

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Postulat Michael Daphinoff/Milena Daphinoff (CVP): Mehr Sicherheit auf gemischt genutzten Velo-Fussgängerflächen durch Verbesserung der (Boden-) Signalisation; Fristverlängerung Punkt 1 und 2a

Der vorliegende Vorstoss wurde in der Stadtratssitzung vom 21. März 2019 in ein Postulat umgewandelt und die Punkte 1 und 2a erheblich erklärt.

Die CVP hat sich wiederholt zur Förderung des Veloverkehrs bekannt und nicht zuletzt im September 2016 mehrere Vorstösse eingereicht, die sich konstruktiv mit der geplanten „Velo-Offensive“ des Gemeinderats auseinandersetzen. Die vorliegende Motion beschäftigt sich nun ergänzend zu den bereits eingereichten Vorstössen mit Velofördermassnahmen, die sowohl für Velofahrende als auch für Fussgängerinnen und Fussgänger ein Sicherheitsrisiko darstellen, weil die Massnahmen schlecht umgesetzt wurden.

Vielerorts in der Stadt Bern wurden nämlich in den Fussgängerbereichen (Trottoir-)Flächen geschaffen, die sowohl von Fussgängerinnen und Fussgängern als auch von Velofahrenden genutzt werden dürfen. Entweder wurden gelbe Velosymbole auf den Asphaltbelag gemalt oder kombinierte Verkehrsschilder „Fussgängerzone – Velo gestattet“ angebracht. Diese Arten von Signalisation und Markierung sind darum problematisch, weil sie zu erheblichen Unsicherheiten und gefährlichen Situationen führen.

Beispiel 1: Oberer Hirschengraben, nördlich des Bubenbergsdenkmals

Aufgemalte Velosymbole zeigen an, wo Velofahrende zwischen dem nördlichen und dem südlichen Hirschengraben etwa durchfahren sollten. Eine klare Routenführung mit durchgezogenen Linien gibt es nicht. Die aufgemalten Velos sind schlecht sichtbar, insbesondere in der Dämmerung oder bei Dunkelheit. Vortrittsregeln sind ebenfalls nicht klar erkennbar. Die Fläche wird zusätzlich von einer stark befahrenen Tramlinie durchquert. Zu Zeiten hoher Frequentierung ist es fürs Tram-Personal, für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger äusserst anspruchsvoll den Überblick zu behalten, weil zu viele Menschen und Fahrzeuge gleichzeitig wahrgenommen und deren Verhalten vorausschauend abgeschätzt werden müssen. Dies gilt im besonderen Masse für Kinder, Menschen mit einer Beeinträchtigung und Verkehrsteilnehmende, die in Eile sind.

Beispiel 2: Thunstrasse (Abschnitt: Helvetiaplatz-Thunplatz), Velonutzung des Trottoirs in Richtung Thunplatz

Verkehrsschilder „Fussgängerzone – Velo gestattet“ und in grossen Abständen aufgemalte Velosymbole zeigen an, dass Velos hier auf dem Trottoir fahren dürfen. Dabei steht den Velofahrenden das ganze Trottoir zur Verfügung. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist nicht überall ersichtlich, dass auf diesem Trottoir auch Velos verkehren dürfen. Einen Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es nicht. Gerade Menschen, die bei den Haltestellen Helvetiaplatz oder Luisenstrasse aus dem Tram aussteigen oder eines der vielen Geschäfte verlassen, rechnen nicht zwingend damit, dass ein Velofahrer oder eine Velofahrerin, auf dem Trottoir fährt. Die nur minimale Markierung mit Velosymbolen erweist sich aber auch für die Velofahrenden als gefährlich. Den Automobilisten, welche aus den von Süden einmündenden Querstrassen in die Thunstrasse einbiegen wollen, wird durch keine Signalisation und keine Markierung angezeigt, dass Velofahrende zum Teil mit hohem Tempo auf dem Trottoir unterwegs sind.

In der Stadt gibt es etliche weitere Flächen, die für die Nutzung durch Fussgängerinnen und Fussgänger einerseits sowie durch Velofahrende andererseits vorgesehen sind und die im Sinne dieser Motion saniert werden müssten.

Der Gemeinderat wird aus diesen Gründen aufgefordert, folgende Massnahmen zu ergreifen und die allenfalls dafür notwendigen rechtlichen Grundlagen zu schaffen:

1. Die Stadt richtet auf Flächen, die sowohl für die Nutzung durch Fussgängerinnen und Fussgänger einerseits als auch durch Velofahrende andererseits vorgesehen sind, eine klare Markierung der Spurführung resp. eine Signalisation ein.
2. Folgende Lösungsvorschläge sind zu prüfen:
 - a. Entlang der Thunstrasse sind Markierungen in Form von durchgezogenen Linien anzubringen, um den Veloverkehr zu kanalisieren und den Fussgängerinnen und Fussgängern besser zu signalisieren, dass Velofahrende unterwegs sind. Ebenfalls müssten die Velofahrenden mittels Signalisation oder Markierungen vom Verkehr aus den südlichen Zufahrtsstrassen geschützt werden.
 - b. Für den nördlichen Hirschengraben schlagen wir vor, dass die Velofahrer dazu angehalten werden vom Velo zu steigen. Für die kurze Strecke scheint uns dies zumutbar und auch im Interesse der Velofahrenden zu sein.

Bern, 01. Dezember 2016

Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff, Milena Daphinoff

Mitunterzeichnende: -

Bericht des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat in seiner Antwort vom 17. Mai 2017 erläutert hat, verfolgt die Stadt Bern den Ansatz, den Bereich für Velofahrer und Fussgängerinnen wo immer möglich baulich zu trennen, zu signalisieren und hindernisfrei auszugestalten. Diese Stossrichtung entspricht nicht nur den neuen Standards des Masterplans Veloinfrastruktur, sondern auch den Grundsätzen des Richtplans Fussverkehr, welcher nach der Rückmeldung des Kantons im Rahmen der Vorprüfung voraussichtlich im Sommer 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wird. Sie stimmt zudem mit den Anforderungen aus dem städtischen Projekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) überein.

Die Verkehrsplanung hat im Frühjahr 2019 eine erste Überprüfung der bestehenden Mischverkehrsflächen vorgenommen. Dabei wurden rund 60 % der Flächen als unproblematisch eingestuft. Dabei handelt es sich um Flächen, welche dem Schutzbedürfnis des Veloverkehrs sowie von Schulkindern oder älteren Leuten auch ohne bauliche Abtrennung ausreichend Rechnung tragen. Beispiele sind etwa der Langmauerweg oder die Engestrasse stadtauswärts. Bei den übrigen Mischverkehrsflächen wurden die Konfliktpotentiale zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrenden eruiert, wobei in knapp zwei Dritteln dieser Fälle bereits Verbesserungen im Rahmen von laufenden Projekten geplant sind; so etwa beim Hirschengraben, auf der Monbijoubücke oder bei der Haltestelle Kursaal (stadtauswärts).

Aufgrund dieser Erst-Analyse hat der Gemeinderat im Sommer 2019 in eigener Kompetenz einen Kredit bewilligt, um für die verbleibenden Mischverkehrsflächen mit Gefährdungspotential Verbesserungsmaßnahmen zu erarbeiten und zu realisieren. Grundsätzlich stehen dabei Lösungen im Vordergrund, welche sowohl für Fussgängerinnen und Fussgänger als auch für Velofahrende geeignet sind und in besonderem Mass die Bedürfnisse der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, ältere Menschen oder mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt. Das Projekt «Massnahmenprogramm Sicherheit in Mischverkehrsflächen» beinhaltet neben baulichen Verbesserungen auch kommunikative Begleitmassnahmen, um Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger für die gegenseitige Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen zu sensibilisieren. Dabei soll auch den unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos und E-Bikes Rechnung getragen werden. Mit der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen soll im laufenden Jahr begonnen werden.

Bezüglich der Situation an der Thunstrasse (Punkt 2a) ist festzuhalten, dass im Rahmen des Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring (GTO) unter anderem die Schaffung einer sicheren Veloverbindung und Verbesserungsmaßnahmen für den Fussverkehr vorgesehen sind. GTO umfasst mehrere Teilprojekte: Das Teilprojekt «Thunstrasse West» behandelt den Abschnitt zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz und sieht eine bauliche Trennung des Fuss- und Velobereichs vor. Gegen das Projekt sind allerdings mehrere Einsprachen eingegangen, wobei unter anderem die Form des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) und die Führung des Veloverkehrs auf dem Trottoir bestritten werden. Das weitere Vorgehen betreffend Bewilligungsverfahren und Veloführung wird aktuell von der Stadt Bern geprüft und mit den Bewilligungsinstanzen Kanton und Bund diskutiert.

Vor diesem Hintergrund kann der Gemeinderat aktuell keine abschliessenden Ausführungen zur Prüfung der Forderungen bzw. Lösungsvorschlägen des Postulats vorlegen. Er beantragt dem Stadtrat deshalb eine Fristverlängerung zur Erstellung des Prüfungsberichts bis Ende 2021.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zum Postulat Michael Daphinoff/Milena Daphinoff (CVP): Mehr Sicherheit auf gemischt genutzten Velo-Fussgängerflächen durch Verbesserung der (Boden-)Signalisation; Fristverlängerung Punkt 1 und 2a
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erstellung des Prüfungsberichts bis 31. Dezember 2021 zu.

Bern, 11. März 2020

Der Gemeinderat