

**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 die Interfraktionelle Motion SP, GB/JAI, GFL/EVP mit SRB-Nr. 2015-390 in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt. Den ersten Prüfungsbericht hat der Stadtrat am 23. März 2017 mit SRB-Nr. 2017-173 abgelehnt und eine Frist für die Vorlage eines neuen Prüfungsberichts festgelegt (31. März 2018).

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 Zbinden, Rania Bahnan Buechi, Bettina Jans-Troxler, Lukas Gutzwiller, Peter Marbet, Tania Espinoza Haller

## **Bericht des Gemeinderats**

### *Grundsätzliches*

Seit dem Start der Velo-Offensive im 2014 arbeitet die Stadt Bern mit Nachdruck an der Veloförderung und am Aufbau einer qualitativ guten und sicheren Veloinfrastruktur. Zielzustand ist ein Velonetz, das von einer möglichst breiten Nutzergruppe und insbesondere von allen Altersklassen – von acht bis achtzig – sicher und komfortabel befahren werden kann.

Die Veloförderung ist dabei eingebunden in die übergeordneten Ziele der Stadt Bern: einer nachhaltigen, gesunden und lebenswerten Stadt für Alle. In diesem Sinne werden alle nachhaltigen Verkehrsmittel gefördert und in ein gutes Gesamtsystem eingebunden. Beim Veloverkehr ist der notwendige Effort zur Zielerreichung aber besonders hoch: während beim öffentlichen Verkehr und beim Fussverkehr bereits zusammenhängende Wegnetze bestehen, weist das Velonetz noch viele und zum Teil gravierende Netzlücken auf. Namentlich trifft dies auch auf die im Postulat bzw. in der Stadtratsdebatte erwähnten Strecken entlang der Thunstrasse, der Länggassstrasse, der Weissenstein- und der Seftigenstrasse zu. Dieser im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln tiefere Ausgangsstandard ist mit ein Grund, weshalb in den nächsten Jahren besonders in die Veloförderung investiert werden soll.

Die in den letzten Jahren realisierten Veloprojekte – namentlich die Velohaupttrouten Wankdorf und Köniz – zeigen, dass ein deutlich höherer Standard als bisher üblich möglich ist. Der Vergleich mit europäischen Velo-Vorbildstädten wie Kopenhagen oder Amsterdam zeigt zudem, dass auch in dicht bebauten Kernstädten hochwertige und zusammenhängende Velorouten möglich sind.

Um den weiteren Ausbau der Veloinfrastruktur gezielt voranzutreiben und um die Best-Practice Beispiele der Velo-Vorbildstädte in Bern zu adaptieren, wurde der Masterplan Veloinfrastruktur entwickelt. In diesem umfassenden Werk werden sowohl Konzepte als auch detaillierte Standards der zukünftigen Veloinfrastruktur beschrieben. Weiterer Bestandteil des Masterplans ist ein Netzplan mit den Velohaupttrouten und weiteren Velorouten entlang und abseits von Hauptverkehrsstrassen. Der Masterplan Veloinfrastruktur ist von Juli bis September 2018 in einer breit adressierten Vernehmlassung. Es ist vorgesehen, dass der Masterplan nach einer Konsolidierungsphase mittelfristig den Richtplan Veloverkehr von 2009 ablösen wird. Die nachfolgenden Antworten beziehen sich demnach auf Standards, die im Masterplan Veloinfrastruktur festgehalten sind.

### *Radstreifenbreite*

Um die Ziele eines sicheren und komfortablen Velonetzes für eine möglichst breite Nutzergruppe zu erreichen, sind deutlich breitere Radstreifen und Radwege als bisher notwendig. Die zukünftigen Breiten sollen wo möglich das Nebeneinanderfahren oder das Überholen von zwei Velofahrenden innerhalb des Radstreifens oder des Radwegs ermöglichen. Der Masterplan Veloinfrastruktur definiert daher Optimal- und Minimalmasse für verschiedene Querschnittstypen. Die Massangaben sind im Projektentwurf mit den anderen Anliegen im Strassenraumentwurf abzuwägen und unter Wahrung des Verhältnismässigkeitsprinzips umzusetzen.

Auf Velohaupttrouten wird daher stets eine Breite von 2.50 m für Radstreifen und Radwege angestrebt. Als Minimum gilt eine Breite von 1.80 m. Diverse realisierte Beispiele sowie in Planung befindliche Projekte zeigen, dass Radstreifenbreiten zwischen 2.50 m und 1.80 m vielerorts in Bern möglich sind. Auf dem übrigen Velonetz gilt eine Mindestbreite von 1.50 m, wobei auch dort wo möglich breitere Masse anzustreben sind. Die genannten Masse gelten dort, wo eine Separation vom motorisierten Verkehr notwendig ist. Bei geringen Mengen (und geringen Geschwindigkeiten) des motorisierten Verkehrs kann der Veloverkehr wie bisher im Mischverkehr geführt werden; namentlich ist dies auf Quartierstrassen oder in der Altstadt der Fall. Entlang von stark befahrenen Hauptstrassen sollen zudem vermehrt Radwege mit baulicher Trennung gegenüber der Fahrbahn realisiert werden.

Der Masterplan Veloinfrastruktur nimmt jedoch keine räumliche Zuordnung von Querschnittstypen und -massen zu bestimmten Strassen vor. Diese Aufgabe kann nur im jeweiligen Projektentwurf und basierend auf einer gründlichen Situationsanalyse erledigt werden. Siehe dazu auch die Aussagen unter Umsetzungsfristen der verschiedenen Anliegen.

#### *Abstand der Längsparkierung*

Im Masterplan Veloinfrastruktur wird ein Abstand zwischen Radstreifen/Radweg und Längsparkierung von 70 cm definiert. Das Minimalmass beträgt 50 cm, um auf beengte Situationen reagieren zu können.

#### *Kaphaltstellen*

Kaphaltstellen stellen für weniger geübte Velofahrende eine Herausforderung dar. Im Sinne der oben beschriebenen Veloförderung sollten sie aus Velosicht wo möglich mit einer Umfahrung für den Veloverkehr versehen werden. Im Masterplan Veloinfrastruktur werden dafür Standards definiert. Entlang von Velohaupttrouten sollen Kaphaltstellen nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Analog den Aussagen zu den Radstreifenbreiten gilt auch hier, dass im Masterplan noch keine räumliche Zuordnung der Haltestellenumfahrungen gemacht werden. Dies bedingt, wie erwähnt, eine lokale Situationsanalyse und die Ausarbeitung eines Projekts.

#### *Querungswinkel von Tramschienen*

Der minimale Querungswinkel von 30° gilt als anerkannter Standard. Die Stadt Bern setzt diesen Standard künftig in allen Projekten um.

#### *Umsetzungsfristen der verschiedenen Anliegen*

Wie bereits erwähnt, werden die genannten Anliegen und Standards in konkreten Projektentwürfen umgesetzt. Der Masterplan Veloinfrastruktur gilt – nach der Genehmigung durch den Gemeinderat, und zusammen mit anderen Richtlinien und Normen zum Strassenraumentwurf – als zentrale Richtschnur für die Projektarbeit bezüglich Veloverkehrsangelegenheiten.

Bereits umgesetzt sind die Velohaupttroute Wankdorf ab der Gewerbeschule stadtauswärts und die Velohaupttroute nach Köniz bis zur Gemeindegrenze. Die Haltestelle Dübystasse mit zwei Veloumfahrungen sowie die Massnahmen auf Könizer Gemeindegebiet werden bis Anfang 2019 umgesetzt. In Planung ist die Velohaupttroute nach Ostermundigen, auf welcher die ersten Sofortmassnahmen im 2018 realisiert werden können. Auf der Lorrainebrücke sind zudem deutlich breitere Radstreifen für das Jahr 2019 vorgesehen.

Nebst den genannten Velohaupttrouten werden die Standards des Masterplans Veloinfrastruktur auch in allen anderen Strassenprojekten der Stadt Bern berücksichtigt. So werden die Standards beispielsweise in das Projekt «Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring» integriert. Entlang der Seftigen- und Weissensteinstrasse (Kantonsstrassen) werden die Standards gegenüber dem Kanton als Bedarf angemeldet.

*Fazit*

Mit dem Masterplan Veloinfrastruktur werden sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit der Velofahrenden markant erhöht. In diesem Sinne sieht der Gemeinderat die Anliegen dieses Vorstosses als erfüllt an.

Bern, 29. August 2018

Der Gemeinderat