STADT BURGDORF

Stadtrat

Bericht und Antrag

Datum SR-Sitzung:	25. März 2019
Direktion:	Baudirektion
Ressort:	Hochbau und Umwelt
Verfasser:	Benedict Wyss-Käppeli
Version:	GRB: 2019-918 / 4. Februar 2019

Auftrag GLP-Fraktion betreffend sichere Koexistenz von E-Bikes und Velos auf den Velowegen in Burgdorf

---

I. Bericht

Die GLP-Fraktion reichte am 17. September 2018 einen Auftrag ein:

Wortlaut

Der Stadtrat beauftragt den Gemeinderat, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit eine sichere Koexistenz von Velos, allen E-Bikes und ähnlichen motorisierten Fahrzeugen, beispielsweise elektrische Trottinette oder motorisierte Skateboards («Boosted Boards»), auf den Velowegen in Burgdorf möglich ist. In erster Priorität sollen Signalisationen angepasst werden. Nur wenn nötig sollen möglichst geringfügige, bauliche Verbesserungen getroffen werden. Die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, besonders Fussgängerinnen und Fussgänger, muss bei der Umsetzung Vorrang haben.

Begründung

Mit dem Aufkommen und der raschen Verbreitung von E-Bikes steht die Frage im Raum, ob diese Fahrzeuge auch auf den Velowegen in Burgdorf fahren dürfen. Das ist, je nach Fahrzeugtyp, oft nicht der Fall. Konkret gelten nur E-Bikes mit bis maximal 25 km/h motorisch unterstützter Höchstgeschwindigkeit als «Velos» im Rechtssinn. Die Kontrolle der Velowege auf die Zulässigkeit dieser Fahrzeuge ist aufwändig und mühselig, so dass faktisch eine unklare Rechtssituation entstanden ist. Da es wenig wahrscheinlich ist, als E-Bike-Fahrerin oder -Fahrer mit einem schnelleren Fahrzeug auf einem Veloweg gebüsst zu werden, verkehren nicht wenige dieser Fahrzeuge «eigentlich» illegal. Die Situation ist nicht befriedigend.
Der Vorstoss schlägt vor, die Velowege in Burgdorf grundsätzlich auch für schnellere E-Bikes zu öffnen. Das übergeordnete (Strassenverkehrs-)Recht muss natürlich beachtet werden. Da das Thema derzeit in vielen Gemeinden aktuell ist, empfiehlt es sich, sich bei der Umsetzung andernorts und beim Kanton kundig zu machen, welche Umsetzungsmöglichkeiten bestehen. Die Umsetzung soll in erster Linie «nur» durch Änderung oder Ergänzung der Signalisationen erfolgen. Bauliche Massnahmen sollen erst in zweiter Priorität ergriffen werden, d. h. wenn es nicht anders geht.
Die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer muss dabei Vorrang - vor einer «zentimetergenauen» Umsetzung – haben. Dies gilt insbesondere für den Schutz von Fussgängerinnen und Fussgänger.

Stellungnahme des Gemeinderats

Formelles
Mit einem parlamentarischen Auftrag kann der Stadtrat den Gemeinderat beauftragen, dem Stadtrat eine Vorlage zu unterbreiten, eine Vorlage in einem bestimmten Sinn auszugestalten, eine Massnahme zu treffen oder Bericht zu erstatten (Art. 26a Abs. 1 Stadtratsreglement, OrR SR). Der Auftrag hat den Charakter einer Richtlinie, wenn der Gegenstand in die abschliessende Zuständigkeit des Gemeinderates fällt (Art. 26a Abs. 2 Bst. b OrR SR). Vorliegend fällt das Anliegen in die Zuständigkeit des Bundes (Strassenverkehrsrecht) und für die Signalisation des Gemeinderates. Der Auftrag hat deshalb den Charakter einer Richtlinie.

Materielles
Das Thema, ob schnelle E-Bikes auf gemeinsamen Verkehrsflächen für Fussgänger und Velofahrende zugelassen werden können, beschäftigt die Baudirektion seit einiger Zeit. Leider lassen die heutigen gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene eine einfache Lösung noch nicht zu.

Fahrzeugkategorien
Sowohl langsame wie auch schnelle E-Bikes fallen unter die Kategorie der Motorfahrräder. Sie werden unterteilt in Leicht-Motorfahrräder (u.a. langsame E-Bikes) und Motorfahrräder (u.a. schnelle E-Bikes, Mofas mit Verbrennungsmotor oder mit E-Motor).

Neben den E-Bikes erfüllen einzig E-Trottinette und Stehroller die Anforderungen an Motorfahrräder und können auf öffentlichen Strassen (inkl. Radwege) verwendet werden. Auf Trottoirs und Fusswegen sind sie verboten. Die Verwendung von motorisierten Skateboards, Hooverboards oder Elektro-Rollschuhen auf öffentlichen Strassen (inkl. Radwege, Trottoirs und Fusswege) ist somit unzulässig.

Velostrecken Burgdorf
Separat geführte Velostrecken sind in Burgdorf überwiegend mit einem Verbot für den motorisierten Verkehr (Signal 2.13 und 2.14) signalisiert. Bei der Velounterführung Bahnhof Oberburg ist das Signal Radweg angebracht (Signal 2.60). Zudem gibt es einzelne Fusswege, die mit einem Zusatzschild „Velos gestattet“ signalisiert sind (Signal 2.61 + Zusatzschild).

Verkehrssignale
- Zweiteiliges Verbot für Motorwagen und Motorräder (2.13): langsame und schnelle E-Bikes dürfen passieren.
- Dreiteiliges Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder (2.14): Langsame E-Bikes und schnelle E-Bikes mit ausgeschaltetem Motor dürfen passieren.
- Radweg (2.60): Benutzungspflicht für Velos, langsame und schnelle E-Bikes und auch für Mofas.
- Fussweg (2.61) mit Zusatztafel „Radfahren gestattet“: Langsame E-Bikes und schnelle E-Bikes mit ausgeschaltetem Motor dürfen passieren.
- Gemeinsamer Rad- und Fussweg mit gemeinsamer Verkehrsfläche (2.63.1): Benutzungspflicht für Fussgänger, Velos, langsame und schnelle E-Bikes und auch für Benzin-Mofas.

Umsetzung
Um schnelle E-Bikes auf Velowegen zuzulassen, gibt es verschiedene Optionen:
1) Wechsel vom dreiteiligen Verbot für Motorfahrzeuge (2.14) zum zweiteiligen Verbot für Motorfahrzeuge (2.13). Dadurch würden alle Motorfahrräder auf diesen Strecken zugelassen. Dazu zählen auch die Mofas. Hier stellt sich die Frage, ob in der Stadt Burgdorf Mofas auf den Velowegen zugelassen werden sollen. Auf vielen kantonalen Radwegen ist dies die gängige Praxis.
2) Wechsel vom dreiteiligen Verbot für Motorfahrzeuge (2.14) zum Signal Gemeinsamer Rad- und Fussweg mit gemeinsamer Verkehrsfläche (2.63.1). Hier besteht eine Benutzungspflicht für Fussgänger, Velos, langsame und schnelle E-Bikes, aber auch für Mofas und Rennvelos. Auch hier stellt sich die Frage, ob in der Stadt Burgdorf Benzin-Mofas auf den Velowegen zugelassen werden sollen und ob die genannten Fahrzeuge (inkl. Rennvelos) verpflichtet werden sollen, den Veloweg zu benutzen.

3) Anbringen einer Hinweistafel „E-Bikes gestattet“ zum dreiteiligen Verbot für Motorfahrzeuge (2.14). Gemäss Bundesamt für Strassen ASTRA müssten für die Differenzierung zwischen schnellen E-Bikes und Benzin-Mofas sachliche Gründe vorliegen. Hier würde wohl einzig der Umweltschutz als Grund in Frage kommen. Zudem ist der Begriff „E-Bikes“ bundesrechtlich nicht definiert. Eine zusätzliche Hinweistafel zum dreiteiligen Verbotsschild (z.B. „E-Bikes erlaubt“) ist gemäss ASTRA somit nicht empfehlenswert. In einem Versuchsbetrieb könnten solche Hinweistafeln allenfalls getestet werden. Ob solche Zusatztafeln zukünftig auch im regulären Betrieb eingesetzt werden können, ist eine Fragestellung, mit welcher sich der Bund befassen muss. Uns sind keine Fälle bekannt, in welchen andere Gemeinden oder Städte vergleichbare Ansätze getestet haben.

Das ASTRA plant, Ende 2019 eine Anpassung der Kategorie der Motorfahrräder zur Diskussion zu stellen. Ob eine Anpassung der Kategorie neue Optionen für die Signalisation bietet, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

Falls E-Bikes auf den Velowegen zugelassen werden sollen, ist auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu achten. Auf Velowegen, die auch als Fussverbindung gelten, muss auf mögliche Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden geachtet werden. So lässt die Velowegbreite ein sicheres Kreuzen oder Überholen unter hoher Geschwindigkeit oftmals nicht zu und in unübersichtlichen Situationen können Konfliktsituationen entstehen. Zur Möglichkeit, auf den Velowegen im Hinblick auf schnelle E-Bikes eine Höchstgeschwindigkeit zu signalisieren, ist anzumerken, dass Geschwindigkeitskontrollen bei E-Bikes gemäss der Einwohner- und Sicherheitsdirektion nach heutiger Gesetzgebung nicht möglich und zulässig sind.

Für den Gemeinderat steht die Option 1 im Vordergrund. Die Benützungspflicht für schnelle Zweiräder (Option 2) birgt zusätzliches Konfliktpotential und die Regelung gemäss Option 3 ist rechtlich nicht präzis definiert. Versuchsweise könnte das zweiteilige Verbot mit einer Zusatztafel „langsam – freundlich – sicher“ oder „empfohlene Geschwindigkeit 25 km/h“ ergänzt werden. Aufgrund der rechtlichen Unsicherheiten erachtet der Gemeinderat die unmittelbare und flächendeckende Umsetzung einer der beschriebenen Optionen nicht sinnvoll. Der Gemeinderat schlägt deshalb vor, den Auftrag wie folgt anzupassen:

Der Gemeinderat wird beauftragt, das Velowegnetz der Stadt Burgdorf dahingehend zu prüfen, ob Teilstrecken für einen Testbetrieb mit schnellen E-Bikes geeignet sind. Sind geeignete Strecken gefunden, ist ein Konzept für den Testbetrieb zu erarbeiten (Wechsel Signal 2.14 zu 2.13 oder zu 2.63.1 oder Zusatztafel „E-Bikes gestattet“) und eine Zustimmungsverfügung beim Oberingenieurkreis IV einzuholen. Ein solcher Versuchsbetrieb ist kommunikativ zu begleiten und geeignet auszuwerten.

II. Antrag

Annahme des Auftrages in der Formulierung gemäss Vorschlag des Gemeinderates.

DER GEMEINDERAT

Stefan Berger, Stadtpräsident
Roman Schenk, Stadtschreiber

Geht mit den Grundlageakten zu Bericht und Antrag an die Geschäftsprüfungskommission.

PRÄSIDIALDIREKTION