

Postulat Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher/Alexander Feuz): Erhöhen der Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Berner Innenstadt durch Beschränken der Fahrgeschwindigkeit der Velofahrenden und/oder das Erlassen von Fahrverboten an stark frequentierten Orten

In der Berner Innenstadt mit der hohen Dichte an zu Fuss Gehenden kommt es öfters zu gefährlichen Situationen mit Velofahrenden, welche zum Teil mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind. Der „Richtplan Leichter Zweiradverkehr der Stadt Bern“ vom 20.08.1999 hält unter Planungsgrundsätzen „Innenstadt“, D111 fest, dass in der Innenstadt insbesondere in Fussgängerzonen die zu Fuss Gehenden den Vortritt haben, und dass an Orten mit hoher Dichte an zu Fuss Gehenden oder bei Wochenmärkten Beschränkungen des Veloverkehrs möglich seien.

In diesem Zusammenhang bitten die Unterzeichnenden den Gemeinderat der Stadt Bern zu prüfen, ob:

1. im Perimeter der Berner Innenstadt eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Velofahrenden erlassen werden könnte?
2. in Fussgängerbereich lediglich mit Schrittempo gefahren werden darf?
resp. in speziellen Bereichen/Situationen auch temporäre oder dauernde Fahrverbote für Velofahrende erlassen werden könnten, z.B. auf dem Bären- und Bundesplatz während Märkten?

Bern, 17. März 2016

Erstunterzeichnende: Hans Ulrich Gränicher, Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Roland Jakob, Manfred Blaser, Henri-Charles Beuchat, Kurt Rügsegger

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat setzt sich seit vielen Jahren für die Förderung von stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln ein und fördert entsprechend auch mit verschiedenen Massnahmen gleichermaßen den Velo- und den Fussverkehr. Für beide Verkehrsarten sind direkte, sichere und komfortable Verbindungen anzubieten. Die Gewährleistung der Sicherheit stellt dabei stets eine Grundvoraussetzung dar.

Im Zuge der Velo-Offensive hat sich die Stadt Bern das Ziel gesetzt, mittels verschiedener Massnahmen den seit längerem stagnierenden Anteil des Veloverkehrs von heute 11 Prozent auf 20 Prozent zu steigern.

Grundsätze des Richtplans Veloverkehr

¹ Planungsgrundsätze „Innenstadt“

D11: In der Fussgängerzone der Innenstadt geniessen die zu Fuss Gehenden Vortritt. Weil die Innenstadt einerseits wichtiger Zielort ist und andererseits als direkte Verbindung einzelner Stadtteile dient, ist die Fussgängerzone für den Veloverkehr (ohne Mofas!) in alle Richtungen (Nord <-> Süd, West <-> Ost) durchlässig zu gestalten. Davon ausgenommen sind Lauben und enge Passagen (Querverbindungen). Weitere begründete Ausnahmen sind möglich, insbesondere bei Orten mit engen Platzverhältnissen, mit hoher Dichte von zu Fuss Gehenden oder mit Wochenmärkten. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (inkl. öV) ist zu erhöhen.

Im Richtplan Veloverkehr (2009) ist im Grundsatz 8 festgehalten, dass die Innenstadt sowohl einen beliebten Zielort wie auch ein Bindeglied wichtiger Routen zwischen den verschiedenen Stadtteilen darstellt. Das Verkehrssystem in der Innenstadt ist daher für den Veloverkehr besonders durchgängig zu gestalten, wobei es den Fussverkehr vorrangig zu behandeln gilt.

Des Weiteren weist der Gemeinderat darauf hin, dass der Richtplan Veloverkehr (2009) den von den Postulanten erwähnten „Richtplan Leichter Zweiradverkehr der Stadt Bern“ vom 20. August 1999 abgelöst hat. Der Planungsgrundsatz, wonach sowohl der Fussverkehr als auch der Veloverkehr gefördert werden sollen, ist hingegen unverändert gültig.

Zu Punkt 1:

In der Berner Innenstadt gelten heute weitgehend Tempo 30, Tempo 20 (Begegnungszonen) oder es bestehen Fahrverbotszonen für den motorisierten Verkehr wie auch für den Veloverkehr. Die Regelung der jeweiligen Fahrgeschwindigkeit gilt für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen und wird im Rahmen der polizeilichen Kontrollen auch durchgesetzt. Gesonderte Temporegime für den Veloverkehr sind im Schweizer Verkehrsrecht nicht vorgesehen und können daher auch nicht umgesetzt werden.

Zu Punkt 2:

Regelungen, die zeitlichen Änderungen unterworfen sind, sind erfahrungsgemäss schwierig durchsetzbar. Ebenso sind Regelungen im Sinne von „Ausnahmen von Ausnahmen“ zu vermeiden („Einbahn mit Ausnahme Velogegegenverkehr, ausgenommen Markttage“). Die Erschwerung der Velo-Durchlässigkeit in der Innenstadt widerspricht zudem auch den Zielen der vom Gemeinderat vorangetriebenen Velo-Förderung im Rahmen der Velo-Offensive sowie den Zielen des Richtplans Veloverkehr (2009).

Fazit

Der Gemeinderat beantragt, das vorliegende Postulat abzulehnen. Die damit vorgetragenen Forderungen widersprechen den Grundsätzen des Richtplans Veloverkehr und der Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 7. September 2016

Der Gemeinderat