

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!

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. Die Motionäre befürchten, 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 auf den auf Trottoirs verlaufenden Velobahnen 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.

Der Gemeinderat wird beauftragt die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit

1. die Fussgänger auf den auf Trottoirs verlaufenden Velobahnen und Velostrassen vor E-Bikern und Velofahrern wirksam geschützt werden;
2. die Kinder auf den auf Trottoirs verlaufenden Velobahnen und Velostrassen vor E-Bikern und Velofahrern wirksam geschützt werden;
3. Menschen mit Behinderungen (z.B. Sehbehinderungen, körperliche Behinderungen) auf den auf Trottoirs verlaufenden Velobahnen und Velostrassen vor E-Bikern und Velofahrern wirksam geschützt werden;
4. Senioren und Seniorinnen auf den auf Trottoirs verlaufenden Velobahnen und Velostrassen vor E-Bikern und Velofahrern wirksam geschützt werden.

Begründung der Dringlichkeit

Angesichts der laufenden Planungen muss 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 der auf Trottoirs verlaufenden Velowege und Velofahrbahnen unbedingt zu verhindern.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 17. November 2016

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Roland Jakob

Mitunterzeichnende: Manfred Blaser, Kurt Rügsegger, Roland Iseli, Hans Ulrich Gränicher, Rudolf Friedli

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft Wahl und Ausgestaltung verkehrsplanerischer und strassenbau-technischer Massnahmen 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 der Motionäre, 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.

Die Vermutung der Motionäre, die Stadt Bern wolle das Velofahren auf den Trottoirs generell fördern, trifft nicht zu. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass keine Velostrassen auf Trottoirs realisiert werden; Velostrassen verlaufen immer auf der Fahrbahn. Hingegen stehen die zuständigen Stellen vor der Herausforderung, dem Veloverkehr entlang von Hauptverkehrsachsen, welche eine hohe Belastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufweisen, eine attraktivere Lösung anzubieten mit dem Ziel, es auch vorsichtigeren Verkehrsteilnehmenden (z.B. Kindern, Seniorinnen und Senioren) zu ermöglichen, in der Stadt Bern Velo zu fahren. Dies ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das mit dem Stadtentwicklungskonzept 2016 und der Velo-Offensive angepeilte Ziel, den Velo-Anteil am Verkehr der Stadtbevölkerung bis 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen, erreicht werden kann. Vielerorts genügt das Angebot für diese Zielgruppen heute nicht. Alternativen in Form von hochwertigen und direkten Nebenrouten fehlen ebenfalls oft. Aus diesen Gründen strebt der Gemeinderat im Zusammenhang mit der Velo-Offensive und mit dem in Erarbeitung befindlichen "Masterplan Veloinfrastruktur" eine Attraktivierung des Velonetzes an.

Der Gemeinderat verfolgt 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 taktile 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).

Die beschriebene bauliche Trennung durch vertikalen Höhenversatz ist nicht für die Velo-Überquerung konzipiert. Die jeweilige Massnahme wird baulich-technisch derart ausgestaltet, dass die von den Motionären befürchteten Stolperfallen nicht entstehen.

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 in diesen Fällen bloss zu einer Zunahme von Konflikten führen. Entscheidende Faktoren bei der Beurteilung, ob eine Trennung umgesetzt werden soll, sind: Breite der Verkehrsfläche, Sichtverhältnisse, Vorhandensein von Hindernissen oder Einmündungen.

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.

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.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 17. Mai 2017

Der Gemeinderat