

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP (David Stampfli/Marieke Kruit) vom 30. Oktober 2014: Rückbau von Lichtsignalanlagen in der Bundesgasse (2014.SR.000293)

Der Stadtrat hat das folgende Postulat mit SRB 560 am 10. November 2016 erheblich erklärt:

In der Stadt Bern könnten einige Lichtsignalanlagen zurückgebaut oder zumindest vereinfacht werden. Dadurch könnten einerseits die Betriebskosten eingespart werden. Andererseits würde das den Verkehrsfluss verbessern. Die Bundesgasse ist keine besonders verkehrsreiche Strasse. Gleichwohl gibt es bei den Kreuzungen mit der Christoffelgasse sowie mit der Schwanengasse Lichtsignalanlagen, die den Verkehr unnötig aufhalten. Die Folge davon ist, dass insbesondere der Langsamverkehr diese Lichtsignale leider regelmässig missachtet. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen. Mit einem Rückbau dieser Lichtsignalanlagen auf der Bundesgasse könnte der Verkehrsfluss verbessert werden, was allen Verkehrsteilnehmenden dienen würde. Zudem könnte der Gemeinderat damit die soeben angekündigte Velo-Offensive ein erstes Mal praktisch umsetzen. Selbstverständlich müssten bei beiden Lichtsignalanlagen alle Zebrastreifen bestehen bleiben. Auf diese Weise profitieren die zu Fuss Gehenden am meisten: Ohne Ampeln haben sie immer Vortritt und müssen überhaupt nicht mehr warten. Um einen sicheren und flüssigen Verkehr für alle zu garantieren, sind möglicherweise ergänzende Massnahmen nötig, wie eine Neugestaltung des Vortritts oder eine Fussgängerinsel. Es obliegt dem Gemeinderat die entsprechenden Massnahmen zu evaluieren.

Der Gemeinderat wird gebeten, einen Rückbau der Lichtsignalanlagen der Kreuzungen Bundesgasse/Christoffelgasse sowie Bundesgasse/Schwanengasse zu prüfen. Er prüft, ob und welche Massnahmen für die Verkehrsregelung ohne Lichtsignalanlagen nötig sind. Er stellt die Lichtsignalanlagen in einer Testphase auf Orange-Blinken um, allenfalls mit ergänzenden Massnahmen. Verläuft die Testphase erfolgreich, entfernt er die gesamten Lichtsignalanlagen oder Teile davon dauerhaft.

Bern, 30. Oktober 2014

Erstunterzeichnende: David Stampfli, Marieke Kruit

Mitunterzeichnende: Michael Sutter, Lena Sorg, Ingrid Kissling-Näf, Benno Frauchiger, Lukas Meier, Stefan Jordi, Annette Lehmann, Katharina Altas, Peter Marbet, Johannes Wartenweiler, Franziska Grossenbacher, Regula Bühlmann, Regula Tschanz, Mess Barry, Seraina Patzen, Christine Michel, Stéphanie Penher, Leena Schmitter, Luzius Theiler, Halua Pinto de Magalhães, Fuat Köçer, Nadja Kehrl-Feldmann, Rolf Zbinden, Christa Ammann, Daniel Klauser, Michael Steiner, Bettina Jans-Troxler, Matthias Stürmer, Patrik Wyss, Philip Kohli, Judith Renner-Bach, Martin Mäder, Isabelle Heer, Claudio Fischer, Martin Schneider, Hans Kupferschmid, Kurt Hirsbrunner, Rithy Chheng

Bericht des Gemeinderats

Im Rahmen der städtischen Velo-Offensive wird auf der Bundesgasse seit November 2015 eine Koordination der Lichtsignalanlagen zugunsten der Velofahrenden ("Grüne Welle für Velofahrende") geprüft. Ziel des Pilotversuchs ist es, die Grünphasen so zu koordinieren, dass möglichst viele Velofahrende die zwei lichtgeregelten Knoten Bundesgasse/Christoffelgasse und Bundesgasse/Schwanengasse passieren können, ohne anhalten zu müssen. In einem ersten Schritt wurde geprüft, ob die Lichtsignalanlage Bundesgasse/Christoffelgasse als Bedarfsanlage (Gelbblinken während der Nebenverkehrszeiten) betrieben werden kann.

Unabhängig von diesem Projekt läuft aktuell die Einführung des Velogegenverkehrs in der Schwanengasse Süd/Sulgeneckstrasse. Damit wird für die Velofahrenden eine direkte Verbindung Bundesgasse – Marzili geschaffen. Diese Verbindung lässt sich ohne bauliche Massnahmen umsetzen; sie führt aber zu einer Reduktion auf eine MIV-Spur in der Schwanengasse Süd.

Anlage Bundesgasse/Christoffelgasse

Der Knoten Bundesgasse/Christoffelgasse wurde für den Pilotversuch so verändert, dass die Kreuzung ausserhalb der Morgen- und Abendspitze ungeregelt (Gelbblinken), aber mit gesicherter Ausfahrt der Linie 3 und gesicherter Querung für Sehbehinderte betrieben wird. Konkret bedeutet das: Das Tram schaltet die Anlage bei Anfahrt auf den Knoten ein und erhält grün, während die anderen Verkehrsteilnehmer rot erhalten. Sehbehinderte können den Zusatzdrücker unten am Anforderungsgerät betätigen und auf diese Weise die Anlage ebenfalls einschalten. Damit erhalten sie ein gesichertes Grün (mit Vibration taktile ertastbar). Während den Spitzenzeiten läuft die Lichtsignalanlage unverändert. Konkret:

Montag bis Freitag:

- ab 00.30 Gelbblinken
- ab 05.30 Gelbblinken mit Tramsicherung
- ab 07.00 Regelbetrieb mit LSA-Steuerung
- ab 09.00 Gelbblinken mit Tramsicherung
- ab 16.00 Regelbetrieb mit LSA-Steuerung
- ab 18.00 Gelbblinken mit Tramsicherung

Samstag und Sonntag:

- ab 00.30 Gelbblinken
- ab 05.30 Gelbblinken mit Tramsicherung

Der Pilotbetrieb wurde am 17. November 2015 gestartet, und die Anlage wurde aufgrund der durchwegs positiven Ergebnisse bis heute in diesem Betriebsregime belassen. Im Rahmen eines Monitorings wurden die Auswirkungen der Umstellung auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) analysiert und ausgewertet. Es hat sich, wie erwartet, herausgestellt, dass die Wartezeiten in den Nebenverkehrszeiten für alle Verkehrsteilnehmenden vermindert werden konnten. Für BERNMOBIL ist die Umstellung in Bezug auf die Fahrzeiten ebenfalls positiv, einzig für die Buschauffeure ist die unregelmässige Ausfahrt eine grössere Herausforderung, bei der es – insbesondere kurz nach der Inbetriebnahme – zu unübersichtlichen Situationen kommen kann. Das Regime aus dem Pilotbetrieb soll deshalb definitiv weitergeführt werden.

Fazit:

Mit den umgesetzten Massnahmen ist bei der Lichtsignalanlage Bundesgasse/Christoffelgasse aus Sicht des Gemeinderats ein optimiertes Betriebsregime erreicht. Weitergehende Massnahmen – etwa der komplette Rückbau der gesamten Anlage – würde er als unverhältnismässig erachten: Sie sind aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen – insbesondere für den Fussverkehr – sowie aus Sicht des öV-Betriebs abzulehnen.

Anlage Bundesgasse/Schwanengasse

Mit der Einführung des Velogegenverkehrs in der Sulgeneckstrasse entsteht für Velofahrerinnen und Velofahrer eine neue Abbiegebeziehung aus der Bundesgasse in die Sulgeneckstrasse. Ohne Lichtsignalanlage werden die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zunehmen – insbesondere jene zwischen stadtauswärtsfahrenden Velofahrern und den in die Schwanengasse Nord abbiegenden Trams sowie zwischen den linksabbiegenden stadtauswärtsfahrenden Velofahrern und dem

Verkehr aus der Sulgeneckstrasse. Zudem müsste für den Betrieb ohne Lichtsignalanlage die Fussgängerquerung über die Sulgeneckstrasse aus dem Knotenbereich Richtung Süden verschoben werden – was für die Fussgängerinnen und Fussgänger mit Nachteilen verbunden wäre. Und schliesslich dient die Lichtsignalanlage Bundesgasse/Schwanengasse dank der Rückstauschleifen in der Bundesgasse als Dosierstelle des Verkehrs in Richtung Knoten Hirschengraben. Vereinfacht gesagt, stellen Rückstauschleifen Kolonnenbildungen fest und wirken entsprechend auf die Ampelsteuerung am nachfolgenden Knoten ein. Dabei handelt es sich um ein wichtiges Verkehrsmanagement-Instrument, welches mit dem Rückbau der Anlage verloren gehen würde. Ohne Lichtsignalanlage besteht die Gefahr, dass der Knoten nicht freigehalten wird. Dies hätte gerade auch für den öV-Betrieb (Buslinien 10, 17 und 19, Tramlinie 3) negative Folgen bezüglich Fahrplanstabilität.

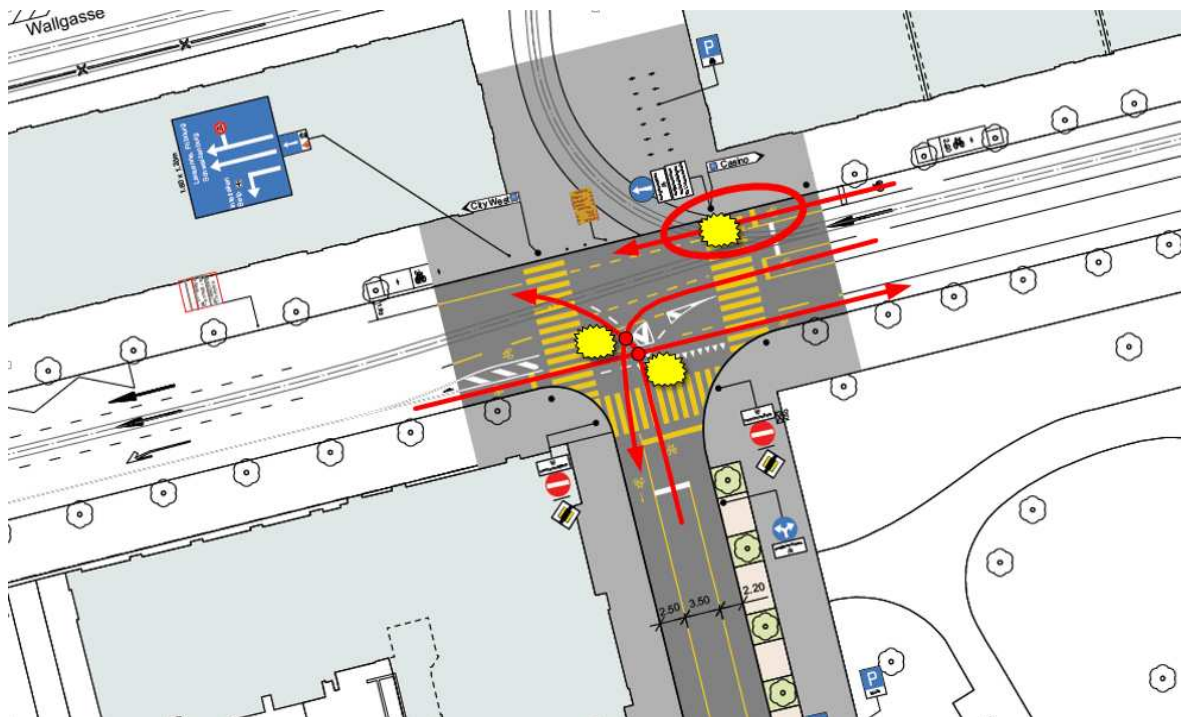


Bild 1: Darstellung der Konfliktbereiche: Linksabbieger aus Sulgeneckstrasse mit linksabbiegenden Velofahrern; rechtsabbiegendes Tram mit geradeausfahrenden Velofahrern in der Bundesgasse

Fazit:

Aufgrund der vielen Konfliktpunkte, die sich an der Kreuzung Bundesgasse/Schwanengasse ohne vorhandene Lichtsignalsteuerung ergeben würden, ist nach Auffassung des Gemeinderats von einem Rückbau dieser Anlage zwingend abzusehen.

Bern, 8. November 2017

Der Gemeinderat