

Bericht des Gemeinderats

Postulat Peter Blaser (SP) vom 1. November 2001: Öffnen der Junkerngasse und Postgasse für den Velogegeverkehr (01.000457)

In der Stadtratssitzung vom 30. Mai 2002 wurde mit SRB 192 das Postulat Blaser erheblich erklärt. Mit SRB 257 vom 3. Juli 2003 sowie mit SRB 332 vom 22. September 2005 wurde die Frist zur Vorlage des definitiven Prüfungsberichts jeweils verlängert:

Zu den verkehrspolitischen Zielen des Gemeinderats gehört es, den Veloverkehr zu fördern und seinen Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Trotzdem sind die Junkerngasse (mit Erlacherhof) und die Postgasse (mit vielen velofahrenden Anwohnerinnen und Anwohnern) für den Velogegeverkehr nicht geöffnet. Das gilt auch für viele andere städtische Einbahnstrassen. Das hat für die Velofahrenden zum Teil unzumutbare und anstrengende Umwege zur Folge. So muss beispielsweise, wer korrekt mit dem Velo vom Erlacherhof zum Bahnhof fahren will, vorerst die Junkerngasse hinab und dann die Steigung der Gerechtigkeitsgasse wieder hinauf fahren. Das wird von den Velofahrenden – welche dem Bekenntnis des Gemeinderats zu einem velofreundlichen Bern Glauben schenken – nicht verstanden. Die Polizistinnen und Polizisten, welche die für die Junkerngasse und Postgasse geltende Verkehrsregelung für Velos durchsetzen müssen, stossen auf völliges Unverständnis. Die Velofahrenden vermögen darin nur eine polizeiliche Schikane sehen.

Damit der Veloverkehr in Bern konsequent und wirksam gefördert wird und um die Polizistinnen und Polizisten in ihrer Aufgabenerfüllung zu entlasten, ersucht die Fraktion SP/Juso den Gemeinderat,

- a) die Einbahnstrassen Junkerngasse und Postgasse für den Gegenverkehr von Fahrrädern zu öffnen;
- b) auf allen übrigen städtischen Einbahnstrassen den Gegenverkehr von Fahrrädern zu gestatten, soweit nicht gewichtige Gründe dagegen sprechen.

Bern, 1. November 2001

Peter Blaser (SP), Béatrice Stucki, Rosmarie Okle Zimmermann, Beat Zobrist, Margrith Beyeler, Ruedi Keller, Marie-Louise Durrer, Andreas Zysset, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Blaise Kropf, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Andreas Krummen, Ruth Rauch, Raymond Anliker, Sylvia Spring Hunziker, Margareta Klein, Barbara Mühlheim, Margrit Stucki, Annette Brunner, Eva von Ballmoos, Ursula Rudin-Vonwil, Peter Künzler, Ueli Stückelberger, Verena Furrer-Lehmann, Barbara Streit, Michael Straub

Bericht des Gemeinderats

Einbahnregelungen innerorts haben zum Ziel, gefährliche Verkehrssituationen für sämtliche Verkehrsteilnehmende in unübersichtlichen und engen Strassen abzuwenden. Gefährliche Situationen entstehen meist beim schnellen Kreuzen von grösseren Fahrzeugen (mindestens Personenwagen mit Personenwagen), während das Kreuzen von Motorfahrzeugen mit Velos oft noch unkritisch ist. Das Kreuzen bei tieferen Geschwindigkeiten ist auch für grössere Fahrzeuge weniger riskant. Deshalb wurden bei der Einführung von Tempo 30 Zonen ver-

schiedene Einbahnregelungen als nicht mehr nötig beurteilt und aufgehoben, auch für den motorisierten Verkehr.

Ist in Einbahnen Velogegegenverkehr nicht zugelassen, entstehen für Velofahrende Umwege. Daher ist die Öffnung von Einbahnen für den Velogegegenverkehr ein Beitrag zur Förderung des umwelt- und stadtverträglichen Verkehrs und zur „Stadt der kurzen Wege“. Die Öffnung ist immer dann sinnvoll, wenn die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer nicht beeinträchtigt wird.

Bereits im Jahre 2000/2001 wurden von der Stadt Bern einige Einbahnstrassen auf ihre Eignung für den Velogegegenverkehr geprüft. In der Zwischenzeit sind aufgrund dieser Überprüfung Einbahnstrassen für den Velogegegenverkehr geöffnet worden.

Zu Punkt a:

Die Junkerngasse und die Postgasse wurden im Zuge der Einführung der Begegnungszone Untere Altstadt im Jahr 2005 für den Velogegegenverkehr geöffnet. Die Erfahrungen sind gut, es sind keine negativen Zwischenfälle bekannt.

Zu Punkt b:

Im Frühjahr und Sommer 2006 hat ein externes Verkehrsplanungsbüro im Auftrag der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr die derzeit noch bestehenden 117 Einbahnen in der Stadt Bern, in denen kein Velogegegenverkehr besteht, auf ihre Eignung für den Velogegegenverkehr überprüft. Als Kriterien, ob eine Strasse für den Velogegegenverkehr geeignet ist, dienten vor allem die folgenden Kriterien:

- das Geschwindigkeitsregime (z.B. Tempo 30 Zonen)
- die Fahrbahnbreite (auch abhängig von Steigungen, Kurven etc.)
- die Verkehrsmenge (inkl. Anteil des Schwerverkehrs)
- die Übersichtlichkeit in der Strecke,
- die Sichtweiten bei den Ein- und Ausfahrten
- die Befahrung durch den öffentlichen Verkehr.

Die Praxis hat gezeigt, dass es nicht sinnvoll ist, für die einzelnen Kriterien absolute Schwellenwerte zu definieren. Sämtliche aufgeführten Kriterien fliessen zwar in die Beurteilung ein, über den Einzelfall wird aber im Sinne einer verkehrlichen Gesamtbetrachtung und –einschätzung vor Ort entschieden.

Neben den aufgeführten Kriterien sind die Kosten, die für Massnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Velogegegenverkehrs aufgewendet werden müssen, entscheidend. Eine erste generelle Überprüfung hat gezeigt, dass 71 von den 117 Einbahnstrassen mit geringem finanziellem Aufwand für Velos geöffnet werden könnten. Als Massnahmen kommen dabei hauptsächlich Signalisationen, Markierungen und kleinere bauliche Massnahmen, wie Velopforten bei den Ein- oder Ausfahrtsbereichen, in Frage. Zurzeit werden diese 71 Einbahnen detailliert geprüft und die Massnahmen je Einbahn festgelegt.

Bei 46 Einbahnstrassen wurde festgestellt, dass der Velogegegenverkehr entweder nur mit mittlerem oder gar grossem baulichem und finanziellem Aufwand realisierbar wäre oder im Sinne der Gesamtverkehrssituation (z.B. bei einem für den Velogegegenverkehr notwendigen Fahrspurenabbau) nicht möglich ist. Die Öffnung dieser Einbahnen wird deshalb vorerst nicht weiter verfolgt. Wo sich aber aufgrund anderer Projekte in diesen Einbahnstrassen Synergien ergeben, wird die Einführung des Velogegegenverkehrs erneut geprüft.

Ziel ist es, den Velogegenverkehr in den dafür geeigneten Einbahnen in den Jahren 2007 und 2008 umzusetzen. Die Einführung von Velogegenverkehr in Einbahnstrassen muss allerdings publiziert werden, d.h. es gibt Rechtsmittel, die dagegen ergriffen werden können. Zum heutigen Zeitpunkt ist deshalb noch nicht abschliessend klar, in wie vielen Einbahnen schliesslich der Velogegenverkehr gestattet wird. Die Finanzierung erfolgt zulasten der RFFV - Spezialfinanzierung (Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehr).

Bern, 21. November 2006

Der Gemeinderat