosshalde (Stadtteil 4). Sie gehört zu den am stärksten belasteten Strassenzügen der Stadt Bern. Das grösste Verkehrsaufkommen weist mit über 22 000 Fahrzeugen pro Tag der Abschnitt zwischen dem Thunplatz und der Brunnadernstrasse auf. Der Kreisel Burgernziel, welcher den Verkehr aus der Muristrasse, dem Ostring und der Thunstrasse kanalisiert, ist mit 40 000 Fahrzeugen pro Tag nach dem Wankdorfkreisel der am stärksten belastete Verkehrsknoten auf dem Gemeindestrassennetz der Stadt Bern.

Über die Monbijoubrücke und den Autobahnanschluss Ostring fliessen starke Verkehrsströme mit einem vergleichsweise hohen Anteil an regionalem Verkehr in und durch den Stadtteil 4.

Die Idee, die Monbijoubrücke und den Autobahnanschluss mit einem Tunnel zu verbinden, um den übergeordneten Verkehr vom heutigen Basisnetz des Stadtteils 4 fernzuhalten, ist deshalb auf den ersten Blick bestechend. Sie hält aber aus folgenden Gründen einer genaueren Überprüfung nicht stand:

- Im Strassennetz des Stadtteils 4 spielen neben der Hauptachse zwischen der Monbijoubrücke und dem Autobahnanschluss auch die Achse Burgernziel-Egghölzli (Muristrasse Ost), die Verbindungen vom Helvetiaplatz zum Thunplatz (Thunstrasse West, Jungfrau-/Marienstrasse) und verschiedene weitere Strassenverbindungen (z.B. Brunnadernstrasse, Buchserstrasse, Muristrasse West) eine wichtige Rolle. Der Verkehr fliesst entsprechend in unterschiedlichste Richtungen. Der zwischen der Kirchenfeldstrasse und dem Ostring durchfahrende Verkehrsanteil beträgt im Tagesdurchschnitt:
 - in Fahrtrichtung West-Ost knapp 3 500 der insgesamt etwa 9 000 Fahrzeuge auf der Kirchenfeldstrasse, d.h. rund zwei von drei Fahrzeugen verlassen die Hauptachse schon vor dem Freudenbergerplatz in Richtung Muri, Ostermundigen, Schosshalde, Innenstadt oder in die angrenzenden Quartiere.
 - in Fahrtrichtung Ost-West gut 2 500 der insgesamt etwa 10 000 Fahrzeuge auf dem Ostring, d.h. drei von vier Fahrzeugen verlassen die Hauptachse schon vor der Kirchenfeldstrasse in Richtung Muri, Schosshalde, Innenstadt oder in die angrenzenden Quartiere.

Insgesamt würde der Tunnel beim heutigen Verkehrsaufkommen folglich von nur etwa 6 000 Fahrzeugen pro Tag genutzt, wohingegen auf dem Abschnitt zwischen dem Thunplatz und dem Burgernziel nach wie vor rund 16 000 Fahrzeuge pro Tag verbleiben würden; dies entspricht in etwa dem heutigen Verkehrsaufkommen auf der Monbijoubrücke. Damit geht einher, dass auf dem Kreisel Burgernziel weiterhin weit über 30 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren würden, was einer sehr starken Belastung entspricht. Von einer grossen Entlastung dieser Strassenabschnitte könnte daher nicht gesprochen werden.

Zu beachten ist weiter, dass auf diesem Abschnitt - neben dem Autoverkehr - drei Tramlinien, die Buslinien 19 und 28 und der Veloverkehr verkehren. Dieses Verkehrsaufkommen könnte in den Spitzenstunden mit nur je einer Fahrspur pro Richtung nicht abgewickelt werden.

- Mit einer Belastung von rund 6 000 Fahrzeugen pro Tag würde der neue Tunnel zudem grosse freie Kapazitäten (über 50 %) aufweisen, was erfahrungsgemäss zusätzlichen Verkehr von und zur Autobahn anziehen würde, z.B. aus und in den Raum Mattenhof, Fischermätteli oder Liebefeld, Wabern und Kehrsatz. Entsprechend müsste mit einer Zunahme des Durchgangsverkehrs im Stadtteil 4 gerechnet werden.
- Für die Tunnelein- und -ausfahrt wären lange Rampen erforderlich, vergleichbar mit den Rampen auf der Eigerstrasse zwischen Monbijoubrücke und Eigerplatz.



*westliche
Rampe der
Unterführung
Eigerstrasse
(Länge: ca.
150 Meter)*

Für die Rampen und für die an den Rampen vorbeiführenden Fahrspuren und Radstreifen würde der heutige Verkehrsraum jedoch weder im Ostring noch auf der Kirchenfeldstrasse ausreichen. Der Tunnel wäre daher nur mit grossen Eingriffen in den Stadtraum realisierbar; zusätzlich müssten für den rund 1 200 Meter langen Tunnel Lüftungs- und Notausstiegsschächte erstellt werden. Solche Eingriffe sind aus Sicht des Gemeinderats in einem historischen Stadtquartier jedoch nicht vertretbar. Sie stehen zudem im Widerspruch zu der gemäss der Quartierplanung für den Stadtteil 4 angestrebten besseren Gestaltung der Kirchenfeldstrasse (Massnahme C4). Zu beachten ist schliesslich, dass Rampen auch den Verkehrsfluss erschweren. So ist es beispielsweise Fussgängerinnen und Fussgängern nicht möglich, die Strasse zu queren und könnte der Fahrverkehr nicht mehr links abbiegen.

- Der Bau eines Tunnels unter einem dicht bebauten Stadtgebiet wäre teuer und würde eine lange Bauzeit benötigen. Auch wenn genauere Angaben zur Bauzeit, den Auswirkungen des Baus oder zur Finanzierung heute nicht möglich sind, kann doch davon ausgegangen werden, dass ein Tunnelbau politisch umstritten und technisch sowie finanziell ausgesprochen anspruchsvoll wäre.

Aus all diesen Gründen verfolgt der Gemeinderat eine andere Strategie: Verschiedene in den letzten Jahren realisierte Beispiele (z.B. Seftigenstrasse in Wabern, Schwarzenburgstrasse in Köniz) zeigen, dass man auch stark befahrene Stadtstrassen und Ortsdurchfahrten so sanieren kann, dass sie danach bezüglich Betrieb und Gestaltung wesentlich quartierverträglicher sind als zuvor. Der Gemeinderat hat deshalb für den Abschnitt Thunplatz-Burgernziel-Ostring ein Vorprojekt erarbeiten lassen, welches die verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen aufnimmt und die aktuelle und historische Bedeutung der Strasse als Quartierzentrum berücksichtigt. Der Stadtrat hat dem entsprechenden Projektierungskredit am 17. Februar 2011 zugestimmt (SRB 048).

Das Vorprojekt sieht keine Vergrösserung der Verkehrsflächen vor, beinhaltet jedoch ein Verkehrsmanagementkonzept, welches in den Spitzenstunden eine Verkehrsreduktion um 10 Prozent auf der Thunstrasse bzw. um 15 Prozent beim Burgernziel bewirken soll. Die dazu in den Spitzenzeiten erforderlichen Verkehrsdosierungen können ausserhalb von Wohngebieten und ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt werden. Ausserhalb der Spitzenstunden ist keine Dosierung erforderlich.

Dank der Reduktion der Spitzenbelastung wird das Verkehrsaufkommen auf drei statt wie heute auf vier Fahrspuren flüssig abgewickelt werden können. Damit werden sich Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, behindertengerechte Haltestellen für den öffentlichen Verkehr und eine sichere Veloführung im Strassenraum umsetzen lassen.

Die Grundzüge des Vorprojekts und des Verkehrsmanagementkonzepts wurden im Teilverkehrsplan motorisierter Individualverkehr für den Stadtteil 4 präsentiert (Schlüsselprojekt 1). Sie entsprechen den Vorgaben, die der Stadtrat mit der deutlichen überwiesenen interfraktionellen Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL): Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring am 8. März 2007 verbindlich festgelegt hat (SRB 096). Die Frist für die Erfüllung der Motion hat der Stadtrat am 1. Dezember 2011 bis zum 28. Februar 2014 verlängert (SRB 541). Weitere Informationen zum Vorprojekt können der bereits erwähnten Kreditvorlage „Vorprojekt Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring; Projektierungskredit“ entnommen werden.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass auch die von ihm gewählte Vorgehensweise nicht nur Vorteile hat. Insgesamt erachtet er sie aber als wesentlich angemessener, eher finanzierbar und rascher umsetzbar als die von den Postulanten zur Prüfung vorgeschlagene Tunnellösung. Aus all diesen Gründen lehnt der Gemeinderat das Postulat ab.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Bei einer Umsetzung des Vorstosses müsste eine Studie zur detaillierteren Klärung der Machbarkeit und der Zweckmässigkeit des Tunnels ausgelöst werden. Die Kosten dieser Studien dürften deutlich grösser sein als diejenigen für die „Zweckmässigkeitsbeurteilung Zweite Tramachse“, d.h. deutlich über 0.5 Mio. Franken. Hinzu käme ein interner Personalaufwand im Umfang von rund einer halben Projektleiterstelle (verteilt auf mehrere Personen in verschiedenen Ämtern). Die Realisierungskosten könnten erst nach Vorliegen der Studie abgeschätzt werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 5. Dezember 2012

Der Gemeinderat