



Verkehrsplanung der Stadt Bern  
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 30. September 2016

### **Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr (RP FV)**

Sehr geehrte Frau Gemeinderätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr teilnehmen zu können und für die uns gewährte Fristverlängerung bis Ende September 2016.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und gehen davon aus, dass unsere Anliegen in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Stefan Jordi  
Co-Präsident

Michael Sutter  
Parteisekretär

**Sozialdemokratische Partei  
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61  
Postfach 1096 · 3000 Bern 23

Telefon 031 370 07 90  
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch  
www.spbern.ch



## **1 Allgemeines: Schwerpunkte richtig setzen**

Die SP Stadt Bern unterstützt grundsätzlich den vorliegenden Richtplan und nimmt die 80 geplanten Massnahmen positiv zur Kenntnis. Der Fussverkehr wurde über Jahrzehnte auf allen politischen Ebenen vernachlässigt. Es besteht auch in der Stadt Bern nach wie vor ein deutliches Verbesserungspotential. Viel zu lange nahm der MIV in den Planungen wegen seiner schlechten Eigenschaften viel Platz ein: riesiger Platzbedarf, Sicherheitsprobleme, Ineffizienz (um 1 kg Körpermasse zu transportieren braucht es ca. 25 kg Stahl und andere Materialien), Abgase und Lärm. Der Fussverkehr wurde im Gegenzug aufgrund seiner für die Gesellschaft bequemen Eigenschaften wenig berücksichtigt: grosse Ausweichtoleranz auf Trottoirs, keine Emissionen von Dreck und Lärm beim Warten auf Grün bei den Lichtsignalanlagen.

Das Budget 2015 quantifiziert einen Beitrag der Stadt Bern von netto zirka 55 Millionen Franken an städtischen Mitteln zugunsten des gesamten Verkehrsbereichs (ohne ÖV). Davon ging nur ein kleiner Teil an den Fussverkehr. Für eine längerfristige Förderung des Fussverkehrs braucht es wesentlich mehr Mittel, um der Bedeutung des Fussverkehrs gerecht zu werden.

Wir begrüssen es, dass die Stadt Bern den Fussverkehr mit Hilfe einer Drei-Säulen-Strategie auf verschiedenen Ebenen fördern will. Das Pilotprojekt zur Fussgänger-Zählung sowie die geplante „Public Space Public Life Studie“ sind erste Schritte dazu.

### **1.1 Ressourcen zur Erarbeitung des RP FV**

Aus verschiedenen Gründen, hauptsächlich wegen dem bis vor kurzem herrschenden Spardruck, war der finanzielle und personelle Rahmen bei der Erarbeitung des RP FV knapp bemessen. Die Mitarbeitenden der Verkehrsplanung haben innerhalb der engen gegebenen Grenzen aber gute Arbeit geleistet.

### **1.2 Realisierung**

Auch was die künftige Realisierung der Massnahmen des Richtplans betrifft, ist der finanzielle Spielraum zu bescheiden. Wir haben den Verdacht, dass die Massnahmen, die in der 2. Priorität angesiedelt sind, zu wenig Aussicht darauf haben, in den nächsten 15 Jahren realisiert zu werden. Darunter finden sich Massnahmen, die schon im Richtplan 1999 enthalten waren. Wir verlangen, dass etliche Massnahmen von der 2. in die 1. Priorität verschoben werden.

Die Bezeichnung „Massnahmen 2. Priorität“ ist zudem irreführend und muss geändert werden. Bei den über 60 aufgelisteten Projekten handelt es nicht um eine Aufzählung von in 2. Priorität zu realisierender Massnahmen, sondern um eine breite Auslegeordnung möglicher Projekte (so sind z.B. acht neue Aarequerungen aufgeführt, von denen kaum alle realisiert werden sollen).



## **2 Ziele und Grundsätze des Richtplans**

Generell finden wir die Ziele und Grundsätze, die im RP enthalten sind, richtig gesetzt. Es bestehen jedoch aus unserer Sicht Lücken, auf die wir im Folgenden eingehen:

### **2.1 Fehlende Signalisierung von Fusswegen**

Die Signalisierung für den MIV ist vollständig. Diejenige für VelofahrerInnen ist das noch nicht gänzlich. Für FussgängerInnen gibt es in der Stadt dagegen wenig Signalisierungen: Ein paar Wanderwege sind signalisiert. Zudem signalisieren die „Wege zu Klee“ Fusswege, werden aber kaum als FussgängerInnensignalisation wahrgenommen.

Im Richtplan ist zur Signalisierung von Fusswegen kaum etwas zu finden. Wir sind der Meinung, dass es nicht viele Signale braucht, dass aber doch ausgewählte Fusswegrouten signalisiert werden sollten. Es geht darum, etwa TouristInnen oder sonstige Ortsfremde zu bedienen, aber auch EinwohnerInnen, die allenfalls neue Wege zu Fuss erkunden möchten. Wir regen an, eine gemässigte Fusswegsignalisation zu entwickeln. Solche Signale würden auch die Bedeutung des Fussverkehrs anheben und die Verkehrsart „Fussverkehr“ ins Bewusstsein rücken. Bei der Signalisierung sollen wichtige Zielgruppen identifiziert und darauf angepasste Lösungen entwickelt werden (Quartierbevölkerung, Schulwege, Zugang zu Naherholung, Wandern, Touristinnen und Touristen usw.). Eine genügende Beleuchtung (und bei Bedarf deren rasche Reparatur) der Wege ist wichtig.

### **2.2 Naherholungsgebiete**

Die Stadt soll die Erschliessung der städtischen Naherholungsgebiete (Zugang aus Quartieren und von ÖV-Haltestellen, Fusswege, Signalisierung) zu einem eigenen Thema und einer wichtigen Aufgabe machen.

Auch der von den Berner Wanderwegen erarbeitete Projektentwurf „Stadt wandern Bern“ geht in diese Richtung. Darin sind ebenfalls signaltechnische Elemente enthalten. Die SP Stadt Bern empfiehlt, dieses Projekt in den Richtplan aufzunehmen.

### **2.3 Lichtsignalanlagen (LSA): Prüfungsauftrag**

Sämtliche LSA sind längerfristig auf ihre Fussgängerfreundlichkeit hin zu überprüfen. Als die LSA eingeführt wurden, gab es noch kein Vortrittsrecht für den Fussverkehr bei Fussgängerstreifen. Aus heutiger Sicht könnten FussgängerInnen bei Fussgängerstreifen (mit LSA) nach einer Entfernung der LSA jederzeit die Strasse queren und müssten nicht auf Grün warten. Es werden im RP-Entwurf auch neue Fussgängerstreifen über Hauptachsen geplant. Doch wird in der Regel leider nicht deklariert, ob eine LSA mitgeplant wird oder nicht.

Über den Breitenrainplatz fahren täglich ca. 14'000 Autos. Es gibt dort keine einzige LSA. Der Platz funktioniert aus Sicht der FussgängerInnen trotzdem recht gut. Die Mängel des Platzes liegen anderswo.



Zu unterscheiden sind sicherlich diejenigen Fälle, bei denen ein Fussgängerstreifen allein mit LSA ausgerüstet ist oder eine Strassenkreuzungssituation besteht, bei welcher die LSA noch den Vortritt anderer Verkehrsarten regelt.

Wir schlagen vor, dass in einer ersten Phase alle Fussgängerstreifen ohne Strassenkreuzungen auf ihre FussgängerInnenfreundlichkeit überprüft werden. In einer zweiten Phase sollen alle verbleibenden LSA (also auch jene bei Strassenkreuzungen) bei Fussgängerstreifen auf ihre FussgängerInnenfreundlichkeit überprüft werden. Pro Velo weist schon länger daraufhin, dass verschiedene LSA in der Stadt Bern wenig Nutzen haben. Eine Entfernung dieser LSA wäre längerfristig auch aus finanziellen Gründen interessant. Selbstverständlich muss bei jeder Überprüfung der LSA darauf geachtet werden, dass eine allfällige Aufhebung nicht auf Kosten von Schulkindern oder von Menschen mit Behinderungen jeder Art geht. Ebenfalls muss darauf geachtet werden, dass keine LSA entfernt werden, die eine Dosierungsfunktion beinhalten.

## **2.4 Ruhemöglichkeiten im Fusswege-Bereich**

Gehbehinderte Menschen können keine langen Wege ohne Pause zurücklegen. Es bedarf eines Konzepts, beispielsweise zur Erstellung von Bänken längs ausgewählter Achsen.

## **2.5 Verhalten der Verkehrsplanung bei Konflikten, insbesondere zwischen MIV/FV**

Im Falle eines Konflikts zwischen den Interessen von Fussverkehr und MIV ist die SP Stadt Bern überzeugt, dass es im Interesse des FV ist, die geltenden Regeln für den MIV zu hinterfragen. Massnahmen im RP FV, welche auf Kosten des MIV gingen, sind rar. Hier erwarten wir ein Umdenken zugunsten des FV.

Es geht bei dieser Problematik auch um Systemgrenzen: Werden diese Grenzen zu eng um den eigentlichen FV gezogen, rücken verschiedene mögliche Verbesserungen für den FV gar nicht ins Blickfeld. Werden diese Grenzen weiter angelegt, also etwa inklusive MIV, dann ergeben sich neue Möglichkeiten für den FV, auch wenn sie in gewissen Fällen auf Kosten des MIV gehen. Da in den letzten Jahren die frühere Minderheit der nichtmotorisierten Haushalte zu einer Mehrheit (53% gemäss Mikrozensus 2010) geworden ist, ist in Zukunft dieser neuen Mehrheit entsprechend Rechnung zu tragen.

Wir erwarten, dass bei Nutzungskonflikten, sei es mit dem MIV, Velo, ÖV, im Planungsprozess bei Tiefbauprojekten ein klares Prozedere gilt, wobei VertreterInnen des Fussverkehrs konsequent angehört werden müssen.

### **2.5.1 Trottoirbreiten**

Im Jahr 2009 setzte der Verband Schweizer Strassenbau- und Verkehrsfachleute VSS die Schweizer Norm SN 640'070 Fussverkehr / Grundlagen in Kraft. Basierend auf dieser Norm sollten unseres Erachtens alle Trottoirs, die weniger als 2.5 m breit sind hinsichtlich der tatsächlich nutzbaren Breite untersucht werden. Nebeneinandergehen zu zweit sollte in städtischen Verhältnissen überall möglich sein. NutzerInnen des MIV wird auch zugestanden, dass sie im Auto überall bequem zu zweit nebeneinander am Verkehr partizipieren können. Vielerorts sind



Trottoirs jedoch nur 1.5 m breit, ausladende Seitenspiegel parkierter Autos und unmittelbar am Trottoirrand stehende Einfriedungen und Stützkonstruktionen schränken die nutzbare Breite zusätzlich ein. Dazu kommen Verkehrssignale, Bauabschränkungen usw. Da ist der Richtplan Fussverkehr gefordert.

### **2.5.2 Parkiermarkierungen auf den Trottoirs**

Wir haben den Eindruck, dass die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr bei dieser Problematik die Interessen der FussgängerInnen bis anhin zu wenig beachtet hat. Es handelt sich um eine ähnliche Problematik wie bei den Trottoirbreiten (oben). Nur dass die betreffenden Trottoirs in den meisten Fällen eigentlich breit genug wären, aber durch die Parkiermarkierungen verschmälert werden. Besonders problematisch ist diesbezüglich das Kirchenfeldquartier. Die Verkehrsplanung soll ein Programm entwickeln, das zum Ziel hat, alle Parkiermarkierungen auf Trottoirs der Stadt Bern zu entfernen, damit das Trottoir dem FV voll zur Verfügung steht.

### **2.5.3 Interessen von GrundeigentümerInnen**

Ähnlich ist die Problematik bei Fällen, in welchen die Interessen von GrundeigentümerInnen betroffen sind, etwa bei sich aufdrängenden neuen öffentlichen Fusswegen durch ein Privatareal. Solche Probleme wurden bislang zu wenig aufgegriffen. Auch hier erwarten wir von Seiten der Stadt eine offensivere Gangart.

### **2.5.4 Durchlässigkeit des Siedlungsraums**

Die fussläufige Durchlässigkeit des städtischen Siedlungsraums ist im Fall der Stadt Bern vielerorts nicht befriedigend gelöst. Die Dichte der Fusswegverbindungen ist so zu konzipieren, dass Abweichungen von der Wunschlinie nicht zu Umwegen von mehr als 300 m führen. Dabei sind es nicht nur die siedlungstrennenden Infrastrukturen wie Nationalstrassen und Bahntrassen, oder der Einschnitt der Aare, welche dem Fussverkehr Umwege aufzwingen. Parallel zueinander verlaufende Strassen führen für den Fussverkehr oftmals zu nicht plausiblen Umwegen, wenn beim dazwischen liegenden Areal über lange Distanz keine Querungsmöglichkeit besteht. Erwähnt seien an dieser Stelle Beispiele wie die Winkelried- und die Wankdorffeldstrasse, die Köniz- und die Holligenstrasse, die Muri- und die Mülinenstrasse, oder die Wylstrasse und die Greyerzstrasse.

Der Raster des Berner Fusswegnetzes sollte in dieser Hinsicht nach einheitlichen Regeln umfassend überprüft werden. Für Verhandlungen mit Grundeigentümern, Kanton oder Bund (SBB, BLS, ASTRA) ist es hilfreich, die festgestellten Lücken im Richtplan Fussverkehr festzuhalten und nach Priorität zu gewichten. Die Mittel zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Berner Fusswegnetzes sind dementsprechend im Finanzplan zu berücksichtigen.



### **3 Schulwege**

Da Schulwegpläne gesetzlich gefordert sind, ist im Rahmen des Richtplans Fussverkehr zu dokumentieren, welche hauptsächlichen Schulwege in den Quartieren vorgesehen sind und wie sie gesichert werden. Die Sensibilität der Eltern in Bezug auf die Sicherheit ihrer Kinder ist in den letzten Jahren laufend gewachsen. Dem ist durch das Eintragen von „offiziellen Schulwegen“ im Fusswegnetzplan Rechnung zu tragen.

### **4 Schlüsselprojekte und Massnahmen**

Was die Massnahmen betrifft, verweisen wir auf die Mitwirkungsbeiträge der SP-Quartiersektionen. Wir äussern uns nur zu zwei Schlüsselprojekten:

Stadtteile II und V (Projekt 5.2): Die Velobrücke zwischen Lorraine und Länggasse ist ein geeignetes Schlüsselprojekt für den Richtplan Zweiradverkehr, nicht aber für den Richtplan Fussverkehr.

Stadtteil III (Projekt 3.10): Da der Eigerplatz bereits in der Realisierung steht, ist dieser als Schlüsselprojekt nicht mehr aufzuführen. Wir sehen ein solches Projekt im Bereich des Inselareals.

### **5 Interessenvertretung**

Die Stadt muss sich gegenüber ASTRA, BAV und dem Kanton stärker für den Fussverkehr engagieren. Die beiden Institutionen des Bundes versuchen, in der Nähe der Autobahnen weitere Gebiete einseitig den Interessen des MIV zu unterwerfen, um negative Auswirkungen auf die Autobahnen, etwa Rückstau, zu vermeiden.