

**Motion Fraktion FDP/JF (Oliver Berger/Christophe Weder, FDP): Zukunftsfähige Hauptstrasse – flüssiger Durchgangsverkehr auf verkehrsorientierter Achse Weissenstein-Seftigenstrasse; Begründungsbericht Punkt 1 und 4**

Mit SRB Nr. 2021-104 vom 25. März 2021 erklärte der Stadtrat Punkt 1 und Punkt 4 der Motion als Richtlinie erheblich; die übrigen Punkte der Motion lehnte er ab.

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 CO<sub>2</sub> 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

## **Bericht des Gemeinderats**

Auf der zum kantonalen Strassennetz gehörenden Achse Weissenstein-Seftigenstrasse wurden und werden mehrere Projekte mit verschiedenen Partnern (BERNMOBIL, teils auch Kanton Bern, ewb sowie Gemeinde Köniz) realisiert und geplant. Die Bauarbeiten für die Gleissanierung Monbijoustrasse sind seit Ende 2022 abgeschlossen<sup>1</sup>. Für das Projekt Neugestaltung Morillon-Sandrain (Teilprojekt der Sanierung Seftigenstrasse) steht das Vorprojekt vor dem Abschluss; der Baustart ist für 2028 geplant<sup>2</sup>. Vor der Weiterbearbeitung des Projekts Gleissanierung Brunnhof-Fischermätteli müssen verschiedene Prüfaufträge der vorberatenden Kommission des Stadtrats abgeschlossen werden; nach der dann noch ausstehenden Volksabstimmung könnten die Bauarbeiten frühestens 2025 beginnen.

Im Jahr 2020 hat der Kanton Bern auf einem Abschnitt der Weissensteinstrasse – ab Verzweigung Weissenstein-/Munzingerstrasse bis zur Verzweigung Weissenstein-/Weissensteinstrasse (Zufahrt Industrie) – Tempo 30 eingeführt. Damit kam er dem Anliegen der Stadt Bern nach, die Schulwegsicherheit in diesem Abschnitt zu verbessern.<sup>3</sup>

Vor diesem Hintergrund kann der Gemeinderat folgende Ergebnisse der Abklärungen mit dem Kanton Bern zu den beiden vom Stadtrat überwiesenen Forderungen präsentieren:

### *Zu Punkt 1:*

Die Situations- und Unfallanalyse gehört bei allen kantonalen und städtischen Verkehrsprojekten zum Standardprozess. Auf der Achse Weissenstein-Seftigenstrasse wurden zwei Unfallschwerpunkte ermittelt: Je einer an den Knoten Monbijoustrasse/Seftigenstrasse und Weissensteinstrasse/Könizstrasse. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knoten Monbijoustrasse/Seftigenstrasse ist Bestandteil des kantonalen Projekts Neugestaltung Morillon-Sandrain. Der Unfallschwerpunkt am Knoten Weissensteinstrasse/Könizstrasse liegt im Perimeter des Projekts Gleissanierung Brunnhof-Fischermätteli, welches dort Verbesserungsmaßnahmen vorsieht.

Darüber hinaus leistet im Umfeld der beiden Schulhäuser Pestalozzi und Munzinger die oben erwähnte, bereits umgesetzte Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h einen Beitrag zur Verbesserung der Schulwegsicherheit.

### *Zu Punkt 4:*

Die Stadt Bern hat alle Lichtsignalanlagen (LSA) im städtischen Eigentum hinsichtlich der Einführung eines sogenannten «Bedarfsbetriebs» überprüft. Bei Bedarfsbetrieb schaltet die LSA zu definierten

<sup>1</sup> [www.monbijoustrasse.be](http://www.monbijoustrasse.be)

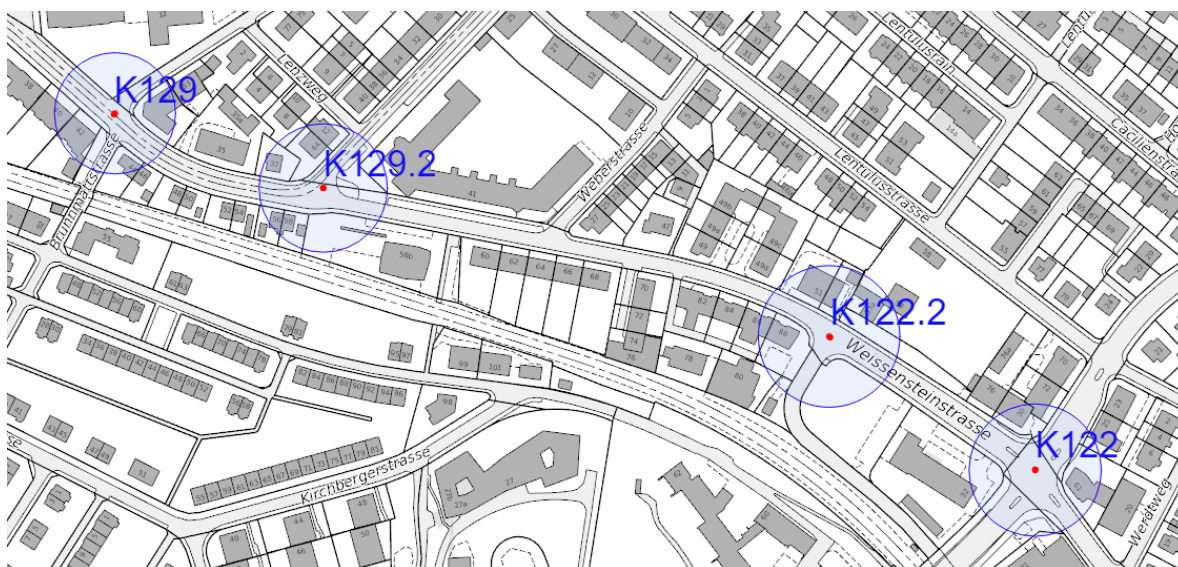
<sup>2</sup> [www.seftigenstrasse.be](http://www.seftigenstrasse.be)

<sup>3</sup> Die Forderung geht auf die Dringliche Motion Fraktion SP/JUSO (Edith Siegenthaler/Michael Sutter, SP): Schulwegsicherheit verbessern - Verkehr auf der Weissensteinstrasse beruhigen (SRB Nr. 2017-208 vom 27. April 2017) zurück.

Zeiten – wenn wenig Verkehr rollt wie beispielsweise in der Nacht – vom Normalbetrieb auf Gelbblinken. Dabei können Fussgänger\*innen oder auch der öV die Anlage bei Bedarf temporär einschalten. Haben die entsprechenden Verkehrsteilnehmenden die LSA passiert, wechselt diese wieder auf Gelbblinken. Der Bedarfsbetrieb ermöglicht damit zwei Dinge: Er trägt einerseits bei wenig Verkehr dazu bei, dass der Verkehr flüssiger rollt und andererseits ermöglicht er den unsicheren Fussgänger\*innen und dem öV, die Strasse gesichert zu queren bzw. zu befahren.

Im Gegensatz dazu fehlt beim sogenannten «einfachen Ausschalten» die Möglichkeit, die Anlage bei Bedarf in Betrieb zu nehmen – sie verbleibt beim Gelbblinken. Der Gemeinderat favorisiert die Variante «Bedarfsbetrieb», da sie sowohl dem Bedürfnis nach Sicherheit für Fussgänger\*innen und öV sowie dem Wunsch nach flüssigerem Verkehr nachkommt. Wo es technisch möglich ist, wird die Stadt Bern deshalb aufgrund obengenannter Vorteile an ihren eigenen LSA zu Nebenverkehrszeiten den Bedarfsbetrieb einführen.

Die Einführung des Bedarfsbetriebs oder des Ausschaltens der LSA an den – alle dem Kanton gehörenden – Knoten Pestalozzistrasse-Weissensteinstrasse, Weissensteinstrasse auf Höhe Nr. 51 und Weissensteinstrasse-Brunnmattstrasse wurde in Rücksprache mit dem Kanton mit folgenden Ergebnissen geprüft:



*a) Teilknoten Pestalozzistrasse-Weissensteinstrasse (K129.2) und Brunnmattstrasse-Weissensteinstrasse (K129):*

Die beiden Knoten werden über ein gemeinsames Steuergerät gesteuert. Bei einer solchen gemeinsamen Steuerung von mehreren Knoten spricht man jeweils von Teilknoten. Momentan ist es technisch nicht möglich, eine LSA mit Teilknoten so zu programmieren, dass ein Bedarfsbetrieb möglich ist. Das Abschalten der LSA hingegen ist grundsätzlich möglich.

*b) Knoten Weissensteinstrasse-Weissensteinstrasse Nr. 51 (K122.2):*

Der lichtgeregeltete Knoten wird gemeinsam mit der LSA Weissensteinstrasse-Schwarzenburgstrasse (K122) über ein Steuergerät gesteuert. Somit handelt es sich auch hier um Teilknoten, an denen aufgrund technischer Limitationen die Einführung eines Bedarfsbetriebs nicht möglich ist. Das Abschalten der LSA ist grundsätzlich aber auch hier möglich.

Auf Anfrage der Stadt Bern hat der Kanton – unabhängig von der technischen Machbarkeit – die Einführung sowohl des Bedarfsbetriebs als auch des Ausschaltens von LSA abgelehnt. Er vertritt die Strategie, dass sich die kantonalen LSA auf Kreuzungen im ganzen Kanton immer gleich verhalten

sollen, da dies unter anderem zur Nachvollziehbarkeit und damit auch Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden beitrage.

Zusammengefasst hat die Prüfung der LSA bei den drei von den Motionären genannten Knoten ergeben, dass der Bedarfsbetrieb derzeit technisch nicht machbar ist und zudem vom Kanton Bern abgelehnt wird. Sie hat weiter ergeben, dass auch das Ausschalten der betroffenen LSA seitens Kanton nicht unterstützt wird. Der Gemeinderat nimmt daher Abstand von weiteren Abklärungen.

*Prüfung der Vorlage auf Klimaverträglichkeit*

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements der Stadt Bern vom 17. März 2022 (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten. Das vorliegende Geschäft hat keinen nennenswerten Einfluss auf das Klima und ist deshalb mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Keine.

Bern, 15. März 2023

Der Gemeinderat