

**Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB):
Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs**

Der Gemeinderat wird aufgefordert:

1. dem Stadtrat eine Revision des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) mit folgenden Ergänzungen vorzulegen:
 - a. Die Gemeinde Bern erhebt Daten zum Fuss- und Veloverkehr.
 - b. Pflicht zum Erlassen und regelmässigen Aktualisieren von Konzepten¹ zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Diese beinhalten quantitative Aussagen und messbare Ziele und zeigen die Strategien zur Erreichung dieser Ziele auf.
 - c. Die Gemeinde Bern trifft die erforderlichen Massnahmen, um die Anzahl der mit dem Velo zurückgelegten Wege bis ins Jahr 2030 zu verdoppeln (gemessen am Stand aus dem Jahr 2005). Ziel der Massnahmen ist die Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr.
2. gemäss Ziffer 1b und 1c ein Konzept zur Förderung des Veloverkehrs zu erlassen. Das Konzept beinhaltet im Sinne einer übergeordneten Strategie unter anderem folgende Aspekte: strategische Förderinstrumente, Anreizmodelle, Verkehrsmessungen, Investitions- und Betriebskosten, Massnahmen für die kombinierte Mobilität, Verbesserung des Verkehrsklimas, Veloschulung, Dienstleistungen, Verbesserung des Images des Velofahrens in der Öffentlichkeit, Kommunikationsstrategie, Kommunikationskanäle, Kooperationen, Bekanntmachung der Dienstleistungen der Stadt, möglicher Einsatz von Befragungen (Velofahrende, Nicht-Velofahrende).

Begründung

Gestützt auf das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) fördert die Gemeinde Bern die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr.

Der Verkehrsbericht der Stadt Bern vom Juni 2012 gibt grundsätzlich Anlass zur Freude. Gemäss dem Bericht ist die Erhöhung des Veloverkehrsanteils das „wichtigste Ziel der Verkehrsplanung“. Das Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung Region Bern“ aus dem Jahr 2005 sieht für den Veloverkehr bezogen auf die Anzahl Wege bis 2025 ein Wachstumspotenzial von bis zu 100 Prozent. Dieses Potenzial will die Stadt Bern gemäss Verkehrsbericht und gemäss Richtplan Veloverkehr ausschöpfen – allerdings ohne auszuführen, mit welchen Massnahmen diese Verdoppelung erreicht werden kann und soll. Fast zeitgleich zum Verkehrsbericht der Stadt Bern wurden die Zahlen aus dem Mikrozensus Verkehr 2010 veröffentlicht. Sie zeigen auf, dass das Velofahren in der Stadt Bern stagniert.

Die prognostizierte Zunahme des Verkehrsaufkommens im Raum Bern stellt Stadt, Region und Kanton Bern vor grosse Herausforderungen. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern rechnet in der Region Bern-Mittelland bis ins Jahr 2030 mit einem Wachstum von knapp 25 Prozent beim motorisierten Individualverkehr und 60 Prozent beim öffentlichen Verkehr. Eine kontinuierliche Steigerung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr trägt dazu bei, die Verkehrszunahme im Zentrum auf eine bewohnergerechte Art und Weise bewältigen zu können. In diesem Sinne liegt die Förderung des Veloverkehrs nicht nur im Interesse der VelofahrerInnen: In einer Stadt, die dazu einlädt, zu Fuss zu gehen oder das Velo zu nutzen, kommt auch zügig voran, wer mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist. Der Langsamverkehr entlastet besonders in Spitzenzeiten den öffentlichen

¹ oder alternativ eines gemeinsamen Konzepts zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

Verkehr und den motorisierten Individualverkehr und trägt damit zu einer besseren Nutzung der begrenzten Ressourcen und einer attraktiven und lebenswerten Stadt Bern bei. Dabei sind Massnahmen für den Langsamverkehr bezüglich Investitions- und Betriebskosten äusserst kosteneffizient (vgl. z.B. Bundesamt für Strassen ASTRA, 2003: Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr, www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00480/index.html).

Angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme braucht es zur Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr anstelle guter Vorsätze verbindliche, mess- und überprüfbare Zielsetzungen. Das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) verweist heute „im Rahmen übergeordneter Konzepte“ auf die Richtpläne zur Umsetzung der Ziele des RFFV. Der Richtplan Veloverkehr enthält einen Netzplan mit Haupt- und Nebenrouten, Grundsätze zum Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrs-/Veloanlagen. Für die Förderung des Veloverkehrs spielt eine velogerechte Verkehrsinfrastruktur zwar eine bedeutende Rolle – Erfahrungen im In- und Ausland zeigen aber, dass sie allein nicht genügt, um den Anteil des Veloverkehrs zu steigern. Für eine wirksame Förderung des Langsamverkehrs sind messbare Ziele, eine Strategie zur Erreichung dieser Ziele, die Erfassung des Verkehrsaufkommens und eine kontinuierliche Erfolgskontrolle zentral.

Bern, 13. Juni 2013

Erstunterzeichnende: Regula Tschanz, Stéphanie Penher

Mitunterzeichnende: Leena Schmitter, Lea Bill, Sabine Baumgartner, Christine Michel, Mess Barry, Esther Oester, Franziska Grossenbacher, Cristina Anliker-Mansour, Christa Ammann, Tania Espinoza, Rolf Zbinden, Prisca Lanfranchi, Susanne Elsener, Martin Trachsel, David Stampfli, Stefan Jordi, Annette Lehmann, Yasemin Cevik, Ursula Marti, Peter Marbet, Katharina Altas