

## **Dringliche Motion Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün PVS (David Stampfli, SP): Veloverträglichkeit beim Tram Region Bern**

Tramschienen sind eine grosse Herausforderung für Velofahrende und verursachen leider regelmässig Unfälle. Der Gemeinderat muss deshalb ein besonderes Augenmerk auf den Schutz der Velofahrenden legen. Er muss sicherstellen, dass bei der Realisierung des Projekts Tram Region Bern und beim Vorprojekt Zweite Tramachse die Vorgaben des Richtplans Veloverkehr eingehalten werden. Der Veloverkehr muss auf der ganzen Tramstrecke sicher und mit maximaler Durchlässigkeit vorwärts kommen. Nur so ist ein gutes Miteinander von Tram und Velo möglich.

Das Tram Region Bern muss veloverträglich gebaut werden. Der Richtplan Veloverkehr muss eingehalten werden. Das gilt insbesondere für folgende Punkte:

- a) Velofahrende müssen alle Tramgleise in einem Winkel von mindestens 30 Grad überqueren können.
- b) Tram-Ampeln sind so zu konzipieren, dass der Veloverkehr maximale Durchlässigkeit geniesst und immer fahren kann, wenn kein direkter Konflikt mit dem Tramverkehr besteht.
- c) Die Durchlässigkeit des Viktoriaplatz' muss mit einem Mischverkehr oder einem Radweg auf dem Trottoir der Kornhausstrasse stadtauswärts gewährleistet werden.
- d) Auf der Kreuzung Ostermundigenstrasse/Laubeggstrasse müssen alle schienenquerenden Velobeziehungen rot eingefärbt werden.
- e) Die Einfahrt vom Pulverweg in den Kreisel Ostermundigenstrasse/Pulverweg muss mit einem rot eingefärbten Velostreifen versehen werden.

### *Begründung der Dringlichkeit*

Diese Motion macht nur Sinn, wenn sie vor der Stadtratsdebatte über das Tram Region Bern vom Gemeinderat behandelt wird. Der Inhalt der Motion soll in die Abstimmungsvorlage einfließen können.

Bern, 24. April 2014

*Erstunterzeichnende: David Stampfli*

### **Antwort des Gemeinderats**

Die vorliegende Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr daher der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Die Stadtverträglichkeit des Verkehrs ist 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 daher, 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. Dabei weisen der öffentliche Verkehr und das Velo teilweise unterschiedliche Vorteile aus (vgl. dazu auch die Antwort des Gemeinderats vom 19. März 2014 auf die Motion Lea Bill (JA!): Veloförderung, aber richtig: Paradigmawechsel jetzt):

- Ein gut funktionierendes und attraktives öV-System ist unabdingbar, um das städtische Verkehrssystem auch in den Belastungsspitzen funktionsfähig zu erhalten. Der öffentliche Verkehr gilt insbesondere für Ein- und Auspendlerinnen und -pendler als effizientestes Verkehrsmittel und befördert jeden Tag zehntausende Personen an ihren Arbeits- und Ausbildungsort. Im Jahr 2012 hat BERNMOBIL auf seinem Netz 102 Millionen Fahrgäste befördert, den grössten Teil auf Stadtgebiet. Eindrückliche Zahlen illustriert zudem auch die vorliegend interessierende Linie 10 (Köniz/Schliern-Bern-Ostermundigen/Rüti), welche im Rahmen von Tram Region Bern in eine Tramlinie umgewandelt werden soll: Sie befördert jährlich 16.8 Mio. Fahrgäste und erschliesst einen Viertel der Bevölkerung und fast die Hälfte der Arbeitsplätze in der Stadt Bern und den Gemeinden Köniz und Ostermundigen. Dass der öffentliche Verkehr in Bern sehr beliebt und wichtig ist, zeigen schliesslich auch folgende Zahlen: Pro Person werden in der Stadt Bern täglich gegen 17 Kilometer mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt und es besitzen annähernd 70 Prozent der Stadtberner Bevölkerung ein öV-Abonnement (ohne Halbtax-Abonnements).
- Das Velo gilt demgegenüber vorab im innerstädtischen Bereich als effizientestes Verkehrsmittel und hat zudem den Vorteil, dass es leise ist und wenig Platz beansprucht. Wer in der Stadt eine Distanz unter zwei Kilometer zurücklegt, ist mit dem Velo erfahrungsgemäss am schnellsten unterwegs. In der Stadt Bern benützen rund 18 Prozent der Bevölkerung täglich das Velo, im Sommer sind es sogar annähernd 30 Prozent. Gleichzeitig stagniert aber der Anteil der Fahrten, welche mit dem Velo zurückgelegt wird, seit 2005 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 wird deshalb auf die gezielte Förderung des Veloverkehrs setzen 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. Dazu kommen - wie in seinen Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 festgehalten - die Optimierung der Velowegverbindungen, die Einführung eines Veloverleihsystems sowie der Ausbau des Angebots an Veloabstellmöglichkeiten. Zentral ist dabei insbesondere auch die Sicherheit des Veloverkehrs. In Projekten wie Tram Region Bern und Zweite Tramachse Innenstadt werden deshalb bestmögliche Lösungen für alle Verkehrsteilnehmende angestrebt. Das gilt auch für den Veloverkehr.

In einer Gesamtbetrachtung kann jedoch nicht ausser acht bleiben, dass im Strassenraum zwischen den Verkehrsarten traditionellerweise eine gewisse Konkurrenz um die knappen Flächen und Grünzeiten besteht. Damit der öffentliche Verkehr attraktiv bleibt, muss er auch benutzerfreundlich sein. Deshalb wird er beispielsweise beim Strassenraum (separate Spurführung) und bei Anlagen zur Verkehrsregelung bevorzugt behandelt. Eine konsequente Priorisierung des Veloverkehrs bei den Lichtsignalanlagen würde demgegenüber zwar mit häufigeren und längeren Grünphasen für die Velofahrenden einhergehen, hätte aber gleichzeitig längere Wartezeiten nicht nur für den öffentlichen Verkehr, sondern auch für Fussgängerinnen und Fussgänger zur Folge.

Zudem gibt es Situationen, in denen die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger die Erstellung einer Lichtsignalanlage erfordert, welche vor Ort zwangsläufig die Durchlässigkeit für den Veloverkehr einschränkt. Die konsequente Bevorzugung des Veloverkehrs zu Lasten des öffentlichen Verkehrs und/oder des Fussverkehrs würde deshalb in einer Gesamtbetrachtung nicht zur Stärkung, sondern eher zur Schwächung des umweltverträglichen Verkehrs führen.

Die in der Dringlichen Motion aufgeführten Punkte a) bis e) sind allesamt - nebst weiteren Punkten - in der Einsprache enthalten, welche Pro Velo Bern im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren Tram Region Bern anlässlich der öffentlichen Auflage im Sommer 2013 eingereicht hat. Gegenwärtig finden dazu mit den Einsprechenden intensive und bisher positiv und konstruktiv verlaufene Gespräche statt. Dies mit dem Ziel, zu allen Eingabepunkten wo möglich die Situation für die Velofahrenden noch zu optimieren und die freihändige Bereinigung der Einsprache zu erreichen. Kann keine Einigung gefunden werden, werden die gegebenenfalls verbleibenden strittigen Punkte durch das Bundesamt für Verkehr als Leitbehörde im Genehmigungsverfahren zu beurteilen sein.

An der Besprechung vom 12. Mai 2014 zwischen Vertretungen der Planungsgemeinschaft Tram Bern Region und Pro Velo Bern wurden seitens des Tramprojekts folgende Kompromisslösungen zu den in der Motion aufgeführten Forderungen aufgezeigt und angeboten:

- a) *Querungswinkel Tramgleise mindestens 30 Grad*: Mittels zusätzlicher Massnahmen (z.B. Verbreiterung des Velo-Fahrbereichs am Strassenrand, Markierungsanpassungen) wurde sichergestellt, dass die Velofahrenden auf dem Gebiet der Stadt Bern die Gleise überall in einem Querungswinkel von mindestens 30 Grad passieren können.
- b) *Tram-Ampeln mit maximaler Durchlässigkeit für den Veloverkehr*: Wie ausgeführt, gibt es bei Lichtsignalanlagen Gründe, welche im Einzelfall gegen eine konsequente Bevorzugung des Veloverkehrs sprechen können. Dies können beispielsweise - wie bei der Lichtsignalanlage Galgenfeld - Interessen des Fussverkehrs und insbesondere der Schulwegsicherheit sein (vgl. dazu die Antwort des Gemeinderats vom 21. Mai 2014 auf die Interfraktionelle Motion SP, BDP/CVP [Lea Kusano, SP/Kurt Hirsbrunner, BDP]: Ja zur Schulwegsicherheit im Galgenfeld - Ja zur Lichtsignalanlage!). Die Projektverantwortlichen von Tram Region Bern haben Pro Velo anlässlich der Sitzung vom 12. Mai 2014 detailliert aufgezeigt, wo im Einzelfall noch Optimierungen zugunsten des Veloverkehrs möglich sind und wo nicht. Insgesamt sollte dadurch eine auch für den Veloverkehr akzeptierbare Lösung umsetzbar sein.
- c) *Durchlässigkeit Viktoriaplatz stadtauswärts muss gewährt werden*: Pro Velo wurde eine Lösung vorgeschlagen, die den gestellten Forderungen entspricht.
- d) *Auf der Kreuzung Ostermundigenstrasse/Laubeggstrasse alle schienenquerenden Velobeziehungen rot einfärben*: Es wurden Lösungen mit eingefärbten Flächen aufgezeigt, die eine Schlenkbewegung und damit eine Winkeloptimierung für die Velofahrenden ermöglichen. Jedoch wird infolgedessen die Beziehung geradeaus für das Velo leicht eingeeengt. Das indirekte Linksabbiegen wurde - anders als im Plangenehmigungsverfahren vorgesehen und wie von Pro Velo gewünscht - wieder eingefügt und die heutige Situation wieder hergestellt; der Abbiegebereich wird für die Velofahrenden eingefärbt. Im Ausführungsprojekt ist zu prüfen, ob gegebenenfalls mit der Lichtsignalsteuerung dem Velo geradeaus ein Vorstart gegenüber dem MIV ermöglicht werden kann.
- e) *Einfahrt Pulverweg in Kreisel Ostermundigenstrasse/Pulverweg mit eingefärbtem Velostreifen versehen*: Pro Velo wurde eine neue Lösung vorgestellt (Sicherheitslinie durchgezogen, um den MIV klar vom Velo-Fahrbereich fernzuhalten). Gleichzeitig wurde dem Velo mehr Raum gegeben für Schlenkbewegungen und damit eine Optimierung der Schienenquerung erreicht.

Eine Stellungnahme von Pro Velo Bern zu diesen Vorschlägen steht noch aus.

Mit Blick auf die berechtigten Anliegen des Vorstosses und den Umstand, dass im Rahmen des Einspracheverfahrens intensiv nach Lösungen zur Verbesserung für Velofahrende gesucht wird und solche Lösungen grösstenteils auch realisierbar erscheinen, ist der Gemeinderat bereit, die Motion als Richtlinienmotion entgegen zu nehmen

**Antrag**

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

Bern, 28. Mai 2014

Der Gemeinderat