

Bericht des Gemeinderats

Interfraktionelles Postulat SP, GB/JAI, GFL/EVP (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Michael Steiner, GFL) vom 28. November 2013: Mehr Sicherheit für Velofahrende (2015.SR.000271)

In der Stadtratssitzung vom 15. Oktober 2015 wurde mit SRB 390 die folgende Interfraktionelle Motion in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt:

Velofahrende gehören zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Sie zu schützen und bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen entsprechend zu berücksichtigen, muss deshalb Priorität haben. Wird das Velofahren sicherer, satteln auch mehr Menschen auf das Fahrrad um. Umfragen zeigen nämlich, dass gerade mangelhafte Sicherheit viele potenzielle Velofahrerinnen abschreckt. Auch lassen Eltern ihre Kinder nur Velofahren, wenn es sicher genug ist. Mehr Sicherheit hilft mit, die vom Gemeinderat angestrebte Verdoppelung des Veloverkehrs zu erreichen. Der Gemeinderat bekräftigt denn auch in seinen Legislaturrichtlinien 2013–2016 die Wichtigkeit des Veloverkehrs.

Der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern gibt Grundsätze vor, welche die Sicherheit der Velofahrenden verbessern sollten. Leider werden diese Grundsätze nicht immer eingehalten, wie die folgenden Beispiele zeigen.

- Dicht befahrene Strassen, insbesondere des Basisnetzes, müssen in beiden Richtungen Radstreifen von mindestens 1.50 m Breite haben. Das ist beispielsweise auf der Thunstrasse nicht umgesetzt (Richtplan Veloverkehr, Grundsatz 2).
- Tramschienen müssen mindestens in einem Winkel von 30 Grad überquert werden können. Diese Richtlinie wird in den Plänen zum Tram Region Bern mehrfach verletzt (Richtplan Veloverkehr, Grundsatz 9).
- Bei sogenannten Kaphaltestellen muss ein sicheres und legales Umfahren der Tramhaltestelle möglich sein. Das ist beispielsweise bei der Haltestelle Schlossmatte auf dem Bümpliz-/Bethlehemast nicht umgesetzt (Richtplan Veloverkehr, Grundsatz 10).

Wir erwarten, dass die Stadt zukünftig diese Grundsätze einhält, denn so wird das Velofahren sicherer. Mit der vorliegenden Motion soll der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern mit drei weiteren Massnahmen für einen sichereren Veloverkehr ergänzt werden.

Der Gemeinderat ergänzt den Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern mit folgenden Grundsätzen:

1. Auf dicht befahrenen Strassen mit hohem Veloaufkommen müssen die Radstreifen 1.80 m breit sein, damit ein gefahrloses Überholen unter Velofahrenden möglich ist. Gerade die stetige Zunahme von E-Bikes macht diese Massnahme unerlässlich.
2. Zwischen parallel zur Fahrtrichtung ausgerichteten (längsseitigen) Parkplätzen und Radstreifen muss ein Abstand von mindestens 80 cm eingehalten werden, um die Velofahrenden vor den aufgehenden Autotüren zu schützen. Gerade aufschwingende Autotüren verursachen immer wieder Unfälle mit Verletzungen.
3. Bei Projekten im Hoch- oder Tiefbau haben die Anforderungen an die Sicherheit der Velofahrenden bei Planung, Bau und Betrieb in der Regel Vorrang. Dabei gilt es, insbesondere die sichere und velofreundliche Verkehrsführung zu beachten.

Bern, 28. November 2013

Erstunterzeichnende: David Stampfli, Franziska Grossenbacher, Michael Steiner

Mitunterzeichnende: Benno Frauchiger, Stefan Jordi, Lukas Meier, Cristina Anliker-Mansour, Daniel Imthurn, Martin Krebs, Gisela Vollmer, Annette Lehmann, Nicola von Greyerz, Michael Sutter, Lena Sorg, Patrizia Mordini, Marieke Kruit, Bettina Stüssi, Fuat Köçer, Lea Kusano, Halua Pinto de Magalhães, Rithy Chheng, Katharina Altas, Nadja Kehrl-Feldmann, Christine Michel, Sabine Baumgartner, Lea Bill, Leena Schmitter, Stéphanie Penher, Esther Oester, Mess Barry, Regula Tschanz, Christa Ammann, Rolf Zbin-den, Rania Bahnan Buechi, Bettina Jans-Troxler, Lukas Gutzwiller, Peter Marbet, Tania Espinoza Haller

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat setzt sich seit vielen Jahren für die Förderung von stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln ein und fördert entsprechend auch mit unterschiedlichsten Massnahmen den Velo- und Fussverkehr. Für beide Verkehrsarten ist das oberste Ziel, direkte, sichere und komfortable Verbindungen anzubieten. Die Gewährleistung der Sicherheit stellt dabei für den Gemeinderat stets eine Grundvoraussetzung dar.

Der Richtplan Veloverkehr aus dem Jahre 2009 dient dabei dem Gemeinderat und der Verwaltung als wichtiges Planungs- und Koordinationsinstrument. Beim Bau, Betrieb und Unterhalt von sämtlichen Verkehrsanlagen orientieren sich alle beteiligten Stellen an den für den Veloverkehr wichtigen 18 Grundsätzen (Kapitel 4, Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern, November 2009). Dies geschieht jeweils in Abwägung mit anderen Interessen, was in Einzelfällen zu Abweichungen oder je nach Situation zu einer unterschiedlichen Gewichtung der einzelnen Grundsätze führen kann.

Der Gemeinderat verweist dazu auch auf seine Antwort vom 28. Mai 2014 zur gleichnamigen Interfraktionellen Motion, worin er bereits detailliert zu den konkreten Forderungen Stellung genommen hat.

Im Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 16), welches sich zurzeit in der öffentlichen Mitwirkung befindet, wird denn auch dem Velo- und Fussverkehr als stadt- und umweltverträglicher Verkehrsträger eine besondere Rolle zugesprochen. Bis 2030 wird ein Bevölkerungswachstum von 12 % prognostiziert und damit einhergehend ein deutlich höherer Mobilitätsbedarf. Damit dieser insgesamt nicht zu einem höheren Verkehrsaufkommen führt, soll der Mehrverkehr weitgehend durch den Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr aufgefangen werden. Ein Kernelement ist hierbei der Aufbau eines zusammenhängenden Veloroutennetzes aus direkten, schnellen, komfortablen und sicheren Velowegverbindungen

Mit der 2014 lancierten Velo-Offensive will der Gemeinderat den seit längerem stagnierenden Anteil des Veloverkehrs steigern - von 11 auf 20 Prozent im Jahr 2030. Bern soll - als Vision - zur Velohauptstadt werden und dazu wurden Massnahmen definiert, welche auf mehreren Ebenen wirken und notwendig sind, um dieses Ziel zu erreichen. Der Infrastruktur- und Dienstleistungsausbau sind dabei ebenso wichtige Massnahmenbereiche wie beispielsweise die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Anliegen der Velofahrenden sowie den gegenseitigen Respekt im Strassenverkehr.

In einem ersten Schritt hat eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe im Jahr 2015 sogenannte Velohaupttrouten definiert, die wichtige Quartier- und Stadtteilerschliessungsachsen darstellen. Diese Velorouten bilden ein Wegnetz entlang sowie abseits von Hauptverkehrsstrassen und sollen inskünftig hohe räumliche und betriebliche Standards aufweisen. Mit der Velohaupttroute Wankdorf, die Ende Juni 2016 offiziell als erste Velohaupttroute in Betrieb genommen worden ist, sowie den geplanten weiterführenden Massnahmen auf der Lorrainebrücke und dem Bollwerk, konnten in der

Stadt Bern bereits innert kurzer Frist wichtige Verbesserung im Bereich der Verkehrssicherheit im Veloverkehr an die Hand genommen werden. Weitere Velohaupttrouten - die zweite Velohaupttroute von Bern nach Köniz kann im 2017 in Betrieb genommen werden - sowie das Pilotprojekt Fahrradstrassen sind bereits in Erarbeitung.

Fazit

Mit den im Rahmen der Velo-Offensive erarbeiteten und zum Teil bereits umgesetzten Massnahmen lassen sich in den nächsten Jahren sowohl im Bereich der objektiven wie auch der subjektiven Sicherheit im Veloverkehr grosse Fortschritte erzielen. In diesem Sinne erachtet der Gemeinderat die Forderung der Postulantinnen und Postulanten als erfüllt.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Wie der Gemeinderat im Rahmen der Velo-Offensive dargelegt hat, rechnet er für die velospezifischen Massnahmen bis 2030 mit Investitionskosten von insgesamt rund 70 Mio. Franken (Velorouten, Fuss- und Velobrücke Breitenrain-Länggasse, Velomassnahmen im Rahmen von Strassenbauprojekten, Velostationen etc.). Dazu kommen Kleinmassnahmen, welche über die jährlichen Mittel der Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV finanziert werden.

Bern, 21. September 2016

Der Gemeinderat