

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

Der vorliegende Vorstoss wurde in der Stadtratssitzung vom 21. März 2019 mit SRB 2019-145 in ein Postulat umgewandelt und die Punkte 1 und 2a erheblich erklärt. Mit SRB 2022-229 vom 5. Mai 2022 hat der Stadtrat Kenntnis vom Prüfungsbericht zu Punkt 1 genommen und die Frist für den Prüfungsbericht zu Punkt 2a bis 31. Dezember 2025 verlängert.

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.

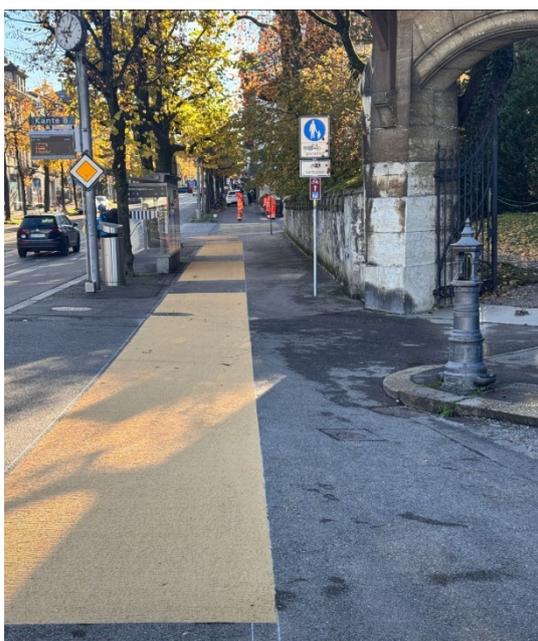
Bern, 01. Dezember 2016

*Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff, Milena Daphinoff*

*Mitunterzeichnende: -*

### **Bericht des Gemeinderats**

Der einzig noch offene Punkt 2a des Vorstosses fordert Markierungs- und Signalisationsmassnahmen entlang der Thunstrasse. In seiner Antwort auf die Motion 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!<sup>1</sup> hat der Gemeinderat ausgeführt, dass er auf der Thunstrasse klaren Handlungsbedarf in Bezug auf den Fussverkehr und den Veloverkehr sieht und entsprechende Sofortmassnahmen bereits im Herbst 2025 umgesetzt hat: Um im fraglichen Perimeter rasch erste Verbesserungen zu erreichen, wurden – wo möglich – auf den Trottoirs gelbe Bänder markiert, welche die Geh- und Fahrbereiche des Fuss- und Veloverkehrs auf dem Trottoir visuell verdeutlichen und optisch trennen.



<sup>1</sup> <https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=a7cea249c63e43c6b1698e5164ae3935>

Mit den gelben Bändern auf den Trottoirs werden Velofahrende eingeladen, weiter weg von den Hauseingängen zu fahren, was auch die Sicherheit für die Fussgänger\*innen erhöht. Zwar hat sich die Vortrittsregelung durch die gelben Markierungen nicht geändert – die Fussgänger\*innen haben grundsätzlich weiterhin Vortritt. Auf den gelben Flächen müssen sie aber damit rechnen, dass ein Velo durchfährt und sie müssen darum beim Traversieren die gebotene Vorsicht walten lassen. Gleiches gilt selbstverständlich auch für die Velofahrer\*innen, wenn sie sehen, dass jemand zu Fuss auf der gelben Fläche unterwegs ist. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass mit dieser pragmatischen Lösung, die an der Thunstrasse latenten Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr spürbar entschärft werden.

Konkret wurden für folgende Abschnitte farbliche Bereiche angebracht:

- Thunstrasse West (stadtauswärts): Haltestellenumfahrungen Helvetiaplatz und Luisenstrasse sowie oberer Abschnitt bis Thunplatz;
- Thunstrasse Ost (stadtauswärts): Abschnitt Elfenstrasse bis Brunnadernstrasse;
- Thunstrasse Ost (stadteinwärts): Abschnitt Burgernziel bis Steinerstrasse.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass das Grundproblem der engen Platzverhältnisse für Fussgänger\*innen und Velofahrende mit den neuen Markierungen noch nicht endgültig gelöst ist. Die Sofortmassnahmen werden in den kommenden Monaten noch punktuell optimiert und ergänzt. Auf längere Sicht werden entlang der Thunstrasse nach wie vor baulich abgetrennte Velospuren angestrebt. Die im Rahmen des Gesamtprojekts Thunstrasse-Ostring (GTO) durchgeführten Abklärungen zur verkehrlichen Gesamtbetrachtung haben aber gezeigt, dass in absehbarer Zeit keine umfassende Gesamtlösung möglich sein wird – die im Perimeter abzuwickelnden Mobilitätsbedürfnisse sind schlicht zu gross und zu unterschiedlich, um für alle Verkehrsteilnehmenden eine optimale Lösung umsetzen zu können. Die Situation soll deshalb abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Dazu hat der Gemeinderat am 12. November 2025 zuhänden des Stadtrates eine Kreditvorlage verabschiedet, welche zwischen Kurz-, Mittel- und Langfristmassnahmen unterscheidet. Diese sollen in Modulen unabhängig voneinander publiziert und umgesetzt werden, um das Risiko weiterer Verzögerungen durch Beschwerdeverfahren zu verringern.

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

Bern, 17. Dezember 2025

Der Gemeinderat