

## **Motion Michael Daphinoff (CVP): Veloroutennetz neu denken – ab auf schnellere und sicherere Nebenstrassen!**

### *Veloförderung bis heute: Ein Riesenflop*

Seit 1999 gibt die Stadt Bern pro Jahr 4 Millionen Franken für die Förderung des Velofahrens aus (2.9 Mio. Franken als Pauschale für Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen von allgemeinen Tiefbauvorhaben, 0.15 Mio. Franken als Zinskosten für die Investitionen, 0.8 Mio. Franken für Kleinmassnahmen, 0,15 Mio. Franken für den Sach- und Personalaufwand der Fachstelle). Die in den letzten 15 Jahren intensivierte Förderung des Veloverkehrs, hat nicht dazu geführt, dass mehr Bernerinnen und Berner das Velo als Verkehrsmittel nutzen. So stagniert der Anteil der Velofahrten bei 11% des Gesamtverkehrsaufkommens (10.3% im Jahr 2000, 11.4% im Jahr 2005 und 11% im Jahr 2010). Insbesondere Familien und Senioren sind im Veloverkehr untervertreten. Als Gründe, warum auf das Velo als Verkehrsmittel verzichtet wird, wurde in der Bevölkerungsbefragung 2008 das hohe Unfallrisiko und die vom motorisierten Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen genannt.

Der stagnierende Anteil der Velofahrenden am Gesamtverkehrsaufkommen legt den Schluss nahe, dass die getroffenen Massnahmen keine wesentliche Attraktivitätssteigerung des Velofahrens gebracht haben. Die in den letzten fünfzehn Jahren erstellten baulichen Massnahmen sind aus unserer Sicht oft nicht geeignet, den Velofahrenden die erforderliche Sicherheit zu bieten. Ein Teil davon bietet lediglich eine Scheinsicherheit, wie folgende Beispiele zeigen:

- Schutzmassnahmen für Velofahrende (Velostreifen) enden oft vor den Gefahren-Hotspots (Kreuzungen, Kapphaltestellen).
- Die kombinierten öV-Velo-Spuren sind vielerorts so schmal, dass die Busse die Velofahrenden nicht innerhalb der öV-Velo-Spur überholen können (Beispiel: Bierhübeli).
- Velostreifen entlang Hauptverkehrsachsen bieten keinen effektiven Schutz. Besonders fragwürdig sind Velostreifen in Strassen, in denen die Autos oder die auf der Strasse verkehrenden Busse von Bernmobil nicht kreuzen können, ohne dabei den Velostreifen zu tangieren (Beispiele: Engstrasse, Könizstrasse).
- Tramgeleise werden von Velospuren in einem gefährlichen Winkel gekreuzt (Beispiel: Hirschengraben, Einspuren für das Linksabbiegen bei der Haltestelle Sulgenau).

Die baulichen Massnahmen in den Strassen folgen oft dem gleichen Muster. Sie werden konzentriert auf den Hauptverkehrsachsen, also Strassen mit starkem motorisiertem Verkehrsaufkommen, hohem Unfallrisiko sowie starkem Lärm und Luftverschmutzung ergriffen. Mit der Konzentration der Velomassnahmen auf den Hauptverkehrsachsen signalisiert die Stadt den Velofahrenden, wo diese verkehren sollen: auf den Hauptverkehrsachsen. Die Stadt konzentriert damit ihre Velofördermassnahmen auf Strassen, welche genau diejenigen Eigenschaften aufweisen, die viele Leute zum Verzicht aufs Velofahren bewegen. Kein Wunder, dass Frau und Herr Berner nicht aufs Velo umstiegen sind und sich vor allem die jüngeren und die Älteren Generationen nicht fürs Velofahren begeistern lassen.

Alternative Routen abseits der Hauptverkehrsachsen mit dienlichen Signalisationen und Vortrittsregelungen zugunsten der Velofahrenden wurden nur spärlich geschaffen, obwohl sich auf Routen abseits der Hauptverkehrsachsen sicherer und stressfreier fahren liesse. Vielerorts könnten auf Routen abseits der Hauptverkehrsachsen trotz kleinen Umwegen auch kürzere Fahrzeiten resultieren, da stark frequentierte Kreuzungen mit Kreisel- oder Ampelregimen und damit zeitraubende Wartezeiten umfahren werden können.

Die Entflechtung des MIV und des Langsamverkehrs führt zu einer Win-Win-Situation für beide Verkehrsarten: Sowohl MIV als auch Langsamverkehr sind sicherer, schneller und stressfreier unterwegs.

Nun will der Gemeinderat mit der Velo-Offensive und dem Veloroutennetz die Stadt Bern für Velofahrende attraktiver machen. Eigentlich eine gute Gelegenheit die bisherige erfolglose Veloförderung kritisch zu hinterfragen. Die Pläne des Gemeinderates bezüglich des Veloroutennetzes fallen jedoch ernüchternd aus. Die tragenden Elemente des Veloroutennetzes (Konzept Veloverkehr: Netz und Standards Alltagsverkehr) verlaufen zumeist auf den Hauptverkehrsachsen und nur einige verbindende Routen auf Nebenachsen des städtischen Verkehrsnetz. Dass der Gemeinderat den Schwerpunkt auf den Hauptverkehrsachsen setzen will, zeigt auch die Tatsache, dass als erste Umsetzungsmassnahme des Veloroutennetzes eine Hauptverkehrsachse, die Velohauptroute Wankdorf (Bollwerk-Wankdorfplatz) in Angriff genommen wurde. Statt mit der Velo-Offensive eine Neuorientierung vorzunehmen, verharret der Gemeinderat auf der bisherigen erfolglosen Strategie der Konzentration auf die Hauptverkehrsachsen.

Zur Velohauptroute Wankdorf: Die Velosanierung der Velohauptroute Wankdorf überzeugt lediglich in Abschnitten mit sehr breiten Velostreifen, welche nicht gleichzeitig von Bussen benutzt werden. An den heikelsten Stellen, den Kreuzungen, sind zwar die Velostreifen durchgehend aufgezeichnet. Die Velofahrenden sind aber nach wie vor dem grossen Verkehrsaufkommen ausgesetzt. Weiterhin beeinträchtigen der Lärm, die Abgase und die Hektik die Fahrt. Der häufige Wechsel der Schutzmassnahmen (Velospuren mit verschiedenen Breiten, Seitenspuren und Spuren mitten in der Fahrbahn, kombinierte Velo-öV-Spuren) verwirren alle Verkehrsteilnehmenden. Auch die Versprechungen in Bezug auf die Fahrtdauer wurden nicht eingehalten. Velofahrende müssen auf der Velohauptroute Wankdorf immer wieder bei Ampeln warten. Die im Projekt vorgesehene „Grüne Welle“ für Velofahrende ist ein unrealistisches Versprechen, da Velofahrende mit äusserst unterschiedlichen Tempi unterwegs sind.

Die Velohaupttrouten sind tragende Elemente der Velo-Offensive. Die Velohauptroute Wankdorf wird den vom Gemeinderat in Aussicht gestellten Vorzügen nicht gerecht. Die vorgesehene Förderwirkung ist unrealistisch. Das Ziel der Velo-Offensive, die Annähernde Verdoppelung des Anteils der Velofahrenden von 11 % auf 20 %, kann auf diese Weise nicht erreicht werden. Insbesondere Familien und Senioren können auf diese Weise nicht fürs Velofahren gewonnen werden.

Damit das Velofahren in der Stadt Bern attraktiver wird, müssen die Velorouten wo immer möglich durch Nebenstrassen mit Vortrittsregelungen zugunsten der auf der Veloroute verkehrenden Velofahrenden führen. Wo auf Hauptverkehrsachsen genügend Platz vorhanden und wenige Strassen einmünden (Tiefenaustrasse, Papiermühlestrasse), kann der Veloverkehr auf abgetrennten Spuren geführt werden.

#### *Antrag*

Der Gemeinderat wird beauftragt, das Veloroutennetz zu überarbeiten. Dabei werden die Velorouten, die entlang den vom motorisierten Individualverkehr stark frequentierten Hauptverkehrsachsen geplant sind, wo immer möglich durch Velorouten abseits der Hauptverkehrsachsen ersetzt. Der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr sind durch alternative Routen via Nebenstrassen zu entflechten.

Bern, 15. September 2016

*Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff*

*Mitunterzeichnende: Milena Daphinoff*