

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion GB/JA! (Lea Bill/Rahel Ruch, JA!) vom 25. Februar 2010: Ausbau der Velowege in der Stadt Bern (10.000082)

In der Stadtratssitzung vom 25. November 2010 wurde das folgende Postulat Fraktion GB/JA! (Lea Bill, Rahel Ruch, JA!) erheblich erklärt:

In Bern gibt es etwa 100'000 Velos, die auch rege benutzt werden, denn 18% der Bernerinnen und Berner sind täglich mit dem Fahrrad unterwegs, Tendenz steigend. Deswegen muss auch das Velowegnetz verbessert und erweitert werden. Dass hier immer noch dringend Handlungsbedarf besteht, haben die vielen Rückmeldungen gezeigt, welche die JA! anlässlich der Velodemo vom 22. September 2009 von den Velofahrerinnen und Velofahrern erhalten hat.

Die GB/JA!-Fraktion bittet den Gemeinderat deswegen, folgende Massnahmen zu prüfen:

1. Die Ausbesserung der Velowege, welche viele Schlaglöcher aufweisen
2. Konsequente Schneeräumung auf den Velowegen
3. Durchgehende Velowege auf folgenden Strassen:
 - Länggassstrasse
 - Laupenstrasse
 - Thunstrasse
4. Eine bessere Durchfahrtsmöglichkeit über den Bahnhofplatz bei den Buslinien 13/14 Richtung Universität
5. Wo möglich getrennte Wege für Autos/Velos/Fussgänger

Bern, 25. Februar 2010

Postulat Fraktion GB/JA! (Lea Bill, Rahel Ruch, JA!), Stéphanie Penher, Hasim Sancar, Natalie Imboden, Aline Trede, Cristina Anliker-Mansour, Jeannette Glauser, Christine Michel, Rolf Zbinden, Luzius Theiler, Regula Fischer

Bericht des Gemeinderats

Die Förderung des umwelt- und stadtverträglichen Fuss- und Veloverkehrs ist dem Gemeinderat ein grosses Anliegen. Die im Postulat geforderte Verbesserung und Erweiterung des Velowegnetzes ist Gegenstand des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) und des Richtplans Veloverkehr (2010), und zwar wie folgt:

- Artikel 2 RFFV behandelt das Wegnetz, und zwar wie folgt: „Insbesondere investiert die Gemeinde in Massnahmen zum Aufbau und zur Vervollständigung eines Netzes von attraktiven, durchgehenden, sicheren sowie direkten Fuss- und Veloverbindungen im gesamten Stadtgebiet und zur Bereitstellung von genügend und attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen.“

- Der Richtplan Veloverkehr beinhaltet einen Netzplan mit Velohaupt- und Nebenrouten sowie Grundsätze zum Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrs-/Veloanlagen. Gemäss Richtplan handelt es sich bei den im Postulat angeführten Strassen um Velohaupttrouten. Für diese sind bei hohem Verkehrsaufkommen oder bei grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Velo- und motorisiertem Verkehr sowie auf mehrspurigen Fahrbahnen Velostreifen anzubieten.

Zu den einzelnen Punkten des Postulates nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Alle Velowege werden bezüglich Ausbesserungen gleich behandelt wie die anderen Verkehrswege in der Stadt Bern. Belagsschäden treten vor allem im Winterhalbjahr auf. Löcher, welche die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gefährden, werden sofort provisorisch ausgebessert. Im Frühling werden die beschädigten Strassenzüge begutachtet, und es wird entschieden, welche Massnahmen nötig sind, um die Strasse definitiv in Stand zu stellen. Diese Massnahmen reichen von punktuellen Verbesserungen bis hin zu einem Totalersatz. Meldungen über Reparaturarbeiten an tieferen Unebenheiten sind an das Tiefbauamt zu richten und werden speditiv und unkompliziert abgehandelt.

Zu Punkt 2:

Der Richtplan Veloverkehr sieht vor, dass die Strassenreinigung und der Winterdienst für Anlagen des Veloverkehrs gleich wie für die übrigen Verkehrsanlagen sichergestellt werden. Der Winterdienst wird vom Tiefbauamt konsequent nach Dringlichkeiten (gemäss Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, VSS) ausgeführt. Die entsprechende Norm, VSS SN 640 756a, umschreibt die Dringlichkeitsstufen wie folgt:

1. Dringlichkeit

- Hochleistungsstrassen (Autobahnen, Autostrassen)
- Hauptverkehrsstrassen, Steilstrecken
- Strassen mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Strassen zu Bahnhöfen, Spitälern, Sanitätsposten, Polizei und Feuerwehr sowie Industrieanlagen mit starkem Verkehr
- Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel
- wichtige Fussgängerverbindungen, Treppenanlagen und Radwege.

2. Dringlichkeit

- Quartierstrassen, Fussgängerverbindungen und Treppenanlagen zu Schulhäusern, Industrie- und Gewerbeanlagen, wichtige öffentliche Parkplätze.

3. Dringlichkeit

- Alle übrigen Strassen und Verkehrsflächen, die im Winter unterhalten werden müssen.

Bei grossem Schneevorkommen kommt es vor, dass Radstreifen kurzfristig als Schneedepot genutzt werden, um die wichtigen Hauptachsen für den öffentlichen Verkehr zu räumen. In diesen Fällen wird jedoch versucht, den Schnee schnellstmöglich wieder von den Randstreifen zu entfernen.

Zu Punkt 3:

Im vorliegenden Postulat wird der Gemeinderat darum gebeten, die Anbringung durchgehender Velowege auf der Länggassstrasse, Laupenstrasse und Thunstrasse zu prüfen:

Länggassstrasse:

Im Rahmen des Teilprojektes 3 „Verkehrsentlastung und -beruhigung sowie Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau“ soll die Länggassstrasse umgestaltet werden. In diesem Zusammenhang werden Radstreifen auf den Abschnitten Schanzenstrasse bis Erlachstrasse stadtauswärts und Neufeldstrasse bis Bremgartenstrasse stadteinwärts und -auswärts realisiert.

Zudem ist auf dem zentralen Abschnitt der Länggassstrasse zwischen der Erlachstrasse und der Neufeldstrasse Tempo 30 und ein Mehrzweckstreifen vorgesehen. Dieser soll den zu Fuss Gehenden die Querung erleichtern und dient zudem als Abbiegehilfe für Velofahrende. Ein Radstreifen ist bei den engen Platzverhältnissen nicht möglich. Die geplante Lösung stellt einen Kompromiss zwischen den verschiedenen Verkehrsarten dar und trägt vor allem dazu bei, die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Der Mehrzweckstreifen kommt damit auch dem Veloverkehr zu Gute.

Ausserhalb der Tempo 30-Zone wird nur bei Einmündungen, Bushaltestellen und bei zu engen Platzverhältnissen auf Radstreifen verzichtet.

Laupenstrasse:

Seit der Belagssanierung 2009 bestehen auf der Laupenstrasse beidseitig zwischen Schössli- und Seilerstrasse durchgehende Radstreifen und/oder Umweltspuren.

Stadtauswärts gibt es mit Ausnahme eines Abschnitts am Anfang der Laupenstrasse einen durchgehenden Radstreifen. Auf diesem etwa 100 m langen Abschnitt bis zur Seilerstrasse ist die Markierung eines Velostreifens wegen des zu geringen Querschnitts und der Busbucht nicht möglich. Die Einführung eines Velostreifens würde die Reduktion von zwei Fahrspuren auf eine Fahrspur stadtauswärts erforderlich machen. Dieser Spurabbau würde in den Stosszeiten zu einem erheblichen Rückstau über den Bahnhofplatz und das Bollwerk hinaus bis zum Henkerbrännli führen. Damit käme es auch beim öffentlichen Verkehr zu erheblichen Behinderungen und Verspätungen. Ohne Spurabbau müsste mehr Platz auf Kosten von Bäumen und Trottoirflächen geschaffen werden. Die Veloführung bliebe aber wegen der naheliegenden Bushaltestelle problematisch.

Stadteinwärts vom Inselplatz gibt es auf den ersten 150 m aufgrund der zu geringen Strassenbreite weder eine Umweltspur noch einen Radstreifen. Danach ist aber eine durchgehende Veloverbindung bis zum Hirschengraben markiert. Hier würde das Anbringen eines Velostreifens eine Reduktion der Trottoirfläche um ca. 50 cm bedingen. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr wird die letztgenannte Massnahme prüfen und nach Möglichkeit ins mittelfristige Umsetzungsprogramm aufnehmen.

Thunstrasse:

Bei der Thunstrasse müssen im Wesentlichen der Abschnitt zwischen Helvetiaplatz bis zum Thunplatz und der Abschnitt zwischen Thunplatz bis und mit Burgernzielkreisel unterschieden werden:

Im Abschnitt zwischen Helvetiaplatz bis zum Thunplatz besteht im Teil ab dem Helvetiaplatz bereits ein kurzer Velostreifen bergauf. Abschnittsweise ist Velofahren auch auf den Trottoirs gestattet. Die Weiterführung des bestehenden Velostreifens wäre nur durch die Aufhebung der vorhandenen Parkierung möglich. Aufgrund des hohen Parkierdrucks im Quartier und der Anlieferbedürfnisse kann diese Möglichkeit nicht weiter verfolgt werden.

Der Abschnitt zwischen Thunplatz bis und mit Burgernzielkreisel ist Gegenstand des Vorprojekts zur Sanierung der Thunstrasse Ost-Ostring, für welches der Stadtrat mit SRB 048 vom 17. Februar 2011 einen Projektierungskredit von Fr. 370 000.00 genehmigt hat. Das Vorprojekt liegt vor und enthält (bis auf die Zufahrt zum Thunplatz stadteinwärts) durchgehend neue Radstreifen. Diese Verbesserung ist allerdings nur mit übergeordneten Verkehrsdosierungen, einer Verkehrsreduktion auf der Thunstrasse um ca. 15 % in den Spitzenstunden und dem Abbau einer Fahrspur im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts möglich. Zudem sind komplexe Abhängigkeiten zu andern Projekten in diesem Perimeter (z.B. Umnutzung Areal Tramdepot Burgernziel, erforderlicher Tramschienenersatz zwischen Burgernziel und Thunplatz) vorhanden.

Aufgrund der Erfahrungen aus anderen Projekten (Verkehrsentlastung und -beruhigung sowie Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau) ist der Gemeinderat der Ansicht, dass solch weitreichende Eingriffe in das Verkehrssystem eines Stadtteils nur dann umsetzbar sind, wenn dazu ein breiter Konsens besteht. Er beabsichtigt deshalb, die Ergebnisse des Vorprojekts Sanierung Thunstrasse Ost-Ostring in den Teilverkehrsplan für den motorisierten Individualverkehr (TVP MIV) im Stadtteil 4 zu integrieren und der Öffentlichkeit die Gelegenheit zu geben, im Rahmen der Mitwirkung ihre Meinung zum Vorhaben zu äussern. Das weitere Vorgehen für die Umsetzung des Projekts soll nach Auswertung der Mitwirkung festgelegt werden.

Die Gleissanierung auf Teilen der Thunstrasse sowie der Einbau einer neuen Gleisspange am Burgernziel sind wegen der geplanten Umnutzung des Tramdepots dringlich und werden vorgezogen. Eine Verbesserung der Situation für den Veloverkehr ist erst mit der Umsetzung des Projekts Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring zu erzielen.

Zu Punkt 4:

Die Verbesserung der Durchfahrtsmöglichkeit über den Bahnhofplatz bei den Buslinien 13/14 Richtung Universität ist gemäss Zählungen der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr aus dem Jahr 2009 ein grosses Bedürfnis. Dabei wurde festgestellt, dass zu den Morgen- und Abendspitzenstunden an die 250 Velofahrende von der Schauplatzgasse Richtung Bubenbergerplatz fahren.

Seit der Inbetriebnahme von Tram Bern West im Dezember 2010 verkehren die Buslinien 13 und 14 nicht mehr. Sie wurden durch Tramlinien 7 und 8 ersetzt. An der Stelle zwischen Loeb-Ecke und der UBS hält nun aber neu der Bus Nr. 10 Richtung Ostermundigen. Es besteht eine Einbahnregelung von West nach Ost. Aufgrund der Tramwendeschleife der Linie 3, weiteren durchfahrenden Bussen und einem sehr hohen Aufkommen von querenden Fussgängerinnen und Fussgängern ist dieser Strassenabschnitt je nach Tageszeit stark ausgelastet.

Im Rahmen einer aktuellen Situationsbeurteilung zum Perimeter Bahnhofplatz-Hirschengraben durch ein externes Büro wurde der Bereich untersucht. Insgesamt wurde festgestellt, dass das Verkehrssystem unter Berücksichtigung der hohen Beanspruchung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr heute gut funktioniert. Der öffentliche Verkehr wird nicht von den zu Fuss Gehenden oder Velofahrenden behindert. Zusätzlicher Veloverkehr würde aber gemäss BERNMOBIL zu einer Beeinträchtigung des Betriebsablaufs führen. Aus diesem Grund muss bei den derzeitigen Frequenzen des öffentlichen Verkehrs am Velodurchfahrtsverbot Richtung Bubenbergplatz festgehalten werden. Allenfalls ergeben sich im Zusammenhang mit Tram Region Bern Optimierungsmöglichkeiten für die Veloführung von der Schauplatzgasse Richtung Bubenbergplatz.

Zu Punkt 5:

Grundsätzlich wird in der Stadt Bern die Führung des Veloverkehrs auf der Fahrbahn angestrebt (zum Beispiel mit Velostreifen). Dies einerseits aus Gründen der Sichtbarkeit und damit der Sicherheit der Velofahrenden und andererseits aus Gründen des Komforts und der Schnelligkeit. Abseits der Fahrbahn wird eine Trennung von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden angestrebt, was namentlich durch das Verkehrsregime „Rad und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen“ oder einen separaten Radweg erreicht werden kann.

Manchmal ist jedoch nicht ausreichend Platz vorhanden. Wenn ein ausgewiesenes Bedürfnis besteht und keine vertretbare Alternative angeboten werden kann, müssen zu Fuss Gehende und Velofahrende deshalb in Ausnahmefällen gemeinsame Flächen benutzen. Die bisherige Praxis der Stadt Bern bei gemeinsam genutzten Flächen wurde 2011 durch die Untersuchung eines externen Büros bestätigt (vgl. dazu auch Prüfungsbericht vom 1. September 2011 zum Interfraktionellen Postulat Fraktion GFL/EVP, SP/JUSO (Manuel C. Widmer, GFL/Stefan Jordi, SP): Mehr Transparenz und Gewissheit für Fussgänger/innen und Velofahrende: Gemeinsam genutzte Flächen offensichtlich kennzeichnen vom 19. November 2009).

Bern, 16. November 2011

Der Gemeinderat