

Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Oliver Berger/Christophe Weder, FDP): Verzicht auf neues Temporegime am Viktoriaplatz

Das neue Temporegime für den Viktoriaplatz wurde am 7. Dezember 2018 im Anzeiger publiziert und die 30 tägige Einsprachefrist ist Anfangs Jahr abgelaufen. In die Einsprachefrist fielen auch die zwei Wochen Weihnachts- und Amtsferien. Ob dies Zufall oder Kalkül war, liegt wohl im Auge des Betrachters.

Fest steht: das geplante Temporegime 20 km/h ist eine ideologische Zwängerei. Eine sachliche Rechtfertigung gibt es nicht. Das Problem beim Viktoriaplatz ist nicht die Geschwindigkeit, sondern die Architektur der Kreuzung. Sie ist unübersichtlich; ein so grosser Rechtsvortritt ist heute nicht mehr üblich.

Gemäss Schweizer Norm ist der Viktoriaplatz aber kein eindeutiger Unfallschwerpunkt. Seit 15 Jahren ist dort die Tendenz von Unfällen mit Personenschaden sogar abnehmend, auch ohne zusätzliche Massnahmen.

Tempo 20 macht somit keinen Sinn. Das aktuelle Temporegime funktioniert gut, die Teilnehmer passen sich auch gemäss Aussagen des Sicherheitsexperten TCS schon jetzt dem Verkehrsaufkommen an. Gemäss Verkehrsregeln Verordnung (VRV) Art 4. beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften 50km/h, unter Vorbehalt günstiger Verkehrs- und Sichtverhältnisse. Damit wird bereits impliziert, dass bei hohem Verkehrsaufkommen die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit selbstverantwortlich anzupassen haben.

Mit der Einführung der Temporeduktion soll nun offenbar auf dem Viktoriaplatz ein Präjudiz für weitere geplante Temporeduktionen auf Berns Hauptverkehrsachsen geschaffen werden.

Im Rahmen des Projekts «Dr nöi Breitsch» ist für den Viktoriaplatz zudem längerfristig bereits ein Kreisell vorgesehen. Dieser wird die Übersichtlichkeit erhöhen und Konfliktpunkte ohne zusätzliche Signalisationen und Temporeduktionen reduzieren.

Die breite Öffentlichkeit reagiert mit Unverständnis auf diese ideologische Zwängerei, es gibt keinen sachlichen Grund auf einer Hauptachse Tempo 20 einzuführen. Der Gemeinderat wird daher beauftragt:

1. auf das geplante Temporegime mit Höchstgeschwindigkeit 20km/h zu verzichten und stattdessen geeignete Alternativen umzusetzen
2. ein unabhängiges Verkehrsgutachten zum Viktoriaplatz zu erstellen
3. eine andere Vortrittsregelung für den Viktoriaplatz zu prüfen
4. einen provisorischen Kreisell für den Viktoriaplatz zu prüfen.

Begründung der Dringlichkeit

Das Stadtparlament muss sich noch vor der geplanten Umsetzung im Sommer 2019 zum Geschäft äussern können.

Bern, 31. Januar 2019

Erstunterzeichnende: Oliver Berger, Christophe Weder

Mitunterzeichnende: Barbara Freiburghaus, Dolores Dana, Bernhard Eicher, Kurt Rüeegsegger, Ruth Altmann, Thomas Berger, Vivianne Esseiva, Dannie Jost, Ueli Jaisli, Alexander Feuz, Henri-Charles Beuchat, Lionel Gaudy, Milena Daphinoff

Antwort des Gemeinderates

Die vorliegende Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist

sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Gemäss einer kantonalen Erhebung in den Jahren 2013 – 2017 gilt der Viktoriaplatz nach Definition des Bundesamts für Strassen ASTRA als Unfallschwerpunkt. Darüber hinaus hat die Stadt Bern Rückmeldungen von der angrenzenden Schule, Elternräten, Anwohnenden und Velofahrenden erhalten, welche allesamt auf die Gefährlichkeit der Querung einerseits für Kinder und andererseits für ungeübtere Velofahrende hingewiesen haben.

Zwischen 2004 und 2012 sind die Unfallzahlen des Viktoriaplatzes abgesehen von Ausreissern nach oben und unten insgesamt konstant geblieben. Ab 2013 kann allenfalls eine abnehmende Tendenz der Unfallzahlen ausgemacht werden; dies jedoch bezogen auf die gesamte Anzahl von Unfällen, welche auch Ereignisse mit ausschliesslich Sachschaden beinhaltet. Diese Tendenz geht mit einer starken Abnahme des Verkehrs auf dem Zubringer Laubeggstrasse über den gleichen Zeitraum einher (auf dem Viktoriaplatz selbst gibt es keine permanente Verkehrsmessstelle). Was hingegen die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden – die für die Definition von Unfallschwerpunkten relevante Zahl – betrifft, ist in den Jahren 2004 – 2017 keine spürbare Abnahme feststellbar. Weiter ist festzustellen, dass der Anteil der Unfälle mit Beteiligung von Fussgängerinnen und Fussgängern nach wie vor hoch ist und es immer wieder zu Unfällen mit Verletzungen kommt: Zwischen 2013 und 2017 wurden 17 Unfälle registriert: Davon

- 8 Unfälle mit Verletzungen; 3 davon in der Kategorie schwer;
- 10 Unfälle sind auf Missachten des Vortrittsrechts zurückzuführen;
- 7 Unfälle ereigneten sich in der Nacht bei niedrigem Verkehrsaufkommen und nur 4 bei hohem Verkehrsaufkommen. Dies deutet darauf hin, dass gerade bei niedrigem Verkehrsaufkommen die Fahrzeuglenkenden ihr Fahrverhalten der Situation nicht anpassen.

Diese aus Sicht der Verkehrssicherheit ungenügende und unbefriedigende Situation am Viktoriaplatz soll im Rahmen des Projekts «Dr nöi Breitsch» mit einer Kreisellösung behoben werden. Dessen Realisierung ist aktuell durch eine hängige Beschwerde blockiert.

Zu Punkt 1:

Unfallschwerpunkte definieren sich nicht über die Anzahl der Unfälle, sondern über die Anzahl der Unfälle mit Verletzungsfolgen. Dies zeigt, dass das heute geltende Verkehrsregime, Tempo 50 mit Rechtsvortritt, nicht das richtige Regime auf diesem Verkehrsknoten darstellt. Mitunter aus diesem Grund soll im Rahmen des Projekts «Dr nöi Breitsch» ein Kreisel das heutige Rechtsvortrittsregime ablösen. In der Zwischenzeit soll die Verkehrssicherheit – insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr – mit einer Sofortmassnahme kurzfristig verbessert werden. Diese Zwischenlösung sieht ein neues Geschwindigkeitsregime von Tempo 20 über den Viktoriaplatz vor und soll bewirken, dass alle Fahrzeuglenkenden ihr Fahrverhalten – sowohl bei hohem wie auch bei niedrigem Verkehrsaufkommen – der Verkehrssituation am Viktoriaplatz anpassen. Mit der Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit und der damit verbundenen exponentiellen Abnahme des Bremswegs und der Aufprallenergie sollen sich nicht nur die Unfälle reduzieren, sondern insbesondere auch deren Schweregrad. Die gewählte Massnahme ist nicht nur angezeigt, sondern auch verhältnismässig (vgl. Punkt 4).

Zu Punkt 2:

Wie bei einer solchen Massnahme üblich, hat die Verkehrsplanung bei einem externen, unabhängigen Büro ein Gutachten zu Tempo 20 auf dem Viktoriaplatz erstellen lassen. Der Kanton hat auf dieser Grundlage der Einführung von Tempo 20 auf dem Viktoriaplatz zugestimmt.

Zu Punkt 3:

Es wurden verschiedene Varianten geprüft; unter anderem auch eine andere Vortrittsregelung. Die Beibehaltung des heutigen Temporegimes 50 in Kombination mit einem neuen Vortrittsregime hätte hingegen mehr Nachteile als Vorteile und würde nach Ansicht der Verkehrsfachleute eher eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirken. Grund dafür sind das hohe Verkehrsaufkommen auf der Hauptachse Viktoriarain-Viktoriastrasse sowie die Tramführung auf der Nebenachse Moserstrasse-Kornhausstrasse. Aufgrund des Verkehrsaufkommens müsste man eigentlich die Achse Viktoriarain-Viktoriastrasse bevorzugen. Dies würde jedoch in Konflikt zum Tramvortritt auf der Nebenachse Kornhausstrasse-Moserstrasse stehen. Ausserdem wäre bei diesem neuen Vortrittsregime mit wesentlich höheren Geschwindigkeiten zu rechnen, was wiederum sowohl die Verkehrssicherheit – insbesondere für den verletzlichen Fuss- und Veloverkehr – beeinträchtigen als auch erhöhte Emissionen nach sich ziehen würde.

Zu Punkt 4:

Bei der Einführung von Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit betreffen, spielen verschiedene Faktoren eine Rolle. Zwei entscheidende Faktoren für die Beurteilung von Massnahmen sind die Wirksamkeit und die Verhältnismässigkeit. Die Verkehrssicherheit liesse sich sowohl mit dem von den Motionären vorgeschlagenen, provisorischen Kreisel als auch mit dem neuen Geschwindigkeitsregime von Tempo 20 verbessern. Ein provisorischer Kreisel wäre jedoch ungleich teurer, da grössere bauliche Eingriffe nötig wären, um den Kreisel sicher zu gestalten und die Tramführung über die Achse zu ermöglichen. Mit Tempo 20 kann hingegen dasselbe Ziel zu einem Bruchteil der Kosten eines provisorischen Kreisels realisiert werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Dringliche Motion abzulehnen.

Bern, 20. März 2019

Der Gemeinderat