

Bericht des Gemeinderats

Interfraktionellen Postulat GFL/EVP, SP/JUSO (Manuel C. Widmer, GFL/Stefan Jordi, SP) vom 19. November 2009: Mehr Transparenz und Gewissheit für Fussgänger/innen und Velofahrende: Gemeinsam genutzte Flächen offensichtlich kennzeichnen (09.000415)

In der Stadtratssitzung vom 9. September 2010 wurde das folgende Interfraktionelle Postulat GFL/EVP, SP/JUSO (Manuel C. Widmer, GFL / Stefan Jordi, SP) erheblich erklärt:

In der Stadt Bern gibt es mehrere Flächen, welche von Velofahrenden und Fussgänger/innen gemeinsam genutzt werden – oft, ohne dass sich die beiden Parteien das bewusst wären. Ein Beispiel ist die Tramhaltestelle Beaumont stadtauswärts, wo kürzlich eine Velofahrerin sogar tätlich angegriffen wurde, ein anderes der Durchgang vom Schmiedenplatz zum Kornhausplatz. Gerade auch beim jetzt in der Realisierung befindlichen Projekt Tram Bern West stellt sich die Frage, wie und ob Kaphaltestellen umfahren werden können.

Bei Situationen mit gemeinsam genutzter Verkehrsfläche kommt es immer wieder zu Missverständnissen. Einerseits ärgern sich die Velofahrenden (welche häufig besser über die gemeinsame Nutzung dieser Flächen informiert sind) über die unachtsamen Fussgänger/innen auf ihrer Verkehrsfläche. Umgekehrt wundern und ärgern sich Fussgänger/innen über Fahrradfahrende, die „auf dem Trottoir“ fahren oder sie (vermeintlich) in ihrem „Territorium“ bedrängen.

Viele dieser Missverständnisse rühren daher, dass die Bekanntmachung dieser gemeinsam genutzten Zonen vor Ort für die durchschnittlichen Benutzenden fehlt. Wer als Fussgänger/in nicht weiss, dass Velos an der Tramhaltestelle auch auf dem Trottoir fahren, ärgert sich verständlicherweise, wenn man beim Einsteigen ins Tram von Velos umkurvt wird.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Punkte zu prüfen:

- Grundsätzlich sind die Verkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr zu trennen. Wo dies nicht möglich ist (bspw. wegen beschränkten Platzverhältnissen), soll eine Praxis verfolgt werden, die die Nutzung gewisser Verkehrsflächen für Fussgänger/innen und Velofahrende gemeinsam ermöglicht. Dabei gilt es abzuklären, welcher rechtliche Spielraum besteht und welche baulichen und/oder signalisationstechnischen Massnahmen zur Umsetzung gelangen sollen. Aktuell gemeinsam genutzte Flächen sollen durch bauliche und/oder signalisationstechnische Massnahmen besser gekennzeichnet werden.
- Durchführen einer Informations- und Kommunikationskampagne, die darauf abzielt, dass Fussgänger/innen und Velofahrende gemeinsam genutzte Verkehrsflächen bewusster erkennen und Rücksicht aufeinander nehmen.

Bern, 19. November 2009

Interfraktionelles Postulat GFL/EVP, SP/JUSO (Manuel C. Widmer, GFL/Stefan Jordi, SP), Barbara Streit-Stettler, Susanne Elsener, Daniela Lutz-Beck, Nadia Omar, Tania Espinoza, Conradin Conzetti, Beat Zobrist, Michael Aebbersold, Tanja Walliser, Annette Lehmann, Patri-

zia Mordini, Rolf Schuler, Guglielmo Grossi, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Giovanna Battagliero, Ursula Marti, Rithy Chheng, Nicola von Greyerz

Bericht des Gemeinderats

Auf Flächen, die von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden gemeinsam genutzt werden, kann es zu Missverständnissen kommen. Dies führt gelegentlich zu unangenehmen Situationen und einer aufgeladenen Stimmung.

Rechtsgrundlagen

Gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG Art. 43) sind Gehflächen (Trottoirs, Fusswege, Fussgängerzonen, Parkflächen, Erholungsgebiete etc.) grundsätzlich den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Der rechtliche Spielraum für gemeinsam genutzte Flächen wird durch die Signalisation des Verkehrsregimes bestimmt. Unter Signalisation versteht man die Gesamtheit der Signale und Markierungen, welche der Führung und Information der Verkehrsteilnehmenden dienen und den Verkehrsablauf erleichtern. Das geltende Recht weist eine Vielzahl von Möglichkeiten auf, so z.B.:

- Fussgängerzone mit Zusatztafel „Velo gestattet“ (Signal 2.59.3)
- Fussweg mit Zusatztafel „Velo gestattet“ (Signal 2.61)
- Gemeinsamer Rad- und Fussweg (mit gemeinsamer Verkehrsfläche) (Signal 2.63.1)
- Zusatztafeln wie z.B. „Schritttempo“, „Velo langsam“, „Velo schieben“, „Rücksicht“, „Abstand halten beim Vorbeifahren“, „Vortritt für FussgängerInnen“

Wo keine anderen Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen, sind die Signale 2.59.3 Fussgängerzone und 2.61 Fussweg jeweils mit Zusatztafel „Velo gestattet“ die zweckmässige Signalisation für gemeinsame Flächen. Sie regeln Vortritt und Geschwindigkeit sowohl für Velofahrende als auch für allenfalls weitere zugelassene Verkehrsteilnehmende.

In Fussgängerzonen gilt der Fussgängervortritt, und das Tempo für den zugelassenen Verkehr ist gemäss der Signalisationsverordnung (SSV Art. 22c) auf Schritttempo beschränkt. Auch auf Fusswegen mit Zusatztafel „Velo gestattet“ haben Radfahrende „auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten“ (SSV Art. 33 Abs. 4). Die Bezeichnung „Schritttempo“ wird in der Praxis mit „angepasstem Fahren“ gleichgesetzt. Unangepasstes Fahren kann geahndet werden.

Da der Blick von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden in der Regel auf den Boden gerichtet ist, schenken sie Signaltafeln nicht immer ausreichend Beachtung. Deshalb gibt es ergänzende Bodenmarkierungen wie Velo- und Fussgängerpiktogramme sowie Sicherheits-, Leit- und Randlinien.

Praxis in der Stadt Bern

Gemäss gängiger Praxis wird in der Stadt Bern grundsätzlich die Führung des Veloverkehrs auf der Fahrbahn angestrebt. Dies einerseits aus Gründen der Sichtbarkeit und damit der Sicherheit von Velofahrenden sowie zu Fuss Gehenden und andererseits aus Gründen des Komforts und der Schnelligkeit. Abseits der Fahrbahn wird eine Trennung von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden angestrebt, was namentlich durch das Verkehrsregime „Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen“ (Signal 2.63) oder einen separaten Radweg (Signal 2.60) erreicht werden kann.

Häufig ist jedoch nicht ausreichend Platz vorhanden. Wenn ein ausgewiesenes Bedürfnis besteht und keine vertretbare Alternative angeboten werden kann, müssen zu Fuss Gehende und Velofahrende deshalb gemeinsame Flächen benutzen. In Bern ist dies in folgenden Situationen der Fall:

- Auf gemeinsamen Fuss- und Velowegen (z.B. Kalcheggweg).
 - Dort wo sich Velorouten und Fussgängerzonen überschneiden (z.B. Kornhausplatz/Schmiedeplatz).
 - In Ausnahmefällen auf Trottoirs, weil auf der angrenzenden Fahrbahn der Platz für Radstreifen fehlt und weil die Fussgängerfrequenz auf dem Trottoir gering ist (z.B. Zieglerstrasse von der Schwarztorstrasse Richtung Inselplatz, Thunstrasse). In ganz wenigen Fällen ist für Velofahrende die Benützungspflicht des Trottoirs signalisiert, um den Fahrzeugverkehr nicht durch Veloverkehr zu behindern (z.B. Neubrücke bergwärts vom Henkerbrännli Richtung Bierhübeli).
 - Bei Kaphaltstellen, wobei es zwei Fälle mit gemeinsam genutzten Flächen zu unterscheiden gilt:
 - a) Wenn es die Platzverhältnisse und die Fussgänger- und Velofrequenzen zulassen, wird für die Velofahrenden eine eigentliche Umfahrung via Haltestelle signalisiert und markiert (z.B. Kursaal stadtauswärts, Helvetiaplatz Richtung Thunplatz). In der Stadt Bern sind solche Situationen nur an wenigen Stellen möglich.
 - b) In vielen Fällen wird wenigstens für unsichere Velofahrende und für Velofahrende mit Anhänger durch Herabsetzung der Trottoirkante vor und nach der Haltestelle eine „Umgebungsmöglichkeit“ via Haltestelle ermöglicht, weil die Durchfahrt auf der Fahrbahn zwischen Schiene und Strassenrand für ungeübte Velofahrer oder für Velos mit Anhänger erschwert ist. Um möglichst wenig Veloverkehr auf den Fussgängerbereich zu leiten, sind diese Umgebungsmöglichkeiten *nicht* signalisiert (z.B. Haltestellen Beaumont, Schlossmatte).
- Daneben gibt es einige Kaphaltstellen, wo keine Umfahrungsmöglichkeit angeboten werden kann, weil die Situation dafür nicht gegeben ist (z.B. Haltestelle Kaufmännischer Verband stadtauswärts, Stöckacker).

Optimierungsbedarf

Zur Klärung von allfälligem Handlungsbedarf und zur Festlegung von Verbesserungsmöglichkeiten hat die Verkehrsplanung bei einem externen Büro eine Situationsanalyse in Auftrag gegeben. Dabei wurden Fussgängerinnen und Fussgänger vor Ort, d.h. bei gemeinsam mit Velos genutzten Flächen, nach ihrer Meinung befragt und Verkehrsbeobachtungen durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Kein Handlungsbedarf besteht namentlich bei gemeinsam genutzten bergwärts führenden Trottoirs (z.B. Zieglerstrasse von der Schwarztorstrasse Richtung Inselplatz, Neubrücke bergwärts vom Henkerbrännli Richtung Bierhübeli). Die Signalisation wird als klar und verständlich beurteilt. Es konnten keine Konfliktsituationen beobachtet werden, die gemeinsame Nutzung bewährt sich. Auch auf Kaphaltstellen mit mässigem Veloverkehrsaufkommen und tiefen Velogeswindigkeiten konnten keine Probleme beobachtet werden (z.B. Haltestellen Beaumont stadtauswärts, Luisenstrasse stadtauswärts). Hier besteht kein Bedarf, an der bisherigen Praxis Änderungen vorzunehmen.

Demgegenüber wurde namentlich auf dem gemeinsam genutzten Trottoir entlang der Thunstrasse Konfliktpotenzial beobachtet. Dies vor allem bei Überholvorgängen auf dem Trottoir und wenn Personen aus den Hauseingängen treten und Velos gleichzeitig nahe an der Haus-

wand fahren. Hier wird empfohlen, auf dem Trottoir mit Velopiktogrammen auf der Fahrbahnseite und Fussgängerpiktogrammen auf der Fassadenseite die gemeinsame Nutzung des Bereichs zu verdeutlichen und eine gewisse räumliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs zu erreichen.

Auf dem Kornhausplatz und auf dem Schmiedeplatz wissen zu Fuss Gehende und Velofahrende oft nicht, dass Velofahren erlaubt ist. Zur Beseitigung allfälliger Missverständnisse soll die Signalisation im Bereich Schmiedeplatz durch ein analoges Signal wie auf dem Kornhausplatz angepasst werden. Mit periodischen Plakataktionen auf beiden Plätzen sollen die Verkehrsteilnehmenden zu gegenseitiger Rücksichtnahme aufgerufen werden.

Schliesslich scheint es bei jenen Kaphaltstellen, wo die Fussgänger- und Velofrequenzen hoch sind und die Velos bergab und deshalb rasch unterwegs sind (z.B. Helvetiaplatz Richtung Thunplatz, Hirschengraben Richtung Süden) Handlungsbedarf zu geben. Hier sind regelmässige Plakataktionen nötig, um zur gegenseitigen Rücksichtnahme aufzurufen. Es soll erreicht werden, dass - wenn immer möglich - die Fahrbahn benützt wird.

Zu den einzelnen Punkten des Postulates nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Die Analyse zeigt, dass sich die bisherige Praxis grundsätzlich bewährt. Der Gemeinderat möchte deshalb an der Praxis, den Veloverkehr nach Möglichkeit auf der Fahrbahn zu führen, festhalten. Dabei sind gemeinsam genutzte Flächen vorgesehen, wenn ein ausgewiesenes Bedürfnis besteht und keine vertretbare Alternative angeboten werden kann. Wo gemeinsam genutzte Flächen bestehen, werden diese gemäss Vorgabe der SSV signalisiert und markiert.

Eine zurückhaltende Signalisation und Markierung erachtet der Gemeinderat namentlich im Fall von Kaphaltstellen als zielführend, wo eine „Umgebungsmöglichkeit“ durch Herabsetzung der Trottoirkanten für Velofahrende besteht.

Ob sich diese Praxis auch in Zukunft bewährt, wird periodisch zu überprüfen sein.

Zu Punkt 2:

Die erwünschte rücksichtsvolle Verhaltensweise und das nötige Bewusstsein kann durch weitere Kommunikationsmassnahmen gefördert werden. 2010 wurden am Hirschengraben bei der Einführung des Velogegenverkehrs mittels Plakaten, Flyern und Inseraten für eine gegenseitige Rücksichtnahme geworben. Auch am Helvetiaplatz kamen im Bereich hinter der Tramhaltestelle stadtauswärts Plakate zum Einsatz. Es ist vorgesehen, an kritischen Stellen auch in den folgenden Jahren periodisch Plakataktionen durchzuführen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Umsetzung der Punkte 1 und 2 erfolgt im bisherigen Rahmen und hat deshalb keine Mehraufwendungen zur Folge.

Bern, 7. September 2011

Der Gemeinderat