

Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Velobahnen für Bern

Im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept wird eine massive Verkehrszunahme prognostiziert. Wenn es weitergeht wie heute, sollen der öffentliche Verkehr bis 2030 um 60 Prozent und der motorisierte Individualverkehr um 25 Prozent wachsen. Einem solchen Pendlerstrom kann nicht nur mit dem Ausbau von öV oder Strassen begegnet werden. Viel nachhaltiger und günstiger ist es, mehr Menschen zum Velofahren zu bewegen. Deshalb muss es auch attraktiver werden, mit dem Velo vom Wohn- zum Arbeitsort zu gelangen. Eine besonders wichtige Massnahme dazu ist der Bau von direkten, unterbruchsarmen Verbindungen für den Veloverkehr, so genannten „Velobahnen“.

Der Gemeinderat hat in seiner Antwort zum interfraktionellen Postulat GB/JA!, GFL/EVP vom 13. Januar 2011 zur Schaffung eines Veloleitsystems mit den umliegenden Gemeinden und der Regionalkonferenz unter anderem folgendes festgehalten: „...der Gemeinderat [begrüss]t alle Initiativen, welche bessere Voraussetzungen für Velopendlerinnen und -pendler schaffen. Ziel der weiteren Arbeitsschritte der regionalen Langsamverkehrsplanung sei es, das städtische Wegnetz für den Langsamverkehr optimal mit dem regionalen Wegnetz zu verknüpfen.“ Zudem hat er in seinen Legislaturrichtlinien 2013-16 bessere Veloverbindungen in Aussicht gestellt. Ein Teil dieser Verbesserungen soll durch die Einrichtung von Velobahnen erreicht werden. Diese Verbindungen können neu gebaut oder auf bestehender Strasseninfrastruktur eingerichtet werden. Anders als bei Autobahnen, bedeutet dies keine riesigen Infrastrukturvorhaben, sondern gezielte, kosteneffiziente Eingriffe vorwiegend auf bestehenden Strassen.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hat in der regionalen Velonetzplanung vom August 2013 eine Reihe von Korridoren identifiziert, in denen Velobahnen das grösste Potenzial haben, um das Verkehrssystem zu entlasten. Sie schlägt ebenfalls vor, dass als nächster Schritt einzelne Velobahnen als Pilotprojekte ausgearbeitet werden. Die Planung von Velobahnen sollte ebenso in die momentane Überarbeitung des STEK einfließen. Die folgend genannten Verbindungen in Form von Velobahnen greifen diese Planung auf und führen sie weiter:

- Bahnhof Bern bis zu den Bahnhöfen Bümpliz Süd und Bümpliz Nord;
- Wankdorf-Kreisel via der geplanten Velobrücke Breitenrain-Länggasse bis zum Europaplatz;
- Ostermundigen via Bahnhof Bern nach Köniz.

Für eine dieser Velobahn-Verbindungen wird der Gemeinderat beauftragt, ein Pilotprojekt zu planen und dem Stadtrat einen entsprechenden Kredit vorzulegen. Wo nötig arbeitet er mit den angrenzenden Gemeinden zusammen.

Bern, 11. Dezember 2013

Erstunterzeichnende: David Stampfli, Franziska Grossenbacher

Mitunterzeichnende: Michael Sutter, Lena Sorg, Lukas Meier, Stefan Jordi, Marieke Kruit, Annette Lehmann, Benno Frauchiger, Patrizia Mordini, Hasim Sönmez, Fuat Köçer, Sabine Baumgartner, Halua Pinto de Magalhães, Lea Kusano, Nadja Kehrl-Feldmann, Katharina Altas, Yasemin Cevik, Rithy Chheng, Peter Marbet, Christine Michel, Leena Schmitter, Esther Oester, Mess Barry, Nicola von Greyerz, Stéphanie Penher, Regula Tschanz, Christa Ammann, Rolf Zbinden

Antwort des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort zur Interfraktionellen Motion SP, GB/JAI, GFL/EVP: Mehr Sicherheit für Velofahrende vom 28. November 2013 sowie zum Postulat Fraktion SVP: Stopp der Veloverschmutzung in der Stadt Bern! Was für Massnahmen ergreift der Gemeinderat? vom 5. Dezember 2013 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. Fuss- und Veloverkehr vereinen wichtige Aspekte wie Individualität, Flexibilität und Förderung der Gesundheit sowie beim Veloverkehr auch den Aspekt der Schnelligkeit. Ein hoher Anteil dieser effizienten Verkehrsmittel am Gesamtverkehr liegt im Interesse einer lebenswerten, kinder- wie altersfreundlichen und wohnlichen Stadt. Ziel des Gemeinderats ist es, den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsformen am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.

In Bern stagniert der Anteil der Fahrten, welche mit dem Velo zurückgelegt wird, seit 2005 bei 11 %. Während Bern bei den Anteilen des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs im Städtevergleich einen Spitzenplatz belegt, liegt die Stadt beim Velogebruch im Mittelfeld. Dies und erst recht der Vergleich mit den eigentlichen Velo-Städten in Europa führt zur Erkenntnis, dass in Bern beim Veloverkehr ein bedeutendes Potential steckt. Der Gemeinderat setzt deshalb auf die gezielte Förderung des Veloverkehrs mit dem ambitionierten Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2025 markant zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist in den nächsten Jahren eine konsequente Ausrichtung der Veloförderung als Schwerpunkt der Verkehrspolitik der Stadt Bern vorgesehen. Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Ausbau der Veloinfrastruktur zu. Beispielsweise mit der Fuss- und Velobrücke zwischen der Länggasse und dem Breitenrainquartier, für die der Gemeinderat am 30. April 2014 zuhanden des Stadtrats einen Planungskredit verabschiedet hat oder mit der Optimierung der Velowegverbindungen, wie es sich der Gemeinderat in seinen Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 zum Ziel gesetzt hat.

Unter Berücksichtigung der geltenden regionalen, kantonalen und nationalen Routen beabsichtigt der Gemeinderat in der Stadt Bern ein Netz von durchgehenden Velowegen zu definieren und schrittweise zu realisieren. Die im Vorstoss erwähnte Regionale Velonetzplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) bildet dabei für den Gemeinderat eine wichtige Grundlage. Eine wichtige Anforderung an das künftige Velorouten-Netz in der Stadt Bern ist, dass aus jedem Stadtteil eine Veloroute ins Zentrum beziehungsweise in Zentrumsnähe führt. Weiter sollen die Velorouten in der Stadt Bern möglichst den Kriterien „sicher“, „schnell“ und „direkte Verbindung“ gerecht werden. Diese Anforderungen decken sich weitgehend mit den Zielen, welche in der Regionalen Velonetzplanung der RKBM für Velobahnen definiert wurden: Diese sollen schnell, direkt und hindernisfrei sein; in der Regel werden sie auf bestehenden Strassen geführt.

Zur Umsetzung dieser Absichten wurde unter der Federführung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) eine Arbeitsgruppe gebildet. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Vertretern des Tiefbauamts (Leitung), der Verkehrsplanung, des Stadtplanungsamts und BERNMOBIL zusammen. Diese Arbeitsgruppe soll sich um die Definition von Velorouten und deren Standards sowie um die Realisierung einer Pilotroute kümmern. Die Konsolidierung der Lösungsvorschläge, welche die erwähnte Arbeitsgruppe erarbeitet, erfolgt Ende 2014. Die Realisierung einer möglichen Pilotroute ist für 2015 geplant.

Mit diesem Vorgehen wird den Anliegen der Motionäre weitestgehend Rechnung getragen. Im Gegensatz zu der konkreten Forderung der Motion wird die von der Direktion TVS eingesetzte Arbeitsgruppe alle möglichen Korridore für Velorouten überprüfen und daraus eine Pilotroute bestimmen. Ob es sich dabei um eine der von der Motion genannten Routen handeln wird, ist offen; eine konkrete Vorgabe wäre zum heutigen Zeitpunkt nicht zielführend. Der Gemeinderat beantragt deshalb die Motion zur Ablehnung, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Bern, 28. Mai 2014

Der Gemeinderat