

**Motion Lea Bill (JA!): Veloförderung, aber richtig: Paradigmenwechsel jetzt!**

Anfang September fand ein Treffen zwischen Berner PolitikerInnen und Velofachleuten mit Veloexperten aus den Niederlanden statt. Wie in den Tageszeitungen zu lesen war, konstatierten die holländischen Experten insbesondere, dass der öffentliche Verkehr in Bern einen viel höheren Stellenwert habe als in niederländischen Städten. Mit diesen Aussagen stehen sie nicht alleine da: auch ExpertInnen aus deutschen Städten, zum Beispiel Freiburg im Breisgau, haben diesen Umstand bereits festgestellt. Und wer die Velopolitik der Stadt Bern verfolgt, muss ihnen Recht geben: Die Veloförderung in Bern steht immer hinter dem öffentlichen Verkehr zurück. In zahlreichen Antworten auf Vorstösse im Stadtrat lässt sich das nachlesen: Mehr Veloampeln? Nicht möglich wegen Tram und Bus. Grüne Welle für Velos? Kaum umsetzbar, da der öV bei allen Ampeln Priorität hat. Velostreifen, Velowege bei Planungsvorlagen, z.B. Tram Bern West? Schwierig umsetzbar, Tram und Bus brauchen viel Platz. Mehr Gratis-Veloabstellplätze am Bahnhof? Leider zu wenig Platz, schliesslich haben die Interessen der FussgängerInnen und des öV Vortritt.

Diese Prioritätensetzung wird sich auch mit der neuen Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün nicht ändern, im Gegenteil: sie hat offenbar kein Feingehör für einen echten Schritt vorwärts in der Veloförderung. Denn statt einen Kurswechsel anzuvisieren, stellt sie im Zusammenhang mit dem Expertentreffen nur fest: „Es sei sehr inspirierend gewesen, den holländischen Ansatz kennen zu lernen, welcher den Fahrradverkehr von Anfang an konsequent in die Planung miteinbeziehe, so Wyss. Eine Richtungsänderung in ihrer Politik hätte der Tag nicht bewirkt, eher den eingeschlagenen Weg bestätigt.“ (Der Bund, 3.9.2013)

Für die Junge Alternative JA! ist klar: Es braucht einen radikalen Paradigmenwechsel. Veloförderung auf Kosten des MIV ist das Wichtigste – doch heute muss mehr drin liegen: Eine „Velostadt“ muss auch bereit sein, das Velo vor den öV zu stellen. Nur so wird es möglich sein, mehr Menschen in der Stadt Bern für das Velo zu begeistern und zum Beispiel die Abkehr der Jungen vom Velo zu stoppen. Und nur so wird es möglich sein, das begrüssenswerte längerfristige gemeinderätliche Ziel zu erreichen, den Anteil des Veloverkehrs an den Gesamtverkehr, zu verdoppeln.

Die Unterzeichnenden fordern deshalb vom Gemeinderat, dass künftig bei allen Vorlagen, welche die Verkehrsplanung, Umgestaltung von Strassen und Plätzen sowie Infrastrukturprojekten betreffen, die Veloförderung und damit die Bedürfnisse und Interessen der VelofahrerInnen prioritär behandelt werden.

Bern, 19. September 2013

*Erstunterzeichnende: Lea Bill*

*Mitunterzeichnende: Leena Schmitter, Esther Oester, Mess Barry, Christa Ammann, Luzius Theiler, Franziska Grossenbacher, Cristina Anliker-Mansour, Christine Michel, Sabine Baumgartner, Rolf Zbinden*

**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.

In der städtischen Verkehrspolitik stehen der öffentliche Verkehr (öV) und der Fuss- und Veloverkehr als Hauptträger der Mobilität im Vordergrund. Ziel ist es, den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsformen am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öV sowie den Velo- und Fussverkehr zu erreichen. Die Stadt Bern hat in den letzten 40 Jahren grosse Anstrengungen in diese Richtung unternommen und schneidet im nationalen und internationalen Vergleich sehr gut ab: Mehr als ein Drittel aller Wege werden zu Fuss zurückgelegt, 26 Prozent mit dem öffentlichen Verkehr und rund 12 Prozent mit dem Velo.

Darüber hinaus haben der öV und das Velo folgende, teilweise unterschiedliche Vorteile:

- Ein gut funktionierendes und attraktives öV-System ist unabdingbar, um das städtische Verkehrssystem auch in den Belastungsspitzen funktionsfähig zu erhalten. Der öV 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 beispielsweise auch die Linie 10 (Köniz/Schliern-Bern-Ostermundigen/Rüti), welche gemäss der vom Gemeinderat im März 2014 verabschiedeten Abstimmungsvorlage zu 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 öV 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 öV 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.

Im Strassenraum besteht zwischen den Verkehrsarten traditionellerweise eine gewisse Konkurrenz um die knappen Flächen und Grünzeiten. Damit der öV attraktiv bleibt, muss er auch benutzerfreundlich sein. Deshalb wird er beim Strassenraum (separate Spurführung) und bei Anlagen zur Verkehrsregelung bevorzugt behandelt. Eine Priorisierung des Veloverkehrs würde beispielsweise bei den Lichtsignalanlagen mit häufigeren und längeren Grünphasen für die Velofahrenden einhergehen, hätte aber gleichzeitig längere Wartezeiten für den öV zur Folge. Damit könnten die eng getakteten Fahrpläne des öV nicht eingehalten werden und zudem würden aufgrund der selteneren oder kürzeren Grünphasen auch die Fussgängerinnen und Fussgänger benachteiligt. Die konsequente Bevorzugung des Veloverkehrs zu Lasten des öV und Fussverkehrs würde deshalb in der Gesamtbetrachtung nicht zur Stärkung, sondern eher zur Schwächung des umweltverträglichen Verkehrs führen. Dies wäre insbesondere in Anbetracht des wachsenden Verkehrsaufkommens - prognostiziert ist in der Region Bern-Mittelland ein Bevölkerungswachstum von rund 6 Prozent und eine Zunahme der Arbeitsplätze zwischen 8 und 9 Prozent bis 2030 - fatal. Denn würde der öV an Attraktivität einbüßen, wäre damit auch die dringend notwendige Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öV in Frage gestellt.

Obwohl der Gemeinderat aufgrund der genannten Gründe dem Velo im Strassenraum nicht erste Priorität einräumen kann, misst er der Förderung des Veloverkehrs angesichts seiner grossen Vorteile doch zentrale Bedeutung zu. Er will deshalb auch in der Legislaturperiode 2013 - 2016 die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr verbessern. Zu den prioritären Massnahmen der Legislaturziele gehören die Optimierung der Velowegverbindungen und die Schaffung von zusätzlichen 1 000 Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof. Für 2016 ist zudem die Umsetzung eines Veloverleihsystems in der Stadt Bern geplant und es wird geprüft, in welchem Umfang die Abstellmöglichkeiten von Velos bei den städtischen Verwaltungsgebäuden erhöht werden können.

Aus den dargelegten Gründen lehnt der Gemeinderat die vorliegende Motion ab; eine konsequente prioritäre Behandlung des Veloverkehrs würde der nachhaltigen Verkehrsstrategie des Gemeinderats teilweise zuwider laufen. Der Gemeinderat ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen. Die vorliegende Antwort gilt diesfalls gleichzeitig als Prüfungsbericht.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Es kann nicht mit hinreichender Sicherheit abgeschätzt werden, welche finanziellen Folgen eine konsequente Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsarten mit sich bringen würde.

**Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 19. März 2014

Der Gemeinderat