

## Bericht des Gemeinderats

### **Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Judith Gasser, GB) vom 18. Oktober 2012: „Grüne Welle“ für Velofahrende auf Hauptverkehrsachsen (2012.SR.000308)**

Das Postulat Fraktion GB/JA! wurde am 13. Juni 2013 vom Stadtrat erheblich erklärt. Einer Fristverlängerung bis 30. Juni 2015 hat der Stadtrat am 19. Februar 2015 zugestimmt.

Im letzten Modalsplit war es schwarz auf weiss zu lesen: Velofahren stagniert, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nimmt zu. Damit Bern eine attraktive Velostadt wird, muss also noch einiges geschehen. Die Förderung des Veloverkehrs war immer ein Kernanliegen der GB/JA!-Fraktion. In Holland oder Dänemark wird Veloförderung gross geschrieben. Da könnten sich die Schweiz und Bern ein Stück davon abschneiden. Eine Massnahme, die sich gemäss verschiedener Studien sehr bewährt hat, insbesondere um den Anteil an Velopendler-Innen zu erhöhen, ist die „Grüne Welle“. So ist es in ganz Kopenhagen möglich, ohne Stopp mit Tempo 20km/h durch die ganze Stadt zu fahren. Davon kann heute in Bern keine Rede sein: Wer die erste Kreuzung bei Grün passiert, muss kräftig in die Pedale treten um auch die zweite Kreuzung innerhalb der Grünphase zu überqueren. Zwar gibt es in Bern topographische Hindernisse – Steigungen/Neigungen, welche eine einheitliche „Grüne Welle“ bei Tempo 20km/h verunmöglichen. Zudem wird in Bern bei der Ampelschaltung konsequent der öffentliche Verkehr priorisiert. In solchen Fällen kann die Grüne Welle unterbrochen werden oder die Schaltung an die Grüne Welle angepasst werden.

Der Gemeinderat wird daher aufgefordert zu prüfen, wie in der Stadt Bern auf den Hauptverkehrsachsen die „Grüne Welle“ bei Ampelsignalisationen auf Tempo 20km/h eingestellt werden kann, so dass Velofahrende nicht an jeder Kreuzung knapp oder nicht passieren können.

Der Gemeinderat wird zudem aufgefordert zu prüfen, ob ein tieferes Tempo als 20km/h für die Grüne Welle besser umsetzbar wäre und ob weitere sinnvolle Anpassungen des „skandinavischen“ Modells denkbar wären.

Bern, 18. Oktober 2012

*Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB/Rahel Ruch, JA!):* Esther Oester, Monika Hächler, Christine Michel, Lea Bill, Stéphanie Penher, Hasim Sancar, Cristina Anliker-Mansour, Judith Gasser

## Bericht des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat bereits in seiner ersten Antwort vom 4. Juni 2014 zur Fristverlängerung für den vorliegenden Vorstoss ausgeführt hat, ist die Stadtverträglichkeit 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. Deshalb setzt der Gemeinderat auf die gezielte Förderung des Veloverkehrs mit dem ambitionierten Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2030 zu verdoppeln.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist in den nächsten Jahren eine konsequente Ausrichtung der Veloförderung als Schwerpunkt der Verkehrspolitik der Stadt Bern vorgesehen und der Gemeinderat hat die Erarbeitung einer Velo-Offensive beschlossen.

Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Ausbau der Veloinfrastruktur zu. Das Anbieten von durchgehenden und schnellen Velorouten ist von grosser Bedeutung, um die Attraktivität des Veloverkehrs zu erhöhen. Deshalb hat eine Arbeitsgruppe im Rahmen der Vorbereitungsphase der Velo-Offensive ein Netz von möglichen Velohaupttrouten definiert, um das Velonetz der Stadt Bern künftig schrittweise auszubauen. Gestützt darauf hat der Gemeinderat zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage für die Projektierung und Umsetzung einer ersten Velohaupttroute (Route „Wankdorf“) beschlossen.

Selbstredend gehört auch die Einrichtung von „Grünen Wellen“ für den Veloverkehr zu den wichtigen Instrumenten, um den Veloverkehr zu fördern - diesem Umstand wird bei der Planung der Velohaupttrouten entsprechendes Gewicht beigemessen. Dabei kann allerdings nicht ausseracht gelassen werden, dass sich die Bedingungen in der Stadt Bern von dem im Postulat erwähnten Kopenhagen teilweise signifikant unterscheiden:

- Die topografischen Verhältnisse sind auf einigen Strassenabschnitten eher unvorteilhaft, was dazu führt, dass der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Velofahrenden und dem motorisierten Individualverkehr (MIV)/öffentlichen Verkehr (ÖV) zunimmt und eine Koordination der Lichtsignalanlagen erschwert.
- Das Veloverkehrsaufkommen ist auf verschiedenen Achsen zurzeit noch deutlich kleiner als in Kopenhagen (sowohl im Verhältnis zum MIV resp. den Fahrgastzahlen ÖV, wie auch absolut betrachtet).
- Der ÖV hat in der Stadt Bern eine wesentlich höhere Bedeutung als in Kopenhagen. So ist im Besonderen die Koordination der Lichtsignalanlagen schweremwichtig auf die Priorisierung des ÖV ausgelegt. In Bern stehen deshalb allfällige „Grüne Wellen“ für den Veloverkehr in einem latenten Konflikt mit der Priorisierung des ÖV.

Im Rahmen von Machbarkeitsüberlegungen wurden in der Stadt Bern insgesamt 16 Strassenabschnitte auf ihr mögliches Potential für die Einrichtung von „Grünen Wellen“ für den Veloverkehr untersucht. Die Auswahl der Streckenabschnitte erfolgte anhand folgender Kriterien:

- *Einfallsachsen in die Stadt:* Es wurden diese Einfallsachsen gewählt, die insbesondere von Alltagspendlern häufig genutzt werden.
- *Ziel der Velofahrenden:* Als Hauptziel wurde die Innenstadt, insbesondere der Bahnhof definiert.
- *Wichtige Veloverbindungen:* Auf diesen Strecken ist das grösste Veloverkehrsaufkommen zu verzeichnen.
- *Abschnitte mit mehreren Lichtsignalanlagen (LSA):* „Grüne Wellen“ können nur eingerichtet werden, wenn sich mehrere LSA im gewählten Abschnitt befinden und diese auch untereinander koordiniert sind.
- *Wenig Längsneigung:* Um den Einfluss der Strassenlängsneigung möglichst gering zu halten, wurde bei der Abschnittwahl darauf geachtet, dass keine starken Längsneigungen vorhanden sind (Steigungen).
- *Kurze Abschnitte:* Das Strassennetz innerhalb von Bern ist sehr heterogen, deshalb wurde darauf geachtet, dass Abschnitte nicht zu lang sind. Als Beispiel kann die Einfallsachse Wankdorfplatz bis Hauptbahnhof genannt werden, welche als erste Velohaupttroute ausgebaut werden soll. Sie ist rund 3.5 km lang und weist starke Unterschiede des Strassenraums (wie Höhendifferenzen) auf. Diese Strecke kann in 3 Abschnitte unterteilt werden.

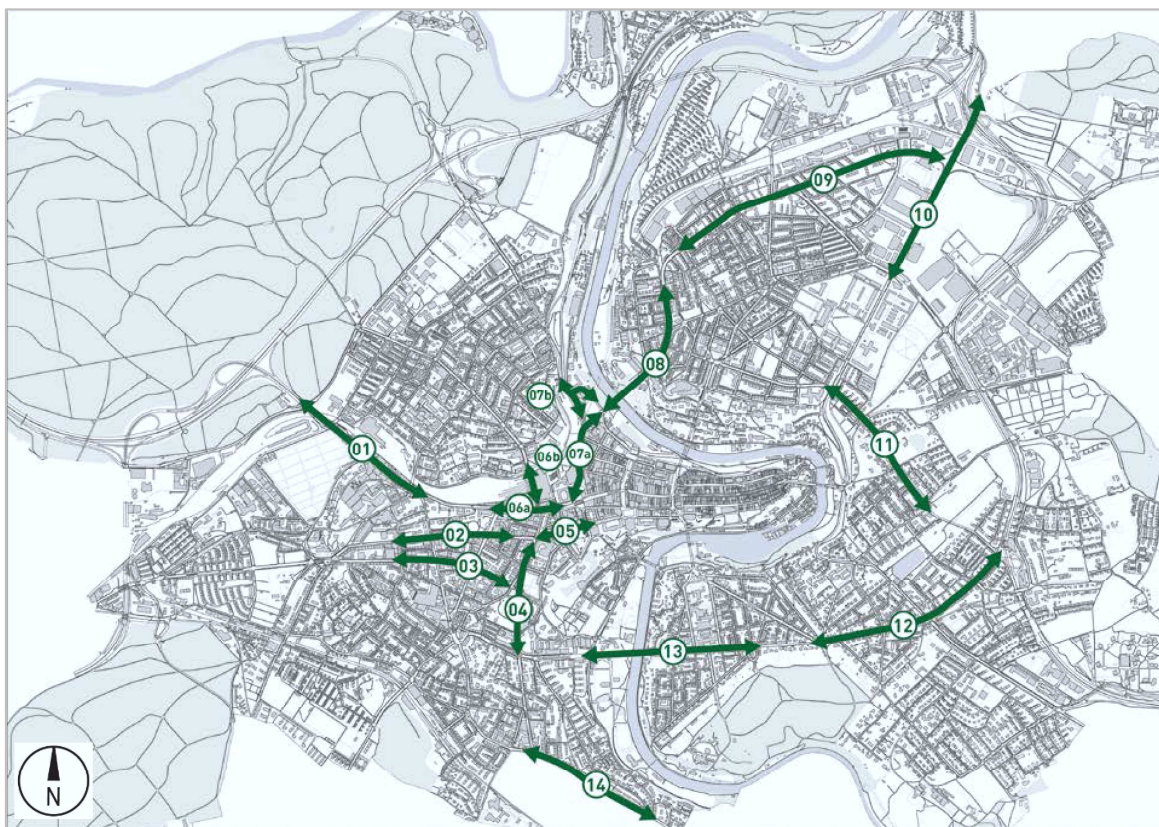


Abb. und Tabelle 1: Abschnitte, bei denen die Machbarkeit einer Grünen Welle untersucht wurden

01 – Murtenstrasse	07b – Bahnhofplatz/Bollwerk/Schützenmattstrasse
02 – Effingerstrasse	08 – Lorrainebrücke/Nordring
03 – Schwarztorstrasse	09 – Stand-/Winkelriedstrasse/Wankdorfplatz
04 – Monbijoustrasse	10 – Papiermühlestrasse
05 – Bundesgasse	11 – Laubeggstrasse
06a – Laupenstrasse/Bubenberplatz	12 – Thunstrasse/Ostring
06b – Schanzenstrasse/Bubenberplatz	13 – Monbijoubrücke/Kirchenfeldstrasse
07a – Bahnhofplatz/Bollwerk	14 – Seftigenstrasse

Diese Streckenabschnitte wurden mit verschiedenen Kriterien - Veloverkehrsaufkommen, Distanzen zwischen den Lichtsignalanlagen, vorhandene Radstreifen, Frequenzen des öffentlichen Verkehrs, Art der Bushaltestellen, Längsneigung des Abschnitts, etc. - auf ihr Potential für eine „Grüne Welle“ hin untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass auf einigen, aber nicht auf allen Abschnitten Potential vorhanden ist:

Abschnitt	Potential für Grüne Welle		Abschnitt	Potential für Grüne Welle	
	Ja	Nein		Ja	Nein
01 – Murtenstrasse		x	07b – Bahnhofplatz/ Bollwerk/ Schützenmattstr	x	
02 – Effingerstrasse		x	08 – Lorrainebrücke/Nordring	x	
03 – Schwarztorstrasse	x		09 – Stand-/Winkelriedstrasse/Wankdorfplatz	x	
04 – Monbijoustrasse		x	10 – Papiermühlestrasse		x
05 – Bundesgasse	x		11 – Laubeggstrasse		x
06a – Laupenstr. /Bubenberplatz	x		12 – Thunstrasse/Ostring		x
06b – Schanzenstr. /Bubenberplatz	x		13 – Monbijoubrücke/Kirchenfeldstrasse		x
07a – Bahnhofplatz/Bollwerk	x		14 – Seftigenstrasse		x

Tab 2: Potential für eine grüne Welle auf den untersuchten Abschnitten

Aufgrund der komplexen Anforderungen des Veloverkehrs und der stark unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten wird für eine allfällige Umsetzung auf den jeweiligen Strecken eine vertiefte Untersuchung der technischen Machbarkeit unabdingbar sein.

Nur so können verlässliche Aussagen zu den Auswirkungen der „Grünen Welle“ für Velofahrende auf andere Verkehrsteilnehmende gemacht werden.

Im Rahmen der Vorarbeiten für die als erstes geplante Velohauptroute „Wankdorf“, welche vom Bollwerk über die Lorrainebrücke und den Nordring zum Wankdorfplatz führen wird, wurden die Möglichkeiten einer „Grünen Welle“ für Velofahrende bereits vertieft geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass die Qualität für den Veloverkehr auf dieser Route mit Anpassungen an den Steuerungen der Lichtsignalanlagen (LSA) deutlich verbessert werden kann, ohne dass der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr und der Fussverkehr durch diese Anpassungen negativ beeinflusst werden. Zwar wird damit nicht eine flächendeckende „Grüne Welle“ entstehen. Dank einer optimierten Steuerung der Lichtsignalanlagen - angepasste Koordination unter Berücksichtigung der Velofahrzeiten - wird jedoch für den Veloverkehr eine wesentliche Verbesserung erzielt: Wer mit dem Velo beim Beginn der Grünphase startet, sollte bei der nächsten LSA künftig in der Regel ein „Grünfenster“ erhalten. Dies wird insbesondere stadteinwärts gut gewährleistet werden können, während stadtauswärts auf dem Abschnitt mit Steigung - aufgrund der unterschiedlichen Velo-Geschwindigkeiten - Abstriche in Kauf genommen werden müssen. Die Detailplanung dieser Optimierungen wird in der kommenden Phase der Projektierung für diese Hauptveloroute erfolgen. Daraus werden auch Erkenntnisse für die weiteren Velohauptroutes bzw. die als Strecken mit Potential für eine „Grüne Welle“ eruierten weiteren Strassenabschnitte gewonnen werden können.

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

Die bisherigen Abklärungen für die Einführung einer „Grünen Welle“ für Velofahrende sind im Gesamtbetrag von rund Fr. 87 000.00 über die Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) erfolgt. Für die Projektierung und Realisierung der ersten Velohauptroute „Wankdorf“ hat der Gemeinderat dem Stadtrat einen Kredit von 1,74 Mio. Franken beantragt. Für die weiteren Planungen werden dem jeweils zuständigen Organ zu gegebener Zeit Kreditanträge unterbreitet.

Bern, 24. Juni 2015

Der Gemeinderat