

Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz): Velo-Offensive: Velofahren auf dem Trottoir: Wie werden die Fussgänger, insbesondere Kinder und Menschen mit Behinderungen, vor den ihnen von Bikern drohenden Gefahren geschützt?

Gemäss Medienberichten und Angaben der Verkehrsplaner soll das Velofahren auf den Trottoirs der Stadt Bern weiter gefördert werden. Die entsprechenden Fahrbahnen für Velos sollen mit einem 3 cm hohen Absatz von der für Fussgänger reservierten Fläche abgetrennt werden. Der Interpellant befürchtet, dass die Fahrradfahrer diese Markierung leicht überfahren, insbesondere, wenn sie mit einem E-Bike langsamere Fahrer (Lastenvelos, Velos mit Anhänger) überholen und rascher vorankommen wollen. Höhere Markierungen / Abtrennungen der beiden Fahrbereiche könnten dagegen zu heimtückischen Stolperfallen werden. Für Fussgänger stellt beides m.E. eine viel zu grosse Gefährdung dar.

Insbesondere kleine Kinder aber auch Menschen mit Behinderungen (z.B. Sehbehinderungen, aber auch körperlichen Gebrechen) und Senioren und Seniorinnen sind besonders zu schützen. Es befremdet zudem, wenn auf den Strassen Begegnungszonen mit Tempo 20 eingeführt werden und auf dem Trottoir mit dem Fahrrad viel rascher gefahren werden soll. Gerade auf Fusswegen bedürfen die Fussgänger eines besonderen Schutzes.

Die Sicherheit der Fussgänger wird durch die vorgesehene Lösung, die das Fahren auf Trottoirs weiter vorantreibt, massiv gefährdet. Zudem steht sie im Widerspruch zu der Forderung die gefährlichen Mischverkehrsflächen wie z.B. beim Helvetiaplatz zu entflechten.

Auch erstaunt, wenn der Verkehrsplaner der Stadt Bern davon spricht, dass auf den Trottoirs Fussgängerstreifen angebracht werden müssen. Sind diese Regelungen überhaupt mit Bundesrecht und dem Fussgängerschutz vereinbar?

Der Gemeinderat wird deshalb höflich um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie sind die Vortrittsverhältnisse auf der Velostrasse auf dem Trottoir zwischen Fussgängern und Velofahrern geregelt?
2. Braucht es in Zukunft Fussgängerstreifen, wenn ein Fussgänger auf dem Trottoir die ebenfalls auf dem Trottoir verlaufende Velofahrbahn überqueren will? Wenn Ja, warum? Wenn Nein, warum nicht?
3. Bedürfen die Ausführungen des Verkehrsplaners, der dies vorsah der Korrektur/Ergänzung? Wenn Ja, welcher? Wenn Nein, warum nicht?
4. Wie sehen dies die zuständigen Behörden des Bundes? Wurden diese hinsichtlich der Fussgängerstreifen auf Velofahrbahnen angefragt? Wenn Ja, wie war das Ergebnis? Wie nehmen die Bundesbehörden dazu Stellung? Wenn Nein, warum nicht?
5. Müssen die entsprechenden Strassenverkehrsbestimmungen betr. der Einführung von Fussgängerstreifen auf Trottoirs geändert werden? Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
6. Führen die Fussgängerstreifen auf den Trottoirs und der Umstand, dass auf den Velobahnen mit über 20 km/h gefahren werden darf (E-Bikes!) nicht zur einer massiven Gefährdung der schwächsten Verkehrsteilnehmer und zu einer Verschlechterung ihrer Situation? Wenn Nein, warum nicht? Wenn Ja, was will der Gemeinderat dagegen unternehmen?
7. Sind insbesondere kleine Kinder in Zukunft auf dem Trottoir mit Velowegen trotz E-Bikes noch sicher? Wenn Ja, warum? Wenn Nein, was will der Gemeinderat dagegen unternehmen?

8. Sind insbesondere Menschen mit Behinderungen (z.B. Seh- und körperliche Behinderungen) in Zukunft auf dem Trottoir trotz E-Bikes noch sicher? Wenn Ja, warum? Wenn Nein, was will der Gemeinderat dagegen unternehmen?
9. Bewegen sich die Fussgänger in Zukunft auf der Strasse nicht sicherer als auf dem Trottoir? Wenn Ja, was will der Gemeinderat dagegen unternehmen? Wenn Nein, warum nicht?
10. Hat der Gemeinderat bei den zuständigen Fachstellen des Bundes und der Kantone, private Organisationen (ASTRA, BFU, Fussgängerorganisationen, Behindertenverbände, Verkehrsverbände ACS, TCS, VCS, ProVelo etc.) Rückfragen u.a. hinsichtlich der vorstehend ausgeführten Problematik eingeholt?
 - 10.1. Wenn Nein, warum nicht?
 - 10.2. Wenn Ja, bei welchen?
 - 10.3. Was war das Ergebnis?
11. Könnte die Stadt Bern in Haftpflichtfällen wegen der dem Bundesrecht (einschlägige Strassenverkehrsregelung) widersprechenden Bestimmungen rechtlich belangt werden (z.B. Regressansprüche in einzelnen Haftpflichtfällen)? Wenn Nein, warum nicht? Wenn Ja, welche? Was gedenkt der Gemeinderat dagegen zu tun?

Begründung der Dringlichkeit

Die offenen Fragen müssen rasch geklärt werden. Es besteht die Gefahr, dass die Stadt wegen unklarer Rechtslage für Schäden und Unfälle auf den Trottoirs haftpflichtig wird. Dies gilt es im Hinblick auf die laufenden Planungen rechtzeitig abzuklären.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 17. November 2016

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Roland Jakob, Hans Ulrich Gränicher, Roland Iseli

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat setzt sich seit vielen Jahren für die Förderung von stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln ein und fördert entsprechend mit verschiedenen Massnahmen gleichermassen den Velo- und den Fussverkehr. Für beide Verkehrsarten sind direkte, sichere und komfortable Verbindungen anzubieten. Die Gewährleistung der Sicherheit stellt dabei stets eine Grundvoraussetzung dar.

Es ist nicht die Absicht des Gemeinderats, das Velofahren auf dem Trottoir zu fördern. Vielmehr ist ihm wichtig, den Velo- und den Fussverkehr dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, vollständig getrennt zu führen (Velostrassen oder Radwege auf der Strasse). Wo dies nicht möglich ist, strebt er nach Massgabe der nach Bundesrecht verbindlichen neuen Schweizer Norm „Hindernisfreier Verkehrsraum“ (SN 640 075) bei Neuanlagen die Realisierung von taktil erfassbaren Trennungen zwischen Geh- und Velobereich an. Auf dem Velobereich haben Velofahrende Vortritt, auf dem Gehbereich, wer zu Fuss unterwegs ist. Da im Rahmen der Velooffensive der Veloverkehr gezielt gefördert werden soll, ist eine Zunahme von solchen parallel führenden Wegen mit taktilen Abgrenzungen nicht auszuschliessen. Dabei wird jedoch situativ nach Lösungen gesucht, die der Sicherheit und dem Sicherheitsempfinden der schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu Fuss optimal Rechnung tragen.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Gemeinderat die Fragen wie folgt:

Zu Frage 1:

In der Stadt Bern gibt es keine eigentlichen Velostrassen auf dem Trottoir, und es soll sie auch nicht geben. Die beiden im Herbst 2016 als Pilotstrecken in Betrieb genommenen Velostrassen im Länggass- resp. Breitenreinquartier weisen Trottoirs auf, die für den Veloverkehr gerade nicht offen sind. Dagegen werden neue Radwege, die auf bestehenden Trottoirflächen eingerichtet werden, künftig entsprechend den erwähnten Normen durch bauliche Trennelemente vom Fussgängerbereich abgegrenzt (Absatz 4 cm schräg oder 3 cm vertikal).

Zu Frage 2:

Radwege dürfen von zu Fuss Gehenden grundsätzlich überall gequert werden, allerdings ohne Vortritt. Um die Querungen punktuell mit Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger zu versehen, zum Beispiel bei öV-Haltestellen oder bei Strassenübergängen mit Fussgängervortritt, können auch auf Radwegen Fussgängerstreifen angebracht werden.

Zu Frage 3:

Aufgrund der Antworten zu Frage 1 und 2 bedürfen die Ausführungen des Verkehrsplaners keiner Korrektur oder Ergänzung.

Zu Frage 4:

Auch über Radwege dürfen gemäss der nach Bundesrecht verbindlichen Schweizer Norm „Fussgängerstreifen“ (SN 640 241, Seite 6) Fussgängerstreifen markiert werden. Es besteht somit kein Widerspruch zu den Vorgaben des Bundes.

Zu Frage 5:

Unter den gegebenen Umständen besteht kein Anlass, die einschlägigen Vorschriften zu ändern.

Zu Frage 6:

Durch die baulichen Trennelemente und die Markierung von punktuellen Querungsstellen mit Vortritt wird die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden geklärt. Mit diesen Massnahmen wird die Koexistenz erleichtert und die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der schwächeren Verkehrsteilnehmenden deutlich verbessert.

Zu Frage 7:

Um die Problematik, welcher sich der Gemeinderat durchaus bewusst ist, zu entschärfen, strebt er an heiklen Stellen und dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, eine möglichst weitgehende Trennung des Velo- und Fussverkehrs an. Im Übrigen erwartet er, dass auch Fahrerinnen und Fahrern von E-Bikes ihr Fahrverhalten und die Geschwindigkeit den situativen Verhältnissen anpassen.

Zu Frage 8:

Der Gemeinderat sieht die zweckmässige Massnahme in der möglichst weitgehenden Trennung der Bereiche Velo- resp. Fussverkehr. Bei Velowegen, die über bestehende Trottoirs geführt werden, ermöglichen taktile erkennbare Trennelemente Menschen mit Sehbehinderungen, sich sicher auf dem Gehbereich zu bewegen. Zudem sind im Rahmen der Velo-Offensive Sensibilisierungsmassnahmen geplant, welche ein respektvolles Nebeneinander anstreben.

Zu Frage 9:

Nein, der Gemeinderat wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass geschützte Fussgängerbereiche entlang der Strassen vorhanden sind.

Zu Frage 10:

Sowohl bei der Erarbeitung von städtischen Standards im Rahmen des Projekts „Umsetzung hindernisfreien öffentlichen Raums“ als auch bei konkreten städtischen Projekten wurden und werden die zuständigen Fachstellen und Fachorganisationen stets einbezogen. Der Einbezug der schweizweit tätigen Fachorganisationen erfolgte - ausserhalb der Zuständigkeit der Stadt - im Rahmen der Vernehmlassung zur neuen Norm „Hindernisfreier Verkehrsraum“; deren Positionen sind dort eingeflossen.

Zu Frage 11:

Wie dargelegt, handelt die Stadt Bern im Einklang mit dem Bundesrecht. Insofern ergeben sich grundsätzlich keine Haftungsrisiken, wie der Interpellant sie befürchtet.

Bern, 8. März 2017

Der Gemeinderat