

**Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat****Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Judith Gasser, GB): „Grüne Welle“ für Velofahrende auf Hauptverkehrsachsen; Fristverlängerung**

Das Postulat Fraktion GB/JA! wurde am 13. Juni 2013 vom Stadtrat erheblich erklärt:

Im letzten Modalsplit war es schwarz auf weiss zu lesen: Velofahren stagniert, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nimmt zu. Damit Bern eine attraktive Velostadt wird, muss also noch einiges geschehen. Die Förderung des Veloverkehrs war immer ein Kernanliegen der GB/JA!-Fraktion. In Holland oder Dänemark wird Veloförderung gross geschrieben. Da könnten sich die Schweiz und Bern ein Stück davon abschneiden. Eine Massnahme, die sich gemäss verschiedener Studien sehr bewährt hat, insbesondere um den Anteil an Velopendler-Innen zu erhöhen, ist die „Grüne Welle“. So ist es in ganz Kopenhagen möglich, ohne Stopp mit Tempo 20km/h durch die ganze Stadt zu fahren. Davon kann heute in Bern keine Rede sein: Wer die erste Kreuzung bei Grün passiert, muss kräftig in die Pedale treten um auch die zweite Kreuzung innerhalb der Grünphase zu überqueren. Zwar gibt es in Bern topo-graphische Hindernisse – Steigungen/Neigungen, welche eine einheitliche „Grüne Welle“ bei Tempo 20km/h verunmöglichen. Zudem wird in Bern bei der Ampelschaltung konsequent der öffentliche Verkehr priorisiert. In solchen Fällen kann die Grüne Welle unterbrochen werden oder die Schaltung an die Grüne Welle angepasst werden.

Der Gemeinderat wird daher aufgefordert zu prüfen, wie in der Stadt Bern auf den Hauptverkehrsachsen die „Grüne Welle“ bei Ampelsignalisationen auf Tempo 20km/h eingestellt werden kann, so dass Velofahrende nicht an jeder Kreuzung knapp oder nicht passieren können.

Der Gemeinderat wird zudem aufgefordert zu prüfen, ob ein tieferes Tempo als 20km/h für die Grüne Welle besser umsetzbar wäre und ob weitere sinnvolle Anpassungen des „skandinavischen“ Modells denkbar wären.

Bern, 18. Oktober 2012

*Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB/Rahel Ruch, JA!):* Esther Oester, Monika Hächler, Christine Michel, Lea Bill, Stéphanie Penher, Hasim Sancar, Cristina Anliker-Mansour, Judith Gasser

**Bericht des Gemeinderats**

Wie der Gemeinderat bereits in seinen Antworten vom 28. Mai 2014 auf die Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!, GFL/EVP: Mehr Sicherheit für Velofahrende vom 28. November 2013 und die Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!: Velobahnen für Bern vom 11. Dezember 2013 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. Fuss- und Veloverkehr vereinen wichtige Aspekte wie Individualität, Flexibilität und Förderung der Gesundheit sowie beim Veloverkehr auch der Aspekt der Schnelligkeit. Ein hoher Anteil dieser effizienten Verkehrsmittel am Gesamtverkehr liegt im Interesse einer lebenswerten, kinder- wie altersfreundlichen und wohnlichen Stadt. Ziel des Gemeinderats ist es, den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsformen am Ge-

samtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.

In Bern stagniert der Anteil der Fahrten, welche mit dem Velo zurückgelegt wird, seit 2005 tatsächlich bei 11 Prozent. Während Bern bei den Anteilen des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs im Städtevergleich einen Spitzenplatz belegt, liegt die Stadt beim Velogebruch im Mittelfeld. Dies und erst recht der Vergleich mit den eigentlichen Velo-Städten in Europa führt zur Erkenntnis, dass in Bern beim Veloverkehr ein bedeutendes Potential steckt. Der Gemeinderat setzt deshalb auf die gezielte Förderung des Veloverkehrs mit dem ambitionierten Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2025 markant zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist in den nächsten Jahren eine konsequente Ausrichtung der Veloförderung als Schwerpunkt der Verkehrspolitik der Stadt Bern vorgesehen. Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Ausbau der Veloinfrastruktur zu. Beispielsweise mit der Fuss- und Velobrücke zwischen der Länggasse und dem Breitenrainquartier, für die der Gemeinderat am 30. April 2014 zuhanden des Stadtrats einen Planungskredit verabschiedet hat oder mit der Optimierung der Velowegverbindungen, wie es sich der Gemeinderat in seinen Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 zum Ziel gesetzt hat.

Unter Berücksichtigung der geltenden regionalen, kantonalen und nationalen Routen beabsichtigt der Gemeinderat in der Stadt Bern ein Netz von durchgehenden Velowegen zu definieren und schrittweise zu realisieren. Die Regionale Velonetzplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) bildet dabei für den Gemeinderat eine wichtige Grundlage. Eine wichtige Anforderung an das künftige Velorouten-Netz in der Stadt Bern ist, dass aus jedem Stadtteil eine Veloroute ins Zentrum beziehungsweise in Zentrumsnähe führt. Weiter sollen die Velorouten in der Stadt Bern möglichst den Kriterien „sicher“, „schnell“ und „direkte Verbindung“ gerecht werden. Diese Anforderungen decken sich weitgehend mit den Zielen, welche in der Regionalen Velonetzplanung der RKBM für Velobahnen definiert wurden: Diese sollen schnell, direkt und hindernisfrei sein; in der Regel werden sie auf bestehenden Strassen geführt.

Zur Umsetzung dieser Absichten wurde unter der Federführung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) eine Arbeitsgruppe gebildet. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Vertretern des Tiefbauamts (Leitung), der Verkehrsplanung, des Stadtplanungsamts und BERNMOBIL zusammen. Diese Arbeitsgruppe soll sich um die Definition von Velorouten und deren Standards sowie um die Realisierung einer Pilotroute kümmern. Zu den dabei zu klärenden Standards wird auch die Frage der „Grünen Welle“ gehören wie zum Beispiel

- welche technischen Voraussetzungen (Strassennetz, Verkehrsfluss, Geschwindigkeit, Steuerungsart der Lichtsignalanlagen, Tageszeit, etc.) für eine „Grüne Welle“ notwendig sind oder
- welche Routen sich in Bern anhand der oben genannten Voraussetzungen für eine „Grüne Welle“ eignen.

Die Konsolidierung der Lösungsvorschläge, welche die erwähnte Arbeitsgruppe erarbeitet, erfolgt Ende 2014. Die Realisierung einer möglichen Pilotroute ist für 2015 geplant.

Bei den Abklärungen wird - wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort vom 19. März 2014 auf die Motion Lea Bill (JA!): Veloförderung, aber richtig: Paradigmawechsel jetzt! dargelegt hat - zu beachten sein, dass im Strassenraum zwischen den verschiedenen Verkehrsarten traditionellerweise eine gewisse Konkurrenz besteht und der öffentliche Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen bevorzugt behandelt werden muss (separate Spurführung). Diese Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bedeutet aber auch, dass es auf solchen Achsen schwierig sein dürfte, eine „Grüne Welle“ für Velofahrende durchzusetzen. Eine ausschliessliche und konsequente Bevorzugung der Velos ginge allzu sehr zu Lasten des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs und würde deshalb in der Gesamtbetrachtung nicht zur Stärkung, sondern eher zur Schwächung des umweltver-

träglichen Verkehrs führen. Die genannten Verkehrsträger ergänzen sich und decken die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse auf nachhaltige Weise.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zum Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Judith Gasser, GB): „Grüne Welle“ für Velofahrende auf Hauptverkehrsachsen; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichtes bis 30. Juni 2015 zu.

Bern, 4. Juni 2014

Der Gemeinderat