

**Postulat Fraktion SVP / JSVP (Peter Bühler, SVP): Auf Berns Strassen soll die „Grüne Welle“ wieder eingeführt werden!**

Täglich bilden sich immer mehr auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen immer längere Kolonnen. Zu einem grossen Teil werden die Behinderungen zusätzlich durch Fahrzeuge von Bernmobil verursacht, welche ihr Vorfahrtsrecht geltend machen und dadurch die Grünphasen in bald nicht mehr zumutbarer Weise verkürzen. Zum anderen werden die Rotlichtphasen bei aufeinander folgenden Signalanlagen bewusst so geschaltet, dass ein ruhiger Verkehrsfluss unterbrochen wird, indem die Signalanlagen just dann auf rot schalten, wenn eine sich mit mittlerer Geschwindigkeit von einer auf grün geschalteten Ampel wegbewegende Fahrzeugkolonne die nächstfolgende Ampel erreicht, wodurch man den Individualverkehr von Ampel zu Ampel auflaufen lässt. Dabei wird der Verkehrsfluss durch Fahrzeuge, welche die Fahrbahn durch Abbiegen oder Spurwechsel nicht mehr rechtzeitig verlassen können, erheblich verlangsamt und behindert.

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, wie die notwendigen technischen Voraussetzungen geschaffen werden können, damit bei sämtlichen sich auf Stadtgebiet befindlichen Verkehrsampeln die „Grüne Welle“ wieder eingerichtet werden kann. Dabei müssen die Phasen so optimal eingestellt werden, dass ein minimales Zeitfenster von ca. 50 Sekunden pro Fahrtrichtung entsteht. Diese minimale Zeitdauer darf durch keine Prioritätssteuerung verkürzt werden; Ausnahmen sind logischerweise Feuerwehr, Sanität und Polizei.

Bern, 24. Februar 2005

*Postulat Fraktion SVP / JSVP (Peter Bühler, SVP);* Rudolf Friedli, Vinzenz Bartlome, Simon Glauser, Margrit Thomet, Thomas Weil, Erich Ryter, Ueli Jaisli, Peter Bernasconi, Beat Schori

**Antwort des Gemeinderats**

Mit den Lichtsignalanlagen wird der Verkehr so beeinflusst, d.h. gelenkt und gesteuert, dass stadtverträgliche Mobilitätsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr gefördert und eine möglichst hohe Verkehrssicherheit erreicht werden. Dazu gehört u.a. die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Mit Hilfe der Lichtsignalanlagen gelingt es, den Motorfahrzeugverkehr zu dosieren, auf dem Basisnetz zu kanalisieren und dort grösstenteils stetig und störungsfrei zirkulieren zu lassen, so dass auch kaum Schleichverkehr in den Quartierstrassen entsteht.

Die Koordination von Lichtsignalanlagen in einem vernetzten Verkehrssystem ist eine hochkomplexe Aufgabe, indem gleichzeitig immer mehrere Verkehrsmittel, mehrere Fahrbeziehungen und unterschiedliche Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen, zwischen denen Abhängigkeiten bestehen:

- Das Fahrverhalten und die Fahrgeschwindigkeiten der Verkehrsmittel (Trams, Busse, Autos, Motorräder, Velos) sind unterschiedlich. Daraus ergeben sich teilweise widersprüchliche Anforderungen an die Koordination und Steuerung der Lichtsignalanlagen. Die Abhängigkeit des Fahrverhaltens und der Fahrgeschwindigkeiten von weiteren Faktoren wie Tageszeit, Wetter, örtliche Verhältnisse, persönliche Verfassung der Verkehrsteilnehmenden etc. erhöht die Komplexität und Widersprüchlichkeit dieser Anforderungen.

- Bereits auf einer einzigen Hauptstrasse mit einmündenden Nebenstrassen sowie querenden Rad- und Fussgängerbeziehungen ist eine koordinierte Lichtsignalsteuerung für die im Tagesverlauf an- und abschwellenden Hauptverkehrsströme beziehungsweise die entsprechende Bemessung der Grünzeiten sehr schwierig. Noch komplexer wird die Aufgabe in einem ganzen Netz von Haupt- und Nebenstrassen.
- Bei der Abstimmung der Bedürfnisse des Verkehrs auf den Hauptachsen mit denjenigen der Verkehrsteilnehmenden auf einmündenden Quartierstrassen sowie auf Radwegen und Fussgängerstreifen müssen Steuerungen gefunden werden, die nicht nur den Anforderungen einer komfortablen „grünen Welle“ genügen. Vielmehr gilt es, keinem Verkehrsteilnehmenden allzu lange Wartezeiten zuzumuten, den Sicherheitsansprüchen zu genügen, eine ausreichende Leistungsfähigkeit sicherzustellen und weitere, spezifische örtliche Ansprüche (z.B. den attraktiven Zugang zu einer öV-Haltestelle) zu erfüllen.

Alle diese Einflüsse und Zusammenhänge müssen für jede Lichtsignalanlage und jede Folge von Lichtsignalanlagen analysiert und dann optimal austariert werden. Es liegt auf der Hand, dass pauschale Lösungen, wie z.B. „minimale Zeitfenster von 50 Sekunden pro Fahrtrichtung“, nie funktionieren könnten, weil sie den örtlichen Verhältnissen und dem tatsächlichen Verkehrsgeschehen nicht Rechnung trügen. Vielmehr ergäben sich daraus unhaltbare Lichtsignalsteuerungen, die für den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr, aber letztlich auch für den Motorfahrzeugverkehr zu Verschlechterungen statt zu Verbesserungen führten.

Die Steuerung der städtischen Lichtsignalanlagen bietet schon heute „grüne Wellen“, allerdings unter Berücksichtigung der Bedürfnisse *aller* Verkehrsteilnehmenden und der massgebenden weiteren Einflussfaktoren. Primär orientiert sie sich indessen am verkehrsplanerischen Grundsatz, nach dem der motorisierte Individualverkehr auf dem Basisnetz kanalisiert, plafoniert und schliesslich reduziert werden soll. Mit dieser Strategie ist es in Bern gelungen, die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu begrenzen, die umweltverträglichen Verkehrsrarten zu fördern und die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems trotzdem aufrecht zu erhalten.

## **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 23. August 2005

Der Gemeinderat