



## Bericht und Antrag Grosser Gemeinderat

1. Sitzung vom 26.01.2023

1.391 Interpellationen / Einfache Anfragen / Postulate / Motionen

LNR 1881

### **Motion Kathrin Morgenthaler, SP; Fussgänger- u. Verlofah- rerübergang Bernstrasse, Höhe Seedorfweg, Kreuzgasse; Ab- schreibung**

**TNR 8**

**Zuständig für das Geschäft:** César Lopez, Departementsvorsteher Tiefbau

**Ansprechpartner Verwaltung:** Hans-Ulrich Weber, Ressortleiter Tiefbau

## Bericht

### Ausgangslage

An der GGR-Sitzung vom 16. Juni 2005 wurde die Motion von Kathrin Morgenthaler, SP; Fussgängerübergang Bernstrasse, Höhe Kreuzgasse, mit folgendem Wortlaut eingereicht:

**44      1.302.      Motionen  
Entgegennahme von parlamentarischen Vorstössen  
Motion Kathrin Morgenthaler, SP; Fussgänger- und Velofahrerüber-  
gang Bernstrasse, Höhe Seedorfweg/Kreuzgasse**

Der Gemeinderat wird beauftragt, mit allen Kräften und dringlich auf eine Entschärfung der gefährlichen Situation an der Bernstrasse auf Höhe Seedorfweg/Kipfgasse hinzuarbeiten.

#### Begründung

Bereits im Verkehrsrichtplan vom Jahr 2000 wurde diese Kreuzung als Gefahrenstelle erkannt und als „Dringende Sofortmassnahme der Priorität A“ eingestuft. Täglich wird die Bernstrasse an dieser Stelle von Schülern mehr oder weniger verkehrswidrig überquert. Von der Kreuzgasse her, ist die Sicht Richtung Dorf durch die Stützmauer der Liegenschaft Kreuzgasse 9 stark eingeschränkt, ohne Schritt auf die Bernstrasse kann diese nicht überblickt werden. Aus dem Seedorfweg kann Richtung Zollikofen zeitweise kaum in die Bernstrasse abgebogen werden.

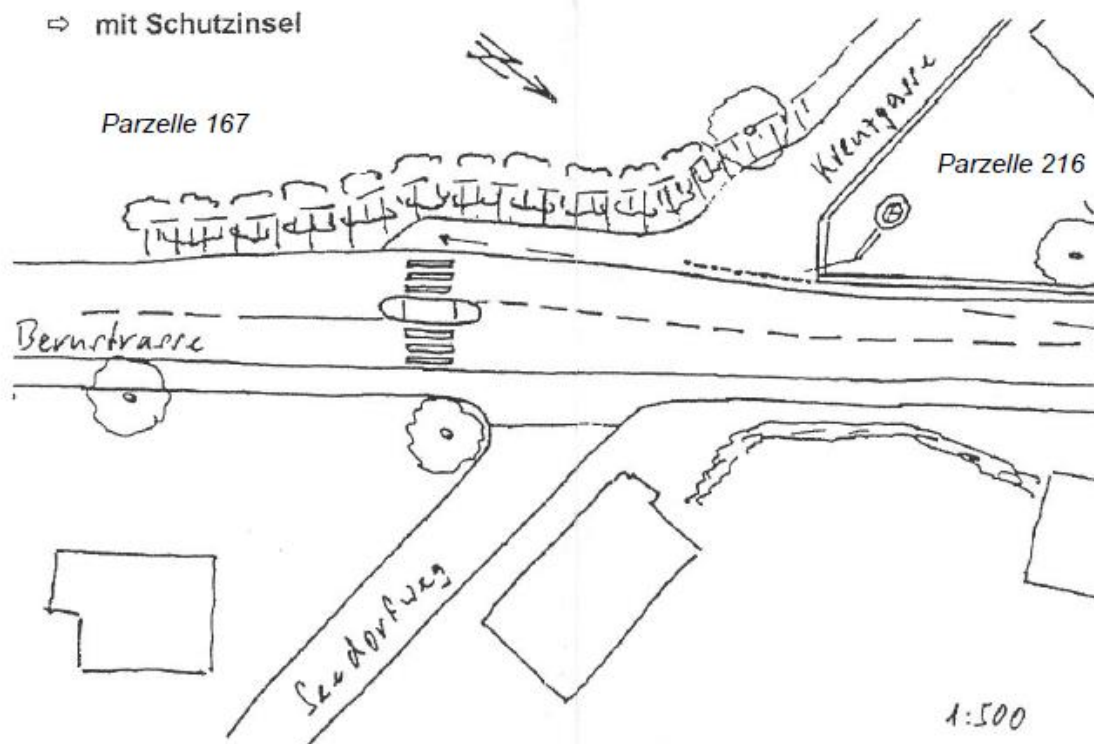
Die Unterzeichnerin:                      Kathrin Morgenthaler

Die Mitunterzeichner/innen:            Rolf Sieber, Astrid Hess, Hans-Jörg Moser, Markus Beer,  
César Lopez, Stefan Messerli, Erika Gasser Niederhauser,  
Pia Wüthrich, Paul Vogt, Kurt Pfister, Christian Gautschi,  
Jean-Pierre Vicari, Fred Gerber, Peter Kast

Die Motion wurde am 20. Oktober 2005 erheblich erklärt und im Jahr 2021 durch das Departement Tiefbau zur weiteren Bearbeitung übernommen. Zuvor war das Departement Öffentliche Sicherheit hierfür zuständig. Vorab zur Klarstellung: Bei der Bernstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse und nicht um eine Gemeindestrasse.

### **Auszug Verkehrsrichtplan 2002**

Im Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2002 waren auf der Bernstrasse im Kreuzungsbereich Seedorfweg und Kipfgasse Umgestaltungsmassnahmen zugunsten des Fusswegnetzes vorgesehen. Als dringende Sofortmassnahme sollten, als Verbindung zwischen der Kreuzgasse und dem Seedorfweg, ein Fussgängerstreifen über die Bernstrasse angeordnet, ein Trottoir auf der Parzelle 167 erstellt, die Kreuzgasse für den Mischverkehr komplett gesperrt und das Trottoir über die Einmündung Seedorfweg durchgezogen werden.



Auszug Massnahmeblatt 1.3, Verkehrsrichtplan, Stand September 2000

### Abklärungen und Massnahmen bis 2020

Eine Realisierung der Fussgängerquerung gemäss noch gültigem Verkehrsrichtplan ist ohne Beanspruchung der Parzelle Nr. 167 nicht möglich. Die Eigentümerschaft besagter Parzelle machte im Jahr 2005 eine Landabtretung von der Umzonung ihrer Parzelle (Landwirtschaft- zu Bauzone) abhängig, was das Vorhaben nach mehreren Gesprächen schlussendlich zum Scheitern brachte.

Infolge dessen wurden die Möglichkeiten bezüglich des Neubaus eines Trottoirs (zwischen der Kreuzgasse und der Bushaltestelle Kipfgasse) auf der Parzelle 216 ausgelotet. Dies hätte den Abbruch und den zurückversetzten Wiederaufbau der Stützmauer zuzulassen gebracht.



Google Street View, September 2013

Die Mauer stellt durch ihre direkte Lage am Strassenrand das Hauptproblem in diesem Knotenbereich dar, da sie bei der Ausfahrt Kreuzgasse die Sicht in Richtung Zentrum stark beeinträchtigt. Die Grundeigentümer wären 2018 unter Umständen bereit gewesen das benötigte Land abzutreten. Der Kanton Bern als Strasseneigentümerin trat nicht in vertiefte Abklärungen ein. Dies mit der Begründung, dass ein durchgehendes Trottoir auf der Ostseite der Bernstrasse vorhanden, und die Realisierung eines parallel geführten zusätzlichen Trottoirs hinsichtlich der hohen Baukosten unverhältnismässig sei.

So wurden als Sofortmassnahme lediglich die Signalisation an der Kreuzgasse verbessert (Einbahnverkehr) und ein Radstreifen auf der Bernstrasse in Fahrtrichtung Zollikofen markiert.

### **Neuer Teilrichtplan Fussverkehr**

Im neuen, sich noch in der Genehmigungsphase befindlichen Teilrichtplan Fussverkehr ist zwar der Bau einer Querungshilfe nicht mehr explizit gefordert, die Verbindung Kreuzgasse - Seedorfweg ist aber neu als Bestandteil des Fusswegnetzes der Gemeinde ausgewiesen. Dies zieht im Wissen darum, dass das Queren der Bernstrasse von der Kreuzgasse Richtung Seedorfweg aufgrund der mangelnden Sichtbedingungen eine Gefahrenstelle darstellt, eine Bringschuld zulasten der Einwohnergemeinde mit sich.

### **Abklärungen seit 2021**

Aufgrund der immer noch hängigen Motion hat das Ressort Tiefbau beim Kantonalen Tiefbauamt erneut angefragt, ob es bereit wäre, eine Querungshilfe gemäss Richtplan 2002 zu schaffen. Mittels eines Strassenplanverfahrens könnte ein allfällig notwendiger Enteignungstitel geschaffen werden, welcher den Landerwerb zulasten der Parzelle Nr.167 sicherstellen würde.

Die zuständige Stelle des Oberingenieurkreises III Seeland / Berner Jura lehnte auch hier eine Umsetzung und Kostenübernahme durch den Kanton ab. Sie begründete ihre Haltung damit, dass die Standards des Kantons erfüllt und der Umweg über den 120 m entfernten Fussgängerstreifen bei der Haltestelle «Kipfgasse» zumutbar seien. Zudem liege die Massnahme 1.3 des Verkehrsrichtplans (2002) einer veralteten Philosophie zugrunde, was die Anordnung von neuen Fussgängerstreifen betrifft.

Tatsächlich haben sich aufgrund der Häufung schwerer Unfälle die Anordnungsbedingungen für Fussgängerstreifen in den letzten Jahren erhöht. Die Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ist massgebend für die Beurteilung von Fussgängerstreifen und enthält Richtlinien zur Einschätzung der Notwendigkeit, Lage und Ausrüstung von geplanten und bestehenden Fussgängerstreifen. Diese Norm ist vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit der „Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen“ (vom 12. Juni 2007) teilweise auf Gesetzesstufe gehoben worden. Die Norm schreibt vor, dass mindestens 100 Querungen in den 5 meistbegangenen (nicht zwingend aufeinanderfolgenden) Stunden eines Tages stattfinden müssen. Fahrzeuglenkende sollen mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf Fussgänger treffen, denn ist die Querungsfrequenz zu tief («da kommt eh nie einer»), sinkt die Anhaltequote und der Fussgängerstreifen verliert für die Zufussgehenden an Sicherheit.

### **Fussgängerfrequenzen**

Am 5. und 7. April 2022 hat die Firma Verkehrsteiner AG die Querungen von Zufussgehenden und Radfahrenden per Videoaufnahmen erhoben. Die Auswertung ergab, dass die Bernstrasse am Tag mit den meisten Frequenzen innert 24 Stunden von Zufussgehenden 35 mal und von Radfahrenden 43 mal gequert wurde, wobei festzuhalten ist, dass die Radfahrenden, welche von der Kreuzgasse in die Bernstrasse einbiegen, dies verbotenerweise tun.

Während den ausgewerteten Zeiträumen konnten keine konflikthaftern Begegnungen beobachtet werden.

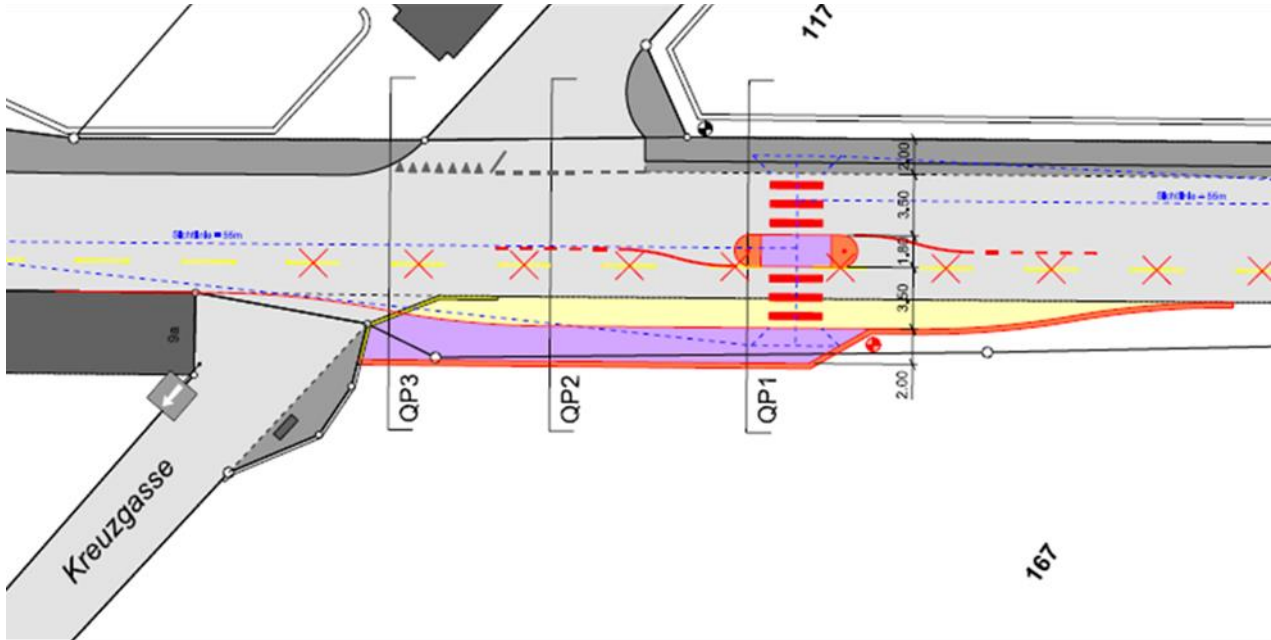
Die Anordnungsbedingung für einen Fussgängerstreifen erfüllt der gewünschte Standort aufgrund der viel zu geringen Fussgängerfrequenzen somit nicht. Der VSS empfiehlt in solchen Fällen auf den Streifen zu verzichten und eine Schutzinsel ohne Markierung anzuordnen. So sind Zufussgehende zwar nicht vortrittsberechtigt, haben aber die Möglichkeit die Strasse in zwei Etappen zu queren (vgl. Variante A).



*Kreuzgasse Richtung Seedorfweg*

### Schutzinsel: Machbarkeit und Baukosten

Im April 2021 wurde die Firma Weber + Brönnimann AG beauftragt, die technische Machbarkeit einer geschützten Führung zu prüfen und gleichzeitig die Baukosten abzuschätzen. Aus technischer Sicht ist es möglich einen Fussgängerübergang zu bauen. Aufgrund der Strassenverbreiterung wird jedoch der Bau einer Stützmauer notwendig, deren sichtbare Höhe zwischen 1.0 und 2.2 Metern variiert. Der Bau dieser Mauer ist Hauptkostentreiber des Projekts und führt zu geschätzten Erstellungskosten von rund CHF 215'000.00 (notabene ohne Fussgängerstreifen, welcher durch den Kanton abgelehnt wird).



Entwurf Weber + Brönnimann April 2021

### Trottoir parallel zu Parzelle 167

Im Dezember 2021 wurde dem Oberingenieurkreis III bei einer Begehung der Vorschlag unterbreitet, parallel zur Parzelle 167 ein kurzes Stück Trottoir zu bauen, damit die Sichtbedingungen wenigstens etwas verbessert werden können. Auch dieser Vorschlag wurde abgelehnt, mit der Begründung, dass damit eine falsche Sicherheit vermittelt und die Normen bzw. Standards nur ungenügend umgesetzt werden könnten. Bei einem täglichen Verkehrsaufkommen von rund 11'000 Fahrzeugen pro Tag ist eine Querungshilfe unabhängig von der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit nach kantonalem Standard zwingend.

### Mögliche Varianten als weiteres Vorgehen

Nach interner Prüfung hat das Ressort Tiefbau dem Gemeinderat die drei nachfolgenden Varianten als weiteres Vorgehen vorgeschlagen:

#### Variante A: Querungshilfe ohne Fussgängerstreifen, Kosten zulasten der Gemeinde

Da der Neubau dieser Querungshilfe über den Standard des Kantons hinausgeht, sind die Kosten von rund CHF 215'000.00 für die Stützmauer und das Trottoir durch die Gemeinde allein zu tragen.

#### Vorteile

- Ausreichende Sichtbedingungen und die Möglichkeit in zwei Etappen zu queren, verbessert die Verkehrssicherheit
- Legitimation der Querung als Bestandteil des Fusswegnetzes gemäss neuem Richtplan

#### Nachteile

- Hohe Erstellungskosten
- Ohne Fussgängerstreifen besteht kein Vortrittsrecht und keine Nutzungspflicht für Zufussgehende



### Variante B: Anpassung Teilrichtplan Fussverkehr

Die Querung Kreuzgasse – Seedorfweg wird im neuen Teilrichtplan Fussverkehr nicht mehr als Bestandteil des Fusswegnetzes ausgewiesen. Entsprechend müsste der Teilrichtplan angepasst werden.

#### Vorteile

- Keine Bringschuld seitens der Einwohnergemeinde, die Verkehrssicherheit zu erhöhen

#### Nachteile

- Entspricht nicht der Bedeutung und der effektiven Nutzung der Verbindung

### Variante C: Erhalt des Status quo

Der heutige technische Zustand wird belassen und die Querung bleibt im neuen Teilrichtplan Fussverkehr, Bestandteil des Fusswegnetzes der Gemeinde. Im Kreuzungsbereich sind auf der Unfallkarte des Bundesamts für Strassen (ASTRA) keine Unfälle verzeichnet und in der Videoanalyse der Verkehrsteiner AG vom April 2022 konnten keine konflikthafter Begegnungen verzeichnet werden. Das Restrisiko wird als gering eingestuft.

#### Vorteile

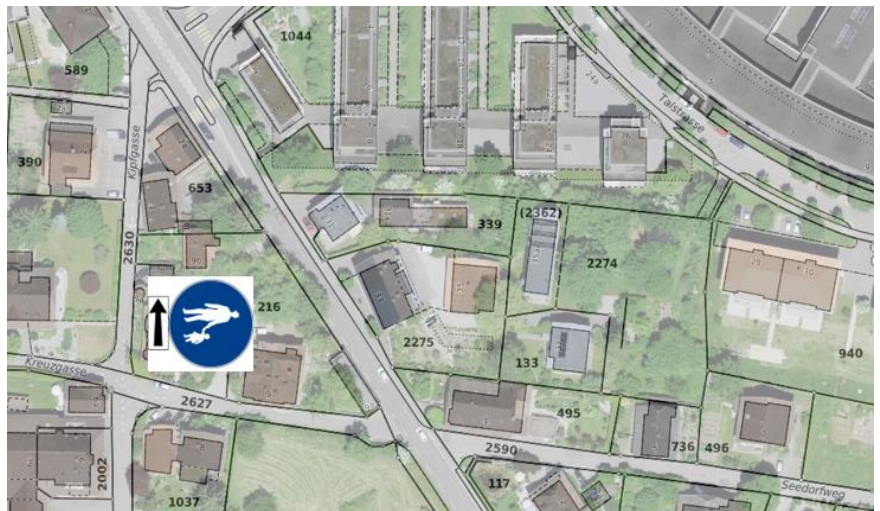
- Die Querung als Bestandteil des Fusswegnetzes entspricht der Bedeutung und der effektiven Nutzung

#### Nachteile

- Bringschuld seitens Einwohnergemeinde, die Verkehrssicherheit zu erhöhen

### Empfehlung der Tiefbaukommission vom 10. August 2022

Die Tiefbaukommission hat sich für Variante B und somit für die Anpassung des Teilrichtplans Fussverkehr ausgesprochen. Demzufolge soll die Querung Kreuzgasse – Seedorfweg nicht als Bestandteil des Fusswegnetzes ausgewiesen werden. Zudem soll zur Unterstützung der Sicherheit eine Fussgängerlenkung mittels Signalisation im Kreuzungsbereich der Kipf- und Kreuzgasse erstellt werden.



### Empfehlung der Planungskommission vom 25. August 2022

Die Planungskommission hat sich für Variante C plus Hinweisschild («Wegweiser» / Empfehlung, wo Fussgänger langgehen sollen) ausgesprochen. Für Variante C spricht, dass dieser Weg grundsätzlich zum Basisnetz gehört. Der neue Teilrichtplan ist zurzeit in der Genehmigungsphase und kann somit momentan und bis zur nächsten Revision nicht geändert werden.

### Beschluss des Gemeinderates vom 5. September 2022

An seiner Sitzung vom 5. September 2022 hat der Gemeinderat entschieden, wie von der Tiefbaukommission empfohlen, bei nächster Gelegenheit den Teilrichtplan Fussverkehr anzupassen, die Querung Kreuzgasse – Seedorfweg nicht mehr als Bestandteil des Fusswegnetzes auszuweisen und die Signalisation bereits heute umzusetzen. Weitere Massnahmen sind zurzeit nicht möglich und auch in absehbarer Zeit nicht. Die Erstellung eines Fussgängerstreifens lehnt der Kanton Bern klar ab.

## Weitere Kommissionen

Die folgenden weiteren Kommissionen haben sich mit dem Geschäft auseinandergesetzt und geben eine Empfehlung ab:

X	Kommission	Datum	Beschluss
	Bildungskommission (BIKO)		
	Hochbaukommission (HBK)		
	Kommission für Umweltfragen (KOFU)		
	Kommission für soziale Fragen (KOSOF)		
	Planungskommission (PLAKO)	25.08.2022	siehe oben
	Sicherheitskommission (SIKO)		
	Tiefbaukommission (TBK)	10.08.2022	siehe oben
	Wahl- und Abstimmungskommission (WAKO)		
	Weitere Spezialkommissionen oä		

## Rechtliche Grundlagen

Dem Grossen Gemeinderat wird dieser Antrag gestützt auf die folgenden rechtlichen Grundlagen unterbreitet:

		Grundlage	Artikel
Materielle Grundlage		OgR	Art. 30
Zuständigkeit	GGR	GO GGR	Art. 27
Finanzkompetenz			
Verfahren			

## Antrag

1. Die Motion wird abgeschrieben.

## Eintretensdebatte

Wird vom zuständigen Sekretariat nach der Sitzung ausgefüllt.

## Eintreten

Wird vom zuständigen Sekretariat nach der Sitzung ausgefüllt.

## Detailberatung

Wird vom zuständigen Sekretariat nach der Sitzung ausgefüllt.

Der Grosse Gemeinderat fasst folgenden

## Beschluss

1. Wird vom zuständigen Sekretariat nach der Sitzung ausgefüllt.

## Eröffnung

1. Ressort Planung (zum Vollzug)
2. Ressort Tiefbau (zum Vollzug)
3. Sekretariat GGR (Nachführen Register Parlament)

## Beilagen

--

Sofern dieser Beschluss nicht angefochten wird, tritt er 30 Tage nach der Veröffentlichung, d.h. mit Wirkung ab dem 6. März 2023, in Kraft.