

**Interfraktionelles Postulat GLP/JGLP, GB/JA!, (Michael Ruefer, GLP/Katharina Gallizzi, GB/Alexander Feuz, SVP): Hindernisse für Fussgänger\*innen abbauen: Winkelriedstrasse der geplanten Siedlungsentwicklung anpassen; Fristverlängerung**

Der Stadtrat hat am 21. September 2023 das folgende Postulat mit SRB 2023-400 erheblich erklärt.

Heute wirkt die Winkelriedstrasse wie ein Riegel, der das Wankdorf vom Breitenrain-Quartier trennt. An den meisten Übergängen sind Fussgänger\*innen dazu angehalten, an der Ampel zu warten, bis sie die Strasse queren können. Diese klare Priorisierung für den (motorisierten) Strassenverkehr trägt der Lebensrealität der Bevölkerung nicht Rechnung. Viele BewohnerInnen des Raums Tellstrasse/Morgartenstrasse benützen heute die Bushaltestelle Markuskirche, kaufen im Migros/Migros do it Wankdorf ein oder begeben sich zu Fuss an die grösste S-Bahn-Haltestelle Berns im Wankdorf. Zudem muss die Strasse von vielen Schulkindern überquert werden, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führt.

In den nächsten Jahren werden die Frequenzen von Fussgänger\*innen stark zunehmen. Mit der Entwicklung von Wankdorf City III und in einem etwas weiteren Horizont des Grossprojekts Quartierstadt Wankdorf (Wankdorffeldstrasse) steht im Gebiet eine Zeitenwende an. Die verkehrlichen Auswirkungen werden im Laufe von 2022 von der Verkehrsplanung untersucht und Mobilitätskonzepte ausgearbeitet. Klar ist jetzt schon: Die Verkehrsströme werden sich entlang der Winkelriedstrasse verändern, die Beziehungen zwischen den einzelnen Zentren des Stadtteils Breitenrain-Lorraine werden relevanter.

Der Gemeinderat wird angesichts der heutigen, schwierigen Querungssituation für Fussgänger\*innen aufgefordert zu prüfen,

1. welche kurzfristigen (d.h. vor der Realisierung der Wohnbauprojekte) Verbesserungen für Fussgänger\*innen realisiert werden können
2. im Zusammenhang mit den Areal-/Gebietsentwicklungen zu prüfen, welche Verbesserungsmassnahmen für Fussgänger\*innen langfristig umgesetzt werden können
3. welche Änderungen am Strassenlayout der Winkelriedstrasse in Abstimmung mit dem Kanton/der Region möglich sind
4. ob für die Achse Standstrasse/Winkelriedstrasse ein Gestaltungskonzept entwickelt werden kann
5. wie die Bevölkerung in die Verbesserungsmassnahmen einbezogen werden kann
6. bei der Überprüfung auch auf die speziellen Bedürfnisse von Kindern zu einzugehen.

Über die einzelnen Prüfaufträge soll punktweise abgestimmt werden.

Bern, 23. Juni 2022

*Erstunterzeichnende:* Michael Ruefer, Katharina Gallizzi, Alexander Feuz

*Mitunterzeichnende:* Salome Mathys, Corina Liebi, Yasmin Amana Abdullahi, Marianne Schild, Janina Aeberhard, Franziska Geiser, Regula Bühlmann, Sarah Rubin, Mahir Sancar, Francesca Chukwunyere, Brigitte Hilty Haller, Lukas Gutzwiller, Simone Machado, Matteo Micieli, Eva Chen, Ursina Anderegg, Rahel Ruch, Jelena Filipovic, Seraphine Iseli, Anna Jegher

**Bericht des Gemeinderates**

Für den Gemeinderat ist klar, dass die Lebensqualität in der Stadt Bern wesentlich durch eine gute Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur und einen attraktiv gestalteten, öffentlichen Raum definiert wird. Zu diesem Zweck fördert er seit Jahren den Fuss- und Veloverkehr und baut die Infrastruktur für

diese beiden nachhaltigen und flächeneffizienten Verkehrsarten kontinuierlich aus. Mit dem Ziel, Fussgänger\*innen und Velofahrenden unterschiedlichen Alters (insbesondere auch Kinder) eine sichere und komfortable Infrastruktur zu bieten, werden Standards und Grundsätze für künftige Planungen in den sogenannten Masterplänen festgelegt: Anfang 2024 hat der Gemeinderat – parallel zur überarbeiteten Version des seit 2020 geltenden Masterplans Veloinfrastruktur – den neu erarbeiteten Masterplan Fussverkehr zur öffentlichen Vernehmlassung freigegeben. Der Masterplan Fussverkehr zeigt Handlungsfelder insbesondere in den Bereichen Trennung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur, Verbesserung der Schulwege, hindernisfreie Gestaltung der Infrastruktur, mehr Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr und eine Stärkung des Vortritts für Fussgänger\*innen auf. Die Forderung des Postulats entspricht darüber hinaus auch der Zielsetzung «Stadt der kurzen Wege» des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2016: Wichtige Orte im Alltag der Bewohner\*innen – also Läden, Schulen, Grünflächen, Spielplätze – sollen auf kurzen Wegen erreicht werden können.

Die Winkelriedstrasse zählt zum Basisstrassennetz, führt zwei Busspuren, die Velohaupttroute Bern-Wankdorf und ist von einer Allee gesäumt. Die Querungen sind mit Lichtsignalanlagen (LSA) geregelt. Vor diesem Hintergrund können mit kurz- und mittelfristigen Massnahmen nur kleine Anpassungen für den Fussverkehr erzielt werden. Soll die von den Postulant\*innen erwähnte Trennwirkung der Achse gemildert werden, braucht es Massnahmen, die eine Neugestaltung des Strassenraums erfordern und das ganze Verkehrssystem vor Ort betreffen.

#### *Zu Punkt 1:*

Sofortmassnahmen erwiesen sich bisher als gute Ergänzung zu mittel- und langfristigen Projekten und haben das Ziel, mit relativ einfachen Mitteln spürbare Verbesserungen zu erzielen. Die Verkehrsplanung kann so einerseits Bedürfnisse aus den Quartieren von Anwohnenden, Elternräten oder Schulen berücksichtigen und andererseits Massnahmen im Hinblick auf langfristige Projekte testen. Die Prüfung von Verbesserungen für Fussgänger\*innen ist ein laufender Prozess und umfasst hauptsächlich Verbesserungen bei der Signalisation und Markierung, aber auch bei der Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA).<sup>1</sup>

Die Grünzeiten für Fussgänger werden grundsätzlich gemäss Norm berechnet. Dies trifft auch auf die Orange- oder Gelbzeiten zu, welche sicherstellen, dass der Übergang in normalem Schritttempo sicher gequert werden kann, selbst wenn eine Person erst in der letzten Grünsekunde losläuft. Die Umlaufzeiten der Anlagen werden bewusst kurz gehalten, um die Wartezeiten zu reduzieren. Für mobilitätseingeschränkte Personen, die mehr Zeit für das Überqueren der Strasse benötigen, gibt es zudem die Möglichkeit, eine Zusatzaste unterhalb der Anmeldeaste zu drücken, um eine längere Grünphase anzufordern.

Voraussetzung dafür, dass zielgerichtete Verbesserungen durch Sofortmassnahmen an einzelnen LSA umgesetzt werden können, ist einerseits, dass die konkreten Bedürfnisse vor Ort bekannt sind und andererseits, dass die möglichen Optimierungsmassnahmen nicht im Widerspruch zu übergeordneten Zielsetzungen stehen. Die LSA priorisieren heute den öffentlichen Verkehr und sind zudem so aufeinander abgestimmt, dass beispielsweise die grüne Welle für den Veloverkehr auf der Velohaupttroute Bern-Wankdorf ermöglicht wird. Bereits kleine Anpassungen, wie beispielsweise eine Verlängerung der Grünzeit beim Zebrastreifen über die Hauptverkehrsachse (auf welcher die Velohaupttroute verläuft) ziehen grosse Aufwände nach sich, da die gesamte Koordination auf die neuen Gegebenheiten angepasst werden muss. Bereits Anpassungen bei einer Anlage können dazu führen, dass jede Anlage, die Teil der Koordination ist, ebenfalls neu berechnet und anschliessend angepasst werden muss. Dies erfordert umfangreiche und detaillierte Abklärungen und sprengt den Rahmen einer Sofortmassnahme.

---

<sup>1</sup> Gemäss Kapitel «Sofortmassnahmen Markierung und Signalisation» (S. 73) des Entwurfs Masterplan Fussverkehr

In den nächsten Jahren werden jedoch die Lichtsignalanlagen auf der Standstrasse/Winkelriedstrasse erneuert. Bei allen Erneuerungen wird angestrebt, zu Nebenverkehrszeiten den Bedarfsbetrieb einzurichten. Beim Bedarfsbetrieb sind die Ampeln auf Blinken geschaltet und es gilt die markierte Vortrittsregelung. Damit haben die Fussgänger\*innen auf dem Zebrastreifen Vortritt und die Wartezeit auf die nächste Grünphase entfällt. Sie können sich jedoch nach wie vor bei der Ampel anmelden, um eine Grünphase für den Fussverkehr bzw, eine Rotphase für den rollenden Verkehr auszulösen und bei Grün die Strasse zu queren.



Übersicht der Lichtsignalanlagen auf der Standstrasse / Winkelriedstrasse

Die Planung der LSA-Erneuerungen sieht – Stand heute – grob folgende Termine vor:

- K070 Stand-/Wylerschtrasse: Erneuerung ab 2028 (Abhängigkeiten zu ewb)
- K071 Stand-/Scheibenstrasse: Erneuerung ca. 2026
- K072 Stand-/Winkelriedstrasse: Erneuerung ab 2032
- K073 Winkelried-/Tellstrasse: Erneuerung ab 2032
- K074 Winkelriedstrasse: Erneuerung ab 2027
- K075 Winkelried-/Sempachstrasse: Erneuerung ab 2032 (Kantonsanlage)
- K085 Winkelried-/Wankdorffeldstrasse: Erneuerung ab 2032

Im Zuge der Erneuerungen der städtischen LSA-Anlagen werden zusätzlich zur Einführung des Bedarfsbetriebs weitere Optimierungen für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, vorgenommen, wo immer dies möglich ist. Dies geschieht mittels Markierung (Verschieben von Zebrastreifen, Erstellen von Velostreifen, etc.), durch bauliche Massnahmen (Einrichtung von Mittelinseln, Trottoirverbreiterungen, Trottoirüberfahrten, Vertikalversätze etc.) oder in der Anpassung der Steuerung (z.B. Vorstart).

*Zu Punkt 2 bis 6:*

Die Umsetzung der langfristigen Anliegen des Postulats steht in zeitlicher Abhängigkeit folgender Projekte und Planungen im Umfeld der Achse Standstrasse/Winkelriedstrasse:

#### *Areal Wankdorffeldstrasse*

Auf dem Areal zwischen den SBB-Gleisen und der Wankdorffeldstrasse, begrenzt durch die Staufacherstrasse und den Max-Daetwyler-Platz, können voraussichtlich rund 1 000 Wohnungen und 1 200 Arbeitsplätze entstehen. Der Gemeinderat hat am 4. November 2020 Eckwerte und Zielsetzungen für das Programm der städtebaulichen Ideenstudie beschlossen (GRB Nr. 2020-1610). Auf der Basis der Studienergebnisse wurde ein Richtkonzept erstellt, welches als Grundlage für einen Masterplan dient, der dem Gemeinderat voraussichtlich Ende 2024 zur Bewilligung vorgelegt wird. Das Richtkonzept und der Masterplan enthalten Gestaltungsvorschläge für die Wankdorffeldstrasse inkl. den Anbindungen an das bestehende Quartier und den Max-Daetwyler-Platz. Die Realisierung soll etappiert geschehen und startet frühestens im Jahr 2028.

### *Wankdorf City III*

In der dritten Etappe der Arealentwicklung Wankdorf City nördlich des Bahnhofs Wankdorf sollen rund 500 Wohnungen und 1 400 Arbeitsplätze entstehen. Der Gemeinderat hat im Frühjahr 2022 die Eckwerte für die weitere Planung beschlossen. Die Erschliessung für den Fussverkehr soll primär über den Bahnhof Wankdorf und die neue Neuenschwanderstrasse erfolgen. Gleichzeitig sollen die im Richtplan Fussverkehr verorteten Netzlücken behoben werden. Ab 2026 ist die schrittweise Realisierung vorgesehen; das erste Baugesuch ist 2024 eingegangen.

In beiden genannten Arealentwicklungen wird sowohl arealintern, als auch bei den unmittelbar angrenzenden Strassen auf eine grösstmögliche Durchlässigkeit für den Fussverkehr hingearbeitet. Zudem werden Orte für den täglichen Bedarf in unmittelbarer Nähe des Wohnorts (Schulen; Kindergarten; Nahversorgung; Grünflächen, Spielplätze etc.) gebündelt, was viele Wege der Bewohner\*innen stark verkürzen wird. Wie sich vor diesem Hintergrund die Anzahl Querungen auf der Winkelriedstrasse entwickeln wird, kann erst in Kenntnis der jeweiligen Bauprojekte eruiert werden. Dasselbe gilt für die Entwicklung der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV): Das Areal Wankdorffeldstrasse soll für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Winkelriedstrasse erschlossen werden. Eine allfällige Verringerung der täglichen Fahrten im Vergleich zu heute hätte hier auch eine Reduktion der Verkehrsmenge auf der Winkelriedstrasse zur Folge.

### *Sistierung Personenunterführung Bahnhof Wankdorf*

Im Herbst 2020 haben die SBB beschlossen, das Projekt «Personenunterführung Wankdorf; Veloquerung und Velostation» zu sistieren bzw. auf das nächstmögliche Zeitfenster (ab ca. 2032) zu verschieben. Damit steht fest, dass die wichtige Verbindung mitsamt Veloquerung vorderhand nicht realisiert werden kann. Bis zur Realisierung einer neuen Personen- und Veloverbindung wird nun eine geeignete Fuss- und Veloerschliessung des nordliegenden Quartiers Wankdorfcity im Rahmen der Arealentwicklungen geprüft.

### *Temporeduktion*

Sowohl die Standstrasse als auch die Winkelriedstrasse zählen zum Basisstrassennetz mit Höchstgeschwindigkeit Tempo 50. Darauf verkehrt zudem die Buslinie 20. Da die Standstrasse stark lärm-belastet ist und sich mit der Temporeduktion zudem die Sicherheit erhöht, ist dort die Einführung von Tempo 30 in Planung – im Zentrum steht die Klärung der Machbarkeit bezüglich der Buslinie. Eine allfällige Einführung von Tempo 30 auf der Winkelriedstrasse würde hingegen voraussetzen, dass sich die Verhältnisse ändern. Dazu zählen die Verringerung der Verkehrsmenge aber auch zusätzlicher Bedarf aus den neuen Arealen. Eine solche vertiefte Prüfung ist kurzfristig nicht sinnvoll, jedoch längerfristig ins Auge zu fassen.

### *Weiteres Vorgehen*

Vor dem obgenannten Hintergrund sollen auf der Winkelriedstrasse bis Ende 2025 konkrete Schwachstellen aus Sicht Fussverkehr eruiert werden. Die Resultate dienen als Grundlage für die Entwicklung von Massnahmen und sollen direkt in die anstehenden LSA-Erneuerungen einfließen. Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat eine Fristverlängerung für die Vorlage des Prüfungsberichts bis 31. Dezember 2025.

**Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Interfraktionelles Postulat GLP/JGLP, GB/JA!, (Michael Ruefer, GLP/Katharina Gallizzi, GB/Alexander Feuz, SVP): Hindernisse für Fussgänger\*innen abbauen: Winkelriedstrasse der geplanten Siedlungsentwicklung anpassen; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichts bis 31. Dezember 2025 zu.

Bern, 18. September 2024

Der Gemeinderat