2019.SR.000102

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

In der Stadtratssitzung vom 21. März 2019 wurde die Motion in ein Postulat umgewandelt und die Punkte 1 und 2a wurden erheblich erklärt. Mit SRB 2021-71 vom 4. März 2021 wurde die Frist für den Prüfungsbericht zu den beiden Punkten bis 31. Dezember 2021 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 Bubenbergdenkmals
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 seinen bisherigen Antworten 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 Standards des Masterplans Veloinfrastruktur, sondern auch den Grundsätzen des Richtplans Fussverkehr, der seit dem 15. Dezember 2020 in Kraft ist. Sie stimmt zudem mit den Anforderungen aus dem städtischen Projekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) überein. Wo allerdings bauliche Trennungen nicht möglich sind, sind Markierungen am Boden hilfreich, um die Verkehrsführung sichtbarer zu machen. Fussgängerinnen und Velofahrer können sich besser orientieren und das Verkehrsgeschehen wird übersichtlicher. Beispiele dafür sind die Velopiktogramme auf dem Hirschengraben, die den Weg über den Bubenbergplatz weisen oder die Roteinfärbungen und Velopiktogramme am und über den Europaplatz.

Zu Punkt 1:
Im Rahmen des 2019 lancierten Projekts «Massnahmenprogramm Sicherheit in Mischverkehrsflächen» hat die Verkehrsplanung 72 Verkehrsflächen analysiert, Schwachstellen beurteilt und Massnahmen sowie Vorschläge für Verbesserungen im Rahmen von Drittprojekten erarbeitet. Für die Durchführung dieser Arbeiten hat der Gemeinderat im Sommer 2019 in eigener Kompetenz einen Kredit gesprochen. Eine wichtige Erkenntnis aus dieser Analyse ist die Bestätigung, dass eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Mischverkehrsflächen hauptsächlich durch bauliche Trennungen erzielt werden kann. Der zweite Teil der Lösung liegt in der Verbesserung der Veloinfrastruktur auf der Strasse selber: Dies können zum Beispiel baulich oder mit Pfosten abgetrennte Velowege und/oder markierte Velostreifen sein. Je sicherer die Strasseninfrastruktur für den Veloverkehr gestaltet ist, desto weniger benützen Velofahrende Mischverkehrsflächen. Obschon die Stadt Mischverkehrsflächen aufgrund des hohen Konfliktpotentials vermeiden möchte, kann nicht gänzlich darauf verzichtet werden: Wo keine Alternativen möglich sind, werden Mischverkehrsflächen beibehalten.

Im Detail hat die Analyse gezeigt, dass die Verkehrssicherheit bei der Mehrheit der Mischverkehrsflächen gegeben ist; einzig bei zwei der 72 Flächen sind polizeilich gemeldete Unfälle zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden bekannt. Die 72 Flächen wurden in drei Kategorien eingeteilt:

«ohne Massnahmenbedarf», «mit Komfortdefizit» und «mit Sicherheitsrisiko». Neun Mischverkehrsflächen weisen ein Sicherheitsrisiko auf. Die Hauptgründe dafür sind hohe Frequenzen von Velos und zu Fuss Gehenden, teilweise hohe Geschwindigkeiten von Velofahrenden und schlechte Sichtverhältnisse. Ein weiterer Punkt sind die baulichen Rückführungen für Velos vom Trottoir auf die Strasse. Ohne markierte Leitlinien stellen diese Rückführungen ein potenzielles Sicherheitsrisiko für Personen mit eingeschränkter Sicht dar. Bei 27 von 72 Mischverkehrsflächen wurde ein «Komfortdefizit» erkannt: Die unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten bei hohen Frequenzen von Fussgängerinnen und Velofahrern lösen in diesen Fällen zwar Unbehagen und Unsicherheit aus, objektiv besteht jedoch kein signifikantes Sicherheitsrisiko. 36 Mischverkehrsflächen sind ohne Massnahmenbedarf; es handelt sich grösstenteils um Flächen ausserhalb des Stadtzentrums mit tieferen Frequenzen von Fussgängern und Velofahrerinnen.

Auf der Basis der Analyse wurden für 24 Mischverkehrsflächen mit Handlungsbedarf Massnahmen erarbeitet, darunter auch für alle neun Mischverkehrsflächen mit einem Sicherheitsrisiko. Einerseits sind dies Markierungs- und Signalisationsmassnahmen zur besseren Erkenntlichkeit der Verkehrsführung. Sie sind grösstenteils bereits realisiert worden, wie etwa im Bereich Thunstrasse/ Brunnadernstrasse. Anderseits sind es bauliche Massnahmen, wie beispielweise ein Radweg am Loryplatz, der im Frühjahr 2022 umgesetzt werden kann. Am Helvetiaplatz testete die Stadt eine provisorische Trennung, die jedoch nicht die erhoffte Wirkung erzielte und rückgebaut werden musste. Im Rahmen des Projekts wurden auch kommunikative Massnahmen umgesetzt. Die Erfahrungen in Bern – dazu gehört etwa ein Pilotversuch mit Plakaten entlang der Aare – aber auch in anderen Städten haben jedoch gezeigt, dass die Wirksamkeit und Nachhaltigkeit von kommunikativen Massnahmen auf Mischverkehrsflächen nicht zufriedenstellend sind.

Die Stadt Bern arbeitet deshalb wie eingangs dargelegt in laufenden und zukünftigen Strasseninfrastrukturprojekten darauf hin, dass eine bauliche Trennung von Fuss- und Veloverkehr soweit als möglich erreicht werden kann. Zusätzlich erarbeitet die Verkehrsplanung derzeit für 24 der 36 Mischverkehrsflächen mit Handlungsbedarf Massnahmen, darunter auch für alle neun Mischverkehrsflächen mit Sicherheitsrisiko. Für deren Umsetzung werden mehrheitlich separate Kreditbeschlüsse nötig sein.

Zu Punkt 2a:
Mit dem Projekt Thunstrasse West – Bestandteil des Gesamtprojekts Thunplatz-Ostring GTO – war vorgesehen, die Haltestelle Luisenstrasse behindertengerecht zu bauen, die Veloführung auf dem Trottoir baulich zu trennen und die Fussgängerübergänge attraktiver zu gestalten. Nachdem beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zahlreiche Einsprachen gegen das Projekt eingegangen sind, erfolgte 2020 die Sistierung der Projektarbeiten und die Prüfung neuer Varianten für die bestrittene Veloführung.

Im September 2021 hat der Gemeinderat sein Einverständnis gegeben, das für das Projekt notwendige Plangenehmigungsverfahren PGV (Federführung BERNMOBIL) abzubrechen. Dies, weil sich innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit – die Gleise nördlich der Luisenstrasse müssen bis 2022 zwingend ausgewechselt werden – keine breit akzeptierte Alternative für den Veloverkehr abzeichnete. Mittels Abschreibungsverfügung vom 11. November 2021 hat das BAV das Gesuch von BERNMOBIL als gegenstandslos abgeschreiben und dies den Einsprechenden mitgeteilt. Die Sanierung der Thunstrasse West soll nun neu gestartet und in drei etappierten Teilprojekten weiterbearbeitet werden:

Projekt obere Thunstrasse West:
Im Abschnitt Haltestelle Luisenstrasse bis Thunplatz werden die Gleise durch BERNMOBIL im Herbst 2022 ersetzt. Parallel und unabhängig zum Gleisersatz erarbeitet die Verkehrsplanung Verbesserungen für Velofahrende stadtauswärts. Bis zur allfälligen Umsetzung wird der Veloverkehr wie bis anhin ohne bauliche Trennung auf dem Trottoir geführt.

Projekt Haltestelle Luisenstrasse:
Die Sanierung der Gleise muss bis 2028 erfolgen und kann mit der Erstellung einer hindernisfreien Haltestelle und möglichen Veloumfahrungen in einem separaten Projekt im Detail erarbeitet werden. Dazu wird – weil die Gleislage verschoben werden muss – aller Voraussicht nach ein (neues) eisenbahnrechtliches Verfahren erforderlich sein.

Projekt untere Thunstrasse West:
Im Abschnitt zwischen Helvetia- und Luisenstrasse ist der Gleisersatz für 2024 – 2026 vorgesehen. Für diesen Abschnitt soll ein neues Projekt erarbeitet werden, das die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Auch hier wird – aufgrund der Gleisverschiebung – aller Voraussicht nach ein (neues) eisenbahnrechtliches Verfahren erforderlich sein. Im Rahmen dieser Gleisverschiebung wird geprüft, ob eine Umfahrung der Tramhaltestelle Helvetiaplatz stadtauswärts – mit der baulichen Abtrennung der beiden Bereiche für die Fussgänger und Velofahrerinnen – die gewünschte Verbesserung der Verkehrsführung auf dem Helvetiaplatz bringt.

Vor dieser Ausgangslage kann der Gemeinderat aktuell keine abschliessenden Ausführungen zur Prüfung der Forderungen bzw. Lösungsvorschläge unter Punkt 2a des Postulats vorlegen. Er beantragt dem Stadtrat deshalb eine Fristverlängerung zur Erstellung des Prüfungsberichts zu Punkt 2a bis Ende 2025.

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; Prüfungsbericht Punkt 1/Fristverlängerung Punkt 2a.

2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erstellung des Prüfungsberichts für Punkt 2a bis 31. Dezember 2025 zu.

Bern, 8. Dezember 2021

Der Gemeinderat