

# Veloförderung in der Bundesstadt

In Bern ist einiges für die Zukunft geplant. Während eine neue Tramlinie aus Sicht der Radfahrenden Nachteile erwarten lässt, ist die Velobrücke über die Aare vielversprechend.

Fabian Baumann



In der Stadt Bern kümmert sich Pro Velo Bern seit 35 Jahren um die Belange der Radfahrenden. Ermüdungserscheinungen sind nicht bemerkbar, wie ein Besuch vor Ort zeigt. Geschäftsführerin Rebecca Müller und der im März neu gewählte Präsident David Stampfli versprühen Tatendrang. Neben seiner Funktion bei der Velolobby sitzt Stampfli auch für die SP in der Berner Legislative. Die Fahrradförderung ist so auch politisch verankert. Die Stadt ist im Wandel, wovon zahlreiche Baustellen zeugen. Eine Baustelle hat auch Pro Velo beschäftigt: die Neugestaltung des Wankdorfplatzes, des neuralgischen Verkehrsknotens im Norden der Stadt. Das Stade de Suisse und das Hockey-Stadion befinden sich in unmittelbarer Nähe, ebenso eine Autobahnausfahrt. Und aus den Agglomerationsgemeinden fliesst der Verkehr in Richtung Stadt. Ein sicheres und einfaches Überqueren des bisher als Kreuzung angelegten Platzes war mit Velos kaum möglich. «Seit der Umgestaltung ist die Situation besser», sagt David Stampfli, «hässlich ist der Wankdorfplatz aber immer noch.» Die meisten Autos fahren nun auf dem unterirdischen Kreisel. Oberirdisch verkehren Tram und Busse, deutlich weniger Autos sowie der Fuss- und Veloverkehr. Hindernisreich bleibt das Überqueren dennoch. Linksabbiegen ist verboten – ausser für die Busse. Pro Velo wollte, dass auch Velos links abbiegen dürfen, doch die Stadt ging auf die Forderung nicht ein. Pro Velo rät zum Trick: zuerst nach rechts abbiegen und dann auf der von rechts kommenden Fahrbahn einspuren – so fährt man geradeaus über die Kreuzung. «Bei der Eröffnung haben wir vor Ort die Radfahrenden über die neue Situation informiert und ihnen sicher über die Kreuzung geholfen», berichtet Rebecca Müller. Mittlerweile kämen die meisten

VelopendlerInnen mit der neuen Situation klar, ergänzt David Stampfli.

Der Präsident von Pro Velo Bern schildert ein Projekt, das den Langsamverkehr einen grossen Schritt vorwärts bringen könnte: die Fussgänger- und Velobrücke über die Aare, welche die Quartiere Breitenrain und Länggasse verbinden soll. Eine an die Exekutive überwiesene Motion verlangt, dass das Projekt vorangetrieben wird. Im Agglomerationsprogramm ist die Brücke aufgeführt. Eine direkte Verbindung der zwei Quartiere biete grosses Potenzial. Heute ist ein Umweg über die Lorrainebrücke und die heikle Henkerbrännli-Kreuzung nötig. Auch die oft proppenvollen Busse würden entlastet. Im Breitenrainquartier mit seinen vielen Arbeitsplätzen soll in den nächsten Jahren auch neuer Wohnraum entstehen, wodurch mit noch mehr Andrang in Trams und Bussen zu rechnen ist.

### **Neue Tramlinie braucht Platz**

Um für künftige Pendlerströme gerüstet zu sein, plant der Kanton eine neue Tramlinie von Ostermündigen im Nordosten bis nach Köniz im Südwesten – quer durch die Stadt. Doch eine zusätzliche Tramlinie braucht Platz auf der Strasse. Die neue Tramlinie dürfe nicht zulasten der Velofahrenden gehen, so die Position von Pro Velo. «Wenn, dann muss der motorisierte Verkehr auf Spuren verzichten», stellt Stampfli klar. Bei den Haltestellen müsse eine sichere Durchfahrt für Velos gewährleistet sein. «Wir wollen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs allerdings nicht torpedieren», sagt David Stampfli. Deshalb werde der Dialog mit den zuständigen Behörden gesucht, damit auch für Radfahrende eine gute Lösung gefunden werden kann.

Eng ist es auch in der Altstadt, die auf der Unesco-Weltkulturerbe-Liste steht. Wer hier sein Fahrrad parkieren wolle, habe es nicht leicht, stellt David Stampfli fest. Pro Velo setzt sich darum auch für sichere Abstellplätze in der Stadt ein. Beim Bahnhof werden solche in naher Zukunft Wirklichkeit. Bei der «Welle» entsteht die vierte Berner Velostation. Mindestens 1000 Fahrräder werden darin Platz finden. Die Eröffnung ist für das Jahr 2015 geplant.