

Motion Michael Daphinoff/Milena Daphinoff (CVP): Mehr Sicherheit auf gemischt genutzten Velo-Fussgängerflächen durch Verbesserung der (Boden-) Signalisation

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: -

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft Wahl und Ausgestaltung verkehrsplanerischer bzw. verkehrstechnischer Massnahmen wie Signalisation und Markierung und damit inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr daher der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Der Gemeinderat setzt sich seit vielen Jahren für die Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität ein und fördert entsprechend mit verschiedenen Massnahmen gleichermassen den Velo- und den Fussverkehr. Für beide Verkehrsarten sind direkte, sichere und komfortable Verbindungen anzubieten. Aufgrund des beschränkten Platzangebots können allerdings nicht immer sämtliche Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zur Gänze erfüllt werden. Der Gemeinderat strebt ausgewogene Lösungen an. Die Gewährleistung der Sicherheit stellt dabei stets eine Grundvoraussetzung dar. Der Gemeinderat teilt die Auffassung des Motionärs und der Motionärin, dass sich Fussgängerinnen und Fussgänger, namentlich Seniorinnen und Senioren, durch den Veloverkehr, insbesondere schnelle E-Bikes, zunehmend gefährdet fühlen. In diesem Sinne teilt er das Anliegen der Motionäre, ist jedoch in der Wahl der geeigneten Massnahmen und Mittel mitunter anderer Auffassung.

Dem Gemeinderat ist es - insofern in Übereinstimmung mit den Motionären - wichtig, den Velo- und den Fussverkehr dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, vollständig getrennt zu führen. Wie er auch in seiner Antwort auf die Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob): *Velowege auf den Trottoirs: Die Fussgänger, insbesondere die kleinen Kinder, aber auch Menschen mit Behinderungen und Senioren und Seniorinnen, müssen vor den raschen Bikern wirksam geschützt werden!* ausgeführt hat, verfolgt er dabei den Ansatz, den Velobereich wo immer möglich *baulich* vom Fussgängerbereich zu trennen. Die technische Lösung erfolgt je nach Situation:

- mittels Grünstreifen bei genügenden Platzverhältnissen, wie zum Beispiel entlang der Winkelriedstrasse (komplett abgetrennte Velofahrbahn);

- oder bei knappem Raumangebot mittels taktil erfassbarer Trennung zwischen Geh- und Velobereich, nämlich eines baulichen Höhenversatzes (3 cm vertikal oder 4 cm über eine 13 cm breite Schrägfläche verteilt).

Massgebend ist die nach Bundesrecht verbindliche neue Schweizer Norm "Hindernisfreier Verkehrsraum" (SN 640 075).

Alle Lösungen werden Projekt für Projekt in partizipativen Prozessen mit Fachleuten und betroffenen Organisationen erarbeitet und haben die massgebenden Normen (Fussverkehr, Veloverkehr, hindernisfreier Verkehrsraum) zu erfüllen. Ebenfalls Rechnung getragen wird dabei den unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos und E-Bikes. Die entwickelten Lösungen müssen für alle Zielgruppen, also gerade auch für Kinder, Behinderte, Seniorinnen und Senioren tauglich sein, egal, ob diese zu Fuss, mit dem Velo oder dem Rollstuhl unterwegs sind.

Heute gemischt genutzte Flächen in der Stadt Bern sind mehrheitlich als "Fussweg" (Signal Nr. 2.61: zwei zu Fuss gehende Personen in weisser Farbe vor blauem Grund) sowie der Zusatztafel "Velo gestattet" signalisiert. Das Trottoir darf in diesen Fällen ausnahmsweise von Velos mitbenutzt werden. Nicht auf dem Trottoir fahren dürfen Motorfahrräder sowie schnelle E-Bikes (solche mit Tretunterstützung und einer Geschwindigkeit bis 45 km/h). Die Velofahrenden sind den Fussgängerinnen und Fussgängern gegenüber zu besonderer Vorsicht verpflichtet; sie haben ihnen den Vortritt zu lassen. In der Stadt Bern wurden derartige Mischverkehrsflächen in der Regel dort signalisiert, wo das Velo auf der MIV-Fahrbahn besonders gefährdet wäre oder punktuell im Bereich von öV-Haltestellen bei beengten Platzverhältnissen auf der Strasse.

Zukünftig sollen vom Veloverkehr mitbenutzte Trottoirs grundsätzlich vermieden bzw. mit taktil erfassbaren baulichen Trennungen versehen werden. Daneben bestehen Mischverkehrsflächen, wo die Koexistenz funktioniert und der Verzicht auf eine Auftrennung in separate Verkehrsflächen auch weiterhin sachgerecht ist. Letzteres ist auch dort der Fall, wo sich aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten eine Trennung praktisch nicht realisieren liesse. Ausgehend von den bisherigen Erfahrungen, würde eine solche Massnahme dann bloss zu einer Zunahme von Konflikten führen. Entscheidende Faktoren bei der Beurteilung Trennung ja/nein sind: Breite der Verkehrsfläche, Sichtverhältnisse, Vorhandensein von Hindernissen oder Einmündungen.

In den beiden von den Motionären genannten Beispielen (Oberer Hirschengraben und Thunstrasse) dienen die Velo-Piktogramme der punktuellen Kanalisierung des Veloverkehrs an neuralgischen Punkten. Am Vortrittsrecht der Fussgängerinnen und Fussgänger, welches auf dem Trottoir generell gilt, ändern diese Piktogramme nichts.

Jenseits baulich-technischer Massnahmen ist auch das Verhalten im Verkehr relevant. Im Interesse eines respektvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden startet die Stadt Bern im ersten Halbjahr 2017 Sensibilisierungs-Aktionen, welche die gegenseitige Rücksichtnahme - beispielsweise von E-Bikern gegenüber dem Fussverkehr - fördern sollen.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Gemeinderat die Fragen wie folgt:

Zu Punkt 1:

Zwar teilt der Gemeinderat das Grundanliegen der Motion, der konkret vorgeschlagenen Lösungsansatz mit Markierungen und Signalisationen lehnt er jedoch ab. Radwege, die auf bestehenden Trottoirflächen eingerichtet werden, werden künftig entsprechend der erwähnten Norm durch taktil erfassbare bauliche Trennelemente (Höhenversatz) - und nicht durch Markierungen und Signalisationen - vom Fussgängerbereich abgegrenzt. Heute gibt es in Bern rund dreissig gemeinsam genutzte Flächen. Diese sollen - sofern die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, wie im Integrierten

Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) 2018 - 2021 vorgesehen, mit den nötigen Ressourcen ausgestattet wird - ab 2018 systematisch überprüft werden. Wo der Handlungsbedarf ausgewiesen ist, werden die taktil erfassbaren Trennungen im Rahmen eines Umsetzungsprogrammes realisiert werden. Für alle weiteren Anlagen wird dies im Rahmen von Strassensanierungen geschehen.

Zu Punkt 2a:

Die Thunstrasse liegt auf der Achse Innenstadt - Bern Ost und wird vom Veloverkehr intensiv genutzt. Stadtauswärts führt die Veloroute via Kirchenfeldbrücke über die Thunstrasse West zum Thunplatz. Diese Strecke ist im städtischen Richtplan Veloverkehr sowie im kantonalen Sachplan Velo als Hauptroute bezeichnet, weist aber im aktuellen Zustand hohes Konfliktpotential zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie verschiedene gefährliche Stellen auf. Zudem sind gerade auch für den Fussverkehr die Verhältnisse teilweise problematisch, etwa im Bereich der Tramhaltestellen. Es soll deshalb im Rahmen des Gesamtprojekts Thunstrasse - Ostring (GTO) einerseits eine sichere Veloverbindung (stadtauswärts) geschaffen werden, welche nicht zu Lasten des Fussverkehrs geht. Andererseits sind Massnahmen in Planung, welche die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern. In diesem Sinn hat sich der Gemeinderat auch schon in der Beantwortung der Kleinen Anfrage SVP (Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher): *Was sind die Opfer der Velooffensive im Stadtteil IV?* vom 22. Juni 2016 geäussert.

Rein markierungstechnisch abgegrenzte Velo- und Fussgängerbereiche sind nach der neuen Norm grundsätzlich nicht mehr möglich, es sei denn in Kombination mit einer taktil-visuellen Leitlinie. Für längere Strecken erachtet der Gemeinderat diese Kombination jedoch als unzweckmässig. Piktogramme kommen nur punktuell zur Anwendung, insbesondere wo es der Kanalisierung des Veloverkehrs an neuralgischen Stellen dient. Durch das vermehrte Anbringen von Piktogrammen auf längeren Strecken - wie beispielsweise der Thunstrasse West - könnte hingegen das Missverständnis verstärkt werden, dass auf diesen Flächen etwas anderes als der Fussgängervortritt gilt. Dies gilt es zu vermeiden. Der Gemeinderat lehnt daher den vorliegenden konkreten Lösungsvorschlag ab.

Zu Punkt 2b:

Der Obere Hirschengraben liegt inmitten wichtiger Verkehrsbeziehungen. Die heutige Situation ist für den Fuss- und Veloverkehr zwar nicht ideal, jedoch lebbar und hat sich jedenfalls in den letzten Jahren nicht weiter verschärft. Eine Verpflichtung, beim Oberen Hirschengraben das Velo zu schieben, würde faktisch zu einem Unterbruch der zentralen Veloverbindung führen. Dies kann nicht das Ziel einer velofreundlichen Stadt sein. Weiter wäre eine ständige Kontrolle zur Durchsetzung eines solchen Verbots notwendig, was der Gemeinderat als unverhältnismässig erachtet. Er lehnt deshalb auch diesen konkreten Lösungsvorschlag ab.

Im Hinblick auf die künftige Situation mit dem geplanten "Zugang Bubenberg" zum Bahnhof als Element des Projekts "Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)" werden für den Fuss- und Veloverkehr am Oberen Hirschengraben - gestützt auf zahlreiche Grundlagenarbeiten - verbesserte Lösungen entwickelt (Zeithorizont 2025). Dabei ist aber schon heute absehbar, dass auch weiterhin auf engem Raum divergierende Ansprüche aufeinandertreffen werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, Punkt 1 und 2a als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 17. Mai 2017

Der Gemeinderat