

Motion Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Auf der Verkehrsachse Lorrainebrücke, Bollwerk und Laupenstrasse muss die „Grüne Welle“ wieder eingeführt werden!

Täglich bilden sich, immer mehr auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen immer längere Kolonnen. Zu einem grossen Teil werden die Behinderungen zusätzlich durch Fahrzeuge von Bernmobil verursacht, welche ihr Vorfahrtsrecht geltend machen und dadurch die Grünphasen in bald nicht mehr zumutbarer Weise verkürzen. Zum anderen werden die Rotlichtphasen bei aufeinander folgenden Signalanlagen bewusst so geschaltet, dass ein ruhiger Verkehrsfluss unterbrochen wird, indem die Signalanlagen just dann auf rot schalten, wenn eine sich mit mittlerer Geschwindigkeit von einer auf grün geschalteten Ampel wegbewegende Fahrzeugkolonne die nächstfolgende Ampel erreicht, wodurch man den Individualverkehr von Ampel zu Ampel auflaufen lässt. Dabei wird der Verkehrsfluss durch Fahrzeuge, welche die Fahrbahn durch abbiegen oder Spurwechsel nicht mehr rechtzeitig verlassen können, erheblich verlangsamt und behindert. Dies ist besonders bei der Verkehrsachse beim Bahnhof Bern ein Problem.

Der Gemeinderat wird mit dieser Motion aufgefordert, die notwendigen technischen Voraussetzungen zu schaffen und umzusetzen, so dass die Verkehrsampeln, die sich auf der Verkehrsachse Lorrainebrücke, Bollwerk und Laupenstrasse befinden, auf die „Grüne Welle“ eingestellt werden. Dabei müssen die Phasen so optimal eingestellt werden, dass ein minimales Zeitfenster von ca. 50 Sekunden pro Fahrtrichtung entsteht. Diese minimale Zeitdauer darf durch keine Prioritätssteuerung verkürzt werden. Ausnahmen sind logischerweise Feuerwehr, Sanität und Polizei, wie es vor Jahrzehnten unter dem damaligen Stadtpräsidenten Raymond Tschäppät praktiziert worden war und gemäss verschiedener Hersteller auch problemlos und kostengünstig umgesetzt werden kann.

Bern, 17. November 2005

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

Antwort des Gemeinderats

Am 24. Februar 2005 wurde durch die Fraktion SVP/JSVP das Postulat „Auf Berns Strassen soll die „Grüne Welle“ wieder eingeführt werden!“ eingereicht. Das Postulat verlangte zu prüfen, wie für den privaten Motorfahrzeugverkehr auf allen städtischen Hauptverkehrsachsen „Grüne Wellen“ mit „minimalen Zeitfenstern von 50 Sekunden pro Fahrtrichtung“ eingeführt werden können. In seiner Antwort hat der Gemeinderat dargelegt, weshalb dies als pauschale Lösung nicht möglich ist. Die „Grüne Welle“ ist dort, wo dies unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden möglich ist, bereits eingeführt und wird laufend den sich ändernden Bedürfnissen – auch denjenigen des motorisierten Individualverkehrs – angepasst. Der Stadtrat hat mit SRB 019 vom 26. Januar 2006 das Postulat abgelehnt.

In der vorliegenden Motion geht es um das gleiche Anliegen, diesmal beschränkt sich der Vorstoss allerdings auf die Verkehrsachse Lorrainebrücke – Bollwerk – Laupenstrasse. Für

die grundlegenden Überlegungen zur „grünen Welle“ und zur Definition der minimalen Dauer von Grünphasen verweist der Gemeinderat deshalb auf seine Antwort zum Postulat der Fraktion SVP/JSVP.

Zur Lichtsignalsteuerung auf der Achse Lorrainestrasse – Bollwerk – Laupenstrasse

Auf der Achse Lorrainebrücke – Bollwerk – Laupenstrasse verkehren je nach Abschnitt zwischen 25 000 und 35 000 Motorfahrzeuge pro Tag. Darunter fallen je nach Abschnitt rund 400 bis 900 Busse des öffentlichen Linienverkehrs mit bis zu 30 000 Passagieren. Dazu kommen hunderte von Zweirädern und schätzungsweise über 200 000 Fussgängerinnen und Fussgänger, die täglich diese Achse queren. Die Kreuzung Bubenbergrplatz – Laupenstrasse – Schanzenstrasse ist mit täglich rund 35 000 Motorfahrzeugen, über 700 Bussen, hunderten von Velos und schätzungsweise über 60 000 Fussgängerinnen und Fussgängern der am stärksten belastete Knoten auf dieser Achse. Darin noch nicht enthalten sind die grösstenteils aus Fussgänger- und öffentlichem Verkehr bestehenden Bewegungen auf und südlich der Tramgleise.

Aufgrund der genannten Zahlen wird deutlich, dass die Achse Lorrainebrücke – Bollwerk – Laupenstrasse nicht nur eine sehr hohe Auslastung aufweist, sondern auch eine Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs ist. Vor diesem Hintergrund ist verständlich, dass eine einseitig auf die Bedürfnisse des privaten Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtete „Grüne Welle“ nicht im Interesse der Bevölkerung, der Arbeitspendler und der Besucherinnen und Besucher der Stadt Bern sein kann.

Wie bereits in der Antwort zum Postulat Fraktion SVP/JSVP vom 24. Februar 2005 dargelegt, werden „Grüne Wellen“ unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden eingerichtet. Für die Achse Lorrainebrücke – Bollwerk – Laupenstrasse bedeutet dies:

- Ein Autofahrer muss zwischen Lorrainebrücke und Laupenstrasse, einer Strecke von über 1,5 km und mit 10 Lichtsignalanlagen, im Normalfall mit 1-3 Halten rechnen. Diese Halte sind notwendig, da für die einmündenden Strassen und vor allem für die langen und zum Teil sehr stark frequentierten Fussgängerquerungen ebenfalls genügend lange Grünzeiten vorhanden sein müssen.
- Für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr eine gute Koordination zu erreichen ist ungleich schwieriger: Während beim öffentlichen Verkehr die Haltestellenaufenthaltszeiten variieren, schwanken beim Veloverkehr die Fahrgeschwindigkeiten stark. Bei „normalen“ Verhältnissen resultieren für beide Verkehrsarten im Durchschnitt ebenfalls 1-3 Halte.

Die heute bestehende Koordination der Lichtsignalanlagen stellt unter den gegebenen Umständen einen optimierten Zustand dar, einzelne Verbesserungen sind nur noch lokal möglich. Eine grundsätzliche Umstellung hätte mehr oder weniger starke Auswirkungen für alle Verkehrsteilnehmenden zur Folge - bis hin zu Zusammenbrüchen des öffentlichen und privaten Fahrverkehrs oder zum Wegfall von Fussgängerübergängen. Im Rahmen des Projektes Bahnhofplatz wurde die gesamte Koordination auch von externen Fachexperten überprüft. Es sind lokale Anpassungen vorgesehen, das Koordinationsprinzip bleibt jedoch bestehen.

Die Einführung eines minimalen Zeitfensters von 50 Sekunden für die grüne Welle pro Fahrtrichtung wäre zwar, wie die Motionäre zu Recht schreiben, lichtsignaltechnisch umsetzbar. Die Verlängerung der Grünzeit für die Hauptrichtung des Motorfahrzeugverkehrs gegenüber heute um stellenweise mehr als das Doppelte würde aber zu entsprechend längeren Wartezeiten an querenden Fussgängerstreifen und einmündenden Strassen führen. Dies bedeutet,

dass entsprechend mehr Fahrzeuge und zu Fuss Gehende während einer nächsten Grünphase die Hauptrichtung queren wollen. Daher benötigten auch sie längere Grünzeiten, womit für die Hauptrichtung längere Wartezeiten in Kauf genommen werden müssten. Wegen den längeren Wartezeiten wären grössere Stauräume für den Motorfahrzeugverkehr und grössere Warteflächen für Fussgängerinnen und Fussgänger an den stark begangenen Strassenquerungen erforderlich. Beides ist im vorhandenen Strassenraum aber nicht vorhanden. Abgesehen davon würden mit den Wartezeiten auch die Rotlichtmissachtungen und damit die Unfallgefahr erheblich zunehmen. Es ergäben sich daraus unhaltbare Zustände, die für den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr, aber auch für den privaten Motorfahrzeugverkehr zu Verschlechterungen statt zu Verbesserungen führten.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 18. Mai 2006

Der Gemeinderat