

Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser): Der für Velofahrer und Fussgänger gefährliche Mischverkehr am Helvetiaplatz muss sofort aufgehoben oder zumindest entschärft werden!; Prüfungsbericht

Der Stadtrat hat das vorliegende Postulat mit SRB 2023-229 vom 25. Mai 2023 erheblich erklärt. Mit Beschluss vom 24. April 2025 vom stimmte die Kommission PVS einer Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichts bis 31. Oktober 2025 zu.

Der Mischverkehr am Helvetiaplatz ist für Velofahrer und Fussgänger gefährlich. Die Fussgänger am Helvetiaplatz wissen nicht, ob die stadtauswärts, den Schwung ausnützenden Velofahrer auf der Thunstrasse bleiben oder auf das Trottoir ausweichen und dort links oder rechts an ihnen vor-beifahren.

Am Helvetiaplatz befinden sich zudem zwei stark frequentierte Tramstationen (Linien 6, 7, 8) sowie die Elfenau-Buslinie (19er-Bus). Die kritische Situation erfordert rasches Handeln.

Der Gemeinderat wird zur Prüfung folgender Massnahmen aufgefordert:

1. Entflechten der Verkehrsströme; beispielsweise durch separates Markieren der Velofahrbahn
2. Erlass einer Geschwindigkeitsbegrenzung für E-Bike-Fahrende
3. Aufheben der Mischverkehrsflächen.

Begründung der Dringlichkeit

Die latent vorhandene Unfallgefahr muss sofort entschärft werden.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 27. August 2020

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher, Thomas Glauser

Mitunterzeichnende: Janosch Weyermann, Niklaus Mürner, Ueli Jaisli

Bericht des Gemeinderats

Auf der Achse Thunstrasse–Ostring zwischen Helvetiaplatz und Freudenbergerplatz bestehen verschiedene verkehrliche Defizite, weshalb im Rahmen des «Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring» (GTO) mehrere fachliche Planungen für diese Achse vorgenommen wurden. Während die Sanierung des Abschnitts Ostring bereits 2019 erfolgte, mussten die Projektierungen für die übrigen Abschnitte zwischen Helvetiaplatz und Burgernziel sistiert werden, weil keine mehrheits- und bewilligungsfähigen Lösungen gefunden werden konnten. Da auch gemäss einer verkehrlichen Gesamtsicht für die gesamte Achse Helvetiaplatz bis Burgernziel in absehbarer Zeit keine in allen Teilen befriedigende Gesamtlösung möglich ist, will der Gemeinderat die Situation in Etappen jeweils dort verbessern, wo es möglich ist. Dazu hat der Gemeinderat am 12. November 2025 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage verabschiedet, welche zwischen Kurz-, Mittel- und Langfristmassnahmen unterscheidet¹. Diese sollen in Modulen unabhängig voneinander umgesetzt werden. Mit diesem Vorgehen kann zum Beispiel auch die Umsetzung der hindernisfreien Haltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse unabhängig von weiteren Massnahmen publiziert werden, womit das Risiko weiterer Verzögerungen durch Beschwerdeverfahren verringert wird.

¹ Vgl. die Medienmitteilung des Gemeinderates vom 13. November 2025 www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/gezielte-verbesserungen-auf-der-thunstrasse

Um vor Ort rasch Verbesserungen zu erzielen, wurden gleichzeitig Sofortmassnahmen ausgelöst. Mittels Markierungsmassnahmen an den Haltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse sowie auf weiteren Abschnitten der Thunstrasse wurden die Geh- und Fahrbereiche des Fuss- und Veloverkehrs visuell verdeutlicht. Diese Sofortmassnahmen sind aufwärtskompatibel mit den geplanten Kurz- und Mittelfristmassnahmen. Das Ziel bleibt jedoch unverändert: Die Bereiche für den Fuss- und Veloverkehr sollen baulich getrennt und damit auch den Anforderungen des hindernisfreien Bauens gerecht werden.



Seit dem 1. Juli 2025 können die schnellen E-Bikes auf Mischverkehrsflächen (Fuss- und Veloverkehr) dank der revidierten Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen werden. Auf den Mischverkehrsflächen der Thunstrasse wurde diese Einschränkung mit der Anpassung der Signalisation bereits umgesetzt.

Eine der Kurzfristmassnahmen, welche mit dem vom Stadtrat beantragten Kredit projiziert und realisiert werden sollen, sieht vor, die beiden Haltekanten bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz auf der gesamten Länge zu erhöhen, sodass künftig die Anforderungen des Bundesgesetzes vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BehiG; SR 151.3) erfüllt werden. Die Umsetzung soll im Zuge des 1:1-Gleisersatzes von BERNMOBIL² im Herbst 2026 erfolgen.

Im Rahmen der Mittelfristmassnahmen soll die Veloumfahrung, welche bereits als Sofortmassnahme mit Markierungen gekennzeichnet wurde, baulich umgesetzt werden. Die bauliche Umsetzung wurde jedoch bewusst nicht mit der Haltekantenerhöhung (Kurzfristmassnahme) gekoppelt, weil die Projektierung und Umsetzung Zeit benötigt und ein Baubewilligungsverfahren mit Einsprachemöglichkeit durchlaufen werden muss. Die bauliche Trennung zwischen den Flächen des Veloverkehrs und des Fussverkehrs erfolgt mittels eines Höhenversatzes und ist damit taktil erkennbar. Damit sollen die Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr weiter minimiert und gleichzeitig die Vorgaben des BehiG erfüllt werden. Aufgrund der gewählten Radien und vorhandenen Breiten ist die Haltestellenumfahrung für schnelle Elektrovelos (>25 km/h) nicht geeignet. Diese werden weiterhin auf der Fahrbahn bleiben müssen, was entsprechend signalisiert werden wird.

² Siehe dazu die Medienmitteilung von BERNMOBIL vom 7. Juli 2025 (<https://www.bernmobil.ch/de/rueckzug-plangenehmigung-thunstrasse>)

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die erwähnten Sofortmassnahmen (Markierungen für die optische Führung des Fuss- und Veloverkehrs) werden aus den vorhandenen Mitteln zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) finanziert. Die Kosten für die geplanten Kurz- und Mittelfristmassnahmen im Bereich der Tramhaltekante Helvetiaplatz (Erhöhung Haltekanten, bauliche Trennung Fuss- und Veloverkehr) sind Bestandteil der erwähnten Kreditvorlage, welche der Gemeinderat zuhanden des Stadtrats verabschiedet hat.

Bern, 26. November 2025

Der Gemeinderat