

Postulat Fraktion AL/PdA (Eva Chen, AL/Matteo Micieli, PdA): Grüne Welle für zu Fuss Gehende

Die Grüne Welle ist ein Ausdruck, der im Wunschtraum Autofahrender gemeinhin meint: Freie Fahrt von Genf bis Schaffhausen. Abgestimmte Ampeln die bei eingehaltener Höchstgeschwindigkeit eine flüssige Fahrt ohne Wartezeiten garantieren.

Im Zuge der Velooffensive ist in Bern eine neue Bedeutung popularisiert worden. Namentlich abschnittsweise abgestimmte Ampeln, die zumindest auf Teilstrecken durch die Stadt bei gemütlichem Tempo ebendiese freie Fahrt garantieren soll.

Als Fussgänger*in ist das alles schön und gut. Aber spätestens an der ersten Kreuzung merkt man, dass zu Fuss Gehende davon wenig spüren. Nicht selten wartet man an ein und derselben Kreuzung mehrmals, lässt Kolonnen von Autofahrer*innen vorbeirauschen, während man selber für jede Spurquerung einzeln auf Grün warten muss. Dieser Umstand ist in einer Stadt, die sich nachhaltige Mobilität auf die Fahne schreibt, stossend: Die ökologischste Art sich fortzubewegen wird sträflich vernachlässigt und schlechter gestellt: Das muss sich ändern!

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeinderat aufgefordert zu prüfen, wie grüne Wellen für Fussgänger*innen, zumindest bei der Überquerung einer einzelnen Kreuzung, auch wenn der Weg von A nach B über mehrere Spuren und eventuell auch Richtungswechsel geht, ermöglicht werden können.¹

Begründung:

Es ist stossend, dass in einer rot-grün regierten Stadt der motorisierte Privatverkehr immer noch prioritär und stadtbildbestimmend ist. Die ganze Verkehrsplanung wird nach wie vor rund ums Auto organisiert und alles andere läuft unter ferner liefen. Die Velooffensive ist zwar ein kleiner Schritt in die richtige Richtung, hat aber zur Folge, dass Fussgänger*innen noch mehr an den Rand gedrängt und vergessen gehen. In einer rot-grünen und zukunftsorientierten Stadt müssen die Prioritäten in der Verkehrsplanung dringendst neu geordnet werden: ÖV, Radfahrende und Fussgänger*innen gehören dabei ins Zentrum des Interesses, dazu will dieser Vorstoss einen klitzekleinen Beitrag leisten. Dieser Vorstoss wurde verfasst von Klingsor Reimann.

Die AL Bern versteht sich als basisdemokratischer Zusammenschluss, deren gewählte Person in Delegierten-Funktion die Anliegen von anderen ihr nahestehenden Gruppen, Einzelpersonen und nichtparlamentarischaktiven AL-Menschen ins Parlament trägt. Im Sinne der Transparenz und um der Personenfixierung auf die parlamentarische Vertretung entgegenzuwirken, wird deshalb der Name des/der Verfasser*innen auf dem Vorstoss erwähnt (ausser die Urheber*innen wünschen explizit, dass dies nicht so sein soll).

Bern, 27. April 2023

Erstunterzeichnende: Eva Chen, Matteo Micieli

Mitunterzeichnende: David Böhner, Raffael Joggi

¹ Der drohende Konflikt mit Radfahrenden muss sicherlich im Sinne eines Miteinanders pragmatisch gelöst werden.

Antwort des Gemeinderats

Als Stadt der kurzen Wege ist Bern primär eine Stadt für Zufussgehende: Jeder Weg – unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel – beginnt und endet zu Fuss. In Bern beträgt der Anteil an Wegetappen zu Fuss über 50 %. Der Fussverkehr ist somit die Grundmobilitätsform. Der Gemeinderat hat sich das Ziel gesetzt, den Fussverkehr zusammen mit dem Velo- und öffentlichen Verkehr als energieeffiziente und stadtverträgliche Verkehrsarten zu fördern und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.²

Die Lebensqualität in der Stadt Bern wird wesentlich durch eine gute Fussverkehrsinfrastruktur und einen attraktiv gestalteten, öffentlichen Raum beeinflusst. Aufgrund der grossflächigen Einführung von Tempo 30 und Tempo 20, einem dichten Fusswegnetz, gut unterhaltenen Gehwegen, sicheren Überquerungen und gut zugänglichen Haltestellen besteht in der Stadt Bern bereits heute vielerorts eine zufriedenstellende Fussverkehrsinfrastruktur. Allerdings besteht noch Verbesserungspotential, insbesondere was die Breite und Durchgängigkeit der Gehwege und Trottoirs, die Sichtweiten bei Einfahrten oder einmündenden Seitenstrassen, die Mischverkehrsflächen mit Velofahrenden oder die Wegführung für Menschen mit Sehbehinderungen betrifft. Das Fusswegnetz wird deshalb laufend ausgebaut, sowie sicherer und attraktiver gestaltet. Als Leitlinie soll künftig der Masterplan Fussverkehr gelten, welcher aus einer Forderung aus dem Stadtrat hervorgeht und der gegenwärtig erarbeitet wird.³

Die Optimierung der Grünzeiten für die Fussgänger*innen wird nach Möglichkeit bereits wie folgt umgesetzt:

- Kleine «grüne Welle» bei Übergängen mit Mittelinseln (bereits heute sichergestellt): Die Anmeldung erfolgt an der ersten Ampel. Eine Anmeldung auf der Mittelinsel ist nicht mehr nötig. Das Queren beider Übergänge in einem Zug wird nach Möglichkeit immer gewährleistet (Ausnahmen bilden der kreuzende ÖV oder der Veloverkehr).
- Wo möglich, sollen Anmeldungen von Zufussgehenden an Lichtsignalanlagen «weitergereicht» werden, das heisst für häufige und stark nachgefragte Verbindungen soll auch «übers Eck» oder bei grossen Mittelbereichen die nachfolgende Ampel für Zufussgehende Grün geben (Beispiel Laubeggshaus).
- Verlängerung der Grünzeit via Bewegungsmelder: Davon profitieren mobilitätseingeschränkte oder langsamere Passant*innen oder auch Gruppen wie zum Beispiel Schulklassen (Huberstrasse).

Generelle Voraussetzung für Anpassungen der Grünzeiten ist, dass die Lichtsignalanlage dies technisch zulässt – bei einigen älteren Modellen ist das nicht mehr möglich. Darüber hinaus wird der öffentliche Verkehr an den Lichtsignalanlagen priorisiert und übersteuert entsprechend die anderen Verkehrsteilnehmenden. Die ausnahmslose Priorisierung des Fussgängerverkehrs hätte daher eine Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs (Fahrplanstabilität, Verlängerung der Fahrzeiten) sowie auch des Veloverkehrs zur Folge.

Die Optimierung der Grünzeiten für Fussgänger*innen ist auch in anderen Schweizer Städten ein Thema. In der Stadt Basel läuft derzeit ein Pilotversuch mit Kameras an den Ampelanlagen, welche sich nähernde Fussgänger*innen erkennen und daraufhin eine Anmeldung auslösen. In Bern kämen für ein solches Projekt nur diejenigen lichtsignalgeregelten Querungen in Frage, wo es eine eindeutige «Hauptroute» der Fussgänger*innen gibt, da unnötige Fehlanmeldungen wiederum

² Ziele gemäss Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern.

³ Motion Fraktion GB/JA! (Eva Krattiger, JA!/Franziska Grossenbacher, GB): Zufussgehen fördern durch einen Masterplan Fussverkehr (2019)

negative Folgen für ÖV und Veloverkehr hätten. Die Verkehrsplanung der Stadt Bern beobachtet das Pilotprojekt, plant jedoch kein eigenes solches Projekt.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 18. Oktober 2023

Der Gemeinderat