

Interfraktionelles Postulat GFL/EVP, SP/JUSO (Manuel C. Widmer, GFL/Michael Sutter, SP): Trottoirüberfahrten für Fahrradfahrende entschärfen; Prüfungsbericht

In der Stadtratssitzung vom 27. Juni 2024 wurde das folgende Interfraktionelle Postulat GFL/EVP, SP/JUSO erheblich erklärt.

Bei den Trottoirüberfahrten Schwarztorstrasse/Gutenbergstrasse und Mattenhofstrasse/Brunnmattstrasse wurde mit baulichen Massnahmen das mögliche Überfahrtstempo gesenkt. Verkehrsteilnehmende sollen durch eine markante Absenkung und Erhöhung richtigerweise dazu gebracht werden, das Tempo zu drosseln, da man ansonsten arg durchgerüttelt wird.

Natürlich sollen auch Velofahrende solche Trottoirüberfahrten in angemessenem Tempo überfahren. Nun sind die baulich bedingten Schläge, die man als Fahrradfahrer:in auch bei niedrigem Tempo erleidet, aber ziemlich massiv. Die Handgelenke werden ebenso beansprucht wie Gesäss und der Rücken. Dies trifft auch auf zahlreiche andere Trottoirüberfahrten zu, beispielsweise Scheibenstrasse/Flurweg, Weingartstrasse/Stauffacherstrasse und Muristrasse/ Egelbergstrasse.

Der Gemeinderat wird beauftragt zu prüfen, wie

1. bestehende Trottoirüberfahrten, insbesondere die erwähnten, nachträglich mit vertretbarem Aufwand velofreundlich angepasst werden können.
2. künftige Trottoirüberfahrten (nach holländischem Beispiel) grundsätzlich velofreundlich gestaltet werden oder zumindest mit Velofahrerinnen versehen werden könnten.

Bern, 28. Oktober 2021

Erstunterzeichnende: Manuel C. Widmer, Michael Sutter

Mitunterzeichnende: Nora Krummen, Laura Binz, Katharina Altas, Lena Allenspach, Nicole Cornu, Bettina Stüssi, Tanja Miljanovic, Marcel Wüthrich, Bettina Jans-Troxler, Francesca Chukwunyere, Halua Pinto de Magalhães, Fuat Köçer, Diego Bigger, Mohamed Abdirahim, Barbara Keller, Brigitte Hilty Haller, Lukas Gutzwiller, Mirjam Roder, Therese Streit-Ramseier

Antwort des Gemeinderates

Für den Bau von Trottoirüberfahrten orientiert sich die Stadt Bern an den Normalien des vom Gemeinderat genehmigten operativen Arbeitsinstruments «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum»¹. Durchgehende Trottoirs (sog. Trottoirüberfahrten) müssen sicher und benutzungsfreundlich gestaltet sein, sowohl für Fussgänger*innen als auch für Velofahrer*innen. Sie sollen einerseits eine Bremswirkung erzielen und andererseits Schläge vermeiden. Dabei spielen die Randsteine eine wichtige Rolle, denn gerade Menschen mit Sehbehinderungen orientieren sich an ihnen; die Steine müssten taktil erfasst werden können. Die bestehenden Normalien sind auf diese Kriterien ausgelegt.

Die Ausführung der Trottoirüberfahrten ist in der Stadt Bern nicht überall identisch: Einige Trottoirüberfahrten wurden vor der Einführung der Normalien von «Bern baut» realisiert. Auch unter den neueren Überfahrten gibt es aufgrund unterschiedlicher und teils nicht idealer Umsetzung Unterschiede in der Ausführung.

¹ www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren

Zu Punkt 1

Die systematische Überprüfung und Anpassung aller bestehenden Trottoirüberfahrten nähme sehr viel Ressourcen in Anspruch, was zu Lasten der Entwicklung neuer Projekte gehen würde. Bei den von den Postulanten genannten fünf Trottoirüberfahrten zeigt sich folgende Ausgangslage:

- Schwarztorstrasse/Gutenbergstrasse: Es handelt sich um eine Überfahrt gemäss den Normen von «Bern baut». Die Neigung der Gutenbergstrasse führt allerdings zu einer steileren Anfahrt resp. Überfahrt. Die Trottoirüberfahrt wurde 2019 erstellt, so dass eine Anpassung einer grossen Wertvernichtung gleichkäme und mit grossem baulichem Aufwand verbunden wäre. Die Situation wird auch deshalb als vertretbar erachtet, weil Velofahrende, die von der Gutenbergstrasse in die Schwarztorstrasse abbiegen wollen, aus Sicherheitsgründen nur mit verlangsamtem Tempo fahren sollten. Aus diesen Gründen ist eine Anpassung derzeit nicht geplant.
- Mattenhofstrasse/Brunnmattstrasse: Die Überfahrt war zum Zeitpunkt der Einreichung des Postulats bereits älter und baulich teils in einem schlechten Zustand. Sie wurde in der Zwischenzeit saniert.
- Scheibenstrasse/Flurstrasse und Weingartstrasse/Stauffacherstrasse: Die damalige Ausführung mit einem schräg gestellten Pflasterstein, in Kombination mit erhöhten Abweichungen bei den Bautoleranzen der Ausführung, führt tatsächlich zu einem «Schlag» auf das Rad. Eine Sanierung dieser beiden Trottoirüberfahrten wird aus Kostengründen optimalerweise in Zusammenhang mit künftigen Belagsarbeiten oder Werkleitungssanierungen gemacht.
- Muristrasse/Egelbergstrasse: Diese Situation unterscheidet sich von den anderen Beispielen deutlich. Hier handelt es sich um keine «Trottoirüberfahrt» im klassischen Sinn, sondern eher um einen stark erhöhten «Vertikalversatz», wie er andernorts auch zur Geschwindigkeitsbegrenzung eingesetzt wird.

Um die älteren, noch steiler gebauten Überfahrten den neuen Normen anzupassen, wäre ein Umbau der ganzen Überfahrt notwendig. Eine Neuanlage erfolgt in der Regel in Zusammenhang mit allgemeinen Sanierungsarbeiten oder Drittprojekten. Ein alleiniger Gesamtumbau zur ausschliesslichen Randsteinanpassungen würde einen unverhältnismässigen Aufwand verursachen.

Ein kleinerer Eingriff wäre der Einbau von Fahrrinnen, wie diese von den Postulant*innen vorgeschlagen werden. Am Eigerplatz konnte die Stadt Erfahrungen mit einzelnen Fahrrinnen sammeln. Hier hat sich gezeigt, dass sie die erwünschte Wirkung – die einfache Durchfahrt mit dem Velo – nur bedingt erzielen. Vielmehr stellt es für einige Velofahrende eine zusätzliche Herausforderung dar, die schmale Rinne zu treffen. Deshalb werden Fahrrinnen als Standard-Element für Velopassagen in der Stadt Bern nicht weiterverfolgt.

Zu Punkt 2

Aus Sicht des Gemeinderats erfüllen die Normen gemäss «Bern baut», wie sie in Abstimmung mit den Organisationen für Menschen mit Beeinträchtigungen ausgearbeitet wurden, die Anforderungen der Hindernisfreiheit und Velofreundlichkeit gleichermassen. Dabei handelt es sich um einen Kompromiss, welcher von den betroffenen Interessensgruppen getragen wird. Wichtig ist dabei auch, dass eine Trottoirüberfahrt für den motorisierten Individualverkehr deutlich erkennbar ist, damit dieser die Geschwindigkeit senkt und der Fussverkehr geschützt wird. Entscheidend ist, dass diese Normen bestmöglich umgesetzt werden. Gelungene Beispiele finden sich beispielsweise im Perimeter vom «Dr nöi Breitsch» entlang der Moser- und Rodtmattstrasse.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass damit die Forderungen des Postulats im Rahmen des Möglichen und Sinnvollen erfüllt sind.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Je nach lokalen Gegebenheiten und Ausgestaltung kann die Errichtung oder Sanierung einer Trottoirüberfahrt zu beträchtlichen Kosten führen. Dies ist insbesondere immer dann der Fall, wenn gleichzeitig die Strassenentwässerung angepasst werden muss. In einem solchen Fall ist von Kosten von einigen Zehntausend Franken auszugehen.

Bern, 25. Juni 2025

Der Gemeinderat