

Workshop Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 14.03.2018

Um was geht es?

In der Stadt Bern bestehen an verschiedenen Orten Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr. Nicht überall ist genügend Platz vorhanden, um die Bereiche für die beiden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit baulichen Massnahmen zu trennen. Grundvoraussetzung für ein funktionierendes Miteinander ist die gegenseitige Rücksichtnahme. Die Verkehrsteilnehmenden haben jedoch unterschiedliche Bedürfnisse und Geschwindigkeiten, was insbesondere bei engen Platzverhältnissen zu Konflikten führen kann. Ziel dieses Workshops zum Thema Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr war es, die verschiedenen Bedürfnisse zu erkennen und Lösungsansätze zur Entschärfung der Konflikte zu entwickeln. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, in Arbeitsgruppen Lösungsvorschläge zu vier Typen von Mischverkehrsflächen «Haltestellenumfahrungen», «Begegnungszonen», «Fussgängerzone mit Velo gestattet» und «Fussgängerweg mit Velo gestattet» zu erarbeiten. Im zweiten Teil der Veranstaltung wurden die erarbeiteten Ideen den anderen Arbeitsgruppen vorgestellt und im Plenum diskutiert. Die Resultate des Workshops fliessen in den Umgang mit Mischverkehrsflächen bei Planungen von aktuellen und zukünftigen Projekten ein.

Teil 1: Grundlagen und «Good Practice»

Input: Grundlagen

Judith Albers von der städtischen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr stieg in ihrem Inputreferat (siehe Präsentation) mit einer Übersicht der bestehenden Mischverkehrsflächen in der Stadt Bern ein. Als weitere Grundlage für den Workshop zeigte sie verschiedene Ursachen für Konflikte auf, die in einer Befragung zur Altersfreundlichkeit der Stadt Bern 2017 bestätigt wurden. Eine zentrale Bedeutung bei der Gestaltung von Mischverkehrsflächen haben die Anforderungen zur Hindernisfreiheit bei Mischverkehrsflächen, welchen mit dem Projekt «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» Rechnung getragen wird. Im neu erarbeiteten Masterplan Veloinfrastruktur, werden die grundsätzlichen Kriterien zur Anwendung von Mischverkehrsflächen festgehalten (Stand Ämtervernehmlassung 11.12.2017).

Input: «Good Practice»

Stephanie Stotz (Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, TVS) präsentierte Mischverkehrslösungen aus Holland und England:

- Begegnungszonen mit Tempobeschränkung für Velos und einheitliche Gestaltung
- Gestalterische und bauliche Trennung bei Haltestellen
- Eindeutige Trennung durch Pflastersteine bei der Fuss- und Veloführung längs

Die Beispiele zeigen, dass einige Städte eine Velotempobeschränkung auf 15 km/h oder Schritttempo als Beruhigungsmassnahmen für Mischverkehrsflächen einsetzen. Mehrere Städte setzen auf eine attraktive, sich vom motorisierten Verkehr abhebende Gestaltung von Fuss- und Veloverkehrsflächen zur Verdeutlichung der Aufenthalts- resp. Verkehrsbereiche. Als Massnahmen zur Trennung von Verkehrsträgern werden gestalterische (farbliche Trennung) wie auch bauliche Massnahmen (Trennung mit Absatz, Pflastersteine) eingesetzt. So können sowohl bei Haltestellenumfahrungen als auch bei einer Fuss- und Veloführung «längs» Konfliktsituationen entschärft werden.

Bilder zu den «Good Practice-Beispielen» können der Präsentation entnommen werden.

Teil 2: Marktstände

Im zweiten Teil wurden in Arbeitsgruppen anhand von konkreten Beispielen vier verschiedene Mischverkehrsflächen angeschaut. Die Gruppen erarbeiteten Lösungsvorschläge und stellten diese anschliessend im Plenum vor.

Arbeitsgruppe «Haltestellenumfahrungen»

Lösungsvorschläge:

- Eine eindeutige visuelle Trennung (farblich definierte Bereiche, Piktogramme) wird als sinnvoll erachtet, damit die Verkehrsteilnehmenden verstehen, wem welcher Platz zugeteilt ist.
- Kontroverse Diskussion über eine bauliche Trennung: aus Sicht der Velofahrenden ist dies nicht zwingend notwendig, aus Sicht der zu Fuss Gehenden – insbesondere Menschen mit Sehbehinderungen – bringt eine rein visuelle Trennung zu wenig Sicherheit. Tastbare Lösungen ohne Absatz könnten ein Kompromiss sein.
- Dass bei einer Haltestellenumfahrung für die Velofahrenden im Haltestellenbereich nicht überholt werden darf, ist für die Teilnehmenden in Ordnung.
- Farbliche Markierungen über die gesamte Haltestellenumfahrung fortsetzen (Bsp. Kursaal).
- Bei der Planung neuer Tramhaltestellen ist darauf zu achten, dass die Velofahrenden hinter der Haltestelle durchfahren können. Situationen wie beim Tram Bern West (HST Steigerhubel) sollen zwingend vermieden werden.

Arbeitsgruppe «Begegnungszonen»

Lösungsvorschläge bauliche Massnahmen: Wie können Begegnungszonen velofreundlich gestaltet werden und gleichzeitig Konflikte vermieden werden?

- Ist der Ort ungeeignet, soll keine Begegnungszone eingeführt werden.
- Die Begegnungszone muss kontrastreich gestaltet werden und sich vom übrigen Strassenraum abheben.
- Unnötige Hindernisse sollen vermieden werden (Sturzgefahr!).
- Eine einheitliche Verkehrsfläche für alle Teilnehmenden (ohne Trottoir) wird grundsätzlich bevorzugt.
- Die Begegnungszonen sollen für den motorisierten Individualverkehr und die Velos erkennbar sein (Signalhöhe und Eingangstor).

Lösungsvorschläge Sensibilisierung: Wie kann ein respektvolles Miteinander in den Begegnungszonen erreicht werden?

- Grundsätzlich braucht es gar keine aktiven Sensibilisierungsmassnahmen. Die Konflikte per se tragen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden bei.
- Problem: den Verkehrsteilnehmenden fehlt das Bewusstsein (Kulturfrage), es fehlt ein einheitlicher Umgang der Nutzenden mit Begegnungszonen.
- Langfristig sind flächendeckende einheitliche Begegnungszonen anzustreben.
- Langfristige Vision: Begegnungszonen sind Normalfall. Folglich sollen die restlichen Verkehrszonen signalisiert werden, nicht die Begegnungszonen.

Arbeitsgruppe «Fussgängerzone mit Velo gestattet»

Lösungsvorschläge:

1. Bauliche / gestalterische Trennung:
 - Ob eine bauliche oder gestalterische Trennung sinnvoll ist, soll situativ entschieden werden.
 - Schaffung von Torsituationen wird befürwortet.
 - Belagswechsel: Ein velofreundlicher Belag ist wünschenswert (flach, keine Pflastersteine).
 - Es sollen Führungselemente eingebaut werden, wie z.B. Steinreihen im Belag.
 - Hinweis, dass die Zone sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrende ist, soll auf der Strasse signalisiert sein, nicht an einem Schild (Piktogramme am Boden).
 - Die Sensibilisierung als Teil der Velo-Kampagne wird befürwortet.
 - Es wird auf die Studie 2011 der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr verwiesen.
2. Tempolimit nur für Velos einführen?
 - Die Teilnehmenden stellen die Durchsetzbarkeit einer solchen Regelung in Frage.
 - Diese Massnahme wird eher abgelehnt, da der Nutzen als gering eingeschätzt wird.
 - Es wird eine Sensibilisierung der E-Biker/innen bereits beim Kauf des Gefährts gewünscht.
 - Wenn, dann müssten Tempolimiten für Velofahrende ersichtlich sein (auf dem Boden).

Arbeitsgruppe «Fussweg mit Velo gestattet»

Lösungsvorschläge:

- Bei neuen Projekten ist eine Trennung des Fuss- und Veloverkehr mit baulichen Massnahmen anzustreben (Signalisation).
- Bei bestehenden Situationen ohne Konfliktpotential braucht es vorerst keine korrektiven Massnahmen.
- Bei bestehenden Situationen mit Konfliktpotential ist mindestens eine taktil erfassbare Trennung vorzusehen.
- Als sinnvolle Massnahme werden Sensibilisierungsmassnahmen erachtet, aber nur wenn sie vor Ort und permanent (nicht nur temporär) stattfinden.



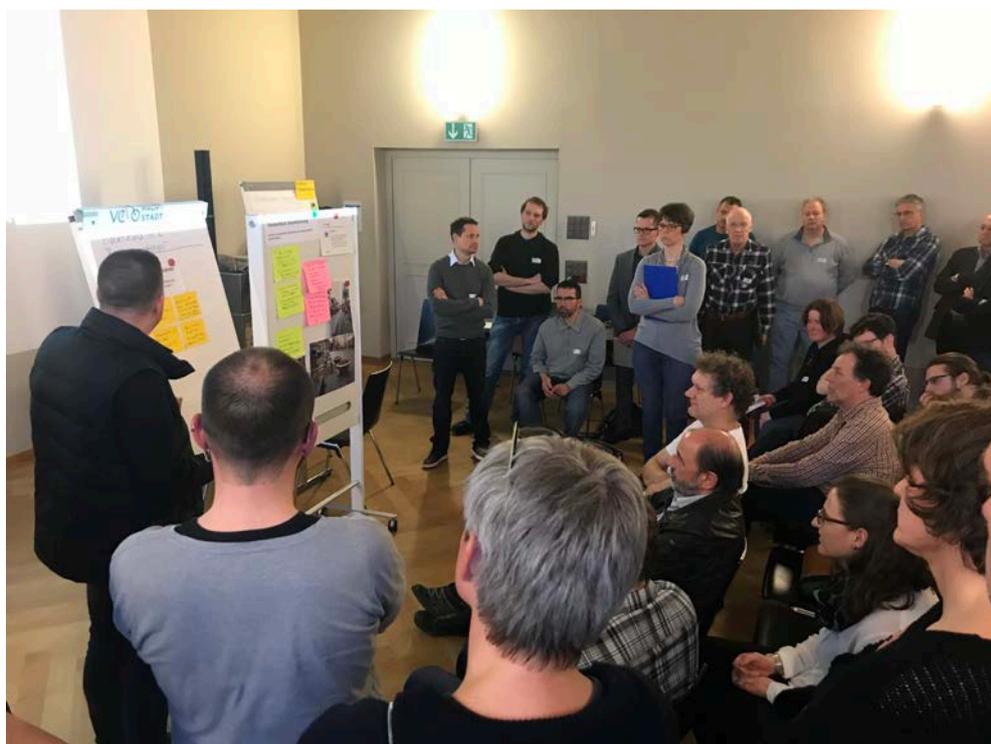
Diskussion und Fazit (im Plenum)

Die Präsentationen und anschliessende Diskussionen zeigten, dass sich unabhängig vom Typ der Mischverkehrsfläche übergeordnete Fragestellungen ableiten lassen:

Mobilitätskultur: Braucht es einen Kulturwandel in der Stadt Bern? Wie weit kann die geplante Velokampagne einen Kulturwandel fördern? Beispiele aus dem Veloland Holland zeigen, dass eine gut ausgebaute Infrastruktur die Voraussetzung für eine Mobilitätskultur bildet, welche vom Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden geprägt ist.

Geschwindigkeit: Wie kann die Entwicklung eines Tempobewusstseins von schnellen Velofahrenden und E-Biker/innen erreicht werden? Bereits beim Kauf? Durch Sensibilisierung? Tempoanzeigen spezifisch für Velos?

Bauliche Massnahmen vs. visuelle Massnahmen: Aus Sicht der Velofahrenden genügt eine gute visuelle Trennung vom Velo- und dem Fussverkehr. Aus Sicht der Sehbehinderten braucht es verständlicherweise physische Trennung, damit sie sich sicher fühlen. Dieser Interessenkonflikt gilt es abzuwägen und Lösungen zu suchen.



Workshop Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr (Fotos: naturaqua PBK).

Wie geht es weiter?

Folgende Partizipationsveranstaltungen sind im aktuellen Jahr geplant:

Wann?	Was?
Anfang Mai 2018	<i>Mittagstisch</i> Velostrassen: Resultate Stadt Bern Pilotversuch
Anfang Juni 2018	<i>Mittagstisch</i> Free-Floating Veloverleihsysteme
Mitte Juni 2018	<i>Workshop</i> Verkehrssicherheit und Komfort
Ende Juni 2018	<i>Mittagstisch</i> Masterplan Veloinfrastruktur
Mitte August 2018	<i>Mittagstisch</i> Cargobikes
Ende Aug./ Anfang Sept. 2018	<i>Workshop</i> Fördermassnahmen für Kinder und Jugendliche
Anfang Sept. 2018	<i>Mittagstisch</i> Velo aus Sicht von Menschen mit Behinderungen und von älteren Menschen

Die genauen Termine werden im Rahmen der Rundmails durch die Projektleitung Velo-Offensive kommuniziert, sobald diese feststehen.

Wer war dabei?

Organisation	Vorname	Name
Alternative Linke Bern	Klingsor	Reimann
Civic GmbH	Hubschmid	Samuel
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Evelyn	Hunziker
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Judith	Albers
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hans-Martin	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Adrian	Guggisberg
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Timon	Richiger
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Joseph	von Sury
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christof	Bähler
Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen	Urs	Germann
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Christophe	Weder
Fussverkehr Bern	Rudolf	Käser
Grüne Freie Liste GFL	Michael	Steiner
Kantonspolizei Bern	Andreas	Bieri
Kontextplan	Julian	Baker
Metron Bern	Michael	Moser
Metron Bern	Antje	Neumann
Metron Bern	Starkermann	Marco
naturaqua PBK	Anne	Bernasconi
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
Pro Velo Bern	Thomas	Schneeberger
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV	Esther	Garo
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV	Franziska	Roggli
SigmaPlan	Frank	Meile
Tatort GmbH	Diobe	Wyss
TBA Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr	Oliver	Dreyer
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
Touring Club Schweiz, Sektion Bern	Stefan	Plüss
Transitec, Bern	Julian	Fleury
Transitec, Bern	Eva	Vontobel
VCS Bern	Bruno	Vanoni
Velostation Bern	Stephan	Hirschi
Velostation Bern	Jürg	Steiner
Verein «Heit Sorg zu Bärn»	Hans-Ulrich	Gränicher
Wirtschaftsverbände	Bernhard	Eicher

Weitergehende Infos

[Präsentation Workshop «Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr» \(PDF-Datei, 1.7 MB\)](#)

Kontakt

Verkehrsplanung

Stephanie Stotz

E-Mail: fuss.velo@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung, März 2018