

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 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).

Begründung der Dringlichkeit

Da die Stadt Bern einen Antrag beim kantonalen Tiefbauamt gestellt hat, soll sich das Stadtparlament noch vor der geplanten Umsetzung im Sommer 2019 zum Geschäft äussern können.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 27. Juni 2019

Erstunterzeichnende: Oliver Berger, Christophe Weder

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