

Motion Michael Daphinoff (CVP): Veloroutennetz neu denken - ab auf schnellere und sicherere Nebenstrassen!

Veloförderung bis heute: Ein Riesenflop

Seit 1999 gibt die Stadt Bern pro Jahr 4 Millionen Franken für die Förderung des Velofahrens aus (2.9 Mio. Franken als Pauschale für Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen von allgemeinen Tiefbauvorhaben, 0.15 Mio. Franken als Zinskosten für die Investitionen, 0.8 Mio. Franken für Kleinmassnahmen, 0,15 Mio. Franken für den Sach- und Personalaufwand der Fachstelle). Die in den letzten 15 Jahren intensivierte Förderung des Veloverkehrs, hat nicht dazu geführt, dass mehr Bernerinnen und Berner das Velo als Verkehrsmittel nutzen. So stagniert der Anteil der Velofahrten bei 11% des Gesamtverkehrsaufkommens (10.3% im Jahr 2000, 11.4% im Jahr 2005 und 11% im Jahr 2010). Insbesondere Familien und Senioren sind im Veloverkehr untervertreten. Als Gründe, warum auf das Velo als Verkehrsmittel verzichtet wird, wurde in der Bevölkerungsbefragung 2008 das hohe Unfallrisiko und die vom motorisierten Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen genannt.

Der stagnierende Anteil der Velofahrenden am Gesamtverkehrsaufkommen legt den Schluss nahe, dass die getroffenen Massnahmen keine wesentliche Attraktivitätssteigerung des Velofahrens gebracht haben. Die in den letzten fünfzehn Jahren erstellten baulichen Massnahmen sind aus unserer Sicht oft nicht geeignet, den Velofahrenden die erforderliche Sicherheit zu bieten. Ein Teil davon bietet lediglich eine Scheinsicherheit, wie folgende Beispiele zeigen:

Schutzmassnahmen für Velofahrende (Velostreifen) enden oft vor den Gefahren-Hotspots (Kreuzungen, Kapphaltestellen).

Die kombinierten öV-Velo-Spuren sind vielerorts so schmal, dass die Busse die Velofahrenden nicht innerhalb der öV-Velo-Spur überholen können (Beispiel: Bierhübeli).

Velostreifen entlang Hauptverkehrsachsen bieten keinen effektiven Schutz. Besonders fragwürdig sind Velostreifen in Strassen, in denen die Autos oder die auf der Strasse verkehrenden Busse von Bernmobil nicht kreuzen können, ohne dabei den Velostreifen zu tangieren (Beispiele: Engstrasse, Könizstrasse).

Tramgeleise werden von Velospuren in einem gefährlichen Winkel gekreuzt (Beispiel: Hirschengraben, Einspuren für das Linksabbiegen bei der Haltestelle Sulgenau).

Die baulichen Massnahmen in den Strassen folgen oft dem gleichen Muster. Sie werden konzentriert auf den Hauptverkehrsachsen, also Strassen mit starkem motorisiertem Verkehrsaufkommen, hohem Unfallrisiko sowie starkem Lärm und Luftverschmutzung ergriffen. Mit der Konzentration der Velomassnahmen auf den Hauptverkehrsachsen signalisiert die Stadt den Velofahrenden, wo diese verkehren sollen: auf den Hauptverkehrsachsen. Die Stadt konzentriert damit ihre Velofördermassnahmen auf Strassen, welche genau diejenigen Eigenschaften aufweisen, die viele Leute zum Verzicht aufs Velofahren bewegen. Kein Wunder, dass Frau und Herr Berner nicht aufs Velo umstiegen sind und sich vor allem die jüngeren und die Älteren Generationen nicht fürs Velofahren begeistern lassen.

Alternative Routen abseits der Hauptverkehrsachsen mit dienlichen Signalisationen und Vortrittsregelungen zugunsten der Velofahrenden wurden nur spärlich geschaffen, obwohl sich auf

Routen abseits der Hauptverkehrsachsen sicherer und stressfreier fahren liesse. Vielerorts könnten auf Routen abseits der Hauptverkehrsachsen trotz kleinen Umwegen auch kürzere Fahrzeiten resultieren, da stark frequentierte Kreuzungen mit Kreisell- oder Ampelregimen und damit zeitraubende Wartezeiten umfahren werden können.

Die Entflechtung des MIV und des Langsamverkehrs führt zu einer Win-Win-Situation für beide Verkehrsarten: Sowohl MIV als auch Langsamverkehr sind sicherer, schneller und stressfreier unterwegs.

Nun will der Gemeinderat mit der Velo-Offensive und dem Veloroutennetz die Stadt Bern für Velofahrende attraktiver machen. Eigentlich eine gute Gelegenheit die bisherige erfolglose Veloförderung kritisch zu hinterfragen. Die Pläne des Gemeinderates bezüglich des Veloroutennetzes fallen jedoch ernüchternd aus. Die tragenden Elemente des Veloroutennetzes (Konzept Veloverkehr: Netz und Standards Alltagsverkehr) verlaufen zumeist auf den Hauptverkehrsachsen und nur einige verbindende Routen auf Nebenachsen des städtischen Verkehrsnetz. Dass der Gemeinderat den Schwerpunkt auf den Hauptverkehrsachsen setzen will, zeigt auch die Tatsache, dass als erste Umsetzungsmassnahme des Veloroutennetzes eine Hauptverkehrsachse, die Velohauptroute Wankdorf (Bollwerk-Wankdorfplatz) in Angriff genommen wurde. Statt mit der Velo-Offensive eine Neuorientierung vorzunehmen, verharrt der Gemeinderat auf der bisherigen erfolglosen Strategie der Konzentration auf die Hauptverkehrsachsen.

Zur Velohauptroute Wankdorf: Die Velosanierung der Velohauptroute Wankdorf überzeugt lediglich in Abschnitten mit sehr breiten Velostreifen, welche nicht gleichzeitig von Bussen benutzt werden. An den heikelsten Stellen, den Kreuzungen, sind zwar die Velostreifen durchgehend aufgezeichnet. Die Velofahrenden sind aber nach wie vor dem grossen Verkehrsaufkommen ausgesetzt. Weiterhin beeinträchtigen der Lärm, die Abgase und die Hektik die Fahrt. Der häufige Wechsel der Schutzmassnahmen (Velospuren mit verschiedenen Breiten, Seitenspuren und Spuren mitten in der Fahrbahn, kombinierte Velo-öV-Spuren) verwirren alle Verkehrsteilnehmenden. Auch die Versprechungen in Bezug auf die Fahrtdauer wurden nicht eingehalten. Velofahrende müssen auf der Velohauptroute Wankdorf immer wieder bei Ampeln warten. Die im Projekt vorgesehene „Grüne Welle“ für Velofahrende ist ein unrealistisches Versprechen, da Velofahrende mit äusserst unterschiedlichen Tempi unterwegs sind.

Die Velohaupttrouten sind tragende Elemente der Velo-Offensive. Die Velohauptroute Wankdorf wird den vom Gemeinderat in Aussicht gestellten Vorzügen nicht gerecht. Die vorgesehene Förderwirkung ist unrealistisch. Das Ziel der Velo-Offensive, die Annähernde Verdoppelung des Anteils der Velofahrenden von 11 % auf 20 %, kann auf diese Weise nicht erreicht werden. Insbesondere Familien und Senioren können auf diese Weise nicht fürs Velofahren gewonnen werden.

Damit das Velofahren in der Stadt Bern attraktiver wird, müssen die Velorouten wo immer möglich durch Nebenstrassen mit Vortrittsregelungen zugunsten der auf der Veloroute verkehrenden Velofahrenden führen. Wo auf Hauptverkehrsachsen genügend Platz vorhanden und wenige Strassen einmünden (Tiefenaustrasse, Papiermühlestrasse), kann der Veloverkehr auf abgetrennten Spuren geführt werden.

Antrag

Der Gemeinderat wird beauftragt, das Veloroutennetz zu überarbeiten. Dabei werden die Velorouten, die entlang den vom motorisierten Individualverkehr stark frequentierten Hauptverkehrsachsen geplant sind, wo immer möglich durch Velorouten abseits der

Hauptverkehrsachsen ersetzt. Der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr sind durch alternative Routen via Nebenstrassen zu entflechten.

Bern, 15. September 2016

Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff

Mitunterzeichnende: Milena Daphinoff

Antwort des Gemeinderats

Die Behauptung des Motionärs, die Veloförderung in der Stadt Bern seit 1999 sei ein „Riesenflop“, weist der Gemeinderat zurück. Die Veloinfrastruktur konnte dank des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) in dieser Zeit deutlich verbessert werden, namentlich durch eine Vielzahl von Velomassnahmen auf und entlang der Haupt- und Nebenstrassen, durch zusätzliche Veloabstellplätze und durch Sensibilisierungsmassnahmen. Dass trotz der damit erzielten Fortschritte weiterhin Optimierungsbedarf für den Veloverkehr besteht, ist unbestritten. Dazu sind im Rahmen der Velo-Offensive gezielte Massnahmen vorgesehen.

Als Grundgerüst des Velonetzes in der Stadt Bern betrachtet der Gemeinderat das Velohaupttroutennetz gemäss dem neuen Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016). Dieses umfasst sowohl Velohaupttrouten entlang von Hauptverkehrsstrassen als auch Velohaupttrouten abseits von Hauptverkehrsstrassen. Im Rahmen der Velo-Offensive wird das Veloroutennetz gegenwärtig in Zusammenarbeit mit Quartierorganisationen, Fachorganisationen und wo relevant mit Kanton, Region und Nachbargemeinden gemeinsam weiterentwickelt. Dieser partizipative Prozess, für welchen der Stadtrat am 28. April 2016 einen Verpflichtungskredit gesprochen hat, soll bis 2018 abgeschlossen werden. Parallel dazu werden für das ganze Routennetz die Planungssperimeter für die zu erarbeitenden Vorstudien der einzelnen Velohaupttrouten definiert. Um rasch weitere Velohaupttrouten oder wirkungsvolle Teilabschnitte umsetzen zu können, werden mehrere prioritäre Velohaupttrouten nebeneinander bearbeitet.

Grundgerüst des STEK-Routennetzes bilden die gut ausgebauten Velohaupttrouten, welche sich an den Bedürfnissen der Velofahrenden ausrichten. Die Velohaupttrouten verknüpfen alle wichtigen Zielorte von stadtweiter und regionaler Bedeutung. Differenziert nach räumlicher Ausgangslage sowie nach heutiger und zukünftig zu erwartender Nachfrage werden die Haupttrouten über die am besten geeignete Strecke geführt und nehmen dementsprechend eine verschiedene Gestaltung an. Viele Velo-Wunschlinien liegen auf stadträumlichen Hauptachsen. Ein Grund dafür ist das Fehlen von geeigneten, parallel verlaufenden Nebenstrassen, welche eine gleichwertig attraktive und direkte Führung des Veloverkehrs ermöglichen würden. Die Hauptachsen sind stadtweit und regional durchgängig verbunden, liegen meist zentral in den Stadtteilen und haben somit eine ideale Erschliessungswirkung. Die räumliche Struktur der Stadt Bern, insbesondere die Anbindung der Innenstadt über die Aare-Hochbrücken und deren Zufahrtsstrecken, führt zudem auf den meisten radialen Strecken zwangsläufig zur Nutzung dieser Hauptachsen. Die Knoten dieser Strassenräume sind Abzweig- und Kreuzungsstellen, also wesentliche Punkte im Routennetz, welche einzelne Strecken miteinander verknüpfen. Deren velofreundliche und stadtverträgliche Umgestaltung ist ein interdisziplinärer Schwerpunkt der Stadtentwicklung und somit zugleich Chance und grosse Herausforderung. Während in der Innenstadt die stadträumlichen Hauptachsen stark geprägt sind vom öffentlichen, vom Fuss- und Veloverkehr, fallen sie ausserhalb der Innenstadt meist mit den Hauptverkehrsstrassen mit hohem MIV-Anteil zusammen.

Für einige Velohaupttrouten im von der Innenstadt weiter entfernten Bereich kann die Führung abseits von Hauptverkehrsstrassen sachgerechter sein. Dies ist beispielsweise auf tangentialen Routen der Fall, wenn die Routenführung durch das Quartier ohnehin direkter ist als auf einer

Hauptverkehrsachse, oder beispielhaft auch auf der radialen Route vom Guisanplatz zum Viktoriaplatz, auf der aktuell das neue Verkehrsregime der sogenannten „Velostrasse“ getestet wird (Militär- und Beundenfeldstrasse). Zusätzlich macht die Routenführung abseits von Hauptverkehrsstrassen dort Sinn, wo für jene Nutzerinnen und Nutzer eine hochwertige Alternative angeboten werden kann, welche die Ruhe und den Komfort auf einer verkehrsaarmen Strasse höher gewichten als die Schnelligkeit und Direktheit einer Hauptachse. Bedingung für dieses Zusatzangebot ist jedoch stets, dass trotz der Führung durchs Quartier eine ablesbare und zusammenhängende Route mit einer gewissen Bündelung der Veloverkehrsströme und einem hohen Ausbaustandard angeboten werden kann.

Als Zielzustand - und in Abstimmung mit der Entwicklung entsprechender nationaler Normen und Standards sowie den regionalen Velorouten - könnte eine geeignete Auswahl dieser Routen zukünftig als „Velostrassen“ gestaltet und signalisiert werden. Wie oben bereits erwähnt, testet die Stadt Bern auf zwei Pilotstrecken in der Länggasse sowie im Breitenrainquartier das Regime der „Velostrassen“, welches auf verkehrsberuhigten Quartierstrassen den Velofahrenden einen höheren Standard und mehr Sicherheit bieten soll. Die Resultate werden voraussichtlich im Herbst 2017 vorliegen und anschliessend in den Schlussbericht des ASTRA einfließen, welches federführend die verschiedenen Pilotprojekte mit „Velostrassen“ in insgesamt fünf Schweizer Städten koordiniert.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass aufgrund der obigen Überlegungen situationspezifisch zu entscheiden ist, ob Velohaupttrouten über eine Hauptstrasse oder über eine Nebenstrasse führen sollen. Velorouten über Nebenstrassen machen insbesondere als Zusatzangebot für die vom Motionär genannten Zielgruppen (z.B. Kinder sowie Seniorinnen und Senioren) an vielen Orten im städtischen Strassennetz Sinn. Ein solches Zusatzangebot ersetzt aber nicht eine direkte und sichere Veloroute entlang der Wunschlinien. Insofern sind nach Auffassung des Gemeinderats die Nebenstrassen im Rahmen der Weiterentwicklung des Velonetzes angemessen zu berücksichtigen, jedoch nicht in der vom Motionär geforderten absoluten Form. Aus diesem Grund lehnt er die Motion ab.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 8. März 2017

Der Gemeinderat