

## **Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz, GB/Seraina Patzen, JA!): Velofreundliche Lichtsignalanlagen - Rechtsabbiegen bei Rot an Kreuzungen ermöglichen**

Im Vergleich mit anderen Städten kommt Bern punkto Veloförderung kaum voran. Im nationalen Velostädte-Rating „PRIX Velostädte“ belegt die Stadt Bern im Jahr 2014 den enttäuschenden 18. Platz. Angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme hat die Stadt Bern ein vitales Interesse daran, den Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Wege und die Anzahl Velofahrender zu erhöhen.

Dafür ist eine Palette von Massnahmen notwendig. Sichere und rasche Veloverbindungen mit velofreundlichen Lichtsignalanlagen gehören zu den entscheidenden Kriterien, damit sich mehr Leute für das Velofahren entscheiden.

Im Juni 2013 wurde das Postulat Fraktion GB/JA! „Grüne Welle für Velofahrende auf Hauptverkehrsachsen“ erheblich erklärt. Mit dem Postulat Fraktion GB/JA! „Bern muss Velofahrende belohnen statt bestrafen“ wurde in der Stadt Bern bereits im Jahr 2010 gefordert, die Einführung von velofreundlichen Lichtsignalanlagen zu prüfen, die Velofahrenden das Rechtsabbiegen bei Rot ermöglichen. Die Erfahrungen aus den Niederlanden, Dänemark, Norwegen oder Frankreich zeigen, dass dies gefahrenlos umsetzbar ist. Mit Verweis auf die Signalisationsverordnung befand der Gemeinderat 2010, dass es dafür keinen Handlungsspielraum gebe. Nun zeigt sich der Kanton Basel-Stadt wesentlich kreativer: Im Rahmen eines Pilotversuchs ist es Velofahrenden seit Juni 2013 an einigen Lichtsignalanlagen erlaubt, bei Rot rechts abzubiegen und Kreuzungen zusammen mit FussgängerInnen zu überqueren. Basel beteiligt sich damit am Forschungsauftrag „Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen“ der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und führt als erste Schweizer Stadt einen Pilotversuch durch. Ziel des Forschungsprojekts ist es zu untersuchen, inwiefern sich die Verkehrsführung verbessern und die Wartezeiten für Velofahrende an den Versuchsanlagen verringern lassen.

Das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt hat im September 2014 ein überaus positives Zwischenfazit aus dem Pilotversuch gezogen: „Die liberale Verkehrsregelung dieser Versuche führte zu deutlich weniger Konflikten zwischen Velos und Motorfahrzeugen und fand auch bei Fussgängern eine gute Akzeptanz. Unfälle gab es keine. Autofahrer profitieren insofern davon, dass bei grüner Ampel keine Velos die Weiterfahrt verzögern, da diese bereits bei Rot fahren durften.“

Das Basler Bau- und Verkehrsdepartement beantragt dem Bundesamt für Strassen darum die Ausdehnung und Verlängerung des Pilotversuchs sowie die definitive Änderung der Signalisationsverordnung, damit die Verkehrsregelung des Pilotversuchs dauerhaft angewendet werden kann.

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeinderat aufgefordert:

- in der Stadt Bern an Kreuzungen das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende zu ermöglichen und die entsprechenden Grundlagen zu schaffen;
- sich beim Bundesamt für Strassen und den weiteren zuständigen Stellen für eine rasche Änderung der Signalisationsverordnung einzusetzen;
- in der Zwischenzeit in der Stadt Bern allenfalls Pilotversuche zu ermöglichen.

*Erstunterzeichnende:* Regula Tschanz, Seraina Patzen

1 vgl. Medienmitteilung des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt vom 22. September 2014

*Mitunterzeichnende:* Regula Bühlmann, Leena Schmitter, Stéphanie Penher, Christine Michel, Christa Ammann, Rolf Zbinden, Franziska Grossenbacher, Mess Barry

### **Antwort des Gemeinderats**

Wie der Gemeinderat bereits in mehreren Vorstossantworten ausgeführt hat, ist die Stadtverträglichkeit des Verkehrs angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Dabei übernehmen der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr eine wesentliche Rolle. Ziel des Gemeinderats ist es, den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsformen am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen. Aus diesem Grund setzt der Gemeinderat auf die gezielte Förderung des Veloverkehrs mit dem ambitionierten Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2030 von aktuell 11 auf 20 Prozent zu erhöhen. Dazu hat er im Oktober 2014 eine Velo-Offensive in Auftrag gegeben, welche einerseits auf den Ausbau der Veloinfrastruktur setzen und andererseits eine eigentliche Velo-Kultur entwickeln soll.

Vor diesem Hintergrund unterstützt der Gemeinderat das Anliegen des Vorstosses, den Velofahrerinnen und Velofahrern eine möglichst effiziente Fahrweise zu ermöglichen und somit das Rechtsabbiegen bei Rot zu gestatten. Die ersten positiven Ergebnisse des Pilotversuchs in Basel bestärken ihn in dieser Grundhaltung. Leider erlauben es die heutigen gesetzlichen Bestimmungen aber (noch) nicht, die Lichtsignalanlagen entsprechend den Forderungen der Richtlinienmotion umzugestalten. Hierzu bedarf es einer Änderung der Strassenverkehrsgesetzgebung auf Bundesebene.

Eine Anfrage der städtischen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr anfangs März 2015 beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat ergeben, dass der Versuch in Basel aus Sicht des ASTRA noch zu wenige Erkenntnisse gebracht hat, um die Normen bereits heute anzupassen bzw. die Einwände, mit denen im Rahmen der Anhörung gerechnet werden müsste, zu entkräften. Angesichts der tendenziell positiven Ergebnisse des Versuchs in Basel hat das ASTRA allerdings einer Verlängerung des Versuchs um zwei Jahre zugestimmt. Sobald dazu Ergebnisse vorliegen, werden diese gemäss Auskunft des ASTRA analysiert und Vorschläge zum weiteren Vorgehen formuliert. Bis zu diesem Zeitpunkt wird das ASTRA keine weiteren Pilotprojekte in anderen Gemeinden bewilligen, also auch nicht in Bern.

Der Gemeinderat wird die weitere Entwicklung zu den hier interessierenden Fragen aufmerksam weiterverfolgen und insbesondere via Städteverband bzw. die von der Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün präsidierte Städtekonzferenz Mobilität aktiv auf die laufenden Diskussionen einwirken. So organisiert die Städtekonzferenz beispielsweise am 15. Juni 2015 in Bern eine Fachveranstaltung zum Thema „Knacknuss städtische Velopolitik: Schweizer Erfolgsstrategien“, bei welcher auch die hier interessierende Frage des Rechtsabbiegens Thema sein wird.

Die Punkte 1 und 3 der vorliegenden Motion betreffen inhaltlich einen Bereich, der im übergeordneten Recht geregelt ist und somit nicht in der Zuständigkeit der Stadt Bern liegt. Die verlangten Massnahmen sind ohne Änderungen der Rechtslage auf eidgenössischer Ebene bzw. ohne Mit-

wirkung der zuständigen Bundesstellen rechtswidrig und somit undurchführbar. Die Motion ist deshalb in diesen Punkten abzulehnen.

Punkt 2 der vorliegenden Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb insoweit der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinien-motionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat. Wie der Gemeinderat jedoch vorstehend ausgeführt hat, verfolgt er die entsprechende Entwicklung ohnehin aufmerksam und positiv interessiert.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Die Kosten für die allfällige Einführung der Regel, den Velofahrerinnen und Velofahrern das Rechtsabbiegen bei Rot zu gestatten, werden voraussichtlich mit den internen personellen Ressourcen und über die Laufende Rechnung gedeckt werden können.

**Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 und 3 der Motion abzulehnen und Punkt 2 als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 1. April 2015

Der Gemeinderat