

Motion Fraktion FDP/JF (Oliver Berger/Christophe Weder, FDP): Zukunftsfähige Hauptstrasse – flüssiger Durchgangsverkehr auf verkehrsorientierter Achse Weissenstein-Seftigenstrasse

Der Abschnitt Weissensteinstrasse-Seftigenstrasse ist eine verkehrsorientierte Achse des übergeordneten Verkehrsnetzes. Täglich fahren knapp 11000 Fahrzeuge über diese Durchgangs- und Verbindungsstrasse. Zum Vergleich, auf der Autobahn A8 zwischen Interlaken und Meiringen sind es 9500 Fahrzeuge am Tag.

Diese Hauptstrasse beinhaltet einige komplexe Verkehrsknoten, die teilweise als Unfallschwerpunkte identifiziert sind. Gemäss Unfallanalyse der letzten fünf Jahre (2014-2018) handelt es sich primär um Abbiege- und Einbiegeunfälle sowie Auffahrunfälle.

Sie haben somit mit der Geschwindigkeit a priori keinen ursächlichen Zusammenhang, denn sie passieren oft bei bereits tiefen Geschwindigkeiten. Gemäss Unfallstatistik sind die Hauptursachen Missachten des Vortritts (33% der Fälle), zu nahes Aufschliessen (13%), Alkoholeinwirkung, Unachtsamkeit und Nichtbeachten des Rotlichts (je 7%).

Dennoch versucht die Stadtregierung gerade unter dem Vorwand der Sicherheit insbesondere auf unfallmässig-unauffälligen Abschnitten Tempo 30 einzuführen. Ein entsprechender Antrag beim kantonalen Tiefbauamt ist hängig (siehe Bericht dazu im der Bund vom 25. Mai 2019).

Gemäss VRV Artikel 4a: beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen: 50 km/h in Ortschaften und dies insbesondere auf einer Hauptstrasse.

Die Stadt Bern versucht jedoch seit längerem die Unterscheidung zwischen übergeordneten Hauptstrassen (verkehrsorientierte Strassen mit Tempo 50 km/h) und untergeordneten Quartierstrassen (siedlungsorientierte Strassen mit Tempo 30 km/h) aufzuheben, klar zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs.

Dieser Eingriff ins Temporegime setzt wie nachfolgend dargelegt an der falschen Stelle an, er ist nicht zukunftstauglich und unverhältnismässig.

Die Kapazität der Strasse wird primär durch deren Knoten und Hindernisse bestimmt. Es geht also darum die Strasse zu entflechten und mit geeigneten Massnahmen unter Exklusion der Temporeduktion zu verflüssigen.

Wie deutsche Studien belegen stossen Automobile zudem bei Tempo 30 mehr CO₂ aus als bei Tempo 50, da nicht mehr im optimalen Drehzahlbereich gefahren werden kann. Vom Standpunkt der Lärmemissionen gibt es mit dem Einbau von Flüsterbelägen effektivere Methoden als diejenige der Temporeduktion.

Der Gemeinderat wird daher beauftragt effektive Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zu ergreifen, namentlich:

1. ein unabhängiges Verkehrsgutachten im Sinne einer detaillierten Unfall- und Situationsanalyse zur verkehrsorientierten Hauptstrasse Weissensteinstrasse-Seftigenstrasse zu erstellen, um insbesondere Artikel 6a Absatz 3 SVG zu erfüllen (Analyse und Behebung von Unfallschwerpunkten)
2. Kreisel zu prüfen bei den Knoten Weissensteinstrasse-Könizstrasse, Weissensteinstrasse-Schwarzenburgstrasse, Seftigenstrasse-Morrillonstrasse, Seftigenstrasse-Landoltstrasse
3. Die Einführung von grünen Wellen für den MIV durch ein geeignetes Verkehrsmanagement
4. Prüfen der Abschaltung der Lichtsignalanlagen zwischen 22h-06h insbesondere bei den Knoten Pestalozzistrasse-Weissensteinstrasse, Weissensteinstrasse auf Höhe Nr. 51, Weissensteinstrasse-Brunnmattstrasse
5. Rückzug des Antrages auf Temporeduktion auf der Weissensteinstrasse (zwischen Fischermätteli und Schwarzenburgstrasse) beim kantonalen Tiefbauamt (weil kein Unfallschwerpunkt).

Bern, 27. Juni 2019

Erstunterzeichnende: Oliver Berger, Christophe Weder

Mitunterzeichnende: Dannie Jost, Barbara Freiburghaus, Tom Berger, Dolores Dana, Claudine Esseiva, Bernhard Eicher

Antwort des Gemeinderats

Die Weissensteinstrasse und die Seftigenstrasse sind Kantonsstrassen. Die vorliegende Motion betrifft damit inhaltlich einen Bereich, der nicht in der Zuständigkeit der Stadt liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat politischer Auftrag, die infrage stehenden städtischen Interessen gegenüber den zuständigen kantonalen Behörden zu vertreten. Bei Richtlinienmotionen hat er einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags.

Die Weissenstein- und die Seftigenstrasse gehören zum städtischen Basisnetz für den motorisierten Individualverkehr gemäss Stadtentwicklungskonzept STEK 2016. Gleichzeitig führen sie an Schulen vorbei und sind Velohaupttrouten gemäss Masterplan Veloinfrastruktur. Die Verbesserung der Schulwegsicherheit ist eine Daueraufgabe der Stadt Bern und geniesst hohe Priorität. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat die Kernanliegen der Dringlichen Motion Fraktion SP/JUSO (Edith Siegenthaler/Michael Sutter, SP): «Schulwegsicherheit verbessern - Verkehr auf der Weissensteinstrasse beruhigen» unterstützt und sich bereit erklärt, sich beim Kanton für die Einführung von Tempo 30 auf der Weissensteinstrasse einzusetzen. Der Stadtrat hat die Dringliche Motion am 27. April 2017 als Richtlinie erheblich erklärt (SRB Nr. 2017-208).

Ein weiteres wichtiges Anliegen der Stadt Bern ist die Verbesserung der Veloinfrastruktur auf der Achse Weissenstein-/Seftigenstrasse. Sie setzt sich deshalb in den laufenden Projekten beim Kanton für entsprechende Massnahmen ein; erste Verbesserungen werden im Rahmen des Gleisersatzes Fischermätteli realisiert. Vor dem Hintergrund der vom Gemeinderat im Mai 2019 beschlossenen erweiterten Klimaziele der Energie- und Klimastrategie Stadt Bern 2025 stehen die Förderung der nachhaltigen Mobilität und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs MIV im Zentrum der städtischen Verkehrspolitik. Entsprechend unterstützt er Verkehrsmassnahmen, welche zur Erreichung der Klimaziele beitragen.

Auf der Achse Weissenstein-/Seftigenstrasse werden derzeit mehrere Projekte durch den Kanton erarbeitet. Sie befinden sich teilweise in der Konzeptphase, teilweise bestehen bereits Pläne. Die Stadt Bern ist in den Projektteams vertreten, die Entscheidkompetenz zur baulichen Ausgestaltung und Massnahmen des Verkehrsmanagements obliegt jedoch dem kantonalen Tiefbauamt. Die Stadt Bern hat den Kanton zu den vorliegenden Fragen konsultiert. Gestützt auf diese Informationen und vor dem Hintergrund der vorgängig erläuterten Verkehrspolitik der Stadt Bern nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Punkten wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Die Situations- und Unfallanalyse gehört bei allen kantonalen und städtischen Verkehrsprojekten zum Standardprozess. Dies trifft auch auf jene Projekte zu, die derzeit auf der Achse Weissenstein-/Seftigenstrasse geplant sind: Gleisersatz Fischermätteli, Gleissanierung Monbijoustrasse und Sanierung Seftigenstrasse. Der Gemeinderat unterstützt das Anliegen der Motionäre, die Unfallschwerpunkte auf der Weissenstein-/Seftigenstrasse zu analysieren und zu beheben. Er beantragt deshalb, Punkt 1 der Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Zu Punkt 2:

Der Kanton hat die Kreisellösung an mehreren Knoten auf der Weissenstein- und Seftigenstrasse bereits geprüft:

- Knoten Weissenstein-/Könizstrasse: Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde die Kreisellösung verworfen. Die Verkehrssicherheit war insbesondere für den Veloverkehr nicht gegeben.
- Knoten Weissenstein-/Schwarzenburgstrasse: Der Kreisel war im Projekt Tram Region Bern projektiert, jedoch mit noch offenen Fragen bezüglich der Veloführung. Aktuell besteht dort kein Projekt.
- Knoten Seftigen-/Morillonstrasse: Aufgrund des Gefälles und der engen Platzverhältnisse kam der Kanton zum Schluss, dass eine Kreisellösung vermutlich nur mit unverhältnismässigen Eingriffen in die vorhandene Bausubstanz möglich wäre. Jedoch konnte dieser lichtsignalgeregelte Knoten 2014 im Zuge des Projekts Dienstgleisersatz Seftigenstrasse bezüglich Verkehrssicherheit verbessert werden: Es bestehen beidseitig zwei Fahrspuren.
- Knoten Seftigen-/Landoltstrasse (Sandrainstrasse): Eine Kreisellösung wurde im Rahmen der laufenden Planung aus mehreren Gründen verworfen.

Unfallzahlen weisen darauf hin, dass Kreisel bei hohem Verkehrsaufkommen für Velofahrende gefährlich sind. Bei der Weissenstein-/Seftigenstrasse handelt es sich um eine stark befahrene Strasse. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass bei den genannten Knoten die Voraussetzungen für eine sichere Kreisellösung nicht gegeben sind. Weiter sind bei Kreiseln die Wege für die Fussgängerinnen und Fussgänger länger, was nicht der «Stadt der kurzen Wege» entspricht. Er lehnt deshalb Punkt 2 der Motion ab.

Zu Punkt 3:

Auf der Achse Weissenstein-/Seftigenstrasse hat der Kanton bereits ein Verkehrsmanagement vorgesehen. Die genaue Ausdehnung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt. Es gelten dabei die generellen Leitsätze des Verkehrsmanagements der Region Bern: Sicherstellen eines zuverlässigen Verkehrsflusses und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Die Stadt Bern hat punktuell bereits grüne Wellen eingeführt. Die Koordination der Lichtsignalanlagen soll nach Ansicht des Gemeinderats zusätzlich zu den Leitsätzen des Verkehrsmanagements Region Bern zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs ausgestaltet werden. Er lehnt deshalb Punkt 3 der Motion ab.

Zu Punkt 4:

Der Kanton vertritt die Haltung, dass die Abschaltung der Lichtsignalanlagen geprüft werden kann, sofern die Fussgängerstreifen bei den Kreuzungen auch ohne aktive Lichtsignalanlage normgerecht ausgestaltet sind. Der Gemeinderat teilt diese Auffassung: Auf dem städtischen Strassennetz werden die Lichtsignalanlagen aktuell einer entsprechenden Überprüfung unterzogen. Aus diesen Gründen ist der Gemeinderat bereit, Punkt 4 der Motion als Richtlinie anzunehmen.

Zu Punkt 5:

Auf Intervention der Stadt Bern – welche auf den eingangs erwähnten Stadtratsbeschluss zurückgeht – wird der Kanton Bern auf der Weissensteinstrasse im Bereich der beiden Schulhäuser Munzinger und Pestalozzi eine Zone Tempo 30 einführen. Konkret soll ab Verzweigung Weissenstein-/Munzingerstrasse bis zur Verzweigung Weissenstein-/Weissensteinstrasse (Zufahrt Industrie) Tempo 30 gelten. Die entsprechende Publikation ist im September 2019 erfolgt, es sind keine Beschwerden eingegangen. Die Umsetzung wird 2020 erfolgen; vorgängig müssen noch die Lichtsignalanlagen neu programmiert werden. Der Gemeinderat beantragt folglich, Punkt 5 der Motion abzulehnen.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 und 4 als Richtlinie erheblich zu erklären.
2. Er beantragt dem Stadtrat, Punkt 2, 3 und 5 abzulehnen.

Bern, 18. Dezember 2019

Der Gemeinderat