

Interpellation Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar, GFL): Agglomerationsprogramme: Projekte zum Langsamverkehr von Bern

Aus den Mitteln des Infrastrukturfonds des Bundes sollen unter anderem in den Agglomerationsprogrammen auch Projekte zur Förderung und Sicherung des Langsamverkehrs subventioniert werden.

Hierzu stellen sich folgende Fragen:

1. Wie ist der Stand des Agglomerationsprogramms der Region Bern?
2. Wie ist die Stadt Bern in die Vorarbeiten eingebunden?
3. Wie sehen die Projekte der Stadt Bern aus in diesem Bereich?
4. Welche konkreten Velo- und Fussgängerprojekte sollen realisiert werden?

Bern, 23. August 2007

Interpellation Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar, GFL), Susanne Elsener, Rania Bahnan Buechi, Ueli Stückelberger, Martin Trachsel, Barbara Streit-Stettler, Erik Mozsa, Gabriela Bader Rohner

Antwort des Gemeinderats

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme soll der Langsamverkehr besonders gefördert werden. Dies deshalb, weil Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs ein gutes Kosten- / Nutzenverhältnis aufweisen und im Vergleich mit anderen Massnahmen oft rascher realisierbar sind. Zudem kann mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik entsprochen werden.

Unter Federführung der Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr des Kantonalen Tiefbauamts hat eine Arbeitsgruppe deshalb einen Vertiefungsbericht „Fuss- und Veloverkehr“ zum „Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern“ erstellt. Der Bericht zeigt den Handlungsbedarf im Langsamverkehr auf. Er enthält eine Liste von Vorhaben, welche in den Jahren 2011 – 2014 bzw. 2015 – 2018 in der Region Bern baureif sein sollten. Die Stadt Bern war in der Arbeitsgruppe durch ihre eigene Fachstelle Fuss- und Veloverkehr vertreten. Sie hat sich dafür eingesetzt, dass möglichst viele Massnahmen der Stadt Bern im Bereich Fuss- und Veloverkehr in die entsprechende Massnahmenliste aufgenommen werden.

Alle Regionsgemeinden hatten die Möglichkeit, Projekte anzumelden. Die Zahl der gemeldeten Projekte war entsprechend gross. Angesichts der Vielzahl der Projekte mussten Prioritäten gesetzt werden. Als Hauptkriterium, welches darüber entschied, ob eine Massnahme in die Liste aufgenommen wird oder nicht, wurde die Anzahl Personen, die von einer Massnahme profitieren, beigezogen.

Als Agglomerationszentrum kommt der Stadt Bern die Rolle eines Verkehrsknotenpunkts zu. Entsprechend sind denn auch viele Massnahmen der Stadt in die Liste aufgenommen worden. Die Aufnahme einer Massnahme in die Liste kommt nun allerdings noch nicht einer Förderung durch den Bund gleich. Der Bund behält sich eine Beurteilung der vorgelegten Massnahmen vor. Da bei der Erstellung des Berichts jedoch eng mit den zuständigen Stellen des Bundes zusammengearbeitet wurde, darf eine wohlwollende Prüfung durch den Bund erwartet werden. Je nach Ergebnis dieser Beurteilung kann mit einer finanziellen Beteiligung des Bundes im Umfang zwischen 30% und 50% der totalen Investitionskosten gerechnet werden.

Zu den einzelnen Fragen der Interpellation nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Der Vertiefungsbericht „Fuss- und Veloverkehr“ der Region Bern wurde im Frühling bis Sommer 2007 unter der Federführung der Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr des Kantonalen Tiefbauamts erstellt.

Der Kanton Bern wird Anfang 2008 seine Agglomerationsprogramme inklusive dem Vertiefungsbericht „Fuss- und Veloverkehr“ dem Bund offiziell einreichen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat die Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme in der ersten Jahreshälfte 2008 in Aussicht gestellt.

Zu Frage 2:

Die Stadt Bern ist in der Behördendelegation zum Agglomerationsprogramm durch die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün und in der Gesamtprojektleitung durch den Leiter der städtischen Verkehrsplanung vertreten. Bei der Erstellung des Vertiefungsberichts war die Stadt Bern durch ihre Fachstelle Fuss- und Veloverkehr eingebunden.

Zu Frage 3:

Die Massnahmen wurden in Massnahmengruppen gegliedert und zwei Zeiträumen zugeteilt. Die prioritären Massnahmen sollten in den Jahren 2011 bis 2014 baureif sein, die übrigen in den Jahren 2015 bis 2018.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die verschiedenen Massnahmen nach Massnahmengruppe und Zeitraum der Baureife:

Massnahmengruppen	Vorgesehene Baureife für 2011-2014:	Vorgesehene Baureife für 2015-2018:
Schliessen von Netzlücken für den Langsamverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Langsamverkehrsbrücke Lorraine – Länggasse • Fuss- und Veloverbindung Wankdorf – Ittigen beim Bahnhof Wankdorf • Langsamverkehrsbrücke über die Autobahn von der Grossen Allmend nach Schermen • Langsamverkehrsverbindung zwischen S-Bahnstation Ausserholligen und ESP Weyermannshaus Ost 	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivere Langsamverkehrsverbindung Zentrum Paul Klee – Wyssloch – Egelgasse • Fussgängersteg über die Aare von Wabern nach Elfenau • Fussgängersteg über die Aare im Bereich Schwellenmätteli
Hauptverkehrsstrassen: Trennwirkung infolge eines	<ul style="list-style-type: none"> • Ostermündigenstrasse zwischen Zentweg und Bitziusstrasse: Erhöhung der 	<ul style="list-style-type: none"> • Weissensteinstrasse von Weissenbühl nach Bümpliz: Erhöhung der

Defizits in den Bereichen Sicherheit, Direktheit, Komfort oder Kohärenz	<p>Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterführung Bernstrasse: Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr • Verbindung Niederwangen – Niederbottigen: Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr in der Riedmoosstrasse • Morillonstrasse: Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr • Thunstrasse vom Thunplatz zur Buchserstrasse: Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr • Nordring: Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und Verminderung Trennwirkung 	<p>Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und Verminderung Trennwirkung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahnanschluss Bümpliz: Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr
Wohnquartiere: Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Vermeidung des quartierfremden Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Programmförderung wird angestrebt. Es ist weder sinnvoll noch möglich, die zahlreichen Kleinmassnahmen einzeln in einem Programm aufzuführen. Die Details zu diesem Programm werden deshalb zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. 	
Intermodale Schnittstellen: Verbesserung Veloparkierung an Bahnhöfen	<ul style="list-style-type: none"> • Velostation Schanzenpost • Bike&Ride-Anlagen an S-Bahnstationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Bike&Ride-Anlagen an wichtigen Tram- und Bushaltestellen • Verbesserung Veloparkierung in der Altstadt Bern
Strasseninfrastrukturmassnahmen: Massnahmen, welche auch für den Langsamverkehr wichtig sind, aber in den Strasseninfrastrukturmassnahmen des Agglomerationsprogramms enthalten sind.	<ul style="list-style-type: none"> • Wankdorfplatz: Verbesserung auch für den Langsamverkehr • Bolligenstrasse: Ausbau Bolligenstrasse mit Velostreifen 	

Zu Frage 4:

Vergleiche Antwort auf Frage 3

Die Region Bern legte als erste Region einen derartigen Bericht vor. Das Bundesamt für Strassen ASTRA beurteilt ihn denn auch als beispielhaft für alle anderen Agglomerationen. Der Zusatzbericht wurde der IG-Velo und Fussverkehr Bern zur Kenntnis zugestellt. Er kann bei der Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr des Kantonalen Tiefbauamts bestellt werden.

Bern, 5. Dezember 2007

Der Gemeinderat