2013.SR.000404 (14/173)

Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!, GFL/EVP (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Michael Steiner, GFL): Mehr Sicherheit für Velofahrende

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 Kehrli-Feldmann, Christine Michel, Sabine Baumgartner, Lea Bill, Leena Schmitter, Stéphanie Penher, Esther Oester, Mess Barry, Regula Tschanz, Christa Ammann, Rolf Zbinden, Rania Bahnan Büechi, Bettina Jans-Troxler, Lukas Gutzwiller, Peter Marbet, Tania Espinoza Haller

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr daher der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidverantwortung bleibt bei ihm.

Die Stadtverträglichkeit des Verkehrs ist 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 der 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 Velogebrauch 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 geziele Förderung des Veloverkehrs mit dem ambitiösen 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 er am 30. April 2014 zuhanden des Stadtrats einen Planungskredit verabschiedet hat. Dazu kommen - wie in seinen Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 festgehalten - die Optimierung der Velowegverbindungen, der Ausbau des Angebots an Veloabstellmöglichkeiten sowie die Einführung eines Veloverleihsytems.

Zu Punkt 1 und 2:
Studien belegen, dass ein dichtes und sicheres Velonetz die Leute zum Velofahren bewegt. In Kopenhagen beispielsweise, gibt es in der Regel 20 % mehr Velofahrende (und 10 % weniger Autofahrende) auf denjenigen Strecken, auf welchen neu ein Veloweg erstellt wurde. Deshalb setzt auch der Gemeinderat in seinen Legislaturzielen auf die Optimierung der Velowegverbindungen. Unter Berücksichtigung der geltenden regionalen, kantonalen und nationalen Routen soll in der Stadt Bern ein Netz von durchgehenden Velowegen entstehen, auf welchem die Velofahrerinnen und Velofahrer aus jedem Stadtteil möglichst direkt, sicher und schnell ins Stadtzentrum fahren können. Zu den dabei zu klärenden Standards der Infrastruktur werden auch die vom Vorstoss angesprochenen Mindestbreiten von Velostreifen bzw. Mindestabstände zu Parkplätzen gehören.

Dabei kann dem Veloverkehr jedoch nicht in jedem Fall erste Priorität eingeräumt werden: Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort vom 19. März 2014 auf die Motion Lea Bill (JA!): Velofördе-

rung, aber richtig: Paradigmawechsel jetzt! dargelegt hat, besteht im Strassenraum zwischen den verschiedenen Verkehrsarten traditionellerweise eine gewisse Konkurrenz und muss der öffentliche Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen bevorzugt behandelt werden (separate Spurführung). Diese Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bedeutet aber auch, dass es auf solchen Achsen schwierig sein dürfte, bei den Velostreifen immer eine Mindestbreite von 1.80 m einzuhalten.

Zu Punkt 3:
Um möglichst viele Leute zum Velofahren zu bewegen ist es wichtig, die vorsichtigeren Personen im Visier zu haben und die Infrastruktur an deren Sicherheitsbedürfnisse anzupassen. In Oxford (UK) - eine Stadt von ähnlicher Grösse wie Bern - wurde das Verhalten von Velofahrenden untersucht. Die erwachsenen Velofahrenden wurden dabei in folgende vier Velo-Nutzergruppen unterteilt: Gerade einmal 15 % der Velofahrenden fühlen sich sicher und kommen mit der bestehenden Veloinfrastruktur sehr gut zurecht. 75 % fahren sicher, jedoch vorsichtig und haben beim Abbiegen und im Kreisel Mühe. 10 % sind ängstliche Velofahrende, wagen sich nicht auf Hauptstrassen und fahren nur Velo auf ruhigen Routen, Neben- und Quartiersträsschen.

Damit die beabsichtigte Steigerung des Veloverkehrs herbeigeführt werden kann, muss sich der Fokus der Veloförderung prioritär auf die Gruppe mit dem grössten Potential richten. Dies erfordert für die grösste Nutzergruppe der vorsichtigen und ängstlichen Velofahrenden die Bereitstellung der nötigen Infrastruktur und - im Sinne der vorliegenden Motion - bei Projekten im Hoch- und Tiefbau einen stärkeren Einbezug der Sicherheit der Velofahrenden, dies insbesondere bei der Verkehrsführung (z.B. klare Signalisierung und gut sichtbare Markierung). Weiter sollen weiterhin verkehrsberuhigende Massnahmen wie beispielsweise Tempo 30 vorangetrieben werden.

Eine ausschliessliche und konsequente Bevorzugung der Veloanliegen bei der Frage der Verkehrssicherheit ginge jedoch - wie ausgeführt - allzu sehr zu Lasten des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs und würde deshalb in der Gesamtbetrachtung nicht zur Stärkung, sondern eher zur Schwächung des umweltverträglichen Verkehrs führen. Die genannten Verkehrsträger ergänzen sich und decken die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse auf nachhaltige Weise.

Fazit
Aus den dargelegten Gründen lehnt der Gemeinderat die vorliegende Motion zwar ab. Da ihm aber die Sicherheit für Velofahrende ein grosses Anliegen ist und er in diesem Bereich Verbesserungspotential erkennt, ist der Gemeinderat 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