

## Bericht des Gemeinderats

### **Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob) vom 17. November 2016: 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! (2019.SR.000033)**

Die Motionärin hat die nachfolgende Motion am 31. Januar 2019 in ein Postulat umgewandelt; dieses hat der Stadtrat mit SRB Nr. 2019-30 erheblich erklärt:

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.

Bern, 17. November 2016

*Erstunterzeichnende:* Alexander Feuz, Roland Jakob

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

## Bericht des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat in seiner Antwort vom 17. Mai 2017 erläutert hat, verfolgt die Stadt Bern den Ansatz, den Bereich für Velofahrer und Fussgängerinnen wo immer möglich baulich zu trennen, zu

signalisieren und hindernisfrei auszugestalten. Diese Stossrichtung entspricht nicht nur den neuen Standards des Masterplans Veloverkehr, sondern auch den Grundsätzen des Richtplans Fussverkehr, welcher nach erfolgter Rückmeldung des Kantons aus der Vorprüfung voraussichtlich im Sommer 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wird. Sie stimmt zudem mit den Anforderungen aus dem städtischen Projekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) überein.

#### *Neue Projekte*

In neuen Projekten werden nur in Ausnahmefällen Mischflächen ohne bauliche oder farbliche Trennung der jeweiligen Bereiche ausgeschieden – dies an dafür geeigneten Stellen, nach sorgfältiger Situationsanalyse und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse sowohl von Velofahrinnen wie auch von Fussgängern. In allen wichtigen Planungen wird zudem der Einbezug der Behindertenorganisationen sichergestellt. Dass der Fussverkehr dabei Vortritt gegenüber dem Veloverkehr hat, liegt auf der Hand. Beispiele dafür sind Bereiche, die sich durch eine ausreichende Breite (in der Regel mindestens 3.5 Meter), durch geringe Frequenzen, durch fehlende Alternativen oder durch ein erhöhtes Schutzbedürfnis des Veloverkehrs (zum Beispiel auf Schulwegen für velofahrende Schulkinder) auszeichnen. Diese Abschnitte werden als «Fussweg» (Signal 2.61) sowie der Zusatztafel «Velo gestattet» signalisiert. E-Bikes mit einer Tretunterstützung und einer Geschwindigkeit bis 45 km/h sowie Motorfahrrädern ist es untersagt, diese Bereiche zu befahren, wobei ihnen allerdings die Möglichkeit offensteht, diese Abschnitte mit ausgeschaltetem Motor zu befahren.

In allen anderen Fällen soll bei neuen Projekten nach dem Grundsatz der Trennung geplant werden. Gerade für Menschen mit einer Hör- oder Sehbehinderung, aber auch für ältere Menschen mit eingeschränkter Wahrnehmungsfähigkeit, kann die bauliche Separierung der Verkehrsflächen die Verkehrssicherheit erhöhen. Als Beispiele hierfür gelten Bereiche mit starken Frequenzen, mit einem Gefälle von mehr als 2 %, mit einer erhöhten Nachfrage durch schnell fahrende (E-)Bikes (z.B. auf ausgesprochenen Pendler Routen) oder mit einem besonderen Schutzbedürfnis des Fussverkehrs.

Die technische Ausführung der baulichen Trennung hat der Gemeinderat bereits in seiner Antwort vom 17. Mai 2017 dargelegt; sie 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). Als Beispiel kann hier etwa auf die neue Haltestelle Dübystrasse verwiesen werden – die dortige Lösung wurde von den Fachverbänden akzeptiert, durchlief ein Baubewilligungsverfahren und ist seit Frühling 2019 in Betrieb.

Massgebend für die technische Umsetzung ist die nach Bundesrecht verbindliche Schweizer Norm «Hindernisfreier Verkehrsraum» (SN 640 075).

#### *Bestehende Mischverkehrsflächen*

Um einen Überblick sowie erste Einschätzungen zu den vorhandenen Flächen zu gewinnen, hat die Verkehrsplanung 2018 eine erste Überprüfung der bestehenden Mischverkehrsflächen vorgenommen. Dabei wurden rund 60 % der Flächen als unproblematisch eingestuft. Es handelt sich dabei um Flächen, welche dem Schutzbedürfnis des Veloverkehrs sowie von Schulkindern oder älteren Leuten auch ohne bauliche Abtrennung Rechnung tragen. Beispiele sind etwa der Langmauerweg oder die Engestrasse stadtauswärts. Bei den übrigen Mischverkehrsflächen wurden in Konfliktpotentiale zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrerinnen und Velofahrern eruiert, wobei bei knapp zwei Dritteln dieser Fälle bereits Verbesserungen geplant sind – so etwa beim Hirschengraben, auf der Monbijoubücke oder bei der Haltestelle Kursaal (stadtauswärts).

Aufgrund dieser Erst-Analyse hat der Gemeinderat im Sommer 2019 in seiner Kompetenz einen Kredit bewilligt, um für die übrigbleibenden Mischverkehrsflächen mit Gefährdungspotential Verbesserungsmaßnahmen zu erarbeiten und zu realisieren. Dabei stehen Lösungen im Vordergrund, welche sowohl für Velofahrende als auch für Fussgängerinnen und Fussgänger geeignet sind – dies im besonderen Mass für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, ältere Menschen oder mobilitätseingeschränkte Personen. Dieses Projekt «Massnahmenprogramm Sicherheit in Mischverkehrsflächen» beinhaltet neben baulichen Verbesserungen auch kommunikative Begleitmassnahmen, um Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger für gegenseitige Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen zu sensibilisieren. Dabei soll auch den unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos und E-Bikes Rechnung getragen werden. Sowohl die baulichen wie auch die kommunikativen Massnahmen sind ab dem Jahr 2020 geplant.

#### *Fazit*

Die Stadt Bern setzt sich dafür ein, dass bestehende Mischverkehrsflächen mit Unfallpotential verbessert und entschleunigt werden. Bei neuen Planungen sollen die Bereiche für den Fuss- und Veloverkehr wo immer möglich baulich getrennt werden – gemäss den Standards aus dem Masterplan Veloverkehr, den Grundsätzen des Richtplans Fussverkehr und den Vorgaben aus dem Projekt UHR. Dabei besteht die Herausforderung, die Bedürfnisse verschiedener Anspruchs- und Altersgruppen bestmöglich zu vereinigen. Attraktive Fuss- und Veloverbindungen sollen für alle Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen, insbesondere für Kinder und ältere Leute, die nicht nur zu Fuss, sondern auch mit dem Velo unterwegs sind. Nur unter Einbezug aller Verkehrsteilnehmenden und unter Berücksichtigung aller Altersklassen können gute Lösungen entstehen.

#### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Bei neuen Investitionsprojekten sind die aus der baulichen Trennung entstehenden Kosten Bestandteil der von den zuständigen Organen zu bewilligenden Investitionskredite; sie sind Teil der städtischen Investitionsplanung. Für das Projekt «Massnahmenprogramm Sicherheit in Mischverkehrsflächen», welches dort Verbesserungen bringen soll, wo keine Investitionsprojekte geplant sind, hat der Gemeinderat einen Kredit von Fr. 290 000.00 bewilligt.

Bern, 29. Januar 2020

Der Gemeinderat