

Motion Fraktion SP/JUSO (Miriam Schwarz, SP): Fussgänger- und velofreundliche Ampelsteuerung der Kreuzung Monbijou-/Eigerstrasse (Haltestelle Sulgenau); Begründungsbericht

Am 1. November 2012 hat der Stadtrat die folgende Motion Fraktion SP/JUSO im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt:

Der Bericht „Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz“ im Auftrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI 2004/006) zeigt für das Einzugsgebiet der Schulhäuser Sulgenbach und Marzili zahlreiche Gefahrenstellen. Einige davon wurden seit Vorliegen des Berichts durch die Stadt bereits verbessert oder behoben.

Bis Sommer 2011 mussten Schülerinnen und Schüler die Kreuzung nur für Wahlfächer und teilweise den Besuch der Tagesschule überqueren. Seit Beginn des Schuljahres 2011/12 ist die Kreuzung Monbijoustrasse/Eigerstrasse nun aber für 1. und 2. KlässlerInnen ein täglicher Schulweg. Obwohl im engeren Bereich der Kreuzung wenige Unfälle zu verzeichnen sind, ist die Kreuzung vor allem für die zu Fuss Gehenden sehr gefährlich. Die Ampelsteuerung ist aus folgenden Gründen sehr fussgängerunfreundlich:

- Für die Querung der mehrspurigen Strassen müssen meist zwei Grünphasen abgewartet werden.
- Die Mittelinsel auf Höhe der Haltestelle Sulgenau ist, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, zu klein dimensioniert (vgl. Bild im Original PDF-Dokument)
- Es ist nicht immer sichergestellt, dass die Monbijoustrasse rechtzeitig gequert werden kann, um das stadteinwärts fahrende Tram zu erreichen. Wer sich vor der Titanic korrekt anmeldet und korrekt wartet, sieht dann Tram oder Bus einfahren, anhalten und wegfahren.
- Der Rechtsabbieger bei der Titanic hat ein sogenanntes Konfliktgrün; d.h. die aus der Monbijoustrasse rechtsabbiegenden Fahrzeuge haben grün, die Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Eigerstrasse ebenfalls. Für Schulkinder, die sich an das Grün des Lichtsignals halten, ist dies eine gefährliche Situation.
- Verschiedene Beziehungen sind für den Veloverkehr mit sehr langen Wartezeiten verbunden, insbesondere aus Richtung Eigerplatz.

Diese unbefriedigende Situation führt dazu, dass Erwachsene – zu Fuss Gehende und VelofahrerInnen – die Ampelsteuerung in hohem Mass missachten. Sie gefährden sich damit einerseits selber und geben andererseits ein sehr schlechtes Vorbild für Kinder ab.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, folgende Massnahmen vorzusehen:

1. Die Ampelsteuerung der Kreuzung Monbijoustrasse/Eigerstrasse wird fussgänger- und velofreundlich programmiert, damit alle Strassen in einer einzigen Grünphase überquert werden können, und kein Konfliktgrün für Fussgänger mehr besteht[.]
2. Die Monbijoustrasse im Bereich der Haltestelle und die Eigerstrasse auf der Seite Monbijoubrücke [soll] immer überquert werden können, um das stadteinwärts fahrende Tram zu erreichen.

Bern, 1. Dezember 2011

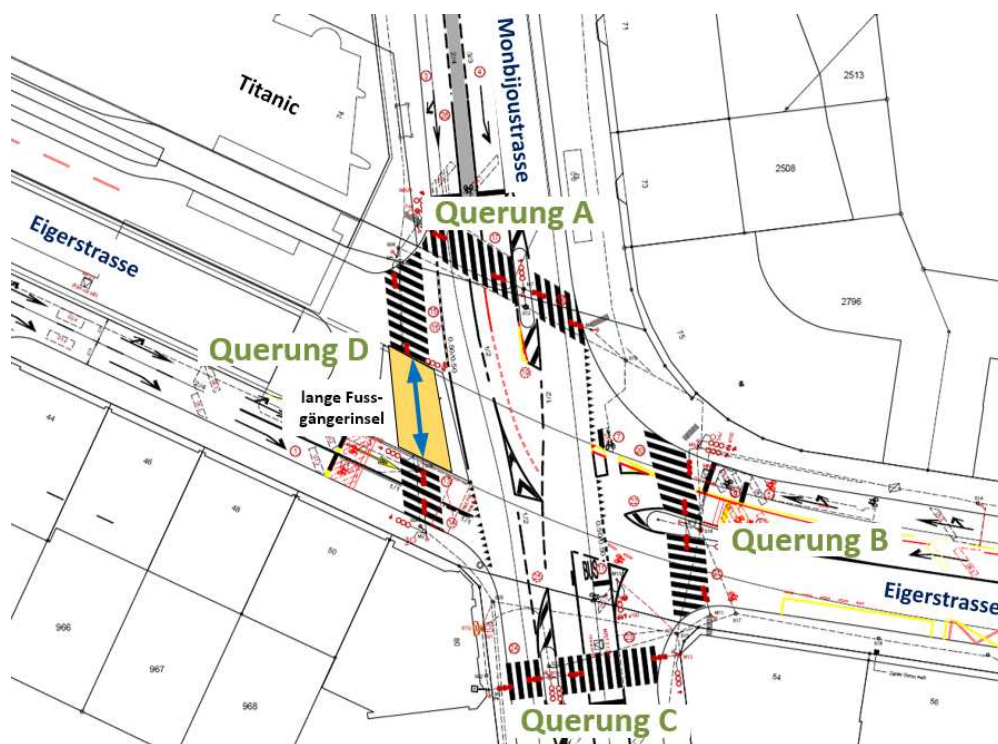
Motion Fraktion SP/JUSO (Miriam Schwarz, SP): Thomas Göttin, Annette Lehmann, Giovanna Battagliero, Stefan Jordi, Gisela Vollmer, Silvia Schoch-Meyer, Ruedi Keller, Nicola von Greyerz, Ursula Marti, Lea Kusano, Halua Pinto de Magalhães, Guglielmo Grossi, Beat Zobrist, Rithy Chheng, Patrizia Mordini

Bericht des Gemeinderats

Der Knoten Monbijou-/Eigerstrasse weist hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität – insbesondere auch für den Fuss- und Veloverkehr - erhebliche Mängel auf. Der Knoten soll deshalb längerfristig saniert und umgestaltet werden. Dazu hat der Gemeinderat im Juni 2018 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage für die Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts verabschiedet (Teil des Geschäfts «Gesamtsanierung Achse Eigerstrasse – Kirchenfeldstrasse»).

Weil die Lichtsignalanlage am Knoten Monbijou-/Eigerstrasse ihre Lebensdauer erreicht hat, wurde sie bereits vorgängig teilerneuert und Mitte Juli 2018 wieder in Betrieb genommen. In diesem Rahmen konnten verschiedene Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden: So wurden insgesamt drei neue «Velosäcke» (zwei in der Eigerstrasse West, einer in der Eigerstrasse Ost) markiert, was zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden geführt hat. Diese können sich neu vor den wartenden Fahrzeugen aufstellen und bei Grün sicher und gut sichtbar starten. Bei unveränderter Grünzeit fließen so mehr Velos ab. Zudem wurden weitere Markierungen im Knotenbereich angebracht (Velostreifen, Leitlinien), welche ebenfalls zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende beitragen. Und schliesslich wurden die Grünzeiten zugunsten der Velofahrenden leicht angepasst.

Im Rahmen der Projektierung der neuen Lichtsignalanlage wurden auch die von den Motionären explizit kritisierten Schwachpunkte und Forderungen für den Fussverkehr geprüft. Nachfolgend nimmt der Gemeinderat dazu Stellung. Die Übersichtsgrafik des Knotens mit der Benennung der vier Fussgängerquerungen in Knotennähe soll der besseren Verständlichkeit der Ausführungen dienen.



Knoten Monbijou-/Eigerstrasse

Zu Punkt 1:

Mit der Erneuerung der Lichtsignalanlage konnte die Situation auch für den Fussverkehr verbessert werden: Neu erhalten seither die Querungen über die Monbijoustrasse nördlich und südlich des Knotens («A» und «C») sowie die Querung über die Eigerstrasse im Osten («B») für beide Teilübergänge der Fussgängerinnen und Fussgänger gleichzeitig grün. Damit wird den Fussgängerinnen und Fussgängern das Queren der gesamten Strasse ohne erneutes Warten und Anmelden auf der Mittelinsel ermöglicht. Die vom Vorstoss angesprochene Dimensionierung der Mittelinsel in der Monbijoustrasse auf Höhe der Haltestelle Sulgenau stellt dabei kein Problem mehr dar. Einzig bei der Querung der Eigerstrasse im westlichen Bereich der Kreuzung («D») wurde auf das Synchronschalten beider Grünphasen verzichtet. Die Mittelinsel ist bei dieser Querung derart breit (siehe dazu die vorne eingefügte Grafik), dass dafür eine unverhältnismässig lange Grünzeit für die Fussgängerinnen und Fussgänger reserviert werden müsste, was direkte Auswirkungen auf die Kapazität des Knotens und damit des ÖV hätte. Zu beachten ist dabei aber immerhin, dass die Grünzeit beider Übergänge vergleichsweise sehr hoch (26 Sekunden auf dem südlichen und 36 Sekunden auf dem nördlichen Übergang) sowie überlappend ist, sodass in den meisten Fällen ein Queren in einem Zug ohne neuerliche Anforderung erfolgen kann. Eine andere Möglichkeit der Synchronschaltung wäre die Kürzung der Grünzeiten beider Übergänge, sodass diese gleichzeitig beginnen und enden würden. Eine Verkürzung der Grünphasen käme allerdings unter dem Strich einer Verschlechterung für den Fussverkehr gleich.

Die Situation des Rechtsabbiegers von der Monbijoustrasse in die Eigerstrasse (bei der «Titanic») stellt aus Sicht der zuständigen Fachstellen im Vergleich mit anderen ähnlich gelagerten Situationen im städtischen Verkehrsnetz keine übermässige Gefahr dar: Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben Vortritt und die rechtsabbiegenden Verkehrsteilnehmenden werden mittels Warnblinker auf den Vortrittsentzug aufmerksam gemacht (Konfliktgrün). Ein konfliktfreier Steuerungsablauf bei gleichbleibender Grünzeit für den Fussverkehr würde den Knoten demgegenüber erheblich belasten: Es käme zu längeren Rotzeiten sowie zu häufigeren und längeren Rückstaus für den MIV und den Veloverkehr, weil die Rechtsabbiegenden mit den Geradeausfahrenden auf einem Fahrstreifen geführt werden und diesen teilweise blockieren würden. Da die Tramlinie 9 und die Buslinie 19 auf dem gleichen Fahrstreifen geführt werden, käme es gleichzeitig zu Verspätungen bei diesen ÖV-Linien. Um derartige Auswirkungen zu verhindern, müsste bei einem konfliktfreien Steuerungsablauf die Umlaufzeit des gesamten Knotens erhöht werden, was wiederum für alle Verkehrsteilnehmenden längere Wartezeiten zur Folge hätte – insbesondere auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Bei der heutigen Ausgestaltung des Knotens würde deshalb eine Ampelsteuerung im Sinne der Motion nach Ansicht der Fachleute insgesamt zu einer Verschlechterung für die Fussgängerinnen und Fussgänger führen und die Qualität des Verkehrsablaufs generell spürbar reduzieren. Im Rahmen des geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzepts sollen deshalb längerfristig mögliche Verbesserungen gesucht werden. Mögliche Lösungen könnten etwa die Aufhebung der Rechts-Abbiegebeziehung oder die Ablösung der Lichtsignalanlage durch einen Kreisverkehr sein. Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts werden die zuständigen Stellen prüfen, ob allenfalls bereits gewisse Massnahmen vorgezogen – als Provisorien bis zur definitiven Umgestaltung – umgesetzt werden können.

Zu Punkt 2:

Aufgrund der hohen ÖV-Dichte über den Knoten Monbijou-/Eigerstrasse (Linien 9, 19, 28, 31) und der Gewährleistung der Fahrplanstabilität wird die Priorisierung der ÖV-Linien an der Lichtsignalanlage hoch gewichtet. Damit das von der Haltestelle Wander herkommende, stadteinwärts fahrende Tram vor der Kreuzung nicht anhalten muss, wird es mittels Meldepunkten frühzeitig an der Lichtsignalanlage angemeldet und erhält damit freie Fahrt über den Knoten. Die konfliktfreie Querung «B» erhält währenddessen ebenfalls Grün, womit das Erreichen des Trams sichergestellt wird. Die

im Konflikt stehende Fussgängerquerung («A») muss jedoch für die Tramdurchfahrt mit Rotlicht gesichert werden. Eine Erfüllung der Forderung der Motionäre würde deshalb eine für den ÖV sehr nachteilige Umpriorisierung der Grünzeiten und der Anmeldeberechtigungen erfordern. Konkret müsste das Tram vor jeder Einfahrt in die Haltestelle nochmals halten, verbunden mit entsprechenden Verzögerungen.

Auch hier werden die zuständigen Stellen die Situation im Rahmen der Erarbeitung des erwähnten Betriebs- und Gestaltungskonzepts nochmals vertieft prüfen und – sofern möglich – bereits gewisse Massnahmen provisorisch vorziehen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Motion hat keine direkten Folgen für das Personal und die Finanzen. Die im Bericht aufgeführten Massnahmen wurden entweder in bereits laufenden Projekten finanziert oder fliessen ohne unmittelbare Kostenfolge in die Erstellung des erwähnten Betriebs- und Gestaltungskonzepts ein. Zu späteren Realisierungskosten sind noch keine Aussagen möglich.

Bern, 12. Dezember 2018

Der Gemeinderat