

Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP (Regula Tschanz, GB/Michael Steiner, GFL): Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen

Motionstext

Der Gemeinderat von Bern legt gemeinsam mit den Gemeinden Köniz und Ostermundigen und dem Kanton eine Velohauptachse Schliern-Köniz-Hauptbahnhof Bern-Bahnhof Ostermundigen-Rüti fest, auf welcher Velofahrende sicher, schnell und direkt zum Ziel gelangen.

1. Die Velohauptachse wird in einer ersten Phase auf bestehenden Neben- und Hauptstrassen durchgehend signalisiert, Hindernisse werden reduziert und Gefahrenstellen entschärft, flächig rote Markierungen in Knotenbereichen aufgetragen, Querungshilfen erstellt, Ampeln auf Velos optimiert und die Einführung mit Kommunikationsmassnahmen begleitet.
2. In einer zweiten Phase wird die Linienführung verbessert und entsprechende Ausbaumasnahmen ins Agglomerationsprogramm integriert.
3. Ein Anschluss an die geplante Fussgänger- und Velobrücke Länggasse-Nordquartier wird sichergestellt und dient als attraktive Alternative zur Zentrumsdurchfahrt.

Begründung

Als Entlastung für den Bus Nr. 10 ist eine parallel führende Velohauptachse eine kostengünstige Alternative mit sehr gutem Kosten/Nutzen-Verhältnis. Der Veloverkehr ist platzsparend und hat dadurch ein beträchtliches Potenzial. Auf gut angelegten Velobahnen im Ausland verkehren bis zu 30'000 Velos pro Tag. Voraussetzung sind sichere und direkte Routen, auf denen das Ziel gleich schnell oder schneller erreicht werden kann wie mit dem Auto oder dem öV.

Folgende Routenführung ist zu prüfen: Schliern-Köniz Zentrum-Fischermätteli-Loryplatz-Bahnhof Bern-Kornhausbrücke-Militärstrasse-Zentareal-Bahnhof Ostermundigen-Rüti. Selbstverständlich sind lokale Abweichungen zu diesem Routenvorschlag möglich.

Die Erstellung der Velohauptachse bedingt in einer ersten Phase Investitionen in die Sicherheit wie Querungshilfen, Vortrittsregelung auf Quartierstrassen, Beseitigung von Gefahrenstellen und Hindernissen, Markieren von Velostreifen, Grüne Welle für Velos bei Lichtsignalanlagen, durchgehender Signalisation und geeignete Öffentlichkeitsarbeit (Motto: „Genug vom überfüllten Bus? Nimm's Velo!“). Eine durchgehende Signalisierung erhöht die Sichtbarkeit der Routenführung und die Publikumswirksamkeit der Hauptachse. Synergien können genutzt werden, indem bestehende Freizeitroutes (z.B. Nr. 74) wie geplant auf dieser Velohauptachse ins Zentrum geführt werden. Gut sichtbare Velozählstellen erhöhen die Attraktivität.

In einer zweiten Phase wird mit baulichen Ausbaumasnahmen, die über das Agglomerationsprogramm finanziert werden, die Routenführung verbessert. Mögliche Bauprojekte sind:

- Köniz: - Brühlplatz-Sporthalle Weissenstein (entlang BLS-Trasse)
- Schliern-alter Friedhof-Stapfenstrasse-Köniz Zentrum
- Bern: - Fussgänger- und Velobrücke Länggasse-Nordquartier
- Velofreundliche Sanierung Viktoriaplatz
- Bolligenstrasse bis Zentweg bzw. direkte Route durch das Zentareal
- Ostermundigen: - Velofreundliche Bahnhofunterführung

Die Forderungen der Motion entsprechen den Zielen des Sachplans Veloverkehr des Kantons Bern, der am 3. Dezember 2014 genehmigt wurde. Diese Motion wird koordiniert in den Parlamenten von Köniz, Bern und Ostermundigen eingereicht.

Bern, 15. Januar 2015

Erstunterzeichnende: Regula Tschanz, Michael Steiner

Mitunterzeichnende: Daniel Klauser, Tania Espinoza Haller, Bettina Jans-Troxler, Janine Wicki, Matthias Stürmer, Patrik Wyss, Manuel C. Widmer, Cristina Anliker-Mansour, Regula Bühlmann, Katharina Gallizzi, Leena Schmitter, Franziska Grossenbacher, Stéphanie Penher, Luzius Theiler, Mess Barry, Christa Ammann, Seraina Patzen, Christine Michel, Kurt Hirsbrunner, Benno Frauchiger, Daniel Imthurn, Marco Pfister, Sandra Ryser

Antwort des Gemeinderates

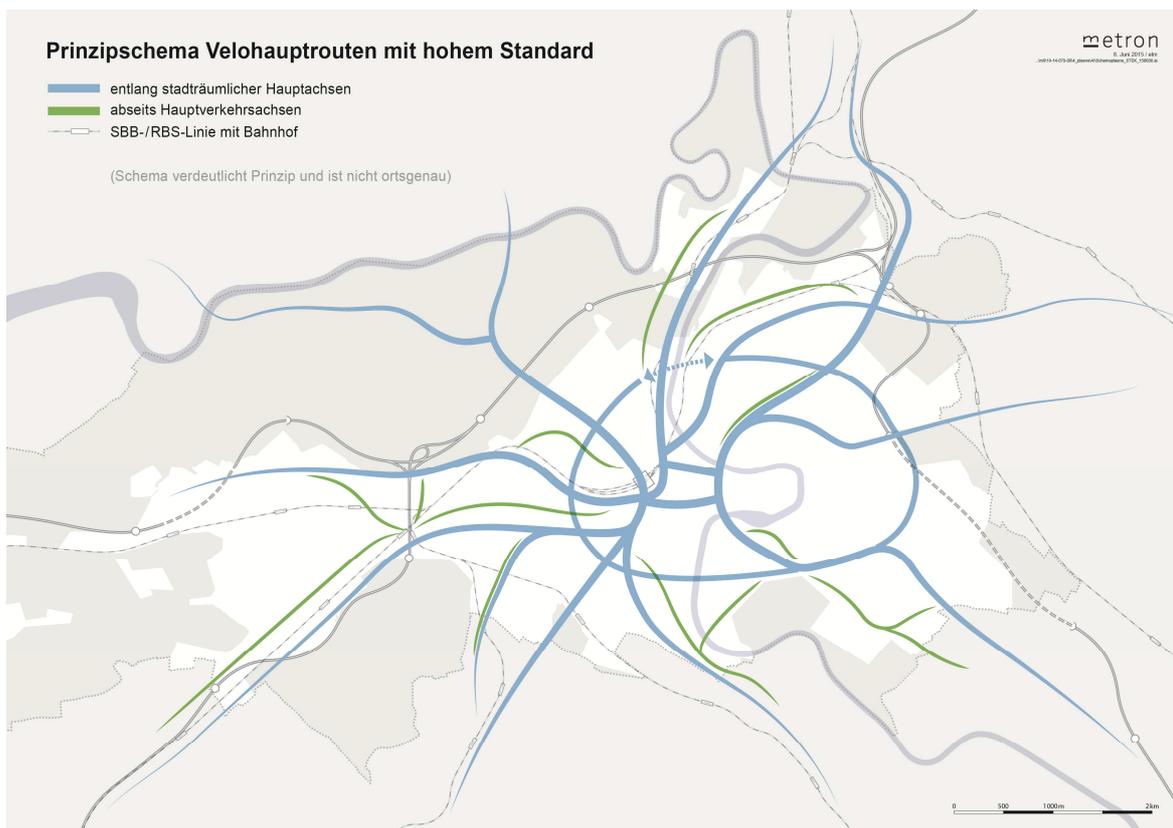
Wie der Gemeinderat bereits in mehreren Vorstossantworten ausgeführt hat, ist die Stadtverträglichkeit des Verkehrs angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Dabei übernehmen der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr 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 Veloanteil am Verkehr der Stadtberner Bevölkerung bis ins Jahr 2030 von rund 11 Prozent auf 20 Prozent zu erhöhen.

Um diese Ziele erreichen zu können, hat der Gemeinderat im Oktober 2014 beschlossen, eine Velo-Offensive vorzubereiten. Die Erkenntnisse aus diesen Vorarbeiten sowie die Erfahrungen anderer Städte zeigen, dass ein gezielter Ausbau der Veloinfrastruktur zentrale Voraussetzung für die Steigerung des Veloanteils ist. Neben zahlreichen kleineren und mittleren Vorhaben befinden sich deshalb zurzeit auch mehrere grössere Infrastrukturprojekte in Vorbereitung; beispielsweise die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse, ein Veloverleihsystem für die Stadt Bern sowie die Optimierung der wichtigsten Velowegverbindungen. Für den Ausbau der wichtigsten Velowegverbindungen wurde im Rahmen der Vorarbeiten zur Velo-Offensive eine Arbeitsgruppe Velorouten gebildet, welche eine Machbarkeitsuntersuchung erarbeitet hat.

• **Netz der Velohauptrouten**

Das Velonetz der Stadt Bern soll in Zukunft schrittweise ausgebaut und optimiert werden. Auch diese Absicht hat der Gemeinderat bereits mehrfach im Rahmen der Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen bekräftigt. Zudem basiert der geplante Netzausbau auf den geltenden kantonalen und regionalen Richtplänen (Sachplan Velo bzw. Alltags- und Freizeitrouthenetz Velo) und hat seinen Niederschlag auch im aktuellen Entwurf des Regionalen Siedlungs- und Gesamtverkehrskonzepts RGSK II sowie in den Grundlagendokumenten von STEK 2015 gefunden. Das Grundgerüst dieses künftigen Velonetzes bilden die **Velohauptrouten**, auf welchem der Hauptfluss des Veloverkehrs abgewickelt werden soll. Diese Hauptrouten sollen folgende Merkmale aufweisen:

- Durchgängigkeit: kohärente und unterbruchfreie Infrastruktur
- Direktheit: direkte Verknüpfung von Zielgebieten
- Attraktivität: Fokus auf einprägsame und attraktive Stadträume (keine „Schleichwege“)
- Nachfrage: bekannte und viel benutzte Routen
- Objektive und subjektive Sicherheit: als Grundvoraussetzung aller Routen.



Die Velohaupttrouten verknüpfen alle wichtigen Zielorte von stadtweiter und regionaler Bedeutung. Differenziert nach räumlicher Ausgangslage sowie nach heutiger und zukünftig zu erwartender Nachfrage werden die Haupttrouten über die am besten geeignete Strecke geführt und nehmen dementsprechend eine unterschiedliche Gestaltung an.

Viele dieser Velohaupttrouten liegen auf den stadträumlichen Hauptachsen, die gleichzeitig als **Hauptverkehrsachsen** für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den öffentlichen Verkehr (ÖV) dienen. Die Hauptachsen sind stadtweit und regional durchgängig verbunden, liegen meist zentral in den Stadtteilen und haben somit eine ideale Erschliessungswirkung. Für andere Velohaupttrouten ist hingegen die Führung **abseits von Hauptverkehrsachsen** zielführender. Dies kann der Fall sein, wenn die Routenführung durch das Quartier ohnehin direkter ist, wie auf vielen tangentialen Routen. Bedingung für dieses Zusatzangebot ist, dass trotz der Führung durchs Quartier eine ablesbare und zusammenhängende Route mit einer gewissen Bündelung der Veloverkehrsströme und einem hohen Ausbaustandard angeboten werden kann.

Im Zentrum der Machbarkeitsuntersuchung standen die radialen Velohaupttrouten: Es sind elf Routen definiert worden, welche die verschiedenen Quartiere optimal mit dem Zentrum verbinden:

- Nordring-Wankdorf (Bollwerk-Lorrainebrücke-Nordring-Wankdorfplatz)
- Breitenrain-Ostermundigen (Viktoriaplatz-Ostermundigenstrasse via Breitenrain)
- Rosengarten-Ostermundigen (Viktoriaplatz-Rosengarten-Ostermundigenstrasse)
- Kirchenfeld-Muri (Kirchenfeldbrücke-Thunplatz-Burgernziel-Egghölzli)
- Monbijou-Wabern (Monbijoustrasse-Seftigenstrasse)
- Eigerplatz-Köniz (via Schwarzenburgstrasse)
- Loryplatz-Köniz
- Bümpliz-Niederwangen (Hirschengraben-Effingerstrasse-Schlossstrasse-Freiburgstrasse)
- Bethlehem-Brünnen (Laupenstrasse-Güterbahnhof-Murtenstrasse-Waldmannstrasse)
- Länggasse-Bremgartenwald (via Länggassstrasse)
- Tiefenau-Zollikofen (via Tiefenaustrasse).

Diese Routen basieren wie erwähnt auf den geltenden kantonalen und regionalen Richtplänen (Sachplan Velo bzw. Alltags- und Freizeitrouthenetz Velo) und sind - zusammen mit einer tangentialen Velohauptroute (sogen. „Velo-Ring“) - in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept II eingeflossen. Damit ist auch die Anbindung der Routen an die Velonetze der Nachbargemeinden sowie die Einbindung der geplanten Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse in das städtische und regionale Velonetz gewährleistet.

- **Standard der Velohauptrouten**

Der auf den Velohauptrouten angestrebte Standard baut auf den etablierten Velo-Massnahmen auf, namentlich auf der Veloführung mit Radstreifen oder Umweltsuren auf der Strasse. Bei allen Routen liegt der Gedanke zugrunde, auf der bestehenden Velo-Infrastruktur aufzubauen und diese mit Nachdruck zu einem unterbruchfreien und höheren Standard weiterzuentwickeln. Beispielsweise wird, wo eine Separation des Veloverkehrs auf der Strasse sinnvoll erscheint, der Radstreifen mit einem zwingenden Minimal-Standard von 1,50 m Breite auch über Knoten durchgezogen; wo nötig und wo möglich wird ein Optimal-Standard von 2,50 m Breite angestrebt. Bei diesem Mass können zwei Velofahrende nebeneinanderfahren bzw. sich überholen. Zwischenmasse von 1,80 bis 2,20 m Breite werden pragmatisch angewandt, da auch damit das Abstandsverhalten resp. der Komfort verbessert werden kann. Zusätzlich werden auch Optimierungen an Lichtsignalanlagen und bei Vortrittsregelungen vorgeschlagen, um die Anzahl Stopps zu reduzieren.

- **Umsetzung erste Velohauptroute Wankdorf**

Dem Gemeinderat ist wichtig, eine erste Route rasch umsetzen zu können - die Velohauptroute Wankdorf, welche die Strecke vom Hauptbahnhof via Nordring bis zum Wankdorfplatz umfasst. Dazu hat er am 24. Juni 2015 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage über Fr. 1 740 000.00 verabschiedet. Die Wankdorf-Route eignet sich insbesondere deshalb gut als erste Route, weil sie bereits Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation ist und hier kurzfristig mit verhältnismässigem Mitteleinsatz durchgehend ein räumlicher und betrieblicher Standard erreicht werden kann, wie er auch für die andern Velohauptrouten angestrebt wird.

- **Umsetzung weiterer Velohauptrouten in Abstimmung mit den Nachbargemeinden**

Die Planung und Priorisierung der weiteren (radialen und tangentialen) Velohauptrouten wird im Rahmen der Arbeiten an der Velo-Offensive von der Arbeitsgruppe Velorouten vertieft und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Projektierung der ersten Route überprüft. Daraus werden - abgestimmt auf das RGSK II, auf bereits geplante Strassenbauprojekte (z.B. Länggassstrasse) sowie die Absichten der Nachbargemeinden - zu gegebener Zeit Kreditanträge folgen. Ziel des Gemeinderats ist es, den Grossteil des künftigen Velonetzes bis ins Jahr 2030 realisieren zu können.

Zwecks Abgleich des Vorgehens mit den Nachbargemeinden hat sich die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Ende Juni 2015 mit den betroffenen Gemeinden und der Regionalkonferenz getroffen. Dabei hat sich bestätigt, dass ein koordinierter Ausbau der regionalen Veloverbindungen einer gemeinsamen Zielsetzung entspricht und es sind weitere Gespräche und Abgleiche geplant. Hinsichtlich der hier interessierenden Verbindung Köniz-Bern-Ostermundigen ist man sich darüber einig, dass eine unterschiedliche Phasierung Sinn macht:

- In Köniz sind die Vorarbeiten für Veloverbindungen von und zur Stadt Bern bereits weit vorgeschritten und das dortige Parlament hat Ende Juni 2015 eine praktisch gleich lautende Motion überwiesen. Im Vordergrund der Könizer Überlegungen steht dabei die Verbindungsrouten via Schwarzenburgstrasse und Eigerplatz; der Kredit für das Vorprojekt ist noch hängig. Diese Route macht auch aus Sicht der Stadt Bern Sinn. Sofern die dafür notwendigen Kredite bewilligt werden, soll deshalb die Velohauptroute Köniz-Eigerplatz-Bern in einem gemeinsamen Projekt prioritär behandelt werden.

- In Ostermundigen steht zurzeit die Diskussion rund um die Volksinitiative „Bernstrasse sanieren - Verkehr optimieren!“ im Zentrum der verkehrspolitischen Überlegungen. Vom Ausgang dieser Diskussion hängt letztlich auch ab, in welcher Abfolge und Priorität die möglichen Veloverbindungsrouen zwischen Ostermundigen und Bern sinnvollerweise ausgebaut werden können und sollen. Diese Fragen werden die beiden Gemeinden zu gegebener Zeit gemeinsam erörtern.

- **Fazit**

Mit der im Rahmen der Velo-Offensive erarbeiteten Grundstruktur des Velohaupttroutennetzes ist sichergestellt, dass die geplante Fuss- und Veloverbindung Länggasse-Breiteinrain in das städtische und regionale Velonetz eingebunden werden kann. Ebenso ist damit die Voraussetzung geschaffen, dass in Zukunft eine sichere, direkte und schnelle Veloverbindung zwischen Köniz, Bern und Ostermundigen entstehen kann. Dazu werden jedoch in unterschiedlichen Zeithorizonten noch Beschlüsse der betroffenen Gemeinden erforderlich sein. Soweit die Stadt Bern betreffend unterstützt der Gemeinderat diese Absichten. Obwohl die konkrete Linienführung zwischen Bern und den beiden Gemeinden allenfalls nicht exakt den Vorschlägen des vorliegenden Vorstosses entsprechen wird, beantragt der Gemeinderat trotzdem die Annahme der vorliegenden Motion.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Für die Umsetzung der ersten Velohauptroute Wankdorf rechnet der Gemeinderat mit Kosten von insgesamt 1,74 Mio. Franken; dazu hat er am 24. Juni 2015 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage verabschiedet. Für die Umsetzung kann mit Bundes- und Kantonsbeiträgen von rund 55 Prozent gerechnet werden (Finanzierung im Agglomerationsprogramm des Bundes, 1. Generation, Einzelmassnahme „Bern: Erhöhung der Verkehrssicherheit Nordring“). Der Stadt Bern werden deshalb für diese Route voraussichtlich Nettokosten von rund Fr. 780 000.00 verbleiben.

Für die übrigen Velohaupttrouten (Radialrouten und „Velo-Ring“) werden die exakten Umsetzungskosten im Rahmen der kommenden Arbeiten im Detail zu klären sein. Angestrebt wird die Aufnahme in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation des Bundes; diesfalls könnte mit einem Beitrag seitens Bund und Kanton von rund 65 Prozent gerechnet werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.

Bern, 1. Juli 2015

Der Gemeinderat