

## Motion Luzius Theiler (GaP): Für sichere Trottoirs ohne E-Bikes. Zürich macht's vor!

Auf Grund der klaren Ergebnisse eines Rechtsgutachtens hat die Stadt Zürich ihre Praxis betreffend Benutzung der Trottoirs durch Velos und E-Bikes grundlegend geändert. Auch für die Stadt Bern drängen sich Konsequenzen auf. Dazu muss der Masterplan Veloinfrastruktur überprüft werden.

In der Stadt Zürich dürfen Velofahrende nur noch ausnahmsweise das Trottoir benutzen, schnelle E-Bikes überhaupt nicht mehr.<sup>1</sup> Die Gutachter, Prof. Dr. iur. Alain Griffel und Dr. iur. Mathias Kaufmann, kommen zum Schluss, dass die Anordnung von Rad- und Fusswegen auf Trottoirs nicht zulässig ist.<sup>2</sup>

Das Gutachten definiert das Trottoir aus rechtlicher Sicht: Grundsätzlich dürfen nur Fussgängerinnen und Fussgänger das Trottoir benutzen. Es gibt jedoch einige wenige Ausnahmen (zum Beispiel gehbehinderte Personen mit motorisierten Rollstühlen).

Die Signalisation von Rad- und Fusswegen («Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen» und «gemeinsamer Rad- und Fussweg») ist gemäss dem Rechtsgutachten auf Trottoirs nicht zulässig. Hingegen ist die Anordnung «Fussweg» mit der Zusatztafel «Velo gestattet» gemäss Gutachten in Ausnahmefällen weiterhin möglich.<sup>3</sup>

Der im Moment noch in der Vernehmlassung befindliche «Masterplan Veloinfrastruktur»<sup>4</sup> der Verkehrsplanung Bern ist im Lichte der neuen Rechtsauslegung in verschiedenen Punkten überholt. Insbesondere die beiden oben erwähnten Signalisationen, im Masterplan auf S. 54 aufgeführt, sind nicht gestattet. Die Ergebnisse des Rechtsgutachtens erfordern eine Überprüfung der Haltung der Stadt zu den schnellen E-Bikes und entsprechende Anpassungen des Masterplanes. Die schnellen bis 45 km/h fahrenden Bikes sind nicht nur von der Benutzungspflicht für Velowege zu entbinden, wie das im Masterplan gefordert wird, sondern sie gehören zwingend auf die Strasse.

Die Stadt Zürich reagierte prompt auf das Rechtsgutachten und kündigte an einer Medienkonferenz der Sicherheitsvorsteherin Karin Rykart an, dass Velofahrende in Zukunft nur noch ausnahmsweise das Trottoir mitbenutzen dürfen. Schnelle E-Bikes müssen künftig immer auf der Fahrbahn verkehren.

Der Gemeinderat wird beauftragt, den Masterplan Veloinfrastruktur nach den Erkenntnissen des Rechtsgutachtens von Prof. Dr. iur. Alain Griffel und Dr. iur. Mathias Kaufmann sowie der neuen Praxis der Stadt Zürich zu überprüfen und anzupassen und dem Stadtrat eine Kreditvorlage für die nötigen Umsignalisierungen und die baulichen Anpassungen zu unterbreiten. Dabei sind die Bedürfnisse und die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs besonders zu beachten.

Bern, 20. September 2018

*Erstunterzeichnende:* Luzius Theiler

*Mitunterzeichnende:* Zora Schneider, Alexander Feuz

---

<sup>1</sup> [https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/das\\_departement/medien/medienmitteilung/2018/september/180913a.html](https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/das_departement/medien/medienmitteilung/2018/september/180913a.html)

<sup>2</sup> [https://www.stadtzuerich.ch/content/dam/stzh/pd/Deutsch/Dienstabteilung%20Verkehr/Publikationen%20und%20Broschueren/Gutachten\\_Velos%20auf%20dem%20Trottoir.pdf](https://www.stadtzuerich.ch/content/dam/stzh/pd/Deutsch/Dienstabteilung%20Verkehr/Publikationen%20und%20Broschueren/Gutachten_Velos%20auf%20dem%20Trottoir.pdf)

<sup>3</sup> [https://www.stadtzuerich.ch/content/dam/stzh/pd/Deutsch/Dienstabteilung%20Verkehr/Publikationen%20und%20Broschueren/180913\\_beiblatt\\_neue\\_praxis\\_fuer\\_velos\\_auf\\_dem\\_trottoir\\_beiblatt.pdf](https://www.stadtzuerich.ch/content/dam/stzh/pd/Deutsch/Dienstabteilung%20Verkehr/Publikationen%20und%20Broschueren/180913_beiblatt_neue_praxis_fuer_velos_auf_dem_trottoir_beiblatt.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur>

## 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.

Wie der Gemeinderat in seiner Antwort auf die gleichlautende Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): *Neue Praxis für Velos auf dem Trottoir auch in der Stadt Bern/Teil I* (2018.SR.000209) ausgeführt hat, geht er mit den Motionären einig, dass Mischverkehrsflächen ohne bauliche Trennung keine erstrebenswerten Lösungen sind. Mangels fehlender Alternativen müssen sie zwischenzeitlich jedoch punktuell in Kauf genommen werden, und zwar insbesondere an Stellen, wo beengte Platzverhältnisse herrschen und ohne tiefgreifende Umgestaltung keine besseren Lösungen realisierbar sind. 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 Seniorinnen und Senioren, müssen vor den raschen Bikern wirksam geschützt werden!* (2016.SR.000269) hat der Gemeinderat zudem angekündigt, dass die in der Stadt Bern bestehenden Mischverkehrsflächen systematisch erhoben und beurteilt werden. Die konsolidierten Ergebnisse dieser laufenden Überprüfung liegen voraussichtlich Ende 2019/Anfang 2020 vor. Bereits jetzt zeichnet es sich ab, dass verschiedene Mischverkehrsflächen zugunsten getrennter Verkehrsflächen aufgehoben werden können.

Das Gutachten Griffel/Kaufmann wurde von der fachlich zuständigen Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün eingehend analysiert. Im Rahmen eines Austauschs wurden Fragen zum Gutachten im direkten Kontakt mit einem der beiden Verfasser diskutiert und geklärt. Dabei hat sich gezeigt, dass die von der Stadt Bern für die bauliche Trennung von nebeneinander geführten Fuss- und Veloverkehrsflächen verfolgte Praxis – die auch im Masterplan Veloinfrastruktur verankert ist – im grundsätzlichen Einklang mit den Folgerungen des Gutachtens steht. Mit dem Verfasser ist zudem abgemacht, ihm Folgefragen zu unterbreiten, die über den Fokus des Zürcher Gutachtens hinausgehen; sie werden sich unter anderem auf den Umgang mit Mischverkehrsflächen ausserhalb von Trottoir-Situationen beziehen.

Der Masterplan Veloinfrastruktur hat im Sommer 2018 die öffentliche Vernehmlassung durchlaufen und wird derzeit für die Genehmigung durch den Gemeinderat bereinigt. Im Rahmen dieser Bereinigung werden die Erkenntnisse des Gutachtens Griffel/Kaufmann bzw. der erwähnten Folgearbeiten berücksichtigt. Eine grundlegende Anpassung der Praxis hinsichtlich der baulich getrennten Fuss- und Veloverkehrsflächen ist jedoch – wie bereits dargelegt – weder erforderlich, noch geplant.

Die vom Motionär konkret geforderte Kreditvorlage für Umsignalisierungen und bauliche Anpassungen erachtet der Gemeinderat als nicht nötig. Die von der Stadt verfolgte Praxis steht im grundsätzlichen Einklang mit den Folgerungen des Gutachtens Griffel/Kaufmann und allfällige Änderungen werden – wie gewohnt – innerhalb von Projekten vorgenommen, die situationsbezogen in partizipativen Prozessen mit Fachleuten und betroffenen Organisationen erarbeitet werden.

**Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 20. März 2019

Der Gemeinderat