

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Ampelwald auf der Schanzenbrücke – eine weitere Schikane für Berns Strassen?

Bis zu vier Mal müssen Verkehrsteilnehmer auf der Schanzenbrücke auf einem Strassenstück von gut 230 Metern Länge bei Rotlicht halten. Der Grund dafür sind vier nicht koordinierte Ampeln auf der Schanzenstrasse. Dies fordert von allen Verkehrsteilnehmern starke Nerven und sehr viel Geduld. Gemäss den Aussagen des Tiefbauamtes der Stadt Bern handelt es sich nicht um eine bewusste Schikane, sondern um eine noch nicht durchgeführte Feinabstimmung der Anlage. Der Grund dafür, dass die Ampelsteuerung erst jetzt abgestimmt wird sei der, dass der alte Ausgang auf die Schanzenbrücke definitiv geschlossen sein müsse, damit vermieden werden könne, dass zu viele Zugreisende den alten Ausgang benützen und so die Strasse nicht überqueren müssten?!?

Aus den oben geschilderten Umständen ergeben sich folgende Fragen:

1. Wie nimmt der Gemeinderat zur geschilderten Situation Stellung?
2. Wieso werden Fussgänger dazu gezwungen, eine Strasse zu überqueren, wenn es die Möglichkeit gäbe sie sicher durch den alten Ausgang zu führen?
3. Wieso wurde die Einstellung der Ampeln nicht von Anfang an richtig geplant und ausgeführt?
4. Wie nimmt der Gemeinderat Stellung zum Vorwurf eine weitere absichtliche Schikane gegen den Individualverkehr aufgestellt zu haben?
5. Warum wurde das Ampelproblem nicht schon bei der Planung berücksichtigt und behoben?
6. Wie viele Fahrzeuge befahren die Schanzenbrücke pro Tag?

Bern, 17. November 2005

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP), Margrit Thomet, Ueli Jaisli, Erich J. Hess, Rudolf Friedli, Simon Glauser, Thomas Weil, Beat Schori

Antwort des Gemeinderats

Mit der Inbetriebnahme der „Welle von Bern“ – dem neuen Westzugang zum Bahnhof - und der Schliessung des alten baufälligen Zugangs haben sich die Verkehrsverhältnisse auf der Schanzenbrücke grundlegend geändert: Neu queren in den Hauptverkehrszeiten über 2 600 Personen pro Stunde die Schanzenstrasse im Abschnitt zwischen dem Bubenbergrplatz und dem südlichen Eingang der Welle, maximale Spitzen liegen bei 800 Personen pro 10 Minuten. Diese grossen Fussgängerströme kreuzen einen Fahrzeugverkehrsstrom mit knapp 1 100 Motorfahrzeugen und 350 Fahrrädern pro Stunde.

Die Lichtsignalanlagen auf der Schanzenstrasse haben in dieser Situation eine spezielle Aufgabe: Einerseits sorgen sie für eine sichere Querung der Fussgängerinnen und Fussgänger über die Schanzenstrasse. Andererseits gewährleisten sie den Fluss des Fahrzeugverkehrs auch zu den Hauptverkehrszeiten. Ohne Lichtsignalanlagen würde der Fahrverkehr zusammenbrechen, da ein mehr oder weniger permanenter vortrittsberechtigter Fussgängerstrom die Durchfahrt für Motorfahrzeuge stark behindern würde.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu Frage 1:

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass in den Anfangszeiten Probleme in der Abstimmung der Lichtsignalanlagen bestanden. Grund für die erst unter Betrieb vorgenommene Feinabstimmung war der enge Zeitrahmen der Projektrealisierung (Bauentscheid SBB: Oktober 2003, Projektierung: November 2003 – April 2004, Baubeginn: Juli 2004, Inbetriebnahme Fahrplanwechsel SBB 12.12.2004). Zudem konnte aufgrund der Komplexität der Problemstellung und der Tatsache, dass die SBB die alte Passerelle zwecks Optimierung und Feineinstellung zuerst schliessen mussten (was aus bautechnischen Gründen erst im Herbst 2005 möglich war), die Anlage nicht wie üblich koordiniert in Betrieb genommen werden. Die Koordination und Feineinstellung ist jedoch mittlerweile abgeschlossen, so dass eine flüssige Abwicklung des Fahrverkehrs auf der Schanzenbrücke gewährleistet ist.

Zu Frage 2:

Der alte Ausgang des Bahnhofs auf die Schanzenstrasse wurde nicht geschlossen, um die Fussgängerinnen und Fussgänger zu einer zusätzlichen Strassenquerung zu zwingen. Die Schliessung war aufgrund des baufälligen Zustands erforderlich geworden. Ein Ersatz am alten Standort wurde von den SBB als unzweckmässig verworfen: Die alte Passerelle war schon seit längerem dem Personenaufkommen nicht mehr gewachsen, zumal die Zahl der Zugreisenden mit der Inbetriebnahme der 1. Etappe von Bahn 2000 und der damit verbundenen Verlängerung der Perrons im Bahnhof Richtung Westen noch zunahm und weiter zunehmen wird. Unter den baulichen Randbedingungen und den terminlichen Vorgaben liess sich nur auf der Westseite der Schanzenbrücke eine neue Passerelle realisieren, die den Anforderungen gewachsen ist.

Zu Frage 3:

Die Planung sah ab Anfang eine koordinierte Steuerung der Lichtsignalanlagen vor. In der Umsetzung ergaben sich aber Schwierigkeiten, die aus den unter Punkt 2 beschriebenen Gründen vor der festgesetzten Inbetriebnahme nicht alle beseitigt werden konnten. Verschiedene Mängel konnten aber wie bereits erwähnt unter Betrieb korrigiert und anschliessend weitere Optimierungen aufgrund der Erfahrungen vorgenommen werden.

Zu Frage 4:

Der Gemeinderat plant und realisiert keine Massnahmen mit dem Ziel, Verkehrsteilnehmende zu schikanieren. Massnahmen am Strassennetz werden ergriffen, um die Erschliessung zu gewährleisten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder die negativen Auswirkungen des Verkehrs für die Bevölkerung zu beschränken. Wie in den einleitenden Ausführungen bereits aufgezeigt, dient die Lichtsignalanlage an der Schanzenbrücke der Verkehrssicherheit und der Gewährleistung des öffentlichen und privaten Fahrverkehrs.

Zu Frage 5:

Vergleiche Antwort unter Punkt 3.

Zu Frage 6:

Die Fahrzeug- und Fussgängerfrequenzen sind in den einleitenden Ausführungen des Gemeinderats enthalten.

Bern, 15. März 2006

Der Gemeinderat