

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher/Katharina Gallizzi, GB): Priorisierung der Velohaupttrouten (2020.SR.000146)

Mit SRB 2022-469 vom 20. Oktober 2022 wurde das Postulat erheblich erklärt:

Die Coronakrise wird unseren Alltag noch lange prägen. Pendler*innen werden den überfüllten ÖV zu Stosszeiten meiden. Die aktive Mobilität dagegen, d.h. der Fuss- und Veloverkehr ist und bleibt gesund und die Abstandsregeln können problemlos eingehalten werden. Zur Zeit ist in Städten rund um den Globus eine pandemiebedingte Verkehrswende im Gang. In Berlin werden in grossem Stil temporäre Radwege markiert, sogenannte Pop-up Bikelanes. Die provisorischen Strecken sollen nach und nach in sichere Radwege umgebaut werden. Andere Städte wie Bogota, Paris, Buda-pest, Mailand und Mexiko City fördern in der Coronakrise ebenfalls unkompliziert den Fuss- und Veloverkehr. Die Massnahmen zielen darauf ab, den überfüllten ÖV zu entlasten und eine Umlagerung auf den MIV zu verhindern. Diese Aufbruchsstimmung ist in der Schweiz noch nicht angekommen.

Das Velo hat im Pendlerverkehr ein riesiges Potential und die Dringlichkeit der Veloförderung verstärkt sich durch die Pandemie. Mit attraktiven Velohaupttrouten in der Agglomeration kann der Veloverkehr gefördert werden. Das Potential zum Umsteigen auf das Velo-Pendeln ist in der Agglomeration Bern daher riesig. Das haben auch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und die darin vereinigten Gemeinden erkannt. Im neusten regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK), dessen Mitwirkung bis am 15. Mai verlängert wurde, spielen sog. Velohaupttrouten strategisch eine wichtige Rolle. Als Veloverbindungen mit hohen Standards sollen sie das Velofahren attraktiv machen. Die Stadt Bern hat zusammen mit den Nachbargemeinden Köniz und Ostermündigen bereits drei Routen in Betrieb genommen, dieses Jahr folgt eine vierte nach Bethlehem-Brünnen. Bis das Netz von Velohaupttrouten in der Stadt Bern fertiggestellt sein wird, dauert es aber noch sehr lange. Einige Abschnitte sind im aktuellen Agglomerationsprogramm mit C-Horizont aufgeführt, d.h. die Umsetzung ist erst bis 2035 vorgesehen. Aufgrund der Coronakrise ist es angezeigt, die Prioritäten in der mittelfristigen Investitionsplanung zu überdenken und Möglichkeiten zu suchen, die Velohaupttrouten rascher umzusetzen. Das kann z.B. durch ein Zurückstellen von anderen Verkehrsprojekten erfolgen.

Der Gemeinderat ist deshalb aufgefordert in einem Bericht aufzuzeigen, wie eine raschere Realisierung aller Velohaupttrouten auf dem Gemeindegebiet von Bern mittels Priorisierung in der mittelfristigen Investitionsplanung sichergestellt werden kann.

Begründung der Dringlichkeit

Um eine politische Diskussion über die Prioritäten in der MIP zu ermöglichen, müssen die Resultate der Überprüfung vor der Diskussion des IAFP im September 2020 vorliegen.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 14. Mai 2020

Erstunterzeichnende: Franziska Grossenbacher, Katharina Gallizzi

Mitunterzeichnende: Lea Bill, Seraphine Iseli, Regula Bühlmann, Sarah Rubin, Eva Krattiger, Seraina Patzen, Ursina Anderegg, Rahel Ruch

Bericht des Gemeinderats

Seit dem Start der Velo-Offensive im Jahr 2014 steigt der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt Bern kontinuierlich: Mittlerweile werden rund 20 % aller Wege mit dem Velo zurückgelegt. Im Vergleich zu anderen grossen Schweizer Städten verzeichnet Bern seit 2010

die stärkste Zunahme am Veloverkehr.¹ Die Verkehrswende hat die «Velohauptstadt» Bern also längst erfasst.

Grundlage für diese erfreuliche Entwicklung ist einerseits das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, in welchem der Gemeinderat die Ziele für eine stadtverträgliche Mobilität festgelegt hat. Andererseits stützt sich die Stadt Bern bei der Veloförderung auf die Energie- und Klimastrategie 2025, die eine Erhöhung des Anteils an energieeffizienten Verkehrsmitteln vorsieht. Der Masterplan Veloinfrastruktur ist schliesslich die zentrale Grundlage für die Behörden und beauftragten Unternehmungen bei der Planung und Realisierung der Veloinfrastruktur; er zielt darauf ab, durch die Erstellung von Velohaupttrouten und die Schliessung von Netzlücken eine attraktive, sichere und durchgehende Veloinfrastruktur anzubieten. Der 2020 genehmigte Masterplan Veloinfrastruktur wird aktuell überarbeitet und ergänzt.

Förderung der Veloinfrastruktur

Velorouten sind das Rückgrat der Veloinfrastruktur und gehören auf städtischer Ebene zum Kern der Veloförderung. Nach der Eröffnung der ersten Velohauptroute nach Wankdorf 2016 folgten im gleichen Jahr die schrittweise Umsetzung der Velohauptroute nach Ostermundigen² und ab 2018 jene nach Köniz. 2021 konnten erste Massnahmen auf der Velohauptroute nach Bethlehem-Brünnen realisiert werden. Für 2024 sind auf dieser Strecke weitere Massnahmen geplant. In der hinteren Länggassestrasse wurden 2022 bereits die ersten Massnahmen der Velohauptroute Länggasse umgesetzt, im September 2023 werden auch jene im vorderen Teil folgen. Die Realisierung von ersten Massnahmen für die Velohauptroute nach Bümpliz-Niederwangen ist ab 2024 geplant.

Neben den Velorouten wurden seit der Einreichung des vorliegenden Postulats im Frühling 2020 viele weitere Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur umgesetzt. Dazu gehören laufende Sofortmassnahmen wie neue oder breitere Velostreifen auf dem gesamten Stadtnetz, beispielsweise in der Köniz-, Papiermühle-, Stauffacher- oder Kirchenfeldstrasse.

Seit der Bund 2020 das Verkehrsregime der Velostrassen ins ordentliche Recht überführt hat, wurden in Bern zudem sieben Velostrassen in Betrieb genommen³. Diese ermöglichen gute Veloverbindungen in Tempo 30-Zonen. Der Rechtsvortritt wird dabei aufgehoben, so dass den Velofahrenden sichere und unterbruchsfreie Verbindungen zur Verfügung stehen. Solche «Velo-Komforttrouten» auf Quartierstrassen bestehen derzeit im Breitenrain, im Tscharnergut, im Sandrain, im Mattenhof, im Kirchenfeld sowie zwei in der Länggasse.

Daneben erfolgen Verbesserungsmaßnahmen für den Veloverkehr im Rahmen von Dritt- oder Grossprojekten. So konnten bei der Sanierung Monbijoustrasse oder an der Forsthauskreuzung mit den Velostreifen deutliche Verbesserungen für Velofahrende erzielt werden. Zu erwähnen sind auch der Velogegenverkehr in der Sulgeneck- oder die breiten Velostreifen auf der Murtenstrasse.

Die bisherigen Investitionen in die Veloförderung tragen Früchte. Umso mehr muss nun weiter in den Ausbau der Veloinfrastruktur investiert werden. Denn auch in Bern bestehen noch diverse neuralgische Abschnitte und Knoten, bei welchen der Bedarf an einer verbesserten Veloinfrastruktur auf der Hand liegt, beispielsweise entlang der Thunstrasse, an der «Titanic»-Kreuzung oder in der Umgebung verschiedener Autobahnanschlüsse. Zudem zielen die Massnahmen der Stadt Bern darauf ab, dass bis 2030 ein Velo-Anteil von 30 % am Gesamtverkehr der Stadtbevölkerung erreicht

¹ Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 / Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives Lausanne, Patrick Rérat

² Der Abschnitt Guisanplatz ist aktuell noch beim Kanton (Grundeigentümer) in Bearbeitung.

³ www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/velostrassen

werden kann.⁴ Dabei spielt die Realisierung der Velohaupttrouten eine zentrale Rolle – gerade auch im Hinblick auf eine stadtverträgliche und klimaneutrale Mobilität.

Regionale Vernetzung

Der regionale Velonetzplan wird gegenwärtig überarbeitet, der Kanton Bern plant sogenannte Velovorzugsrouten. Die Planungsstudie zur Velovorzugsroute Wangental wurde bereits gestartet. Ausserdem hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) ein regionales Veloleitbild entwickelt, dessen öffentliche Mitwirkung im Sommer 2023 abgeschlossen wurde. Die Stadt Bern hat sich aktiv in die Erarbeitung eingebracht. Auf Gemeindeebene besteht ein institutionalisierter Austausch mit Köniz, um die gemeinsame Veloförderung voranzutreiben. Mit den anderen umliegenden Gemeinden wird eine projektbezogene Zusammenarbeit geführt.

Finanzierung, Terminierung und Priorisierung von Verkehrsprojekten

Das kommende Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (4. Generation, 2024 – 2027) ist integraler Bestandteil des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK 2021 und wird vom Bund finanziell unterstützt. Darin sind 22 Velohaupttrouten-Etappen im A- und B-Horizont (2024 – 2031) aufgeführt. Die geplanten Abschnitte der Velohaupttrouten auf städtischer Ebene können meistens innerhalb von drei bis sechs Jahren umgesetzt werden und werden mehrheitlich mittels Investitionskrediten finanziert. Die dafür notwendigen Gelder sind in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) 2024 – 2031 mit 1.2 bis 4.4 Mio. Franken pro Jahr reserviert. Im Vordergrund stehen dabei mittelgrosse, bauliche Massnahmen sowie Markierungs- und Signalisationsmassnahmen.

Für kleine und kurzfristige Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs stehen die Kredite für Sofortmassnahmen sowie Mittel der Spezialfinanzierung gemäss dem Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) zur Verfügung. Solche Massnahmen benötigen meistens keine bauliche Umgestaltung und sind in der Regel innerhalb von einem Jahr realisierbar. Bei Grossprojekten, die entlang von Velohaupttrouten liegen, werden wann immer möglich Synergien genutzt. Dies ist z.B. bei Gleiserneuerungen, Werkleitungssanierungen, Ersatz von Lichtsignalanlagen oder neuen Tramlinien (vgl. Tram Bern – Ostermundigen) der Fall. Entsprechende Massnahmen zur Umsetzung von Velohaupttrouten sind somit terminlich an die jeweiligen Grossprojekte gekoppelt. Diese werden grundsätzlich über Kreditbeschlüsse in der Kompetenz des Stadtrats oder des Stimmvolks finanziert und sind in der MIP mit langem Vorlauf terminiert.

Grundsätzlich berücksichtigen Verkehrsprojekte in der Stadt Bern immer auch Klimaanpassungs- sowie Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen. Dabei ist nicht bei allen Projekten und Krediten aus der Investitionsplanung erkennbar, dass damit auch wesentliche Teile der Velorouten mit umgesetzt werden können. In vielen Sammelpositionen sind aber Projekte mit einem zentralen Anteil an Veloförderung enthalten.

Angesichts der aktuellen Budgetlage muss sich die Planung und Umsetzung der Velohaupttrouten auf städtischer Ebene an den zur Verfügung stehenden Mitteln orientieren. Dabei geht es in erster Linie um die beschränkten personellen Ressourcen nicht nur in der Verkehrsplanung, sondern auch beim Tiefbauamt, welches für die Umsetzung zuständig ist. Das Projektportfolio der Stadt Bern ist zudem sehr gross. Aufgrund der vielen ressourcenintensiven Grossprojekte, welche zu einem grossen Teil alle auch auf eine nachhaltige und klimaverträgliche Stadt hinwirken, ist der Spielraum stark eingeschränkt, um andere, ebenso wichtige Projekte zugunsten von Veloprojekten zurückzustellen (z.B. Zunkunft Bahnhof Bern, Ausbau Fernwärme, Hochwasserschutz, Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen, Quartierplanung Vierfeld und Mittelfeld, Brückensanierungen, Umgestaltung und Sanierung des Bären-/Waisenhaus- oder Inselplatzes). Damit geht

⁴ Masterplan Veloverkehr, Vernehmlassung Juni 2023

einher, dass die vom Vorstoss angestrebte Priorisierung der Velohaupttrouten weniger eine Frage der in der MIP eingestellten Mittel ist, sondern vielmehr eine Frage der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen und des Abgleichs mit anderen – aus klima- und verkehrspolitischer Sicht ebenso zentralen – Grossprojekten.

Bern, 18. Oktober 2023

Der Gemeinderat