

Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen, JF / Karin Feuz-Ramseyer, FDP): Gefährlich, stauanfällig, unübersichtlich und unpraktisch – der Thunplatz bedarf dringend einer verkehrstechnischen Radikalkur!

Auch das noch: In der eben den Stadtratsmitgliedern verschickten Unfallstatistik erscheint der Thunplatz an erster Stelle. In der Stadt Bern gibt man also einen sechsstelligen Frankenbetrag aus für einen Platz, der gefährlicher nicht sein könnte. Die anderen Probleme, welche der Platz beinhaltet, wurden ja zu früherer Zeit durch die zwei Vorstossenden bereits ausgelotet. Unter anderem sind die Stauanfälligkeit, die Unübersichtlichkeit, die wenig gelungene Kreisgestaltung auf dem ovalen Platz und die für den öV / MIV kaum zweckmässige Verkehrsführung zu bemängeln. Auch der Schleichverkehr durch die Seminarstrasse ist sicher negativ für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Feststellung, dass man an diesem Verkehrsknotenpunkt viel Geld investiert hat für eine schlechtere Lösung als früher, liegt auf der Hand. Das ganze ist ein weiterer Mosaikstein in der Platzgestaltungsmanie gewisser Gemeinderäte und rein als Zwängerei zu betrachten. Wir wollen dieser Entwicklung im Osten von Bern nicht weiter zuschauen und fordern endlich eine griffige und vor allem zweckmässige Lösung, die sowohl verkehrstechnisch als auch sicherheitstechnisch zu überzeugen weiss. Es kann nicht angehen, für Verkehrsversuche hunderttausende von Franken auszugeben, um dann einen Gegenwert in Form von Stau, Unfällen und stockendem öV zu erhalten. In diesem Sinn muss man den Versuch sofort und endgültig abrechnen und zur früheren Lösung übergehen, die jedoch punkto Sicherheit überarbeitet werden muss. Es ist natürlich darauf zu verzichten, die heutige Anordnung auf dem Thunplatz in ein Definitivum zu verwandeln, denn das bringt nur Probleme und keinen zufriedenstellenden Zustand. Bei der Überführungsvorlage war zudem mit anscheinend besseren, sprich tieferen Unfallzahlen operiert worden.

Deshalb fordern wir den Gemeinderat auf, den Verkehrsversuch Thunplatz sofort zu stoppen, die Überführung des aktuellen Zustands in ein Definitivum zu unterbinden und den Urzustand des Thunplatzes mit den nötigen sicherheitstechnischen Anpassungen vorzunehmen.

Bern, 10. März 2005

Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen, JF / Karin Feuz-Ramseyer, FDP); Thomas Balmer, Jacqueline Gafner Wasem, Dana Dolores, Markus Blatter, Stephan Hügli-Schaad, Sandra Wyss, Christoph Müller, Hans Peter Aeberhard

Antwort des Gemeinderats

Der Thunplatz hat sehr unterschiedlichen Anforderungen zu genügen. Er wird von drei Tram- und zwei Buslinien befahren: Stadteinwärts halten zwei Tramlinien auf dem Platz und eine Buslinie bei der Ausfahrt Kirchenfeldstrasse; stadtauswärts halten zwei Tram- und zwei Buslinien direkt auf dem Platz, in teilweise hoher Frequenz. Für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr erfüllt die Verkehrsanlage wichtige Funktionen im Basis-, Übergangs- und Quartiernetz. Schliesslich verbindet der Thunplatz die Wohngebiete im nördlichen Kirchenfeld mit dem Naherholungsgebiet Dählhölzliwald.

Ziel der bisher realisierten und noch geplanten Massnahmen ist primär die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Aufrechterhaltung der Funktionalität der Verkehrsanlage, die Rücksichtnahme auf die städtebaulichen Gegebenheiten und der Zwang, die Kosten für Änderungsmassnahmen möglichst niedrig zu halten, sind aber Rahmenbedingungen, die es schwierig machen, eine breite Akzeptanz für Verbesserungen herzustellen.

1. Unfallstatistik

In der Unfallstatistik 2004 der Stadt Bern liegt der Thunplatz tatsächlich an erster Stelle bezüglich Anzahl der registrierten Unfälle, und zwar mit 16 Unfällen vor dem Wankdorfplatz und dem Burgernziel mit je 15 Unfällen. Was die Zahl der verunfallten Personen betrifft, so nimmt der Thunplatz mit 9 Verunfallten nach dem Wankdorfplatz Rang 2 ein.

Die Rangierung in der Unfallstatistik enthält freilich keine Gewichtung. Verkehrsmenge und Topografie bleiben darin ebenso unberücksichtigt wie die betriebliche Komplexität des Knotens Thunplatz (Übergang vom Basis- ins Übergangs- und ins Quartiernetz, 5 öV-Linien, öV-Haltestellen, wichtige Velo- und Fussverbindungen). Auch die Schadenssumme wurde nicht mitgewertet. Würden alle diese Aspekte in die Statistik einbezogen, läge der Thunplatz bei der Rangierung wesentlich weiter hinten. Aber es ist klar: der Handlungsbedarf ist gross.

2. Der Verkehrsversuch

Weil der Thunplatz schon seit Jahren eine der gefährlichsten Kreuzungen in Bern ist, wurden die Ursachen seiner Unfallträchtigkeit 1999 im Detail untersucht und analysiert. Anschliessend ging es darum, verschiedene Verbesserungsvarianten zu entwickeln und miteinander zu vergleichen. Die beste wurde dann im Frühjahr 2003 provisorisch umgesetzt, im Wesentlichen mit folgenden Massnahmen:

- Einführung des Kreisvortritts
- Verlängerung der Tramhaltestelle
- Ermöglichung des Linksabbiegens von der Thunstrasse West in die Seminarstrasse
- Lichtsignalgeregelte Fussgängerführung von der öV-Haltestelle zum Dählhölzliwald
- Spurreduktion in der Ausfahrt Kirchenfeldstrasse
- zweite Spur für die Einfahrt Kirchenfeldstrasse.

Der Verkehrsversuch wurde vom Kanton für die Dauer eines Jahres bewilligt. Schon nach wenigen Monaten mussten deshalb eine Erfolgskontrolle eingeleitet, die definitiven Massnahmen definiert, ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt und schliesslich das Baugesuch für die definitive Inbetriebnahme eingereicht werden.

Bei der Planung, Einrichtung und Auswertung des Verkehrsversuchs wie auch bei dessen Weiterentwicklung arbeiteten die städtischen Verkehrsfachleute eng mit der Begleitgruppe „Massnahmenplan Verkehrssicherheit“ zusammen, die seit Jahren derartige Projekte begleitet und in der alle massgebenden Verkehrsorganisationen und -fachverbände vertreten sind. Die Mitwirkungseingaben wurden bei den jetzt noch vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen berücksichtigt.

3. Erkenntnisse bei der Versuchsauswertung

Für die Erfolgskontrolle wurden vor und während dem Versuch unter anderem Wartezeiten und Staulängen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs erhoben. Bei der Auswertung zeigte sich, dass die Leistungsfähigkeit des umgestalteten Knotens auch in den Hauptverkehrszeiten ausreicht. Nachbarknoten werden durch Rückstaus am Thunplatz nicht beeinträchtigt. Einzig wegen der erst im Oktober 2003 aus Sicherheitsgründen nachträglich eingeführten Spurreduktion auf der Kirchenfeldstrasse stadt-

auswärts kam es zeitweise zu einem Rückstau bis auf die Monbijoubrücke. Die zweite Fahrspur wurde deshalb nach kurzer Versuchsdauer wieder geöffnet.

Für den öffentlichen Verkehr ergaben sich hauptsächlich auf der Zufahrt Thunstrasse Ost Zeitverluste. Im Dezember 2003 wurde die Linie 28 stadteinwärts von der Jungfraustrasse auf die Kirchenfeldstrasse verlegt; dadurch konnten die Fahrzeiten wieder reduziert werden.

Insgesamt führten die Verkehrsbeobachtungen und -messungen im Herbst 2003 zur Erkenntnis, dass mit der neuen Verkehrsregelung der richtige Weg eingeschlagen worden war, dass aber noch Korrekturen und Ergänzungen nötig sein würden.

Die Auswertung der ersten Versuchsergebnisse zeigte, dass am Thunplatz mit der neuen Verkehrsführung

- die früheren Unfallgefahrenstellen sicherer geworden sind,
- Komfort und Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger merklich zugenommen haben,
- das Geschwindigkeitsniveau, vor allem bei den Ausfahrten, gesunken ist.

Andererseits ergaben die Analysen, dass noch folgende Mängel bestehen:

- Auf der Seminarstrasse hat die Verkehrsbelastung zugenommen.
- Die Vorwegweisung ist zu wenig klar.
- Die Vortrittsregelung bei der Einfahrt Thunstrasse Ost wird schlecht akzeptiert.
- Die Veloführung aus Richtung Thunstrasse Ost ist unklar.
- Die Veloführung aus der Thunstrasse West in Richtung Seminarstrasse wird als gefährlich empfunden.
- Die Fussgängerquerung bei Kreiselausfahrt in die Kirchenfeldstrasse wird als gefährlich empfunden.
- Das Fussgängergrün von der Seminarstrasse zur Tramhaltestelle erscheint zu spät.
- Der rechte Strassenrand aus der Seminarstrasse wird oft überfahren.
- Der öV wird zu stark behindert.

Diese Mängel können mit den vom Gemeinderat im Hinblick auf die definitive Einführung des neuen Verkehrsregimes beschlossenen Massnahmen (siehe Ziffer 4) grösstenteils eliminiert werden.

4. Verbesserungsmassnahmen

Gestützt auf die grundsätzlich positiven Ergebnisse der Erfolgskontrolle und der Mitwirkung zu den vorgesehenen Ergänzungs- und Verbesserungsmassnahmen beschloss der Gemeinderat am 11. November 2003 die definitive Inbetriebnahme des versuchsweise geprüften Verkehrsregimes mit folgenden Korrekturen an der Versuchsanlage:

- Verbesserung der Vorwegweisung
- Optimierung der Lichtsignalsteuerungen
- Spurreduktion auf der Zufahrt Seminarstrasse
- Sicherung des Fussgängerstreifens auf der Zufahrt Kirchenfeldstrasse
- Rechtsabbiegeverbot aus der Thunstrasse West in die Kirchenfeldstrasse
- Schaffung einer eigenen Kreiseleinfahrt für Zweiräder aus der Thunstrasse West
- zusätzliche Orientierungshilfen für den Zweiradverkehr im Kreisel.

5. Kosten

Für den Versuch und die Ergänzungsmassnahmen wurden insgesamt Fr. 300 000.00 bereitgestellt; davon entfielen ca. Fr. 200 000.00 auf die provisorische Einführung des neuen Verkehrsregimes für den Versuch. Eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands nach der ersten Versuchsphase im Herbst 2003 hätte rund Fr. 200 000.00 gekostet.

Für die definitive Umgestaltung des Thunplatzes (inkl. Verkehrsversuch mit Anpassungen) wurden die Kosten auf ca. Fr. 815 000.00 geschätzt. Der Gemeinderat entschied, ein solches Projekt erst später an die Hand zu nehmen, wenn Synergien aus der Kombination der Platzgestaltung mit Werkleitungssanierungen und allfälligen Gleiserneuerungen erwartet werden können.

6. Bewilligungsverfahren

Seit dem 30. November 2004 liegt für die neue Verkehrslösung am Thunplatz eine rechtskräftige Bewilligung des Regierungsstatthalters vor. Diese wurde in Kenntnis der geplanten Nachbesserungsmassnahmen erteilt. Für bauliche oder signalisatorische Massnahmen, die nicht dem bewilligten Projekt entsprechen, müsste ein neues Verfahren gestartet werden.

Da die Bewilligung für die definitive Einführung der neuen Verkehrslösung am Thunplatz zu einem Zeitpunkt erteilt wurde, in dem die Markierungsarbeiten aus Witterungsgründen nicht mehr möglich waren, wurde die Zeit genutzt, um die in Aussicht genommenen Ergänzungen im Lichte der Beobachtungen und Erfahrungen einer nun wesentlich längeren Periode noch einmal zu überprüfen. Weitere Anpassungen drängten sich jedoch nicht mehr auf. Die zusätzlichen Massnahmen wurden, beziehungsweise werden, deshalb in der vorgesehenen Art und Weise ausgeführt.

7. Schleichverkehr Seminarstrasse

Die neu geschaffene Möglichkeit zum Linksabbiegen von der Kirchenfeldstrasse in die Seminarstrasse führte zu einer Mehrbelastung der Seminarstrasse und – als Folge der neuen Vortrittsregelung – zu einer Störung des Hauptverkehrsstroms vom Burgernziel Richtung Helvetiaplatz / Monbijoubücke. Beides soll im Zug der Lärmsanierung Seminarstrasse korrigiert werden, indem im Abschnitt Habsburgstrasse – Brunnadernstrasse im Sommer 2005 Einbahnverkehr eingeführt wird (erlaubte Fahrrichtung: stadteinwärts). Für die Umsetzung dieser Massnahme liegt ebenfalls eine rechtskräftige Bewilligung vor.

8. Fazit

Mit den unmittelbar vor der Ausführung stehenden Ergänzungsmassnahmen wird die Verkehrssicherheit am Thunplatz noch einmal erhöht. Ein Rückbau des Knotens in den alten Zustand wäre sachlich nicht gerechtfertigt, finanziell aufwändig und deshalb unzweckmässig. Es sind auch keine Alternativlösungen bekannt, mit denen ein noch besseres Funktionieren des Verkehrsregimes erreicht werden könnte.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 17. August 2005

Der Gemeinderat