

**Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Monika Hächler, GB) vom 10. Mai 2012: Velostreifen sollen als erstes vom Schnee geräumt werden (2013.SR.000261)**

Mit SRB Nr. 2013-195 vom 16. Mai 2013 hat der Stadtrat von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats zum nachfolgenden Vorstoss der Fraktion GB/JA! Kenntnis genommen. Ursprünglich als Motion eingereicht, wurde der Vorstoss in ein Postulat umgewandelt und als solches erheblich erklärt; gleichzeitig hat der Stadtrat die Stellungnahme des Gemeinderats als Prüfungsbericht abgelehnt. Mit SRB Nr. 2015-81 vom 19. Februar 2015 hat der Stadtrat einer Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichts bis zum 30. Juni 2015 zugestimmt.

Kopenhagen will seinen Veloanteil am Gesamtverkehr massiv erhöhen, da auch in der dänischen Hauptstadt der motorisierte Individualverkehr (MIV) die städtischen Strassen verstopft und grosse Umwelt- und Gesundheitsprobleme verursacht: Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Energieverschleiss und CO<sup>2</sup>-Emissionen. In Kopenhagen werden darum neue Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs geplant und umgesetzt. Einige der Massnahmen sind in Bern bereits umgesetzt oder nicht notwendig, andere sollten wir in der Stadt Bern ebenfalls umsetzen. Die Massnahme aus Kopenhagen für den Winter heisst: Schneeräumung als erstes auf den Velostreifen!

Während in der Stadt Bern meistens der Schnee von der Strasse direkt auf den Velostreifen gepflegt wird und die Velofahrenden gar nicht mehr auf dem Velostreifen fahren können, wird in Kopenhagen künftig als erstes der Velostreifen vom Schnee befreit, was das Velofahren im Winter massiv erleichtert und sicherer macht.

Das im November 2011 beantwortete und vom Stadtrat angenommen Postulat [Postulat Fraktion GB/JA! (Lea Bill/Rahel Ruch, JA!) vom 25. Februar 2010: Ausbau der Velowege in der Stadt Bern (10.000082)] fordert in einem Punkt die konsequente Schneeräumung der Velostreifen. Der Gemeinderat schreibt in der Antwort selber:

"Der Richtplan Veloverkehr sieht vor, dass die Strassenreinigung und der Winterdienst für Anlagen des Veloverkehrs gleich wie für die übrigen Verkehrsanlagen sichergestellt werden. Der Winterdienst wird vom Tiefbauamt konsequent nach Dringlichkeiten (gemäss Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, VSS) ausgeführt. Die entsprechende Norm, VSS SN 640 756a, umschreibt die Dringlichkeitsstufen wie folgt:

1. Dringlichkeit

- Hochleistungsstrassen (Autobahnen, Autostrassen)
- Hauptverkehrsstrassen, Steilstrecken
- Strassen mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Strassen zu Bahnhöfen, Spitälern, Sanitätsposten, Polizei und Feuerwehr sowie Industrieanlagen mit starkem Verkehr
- Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel
- wichtige Fussgängerverbindungen, Treppenanlagen und Radwege."

Die Radwege kommen hier leider erst ganz am Schluss. In der gleichen Postulatsantwort steht: "Bei grossem Schneevorkommen kommt es vor, dass Radstreifen kurzfristig als Schneedepot genutzt werden, um die wichtigen Hauptachsen für den öffentlichen Verkehr zu räumen. In diesen

Fällen wird jedoch versucht, den Schnee schnellstmöglich wieder von den Randstreifen zu entfernen."

Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, die Vorgehensweise der Schneeräumung zu überdenken und nach dem öV-Trasse und den Strassen zu Bahnhöfen, Spitälern, Sanitätsposten, Polizei und Feuerwehr, direkt die Velospuren prioritär zu räumen und somit die Sicherheit der Velofahrenden zu garantieren und eine Gleichbehandlung zu erreichen.

Bern, 10. Mai 2012

*Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Monika Hächler, GB):* Urs Frieden, Judith Gasser, Stéphanie Penher, Lea Bill, Rahel Ruch, Hasim Sancar

### **Bericht des Gemeinderats**

Der Gemeinderat hat sich im Rahmen der Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 zum Ziel gesetzt, die Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern und dabei - als prioritäre Massnahme - insbesondere auch die Velowegverbindungen zu optimieren. Gleichzeitig hat der Gemeinderat im Herbst 2014 die verwaltungsinterne Vorbereitung der Velo-Offensive (Phase 1) ausgelöst. Für die zweite Phase, die einen breiten partizipativen Prozess sowie die Umsetzung von laufenden und geplanten Vorhaben zur Verbesserung der Veloinfrastruktur vorsieht, hat der Stadtrat am 28. April 2016 einen Planungskredit gesprochen (SRB 2016-257). Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der stadträtlichen Debatte zum abgelehnten Prüfungsbericht zum vorliegenden Vorstoss hat der Gemeinderat die Frage der Schneeräumung auf Velowegen nochmals vertieft prüfen lassen.

Im Rahmen der Velo-Offensive ist eine Machbarkeitsstudie für elf radiale Velohaupttrouten mit erhöhtem Standard erarbeitet worden. Gestützt darauf, hat der Stadtrat am 29. Oktober 2015 für die Umsetzung der ersten Velohaupttroute Wankdorf einen Projektierungs- und Ausführungskredit in der Höhe von 1,74 Mio. Franken verabschiedet (SRB 2015-409); die Route konnte Ende Juni 2016 eröffnet werden. Zudem hat der Gemeinderat am 2. Dezember 2015 in eigener Kompetenz einen Projektierungskredit für Grundlagenarbeiten im Zusammenhang mit der Planung der übrigen Velohaupttrouten genehmigt (Radial- und Tangentialrouten). Diese Velohaupttrouten sollen massgeblich dazu beitragen, dass der Anteil der Velofahrenden am Gesamtverkehr bis 2030 von heute rund 11 auf 20 Prozent gesteigert werden kann.

Für die Attraktivität der Veloverbindungen ist wichtig, dass sie durchgehend und ganzjährig in einem sicheren Zustand zur Verfügung stehen. Dies ist heute nicht der Fall: Im Winter werden die in den Strassenraum integrierten Radstreifen bislang gleichzeitig und zusammen mit den Strassen gesalzen oder geräumt: Notfallachsen, Hauptverkehrsstrassen und Verbindungslinien des öffentlichen Verkehrs werden in erster Dringlichkeit geräumt (innerhalb von drei Stunden), Quartierstrassen in zweiter Dringlichkeit (innerhalb der nachfolgenden vier Stunden), übrige Verkehrsflächen in dritter Dringlichkeit.

Von dieser Grundregel gibt es aus Sicht des Veloverkehrs aber zwei wichtige Ausnahmen. Ausnahme 1: Bei grossen Schneevorkommen, die geräumt werden müssen, werden die Radstreifen häufig als Schneestauraum benutzt. Ausnahme 2: Werden die Velos nicht im Strassenraum, sondern auf dem Trottoir oder auf einem eigenen Weg geführt, werden diese Strecken in einer späte-

ren Priorität (oder gar nicht) gesalzen oder geräumt. Diese Praxis beinhaltet für die Velofahrerinnen und Velofahrer zahlreiche Nachteile und Risiken:

- Velorouten, die nicht auf Notfallachsen, Hauptverkehrsstrassen oder Verbindungslinien des öffentlichen Verkehrs verlaufen, werden grundsätzlich erst in der zweiten oder dritten Dringlichkeitsstufe gesalzen oder geräumt. Dort kann das Velo daher bei winterlichen Verhältnissen erst verzögert oder nur unter Inkaufnahme entsprechender Risiken benutzt werden.
- Bei geringer Schneehöhe wird bislang (auch bei Strassen der ersten Dringlichkeitsstufe) auf eine Räumung verzichtet - weil solche Verhältnisse für den motorisierten Verkehr in der Regel relativ gefahrlos zu bewältigen sind. Für Velofahrende hingegen bedeuten bereits geringe Schneehöhen signifikant höhere Risiken.
- Es gibt auch bei Velowegen auf Strassen der ersten Dringlichkeitsstufe immer wieder Teilabschnitte, die trotz Winterdiensteinsatz nicht oder erst später gesalzen bzw. geräumt werden, weil die Radstreifen nicht in die Strasse integriert sind. Eine durchgehend sichere Fahrt ist deshalb selbst dann nicht gewährleistet, wenn der Winterdienst auf diesen Strassen aktiv ist. Zudem bleiben auf diesen Abschnitten Schnee und Eis erfahrungsgemäss längere Zeit liegen, was die Befahrbarkeit über die eigentliche Schneefallperiode hinaus einschränkt.
- Nach starkem Schneefall werden die Radstreifen und Einfahrten von Velowegen als Schneedepot genutzt; faktisch stehen sie daher den Velofahrenden während längerer Zeit nicht zur Verfügung.

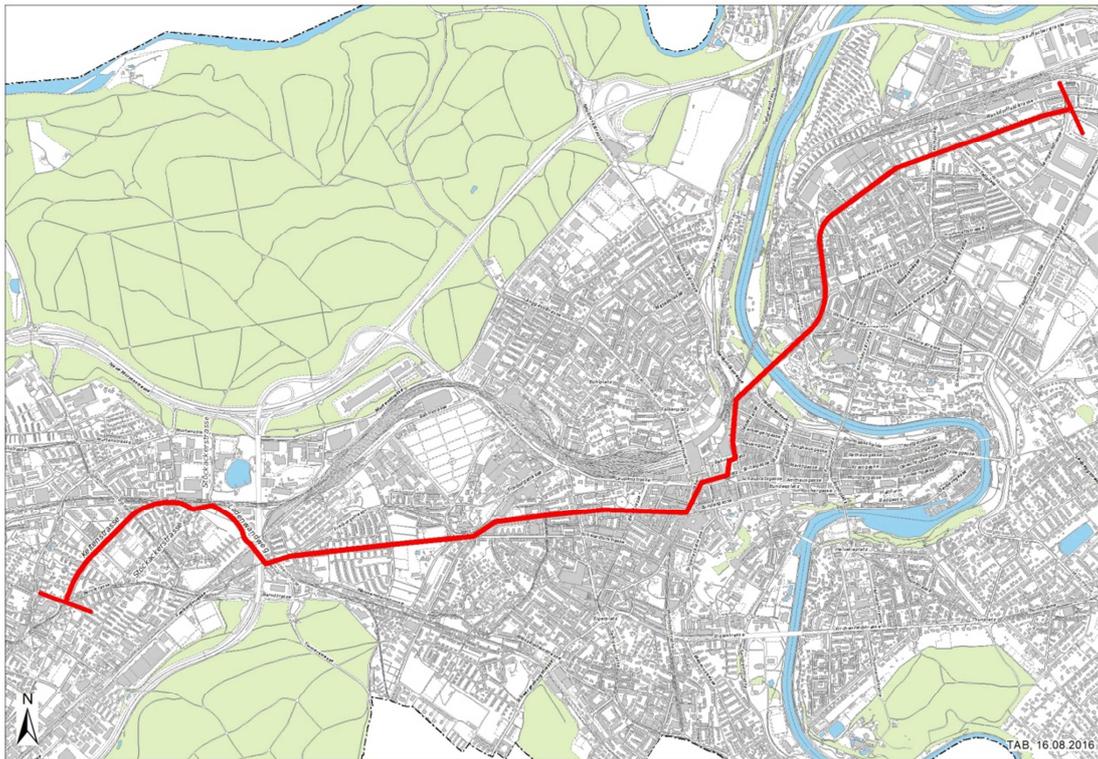
Im Rahmen eines auf fünf Jahre angelegten Pilotprojekts soll deshalb ab dem kommenden Winter die Velostrecke zwischen Bern Wankdorf und Zentrum Bümpliz konsequent in erster Dringlichkeit behandelt werden. Konkret soll diese Veloroute künftig gezielter und bereits in einem früheren Stadium gesalzen werden. Dies gilt sowohl für die in den Strassenraum integrierten Radstreifen als auch für die Teilabschnitte ausserhalb des Strassenraums. Zudem soll auf den betroffenen Velohaupttrouten bzw. den Radstreifen überall Sole (Salzwasser) statt Trockensalz verwendet werden: Weil es auf den Velostreifen praktisch keine Walkbewegungen (Knetbewegung durch breite Reifen) gibt, ist der Einsatz von Trockensalz dort ungeeignet - die chemische Reaktion des Auftauens findet erst mit grosser Zeitverzögerung statt. Demgegenüber reagiert Sole auch ohne mechanische Einwirkung sehr schnell. Die Geräteträgerfahrzeuge müssen daher mit der entsprechenden Sole-Sprühanlage ausgerüstet werden. Zudem sollen bei der Schneeräumung die fraglichen Radstreifen und Velowege nicht mehr als Schneedepot genutzt werden. Der von der Strasse geräumte Schnee muss daher auf einem Grossteil der Pilotstrecke mittels Schneefräse auf einen Lastwagen geladen und abtransportiert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Schnee als kontaminiert gilt und daher weder in ein Gewässer noch auf einer nicht befestigten Fläche (z.B. Grünfläche) abgeladen werden darf. Die erforderlichen Depotplätze müssen eine geschlossene Oberfläche aufweisen und über ein Strassenentwässerungssystem verfügen. Das Schmelzwasser wird so ordentlich der Abwasserreinigungsanlage zugeführt.

Getestet werden soll der erweiterte Winterdienst in einem ersten Schritt auf folgenden Strecken:

- Velohaupttroute Wankdorf (Wankdorfplatz - Nordring - Bahnhofplatz). Für ihre Realisierung hat der Stadtrat am 29. Oktober 2015 einen Projektierungs- und Ausführungskredit in der Höhe von 1,74 Mio. Franken genehmigt (SRB 2015-409). Ende Juni 2016 wurde die Route in Betrieb genommen.

- Verbindung zum Europaplatz (Bahnhofplatz - Laupenstrasse - Belpstrasse - Effingerstrasse - Loryplatz - Schlosstrasse - Europaplatz). Der Winterdienst kann bereits an der heute bestehenden Veloführung verbessert und getestet werden.
- Verbindung Europaplatz - Bümpliz: Damit die Veloverbindung nach Bümpliz geschlossen werden kann, wird der prioritäre Winterdiensteinsatz über die Route Ladenwandweg - Stöckackerstrasse - Keltenstrasse bis zum Zentrum Bümpliz weitergeführt.

Diese für den Testbetrieb ausgewählten Velorouten werden für den Winterdienst in eine durchgehende Route zusammengelegt.



*Geplanter Pilotbetrieb: Veloroute erste Dringlichkeit Stadt Bern*

Der Pilotbetrieb ist auf fünf Jahre ausgelegt und soll mit der Winterdienstsaison 2016/2017 beginnen. Die vorgegebene Gesamtroute Wankdorf - Bahnhof - Europaplatz - Bümpliz umfasst rund 6,9 Kilometer auf Strassengebiet liegende Radwege und ungefähr 500 Meter von der Fahrbahn getrennte Radwege. Dies ergibt eine zu unterhaltende Strecke von ca. 14,8 Kilometern. Diese Strecke wird während des Pilotbetriebs bei Schneefall analog der ersten Dringlichkeit vom Schnee befreit. Zeitvorgabe Schneeräumung erste Dringlichkeitsstufe gemäss VSS SN-Norm 640 756a: innerhalb von 3 Stunden.

Die betroffenen Abschnitte liegen ausschliesslich auf städtischen Strassen. Für den künftig vorgesehenen Ausbau des Velonetzes wird die Planung und Realisierung der Routen sowie des erforderlichen Winterdiensts mit den Nachbargemeinden und - soweit die Routen über Kantonsstrassen führen - mit dem Kanton abzustimmen sein. Ziel ist es, schrittweise das gesamte Netz der geplanten Velohaupttrouten in die erste Winterdienst-Dringlichkeit zu überführen.

### *Oekologie*

Es ist davon auszugehen, dass durch den Einsatz der Fahrzeuge zusätzliches CO<sup>2</sup> ausgestossen und auf den Velowegen zusätzliches Salz ausgestreut wird. Daraus entsteht eine gewisse Zusatzbelastung für die Umwelt. Ebenso ist allerdings zu berücksichtigen, dass dank der prioritären Winterräumung auf Velorouten Velofahren auch im Winter zu einer Option wird - gerade auch für Leute, die sonst in der kalten Jahreszeit das Auto benutzen. Insofern sind die vergleichsweise geringen zusätzlichen Auswirkungen auf die Umwelt, die durch den Winterdienst auf Velorouten entstehen, verkraftbar bzw. ist davon auszugehen, dass sich der Winterdienst langfristig positiv auf die Umwelt auswirken wird.

### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Die Kosten für die Beschaffung der für den erweiterten Winterdienst notwendigen Gerätschaften (Geräteträgerfahrzeug und Kleintraktor, je mit Winterdienst-Ausrüstung) belaufen sich auf Fr. 290 000.00 und werden über die Investitionsrechnung finanziert. Den entsprechenden Kredit hat der Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligt. Falls der Pilotbetrieb nicht weitergeführt wird, können die Fahrzeuge und Gerätschaften im ordentlichen (Winter)Dienst eingesetzt werden.

Im Betrieb verursacht der erweiterte Winterdienst auf den beiden Velohaupttrouten Bereitschafts- und Einsatzkosten von insgesamt rund Fr. 80 000.00 pro Saison (4,5 Monate). Dazu gehören die Mietkosten für externe Fahrzeuge und externes Personal, die Pikettkosten des externen Personals sowie der Unterhalt der internen Gerätschaften. Diese Kosten werden über das bestehende Globalbudget bzw. über die Erfolgsrechnung des Tiefbauamts finanziert. Der Pilotversuch wird kostenneutral umgesetzt, indem die für den gesamten Winterdienst zur Verfügung stehenden Ressourcen verstärkt in der ersten Priorität - und damit auch für den Velo-Winterdienst - eingesetzt und im Gegenzug die Anzahl Touren für die zweite Priorität reduziert und damit verlängert werden. Dies wird zwar dazu führen, dass gewisse Quartierstrassen erst später vom Schnee geräumt werden können. Nach Auffassung des Gemeinderats sollten sich diese Verzögerungen jedoch in einem vertretbaren Rahmen bewegen.

Eine spätere Ausdehnung des Winterdiensts auf weitere Velorouten wird nicht mehr im Rahmen der bestehenden Globalbudgets erfolgen können.

### *Monitoring*

Ziel des Pilotbetriebs wird es sein, die Vorteile für den Veloverkehr, die Auswirkungen auf den übrigen Verkehr, die technischen Abläufe sowie insbesondere auch die Auswirkungen auf die Quartierstrassen genauer abschätzen und nötigenfalls Massnahmen ergreifen zu können. Dazu ist ein gezieltes Monitoring vorgesehen, in welches die betroffenen Quartierorganisationen, BERNMOBIL, Pro Velo und der TCS eingebunden werden.

Bern, 14. September 2016

Der Gemeinderat