

Menschenzentrierte Verkehrspolitik *statt Auto-Ideologie und Velo-Kult.*

Vorstosspaket zur menschenorientierten Veloförderung in der Stadt Bern jenseits ideologischer Schützengräben.

Inhalt

1. Motion CVP: Kosten der Velo-Offensive vors Volk!	2
2. Motion CVP: Veloroutennetz neu denken – ab auf schnellere und sicherere Nebenstrassen!.....	3
3. Motion CVP: Neue Lösung für das Langzeitparkieren von Velos beim Bahnhof. Befreiung der bahnhofsnahe Veloabstellplätze von Veloleichen.....	6
4. Interpellation CVP: Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Zufahrten zur Velobrücke	7
5. Postulat CVP: Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Direkte Veloverbindung vom Glasbrunnen zum Falkenplatz abseits der Länggasstrasse	9

1. Motion CVP: Kosten der Velo-Offensive vors Volk!

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Volk einen Rahmenkredit für Velofördermassnahme für einen Zeitraum von 5 Jahren ab spätestens 2018 zur Abstimmung vorzulegen. Dabei ist das Projekt Fussgänger- und Velobrücke auszuklammern.

Begründung:

Die Velo-Offensive wird vom Gemeinderat als Gesamtpaket konzipiert und kommuniziert. Die Gemeindeordnung sieht bei Projekten mit Kosten über sieben Millionen Franken eine zwingende Volksabstimmung vor. Aus demokratiepolitischen Gründen ist es angezeigt, dass Projekte mit so hohen Kostenfolgen wie die Velo-Offensive von der Stimmbürgerschaft legitimiert wird. Es darf nicht sein, dass ein solches Projekt in Scheiben aufgeteilt und so am Stimmbürger vorbeigeschmuggelt wird. Eine Volksabstimmung über einen Rahmenkredit, bringt den Vorteil mit sich, dass einzelne Massnahmen der Velo-Offensive in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Dies ist auch im Sinne des laufenden Partizipationsprozesses. Die CVP ist zuversichtlich, dass der Souverän die Veloförderung unterstützen wird.

Die Fussgänger- und Velobrücke soll nicht in den Rahmenkredit integriert werden, weil die voraussichtlichen Kosten und die Einzigartigkeit des Projektes eine gesonderte Abstimmung erfordern.

2. Motion 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, Kapphaltstellen).
- 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: Engestrasse, Könizstrasse)
- **Tramgeleise werden von Velospuren in einem gefährlichen Winkel gekreuzt**. (Beispiel: Hirschengraben, Einspuren für links abbiegen 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, das 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.

Motionsforderung:

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.

3. Motion CVP: Neue Lösung für das Langzeitparkieren von Velos beim Bahnhof. Befreiung der bahnhofsnahe Veloabstellplätze von Veloleichen.

1. **Die Stadt schafft in Zusammenarbeit mit dem „Veloparking“ eine preisgünstige Möglichkeit, Velos über längere Zeit im Bahnhof deponieren zu können.**
2. **Es wird ein Verfahren zur Identifizierung von Velos entwickelt, welche länger als eine Woche an derselben Stelle parkiert sind.**
3. **Dieses Verfahren wird bei den bahnhofsnahe Veloabstellplätzen angewendet. Velos, welche länger als eine Woche an derselben Stelle parkiert sind, werden abtransportiert und können von den Besitzern gegen eine Gebühr wieder ausgelöst werden.**

Das Ziel der Motion ist es, den Bedarf an neuen Veloabstellplätzen zu reduzieren und die Ordnung auf den Veloabstellplätzen zu verbessern. Die CVP wendet sich nicht grundsätzlich gegen neue Veloabstellplätze, hat aber den Eindruck, dass **die bestehenden Veloabstellplätze optimaler genutzt werden können und die Ordnung auf den Veloabstellplätzen verbessert werden muss**. Veloabstellplätze sind nicht besonders ästhetisch und wirken sich eher negativ auf's Stadtbild aus.

Für das Langzeitparkieren kann die Stadt zusätzlichen Raum im Untergrund des Bahnhofs mieten. Die Velofahrenden, die ihr Velo für länger als eine Woche beim Bahnhof parkieren wollen, würden ihr Velo dem „Veloparking“ übergeben. Die Angestellten des „Veloparking“ können die Velos in den dafür vorgesehenen Räumlichkeiten deponieren. Das Auslösen der Velos müsste vorgängig angemeldet werden. Ein Vorteil einer so ausgestalteten Langzeitparkierung besteht darin, dass die Velos wetter- und diebstahlgeschützt sind.

Das Verfahren zur Identifizierung von dauerparkierten Velos könnte so ausgestaltet werden, dass die Veloabstellplätze wöchentlich von definierten Orten aus fotografiert und die Bilder miteinander verglichen werden. Diese Arbeiten sind möglicherweise im Rahmen eines Sozialprojektes durchführbar.

Dank der Eliminierung von Veloleichen und der neuen Regelung für Langzeitparkierer können die bestehenden Abstellplätze effizienter genutzt werden. Die Stadt stellt den Velofahrenden an zentraler Stelle auch weiterhin für eine Dauer bis zu einer Woche Gratisabstellplätze zur Verfügung. Dies ist ein sehr gutes Angebot. Eine Einschränkung der Parkierdauer ist zumutbar und ist letztlich im Interesse der Gesamtheit aller Velofahrenden.

4. Interpellation CVP: Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Zufahrten zur Velobrücke

Die Investitionen für die Velobrücke, welche die Länggasse und das Breitenrain-Quartier verbinden soll, werden sich nur dann lohnen, wenn attraktive Zufahrtswege für Velofahrende erstellt werden. Insbesondere müssen diese Zufahrtswege auch für weniger geübte Velofahrende, für Senioren und für Kinder attraktiv ausgestaltet werden.

Für weniger geübte Velofahrende, für Senioren und Kinder braucht es ein durchgängiges Routennetz abseits Hauptverkehrsstrassen, wenn das Velofahren für Sie an Attraktivität gewinnen soll. Für diese Fahrergruppen sind Sicherheit, Ruhe und Komfort wichtiger als direkte Verbindungen. Auf den Hauptverkehrsstrassen sind sie mit Lärm, mit abbiegendem und einmündendem Verkehr, mit überholenden, schnell fahrenden Autos, Lastwagen und Bussen konfrontiert, auch wenn sie auf einem breiten Velostreifen fahren. Die Velostreifen bieten nur einen bedingten Schutz. Die Hauptverkehrsstrassen sind zwar in der Regel direktesten Verbindungen, aber nicht zwingend die schnellsten. Die zahlreichen Ampeln auf den Hauptverkehrsachsen unterbrechen den Fahrtfluss und führen zu Wartezeiten. Eine Anpassung des Ampelregimes an die Geschwindigkeit von Velofahrenden, die sogenannte „Grüne Welle“ ist aufgrund der unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeit von Velofahrenden kaum möglich. Deshalb sind Velorouten abseits der Hauptverkehrsstrassen ebenfalls für geübte Velofahrende attraktiv, auch wenn geringfügige Umwege gefahren werden müssen. Weitere Qualitätsmerkmale von Velorouten abseits der Hauptverkehrsstrassen sind sichtbare und dienliche Signalisation sowie Vortrittsregelungen zugunsten der Velofahrenden. Die Fahrradstrassen, die in der Stadt Bern in einem Versuch getestet werden, weisen diese Qualitätsmerkmale auf.

Die nun folgenden Ausführungen basieren auf der Veloroutennetz der Stadt Bern (Konzept Veloverkehr: Netz und Standards im Alltagsverkehr).

Auf der Seite der Länggasse führt gemäss der Karte des Veloroutennetzes eine Zufahrtsroute über die Mittelstrasse und die Engestrasse zur Brücke. Seit dem Bau des Pollers auf der Neufeldstrasse hat die Mittelstrasse ein recht hohes Verkehrsaufkommen. Es gibt viel einbiegenden Verkehr. Der Raum für Velofahrende ist aufgrund der künstlichen Verengungen stellenweise knapp. Dagegen gibt es auf den Neufeldstrasse nur noch wenig Verkehr. Die

Route über die Neufeldstrasse und die Daxelhoferstrasse würde sich folglich als Zufahrtsroute besser eignen als die Route über die Mittelstrasse und Engestrasse.

Auf der Seite des Nordquartiers gibt es in der Karte des Veloroutennetzes eine Zufahrt über die Polygonstrasse für das Einzugsgebiet westlich der Eisenbahnlinie. Die Zufahrt für die Gebiete östlich der Eisenbahn führt von der Wyleregg über das Gelände der SBB zum Brückenkopf. Auf dem Gelände der SBB muss gemäss der Karte des Veloroutennetzes eine neue Veloverbindung erstellt werden. Eine dritte Zufahrt - der Zubringer aus der Lorraine - führt vom Dammweg über die Polygonstrasse zur Brücke. Diese Zufahrt ist nicht als Velohauptroute sondern nur als Veloroute Normstandard geplant.

Die Veloverbindung über das SBB-Gelände würde eine neue, relativ direkte Hauptroute abseits der Hauptverkehrsstrasse ermöglichen, welche der Velohauptroute bezüglich Sicherheit, den geringeren Abgas- und Lärmemissionen sowie bezüglich der Fahrzeit überlegen ist. Im Weiteren könnte mit dieser Route die Steigung zur Wyleregg schrittweise und somit mit weniger Anstrengungen überwunden werden, was wiederum insbesondere für Familien und Senioren von Vorteil wäre. Diese Veloverbindung würde bei der Kreuzung Standstrasse/Winkelriedstrasse/Stauffacherstrasse beginnend auf der Stauffacherstrasse, der Wylerringstrasse, der neuen Verbindung über das SBB-Gelände eingerichtet werden und via Dammweg zur Einmündung der Lorrainestrasse in den Nordring geführt werden. Auf dem Dammweg müsste dem Veloverkehr eine höhere Priorität eingeräumt werden. Im Gebiet Stauffacherstrasse/Winkelriedstrasse/Tellstrasse herrschen grosszügige Platzverhältnisse, so dass gute Massnahmen zur Einmündung in die bestehende Velohauptroute erstellt werden können.

Wir bitten den Gemeinderat folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Trifft es zu, dass eine über das SBB-Areal führende Veloverbindung geplant wird? Ist die **Streckenführung mit der SBB abgesprochen?***
- 2. Wie beurteilt der Gemeinderat die **vorgeschlagene Aufwertung des Dammweges und Zufahrt zur geplanten Velo- und Fussgängerbrücke** als Veloroute abseits der Hauptverkehrsstrassen?*
- 3. Wie beurteilt der Gemeinderat die **vorgeschlagene Zufahrt über die Wylerringstrasse** zur geplanten Velo- und Fussgängerbrücke?*
- 4. Wie beurteilt der Gemeinderat die **vorgeschlagene Veloroute über die Wylerringstrasse und den Dammweg** als Veloroute abseits der Hauptverkehrsstrassen?*
- 5. Wie beurteilt der Gemeinderat die **Zufahrtsroute durch die Neufeldstrasse und die Daxelhoferstrasse?***

5. Postulat CVP: Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Direkte Veloverbindung vom Glasbrunnen zum Falkenplatz abseits der Länggassstrasse

Das vorliegende Postulat fordert die Prüfung der die Einrichtung einer Veloroute abseits der Hauptverkehrsstrassen vom Falkenplatz über die Erlachstrasse und die Freiestrasse mit einer direkten Verbindung von der Freiestrasse auf die Bremgartenstrasse. Zusätzlich soll die Erstellung eines direkten Anschlusses vom Glasbrunnen an diese Veloroute geprüft werden. Mit der direkten Veloroute Bremgartenstrasse – Freiestrasse – Falkenplatz wird eine attraktive Verbindung aus Bern – West in die Länggasse und ins Zentrum geschaffen. Der direkte Anschluss vom Glasbrunnen schafft eine direkte Verbindung auf die Velostrecke nach Hinterkappelen.

Das Konzept Veloverkehr sieht gemäss der Karte des Veloroutennetzes der Stadt Bern (Konzept Veloverkehr: Netz und Standards im Alltagsverkehr) vor, dass der Veloverkehr aus der Richtung Hinterkappelen/Herrenschwanden einerseits und aus der Richtung Bethlehem/Murtenstrasse über die Länggassstrasse in die Länggasse hinein resp. in Richtung Zentrum geführt wird. Für Velofahrende aus der Richtung Bethlehem/Murtenstrasse ist zwar eine Route über die Fabrikstrasse und die Freiestrasse vorgesehen. Diese könnte allerdings schon heute benutzt werden. Sie wird aber von Velofahrenden in der Regel gemieden, weil die Ampelschaltung auf der Kreuzung beim Güterbahnhof für diese Route unattraktiv ist und die Strassen zwischen Forsthaus und Güterbahnhof verkehrsreich, vielspurig und entsprechend gefährlich sind.

Die Länggassstrasse ist aus unserer Sicht für das Einrichten einer Veloroute ungeeignet, da sie relativ eng ist und folglich wenig Platz für eine genügend breite oder eine abgetrennte Velospur vorhanden ist. Der Spielraum für die Gestaltung von Velomassnahmen wird durch das hohe Autoverkehrsaufkommen und den Busverkehr stark eingeschränkt. Im Weiteren bremsen die drei Lichtsignalanlagen den Fahrtfluss von Velofahrenden. Die Voraussetzungen für eine sichere, durch andere Verkehrsteilnehmenden wenig beeinträchtigte Velofahrt in einem attraktiven Tempo sind auf der Länggassstrasse nicht gegeben. Die hier vorgeschlagene Veloroute ist einer Veloroute auf der Länggassstrasse bezüglich Sicherheit, den geringeren Abgas- und Lärmemissionen sowie bezüglich der Fahrzeit überlegen. Sie bietet insbesondere den Bevölkerungsgruppen, welche bei den Velofahrenden untervertreten sind, den Senioren und den Familien eine attraktive Verbindung.

Zur Routenführung im Detail: Die beste und direkteste Veloverbindung zwischen der Bremgartenstrasse und der Freiestrasse kann auf dem Durchgang östlich des BIZ und dem Häuserblock Fabrikstrasse 22 erstellt werden. Dieser Durchgang ist ausreichend breit, so dass genügend Platz für Velofahrende und Fussgänger vorhanden ist. Ebenfalls zu prüfenden Alternativen verlaufen über den östlichen Zugang zur Forststrasse, der heute nur von Fussgänger benutzt wird und über den Tannenweg. Für die Überquerung Bremgartenstrasse durch die Velofahrenden müssen geeignete Vorrichtungen (z.B. eine Verkehrsinsel) gebaut werden.

Auf der hier geforderten Route zwischen Falkenplatz und Bremgartenstrasse gibt es nur ein geringes motorisiertes Verkehrsaufkommen. Diese Route ermöglicht Velofahrenden ein sicheres, stressfreies Vorwärtskommen ohne Wartezeiten vor Ampeln. Auf dem Abschnitt Erlachstrasse – Freiestrasse startet die Stadt im September 2016 einen Versuch für die Einrichtung einer Fahrradstrasse.

Für den Anschluss zum Glasbrunnen muss die Waldstrasse zwischen der Fussgänger-Velobrücke, welche über die Autobahn führt, allenfalls etwas verbreitert werden, um ein gutes Nebeneinander von Velofahrenden und Fussgängern zu ermöglichen. Zwischen der Fussgänger- Velobrücke und der Bremgartenstrasse muss das bestehende Waldstrassennetz auf die Veloroutenführung angepasst werden. Es bestehen bereits Trampelpfade, welche auch von Velofahrenden benutzt werden.

Prüfungsauftrag:

1. Der Gemeinderat prüft den Bau einer möglichst direkten Veloverbindung von der Bremgartenstrasse in die Freiestrasse.
2. Der Gemeinderat prüft den Bau einer direkten Anschluss für Velofahrende vom Glasbrunnen über die Fussgängerbrücke westlich der Halenstrasse zur unter Punkt 1 geforderten Veloverbindung.