

# Grünes Licht für die Velostadt Bern



**Positionspapier Velopolitik des Grünen Bündnis (verabschiedet vom Leitenden Ausschuss) und der Jungen Alternative JA!**

**Juni 2014**

Kontakt: Grünes Bündnis, Neubrückstrasse 17, Postfach 6411, 3001 Bern, 031 301 82 09, [info@gbern.ch](mailto:info@gbern.ch)

## **1. Ausgangslage:**

Die Verkehrspolitik der Stadt Bern ruht auf drei Säulen: Verkehr vermeiden, verlagern, stadtverträglich gestalten. Das Velo spielt eine Schlüsselrolle bei den letzten beiden Säulen. Es ist im innerstädtischen Verkehr, der sich durch einen hohen Anteil kurzer und mittellanger Wege auszeichnet, das effizienteste aller Verkehrsmittel. Der Veloverkehr belastet die Luft nicht, schafft keine Lärmprobleme und beansprucht wenig Platz. Wer Velo fährt, ist rascher am Ziel, bleibt länger gesund und schont das Portemonnaie. Diese Vorzüge haben in dichten, intensiv genutzten städtischen Gebieten mit einer vergleichsweise hohen Verkehrs- und Umweltbelastung besondere Bedeutung. Die Verkehrspolitik der Stadt Bern hat deshalb schon seit Jahren zum Ziel, den Veloverkehr zu fördern, um diese Vorzüge optimal zu nutzen. Das RGM-Bündnis setzt sich seit 21 Jahren für eine velofreundliche Verkehrspolitik ein. Vieles konnte in dieser Zeit erreicht werden. So wurde zum Beispiel 1999 auf eine Initiative des Grünen Bündnis hin das Reglement über den Fuss- und Veloverkehr angenommen und 2001 die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Die Fachstelle lanciert eigene Projekte, nimmt Einfluss auf Projekte Dritter und macht Öffentlichkeitsarbeit. Sie verfügt jährlich über ein Budget von 1,25 Mio. Franken.

Die Mobilitätsbedürfnisse steigen heute in der ganzen Schweiz stark an. Zur Zeit wird viel in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert. Der ÖV stösst aber nach jedem Ausbau wieder an Kapazitätsgrenzen. Das Ausbaupotenzial für den Veloverkehr ist dagegen noch sehr gross. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass die Förderung des Veloverkehrs im Vergleich zum Ausbau des ÖV relativ günstig ist und wirkt. Bereits mit einem kleinen Anteil der Mittel, die in den ÖV investiert werden, könnte für den Ausbau des Veloverkehrs sehr viel erreicht werden.

Aktuelle Statistiken zeigen, dass der Anteil der Velofahrenden in der Stadt Bern stagniert. Offenbar nutzen besonders die Kinder und Jugendlichen das Velo seltener als früher. Die sehr gute ÖV-Infrastruktur ist ein Grund für den stagnierenden Anteil an Velofahrenden in Bern. Ein weiterer Grund ist, dass sich die Velofahrenden zu wenig sicher fühlen. Dieses Gefühl kann durch die immer grösseren Autos, aber auch durch aggressives und unaufmerksames Verhalten der Verkehrsteilnehmenden ausgelöst werden. Für den Ausbau der Veloinfrastruktur sind in Bern die engen Platzverhältnisse in der historischen Innenstadt und die Alleen auf allen Ausfallsachsen grosse Herausforderungen.

Obwohl es seit vielen Jahren eine politische Mehrheit gibt, die sich für die Veloförderung einsetzt, ist Bern punkto Veloförderung nicht am Ort, wo es sein sollte. Bern war mit der Einführung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr eine Pionierin, hat aber seither die Vorreiterrolle aufgegeben. Andere Städte sind bezüglich der Veloförderung auf der Überholspur. Im Mai 2014 veröffentlichte Pro Velo die Resultate des dritten nationalen [Velostädte-Ratings](#). Die Stadt Bern belegt den enttäuschenden 18. Platz. Die Kategorien Verkehrsklima, Sicherheit, Komfort, Abstellanlagen und Stellenwert wurden in der Umfrage alle als ungenügend bewertet.

Gemäss dem Verkehrsbericht der Stadt Bern von 2012 ist die Erhöhung des Veloverkehrsanteils das wichtigste Ziel der Verkehrsplanung. Das Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung Region Bern“ von 2005 sieht für den Veloverkehr bezogen auf die Anzahl Wege bis 2025 ein Wachstumspotenzial von 100 Prozent vor. In den Legislaturrichtlinien 2013-2016 bekräftigt der Gemeinderat die Förderung des Veloverkehrs.

Das Grüne Bündnis und die Junge Alternative präsentieren mit diesem Positionspapier eine Analyse der grössten Defizite und der nötigen Handlungsachsen für die Velostadt Bern.

**Grünes Licht für die Velostadt Bern heisst, mehr Mittel für den Veloverkehr bereitstellen, den motorisierten Individualverkehr reduzieren und damit mehr Platz für Velos schaffen!**

## **2. Zahlen und Fakten für die Stadt Bern:**

Verkehrsbericht Stadt Bern Juni 2012:

- 18% der stadtbernischen Bevölkerung benutzen täglich das Velo, im Sommer gar 28%.
- Weitere 20% der Stadtberner Bevölkerung sind in der warmen Jahreszeit 2-5 mal pro Woche mit dem Velo unterwegs.
- Der Anteil der Wege, die in der Stadt Bern mit dem Velo zurückgelegt werden, liegt bei 11,4% (Modal Split 2005).

Mikrozensus Verkehr 2010:

- Velofahren in der Stadt Bern stagniert.
- Die Bernerinnen und Berner legen im Schnitt 1,1 km pro Tag mit dem Velo zurück, das entspricht 3% der täglich zurückgelegten Distanz.
- In 71% der Berner Haushalte gibt es mindestens ein Velo, in 26,5% der Haushalte gibt es gar mehr als drei Velos.
- Rund 52% der Bernerinnen und Berner bewegen sich nie mit dem Velo in der Stadt fort.
- Die Furcht vor einem Unfall ist der vergleichsweise am häufigsten vorgebrachte Grund für einen Verzicht auf das Velofahren (44 Prozent).

## **3. Vorhandene Defizite in der Stadt Bern:**

- Es fehlen attraktive, schnelle und sichere Routen durch die Stadt.
- Die Ampelschaltung ist nicht auf das Velotempo abgestimmt, was zu langen Wartezeiten und einem zähflüssigen Verkehr führt (z.B. Schanzenstrasse bei Welle oder Neubrückstrasse bei Reitschule).
- Es stehen zu wenig Gratis-Veloabstellplätze beim Bahnhof/Umgebung und allgemein in der Innenstadt zur Verfügung. Häufig fehlen Anbindepfosten.
- Fehlende Akzeptanz: Velofahrende werden nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende angesehen. Die Priorisierung im Verkehr ist häufig beim öffentlichen Verkehr, beim motorisierten Individualverkehr, bei den FussgängerInnen und dann irgendwann kommt noch das Velo (z.B. bei Bauprojekten oder der Schneeräumung).
- Fehlende Sicherheit auf der einen Seite. Zum Teil werden aber auch sichere Veloverbindungen realisiert, die für die Velofahrende unattraktiv sind, aufgrund langer Wartezeiten (z.B. Henkerbrünli, Hirschengraben, Wankdorfplatz links abbiegen).
- Tramgleise (Kaphaltstellen, sind vor allem für Veloanhänger gefährlich).
- Schlechte Veloführung bei Baustellen (z.B. Bollwerk).
- Schneeräumung auf Velostreifen (der Schnee bleibt tagelang liegen und vereist).
- Fokus auf Infrastruktur, „weiche“ Massnahmen fehlen (Sensibilisierung, Kommunikation).
- Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr kann ihr Budget nicht ausschöpfen, da die Massnahmen vom Tiefbauamt umgesetzt werden müssen, dort aber eine zu geringe Priorität haben.

#### **4. Andere Städte auf der Velo-Überholspur:**

- In Zürich wurde im September 2011 die Städteinitiative angenommen (Ziel: Anteil des ÖVs, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehr in den nächsten zehn Jahren um 10 Prozentpunkte erhöhen). Zusammen mit der Verwaltungsinternen Feststellung, dass der Veloanteil am Verkehr sinkt, wurde die Förderung des Velos forciert: Es wurde ein Programm Stadtverkehr 20125 ausgearbeitet mit dem zentralen Element [Masterplan Velo](#). Bis 2025 soll der Veloverkehr verdoppelt werden. Handlungsfelder des Masterplans: Infrastruktur, Verkehrsklima und Verhalten, Velofahren für alle, Verankerung in der Verwaltung, Kommunikation und Dienstleistungen, Evaluation und Wirkung.
- In Basel wurde im November 2010 ein Gegenvorschlag zur Städteinitiative angenommen (Ziel: Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs muss bis zum Jahr 2020 ausserhalb der Autobahnen um 10% abnehmen). Basel will zur [velofreundlichsten Stadt der Schweiz](#) werden und hat dazu die Strategie "Fuss- und Veloverkehr fördern" erarbeitet. Konkrete Projekte finden sich im „Aktionsportfolio Fuss- und Veloverkehr fördern“.

#### **5. Velostadt Bern – unsere Vision:**

Die Stadt Bern darf sich nicht auf dem Erreichten ausruhen und muss das Potenzial des Veloverkehrs endlich ausschöpfen. Der Gemeinderat muss zeigen, dass er es mit der Veloförderung ernst meint und mit einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik für die Velofahrenden einsteht: Dazu braucht es in erster Linie eine verbindliche Zielsetzung für die Steigerung des Veloverkehrs in der Stadt und Agglomeration Bern sowie ein Massnahmenkonzept zur Erreichung der Zielsetzung. Durch die Förderung des Veloverkehrs können die Mobilitätsbedürfnisse befriedigt und der öffentliche Verkehr entlastet werden. Das Velo soll in der Stadt Bern deshalb in Zukunft bei der Verkehrsplanung Priorität haben. Es sollen vor allem junge Leute wieder zum Velofahren motiviert werden.

Wir fordern eine Ergänzung des Reglementes für Fuss- und Veloverkehr mit folgenden Elementen:

1. Festlegen einer verbindlichen Zielsetzung: Die Anzahl der mit dem Velo zurückgelegten Wege soll bis ins Jahr 2030 verdoppelt werden (gemessen am Stand aus dem Jahr 2005). Ziel ist eine Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr.
2. Pflicht zum Erlassen und regelmässigen Aktualisieren von Konzepten zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.
3. Bern erhebt Daten zum Fuss- und Veloverkehr.
4. Bern soll seine Zielsetzung bei der Förderung von Fuss- und Veloverkehr gegenüber den Nachbargemeinden und Dritten vertreten.
5. Bern soll sich mit den Nachbargemeinden vernetzen und gemeindeübergreifende Projekte und Sensibilisierungskampagnen lancieren.

Die GB/JA!-Fraktion hat diese Änderungen des Reglementes für Fuss- und Veloverkehr in zwei Motionen gefordert ([„Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs“](#) und [„Veloregion Bern – Zusammenarbeit verstärken“](#)). Der Gemeinderat hat an einer Sitzung im Dezember 2013 beschlossen, dass er die beiden Motionen der Fraktion GB/JA! vom 13.6.2013 erheblich erklären will. Er stellt einen „Massnahmenplan Velo Stadt Bern“ in Aussicht, der eine kohärente und zielgerichtete Umsetzung der verschiedenen Veloförderungsmassnahmen ermöglichen soll.

## **6. Unsere Forderungen für den „Massnahmenplan Velo Stadt Bern“:**

### 6.1 Leuchtturmprojekte:

- Panoramabrücke Länggasse – Lorrainebrücke
- Öffentlich zugängliches Veloverleihsystem auf dem Stadtgebiet und in der Agglomeration
- Velohauslieferdienst in Zusammenarbeit mit dem Detailhandel

### 6.2 Parkierung:

- Es gibt genügend kostenlose Veloabstellplätze, wo die Velos vor der Witterung und Diebstahl geschützt sind (insbesondere bei allen ÖV-Knotenpunkten)
- Pumpensäulen und E-bike-Aufladestationen mit Solarstrom bei Abstellplätzen (nicht nur in bewachten Stationen)

### 6.3 Sicherheit:

- Vermeidung von Konflikten Velo – Tram: Velotaugliche Tramschienen, schlaue Lösungen für Veloführung bei Kapphaltestellen (insbesondere sichere Lösungen für Velos mit Anhänger)
- Bei gefährlichen und unübersichtlichen Verkehrssituationen werden die Velospuren rot durchgezogen
- Mehr bauliche Massnahmen zur Steigerung der Sicherheit (z.B. „Haifischzähne“)
- Mehr getrennte Spuren für den Veloverkehr
- Bessere Schneeräumung (nicht sofort nach Schneefall, aber Schnee auf Velospuren nicht vereisen lassen)

### 6.4 Infrastruktur:

- Durchgehende, direkte, komfortable und sichere Veloverbindungen
- Realisierung von Velobahnen (Verbindung Kernstadt mit Agglomeration)
- Mehr Begegnungszonen in den Quartieren
- Bessere Veloverbindung in der Innenstadt (Achse Marktgasse, Spitalgasse, Baldachin, Bubenbergplatz)
- Wegweiser von Quartier zu Quartier für den Alltagsveloverkehr (mit App)

### 6.5 Velopriorisierung im Verkehr:

- Velos haben grundsätzlich Vortritt gegenüber ÖV & MIV (vgl. Kopenhagen)
- Velo stecken nicht im Stau fest und können an Kolonnen vorbeifahren (Velosäcke)
- Intelligente Lichtsignalanlagen (schalten auf Grün um, wenn Velo kommt, Veloampeln geben den Velos Vorsprung)
- Parkplätze und Autos Spuren werden zugunsten von Velospuren aufgehoben
- Grüne Welle und Rechtsabbiegen für Velos
- Es gibt keine Einbahnstrassen für den Veloverkehr

### 6.6 Sensibilisierung und Kommunikation:

- Da das Velofahren bei Kindern und Jugendlichen nicht mehr „in“ ist, braucht es dringend Kampagnen für dieses Zielpublikum.