

## Bericht des Gemeinderates

### **Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer/Susanne Elsener GFL) vom 16. August 2012: Verkehrsführung für Velos an der Schwarztorstrasse überdenken (2012.SR.000252)**

In der Stadtratssitzung vom 20. Juni 2013 wurde folgendes Postulat erheblich erklärt:

Obwohl von der Brunnmattstrasse durch die Konsumstrasse und später über die Schwarztorstrasse zum Loryplatz ein zum Teil gekennzeichnetes Veloweg, der auch als Vorzeigeroute oft zitiert wird, verläuft, wählen sehr viele VelofahrerInnen die etwas kürzere Variante. Zwischen der Schwarztorstrasse 83 und dem Loryplatz fahren viele Velofahrende entweder auf dem Trottoir oder dem danebenliegenden Busstreifen die Einbahnstrasse hoch. Das stört die FussgängerInnen, denen in den Abendstosszeiten die Trottoirfläche von vielen Fahrrädern streitig gemacht wird – aber auch für die Busse und die Autos sind die Einbahn hochfahrenden Velos eine Irritation und Gefahr. Offensichtlich geniesst der kleine Umweg über die Konsumstrasse bis zur Schwarztorstrasse 107 nur eine kleine Akzeptanz, ebenso scheint der Weg über die Effingerstrasse nur wenigen zu behagen. Nun steht die Fertigstellung der Überbauung „Brunnmatt Ost“ an, welche die Verkehrswege auf der Schwarztorstrasse im genannten Abschnitt zusätzlich belastete. Mit dem Wegfall der Kräne, Baugerüste und Haltemulden für Lastwagen würde sich ein Zeitpunkt zum Überdenken des Velokonzepts in diesem Abschnitt anbieten.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Punkte zu prüfen:

- Die Verkehrssituation für Fahrradfahrende stadtauswärts in der Schwarztorstrasse, insbesondere zwischen der Brunnmattstrasse und der Schwarztorstrasse 107 mit dem Ziel, möglichst direkte Verbindungen zu schaffen um Trottoire, Strasse und Busspur zu entlasten.
- Die Öffnung der ganzen Schwarztorstrasse für den Veloverkehr stadtauswärts – mit Bauende der Überbauung Brunnmatt Ost und der Wiedereinführung des normalen Verkehrsregimes auf der Schwarztorstrasse – kann bereits der Abschnitt Brunnmatt-Loryplatz der Velogegebenverkehr eingeführt werden.
- Es ist die Frage zu klären, ob vermehrte Kontrollen auch zu einer Entschärfung der Problematik führen könnten.

Bern, 16. August 2012

*Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer/Susanne Elsener GFL):* Christoph Zimmerli, Prisca Lanfranchi, Rania Bahnan Buechi, Daniel Klauser, Peter Künzler, Lukas Gutzwiller, Daniela Lutz-Beck, Martin Trachsel, Stefan Jordi

## Bericht des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat bereits in seinen Antworten zur Interfraktionellen Motion SP, GB/JA!, GFL/EVP: Mehr Sicherheit für Velofahrende vom 28. November 2013 sowie zum Postulat Fraktion SVP: Stopp der Veloverschmutzung in der Stadt Bern! Was für Massnahmen ergreift der Gemeinderat? vom 5. Dezember 2013 ausgeführt hat, ist die Verträglichkeit 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 För-

derung 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.

In Bern stagniert 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 Velogegebrauch 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 ambitionösen 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.

Den Ausbau der Veloinfrastruktur hat der Gemeinderat auch auf der Schwarztorstrasse in Angriff genommen. Bereits im Teilverkehrsplan für den motorisierten Individualverkehr (TVP MIV) für den Stadtteil III, den der Gemeinderat im Herbst 2012 erlassen hat, ist die Einführung eines Velogegegenverkehrs auf der gesamten Schwarztorstrasse (stadtauswärts) vorgesehen. Das Schlüsselprojekt 1 des TVP MIV sowie die Quartierplanung des Stadtteil III sehen nämlich vor, mittels Spurbau und einer grundsätzlichen Neuorganisation des Verkehrs das eigentliche Stadtteilzentrum (Raum Loryplatz - City West - Eigerplatz) vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Neben dem Spurbau und der Einführung des Velogegegenverkehrs soll die Schwarztorstrasse mittels Baumpflanzungen zu einem attraktiven Stadtraum mit Boulevardcharakter aufgewertet werden. Heute besteht der Velogegegenverkehr (stadtauswärts) erst im Abschnitt Loryplatz bis Konsumstrasse. Zur Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Einführung eines Velogegegenverkehrs auf der Schwarztorstrasse hat der Gemeinderat deshalb am 19. Juni 2013 einen Planungs- und Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 140 000.00 verabschiedet.

#### *Umsetzung Velogegegenverkehr in der Schwarztorstrasse*

Gemäss dem von der Verkehrsplanung erarbeiteten Betriebs- und Gestaltungskonzept Schwarztorstrasse sind für die definitive Einführung des Velogegegenverkehrs auf der gesamten Schwarztorstrasse bauliche Massnahmen erforderlich: Insbesondere muss die Strasse verbreitert bzw. das Trottoir auf die minimale Breite von 2 Metern verschmälert werden, was die Verschiebung der Randsteine in Richtung Trottoir erfordert. Damit Synergien genutzt werden können, werden diese aufwändigen baulichen Massnahmen mit den Erneuerungsarbeiten bei Werkleitungen, Strassenbelägen und Lichtsignalanlagen, die in den nächsten Jahren auf der Schwarztorstrasse anstehen, koordiniert.

Auf dem *Abschnitt Belpstrasse-Monbijoustrasse* stehen solche Arbeiten im Jahr 2016 an. Auch ist die Erneuerung der Lichtsignalanlagen an der Mühlemattstrasse und an der Monbijoustrasse vorgesehen. Somit ist geplant, in diesem Abschnitt im Jahr 2016 den definitiven Velogegegenverkehr einzuführen.

Auf den *Abschnitten Loryplatz - Brunnmattstrasse, Brunnmattstrasse - Zieglerstrasse, Zieglerstrasse - Belpstrasse und Monbijou - Sulgeneckstrasse* sind solche Sanierungsarbeiten hingegen frü-

hestens zwischen 2018 und 2022 vorgesehen. Aus diesem Grund sieht das Betriebs- und Gestaltungskonzept vor, auf diesen Abschnitten in einem ersten Schritt einen provisorischen Velogegenverkehr, den sogenannten Velogegenverkehr „light“, einzuführen. Ziel davon ist, dass bereits im Jahr 2016 auf der ganzen Schwarztorstrasse der Velogegenverkehr eingeführt werden kann. Der Velogegenverkehr „light“ sieht auf den vier erwähnten Abschnitten Markierungs- und Signalisationsmassnahmen, Anpassungen bei den Lichtsignalanlagen (LSA) sowie teilweise Anpassungen an den Fahrbahnrandern vor.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht folgende Etappen vor:

Abschnitt Belpstrasse – Monbijoustrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>def. Einführung Velogegenverkehr im 2016</li> </ul>
Abschnitt Loryplatz - Brunnmattstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>prov. Einführung Velogegenverkehr „light“ im 2016</li> <li>def. Einführung Velogegenverkehr im 2020</li> </ul>
Abschnitt Brunnmattstrasse – Zieglerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>prov. Einführung Velogegenverkehr „light“ im 2016</li> <li>def. Einführung Velogegenverkehr zw. 2018-2021</li> </ul>
Abschnitt Zieglerstrasse – Belpstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>prov. Einführung Velogegenverkehr „light“ im 2016</li> <li>def. Einführung Velogegenverkehr zw. 2020-2021</li> </ul>
Abschnitt Monbijoustrasse – Sulgeneckstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>prov. Einführung Velogegenverkehr „light“ im 2016</li> <li>def. Einführung Velogegenverkehr im 2022</li> </ul>

#### *Kontrolle*

Bis zur Einführung des Velogegenverkehrs „light“ wird die Kantonspolizei im Rahmen ihrer Kontrolltätigkeit an der Schwarztorstrasse weiterhin auf das Velofahrverbot auf dem Trottoir zwischen Brunnmatt- und Konsumstrasse einwirken. Im Anschluss sollte sich die Problematik erübrigen.

#### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Die Einführung des Velogegenverkehrs „light“ zwischen Loryplatz und Sulgeneckstrasse wird nach einer groben Kostenschätzung rund Fr. 250 000.00 kosten; die Finanzierung erfolgt über die Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV). Die Kosten für den definitiven Velogegenverkehr können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden; sie werden zu gegebener Zeit im Rahmen der entsprechenden Baukredite ermittelt.

Bern, 18. Juni 2014

Der Gemeinderat