

Stadtratssitzung vom 15./16. Dezember 2022

## Postulat P 26/2022

### Postulat betreffend Veloführung bei Strassenbaustellen

Fraktionen Grüne/JG und SP vom 1. September 2022; Beantwortung

#### Wortlaut des Postulates

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, einen Leitfaden für die Veloführung bei Baustellen zu erarbeiten und darzulegen, wie dieser umgesetzt werden kann.

#### Begründung

Ab 21. Februar 2022 bis Anfang Juni 2022 wurde die Unterführung Frutigenstrasse beim Bahnhof Thun in der Bauherrschaft der SBB und der Stadt Thun saniert. Es wurde eine Umleitung des Autoverkehrs stadtauswärts über die Aarestrasse - Mittlere Strasse — Pestalozzistrasse — Jungfraustrasse publiziert und ausgeschildert. Die Hauptarbeiten zur Erneuerung der besagten Strassenunterführung und der Bau der Busspur durch die Stadt Thun sind für 2024/2025 vorgesehen.

Während des Einbahnverkehrs, konnten die Fussgänger\*innen in die zuvor realisierte Fussgängerunterführung mit direktem Zugang zu den Geleisen ausweichen, oder das Trottoir auf der anderen Strassenseite benutzen. Die Velofahrer\*innen aber, konnten wie die motorisierten Verkehrsteilnehmenden, nur in eine Fahrtrichtung zirkulieren. Es gab keine spezifische Signalisation für Velofahrer\*innen. Es wurde vorausgesetzt, dass auch diese die umständlichen Umwege in Kauf nehmen sollten.

Dem war aber meist nicht so: das Trottoir entlang der Strasse, wurde von den in die Gegenrichtung fahrenden Velofahrenden benutzt, was bei einigen eine Busse zur Folge hatte. Strassenbaustellen bedeuten für Verkehrsteilnehmende wie auch für Planende und Ausführende eine grosse Herausforderung.

Das oben genannte Beispiel zeigt, dass durch Baustellen auch für den Veloverkehr ungewohnte Situationen entstehen. Ungewohnte Situationen können bei wenig geübten Velofahrenden Ängste oder Unbehagen auslösen und geübte Velofahrende zu nicht angepasstem und damit unsicherem Verhalten verleiten. Gute planerische Lösungen helfen, diese Folgen zu minimieren. Wird der Velo- und Fussverkehr bei der Planung und Durchführung von Baustellen frühzeitig mitberücksichtigt, können Massnahmen ergriffen werden, welche den Velofahrenden das Vorbeikommen an Baustellen erleichtern, zur Sicherheit beitragen und das Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden minimieren.

Ein Leitfaden soll einerseits helfen gute planerische Lösungen zu finden. Er soll aber ebenso die Ausgestaltung von Umleitungs- und Kommunikationsmassnahmen regeln. Die Stadt Zürich! und die Stadt Bern? haben bereits solche Leitfäden oder Manuals entwickelt und können als Anstoss dienen.

### Stellungnahme des Gemeinderates

Der Veloverkehr in der Stadt Thun nimmt seit Jahren zu, und es ist in Zukunft mit einem noch grösseren Veloaufkommen zu rechnen. Diese Zunahme ist politisch erwünscht und wird gezielt gefördert.

Veloverkehrsmassnahmen bei Baustellen sind gemäss Strassenverkehrsrecht bzw. der Signalisationsverordnung (SSV) und den VSS-Normen auszugestalten. Planungs- und Beurteilungskriterien liefert die VSS-Norm 40 886 «Signalisation von Baustellen auf Haupt- und Nebenstrassen». Diese Norm sieht folgende Leitsätze für Veloverkehrsmassnahmen bei Baustellen vor:

- Es ist wichtig, dass bei Baustellen die Sicherheit für den Veloverkehr jederzeit gewährleistet ist. Idealerweise mit einer genügend breiten, direkten und am Fahrbahnrand liegenden Verbindung.
- Durchfahrtsbreiten bei Baustellen sind konstant zu wählen.
- Für Velos muss eine Breite von mindestens 1.50 m im Baustellenbereich angeboten werden. Kann die Mindestbreite nicht eingehalten werden, muss der Veloverkehr umgeleitet werden.
- Eine Veloführung auf dem Trottoir ist zu vermeiden, und bei der Wahl der Veloverkehrsführung hat die Verkehrssicherheit oberste Priorität.

Da sich beim genannten Bauprojekt an der Frutigenstrasse lokal keine zumutbare Umleitung für den Veloverkehr anbot, wurde eine allgemeine Umleitung für den MIV und den Veloverkehr signalisiert. Alternativ konnten die Velofahrenden das Velo ab dem Maulbeerkreisel bis zur Kreuzung Frutigenstrasse / Mönchstrasse auf dem Trottoir schieben (Distanz ca. 160 m). Aus Gründen der nicht vorhandenen Durchfahrtsbreiten (min. 1.50 m) für eine Veloführung im Gegenverkehr wurde eine Umleitung für den Veloverkehr signalisiert. Die bestehende Verkehrsführung stadteinwärts war bezüglich der Durchfahrtsbreite sehr knapp bemessen. Es handelte sich aber um die IST-Situation, welche bereits auch ohne Baustelle besteht. Die publizierte Verkehrsmassnahme wurde bei der Projektplanung unter Einbezug der Projektverfasser, der Verkehrstechnik der Stadt Thun sowie der Polizei und der Vertreter des öffentlichen Verkehrs (STI) entwickelt und als Bestvariante umgesetzt. Zukünftig können auch weitere Verbände, wie zum Beispiel ProVelo, vorgängig informiert werden. Grundsätzlich soll bei Baustellen die Erhaltung der Velohaupttrouten in beide Richtungen sichergestellt werden.

#### *Fazit*

Die Signalisation von Baustellen erfolgt gemäss den gesetzlichen Grundlagen der Signalisationsverordnung (SSV) und der VSS-Norm 40 866 für die Signalisation von Baustellen auf Haupt- und Nebenstrassen. Ein Leitfaden wäre ein Instrument, das in konzentrierter Form die vorgenannten Grundlagen wiedergäbe und keinen weiteren Mehrwert böte.

#### **Antrag**

Ablehnung.

Thun, 23. November 2022

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller