

Motion

Velobahnen für Biel!

Eingereichter Text

Der Gemeinderat wird beauftragt,

1. dem Stadtrat die rechtlichen Grundlagen zur Festlegung von Standards vorzulegen, nach welchen künftige Velobahnen (aka Veloschnellrouten) geplant werden sollen.
2. Folgende Standards sollen für Velobahnen rechtlich festgesetzt werden:
 - Velobahnen sind wann immer möglich auf einem eigenem Trasse geführt, separat von autoverkehrsreichen Strassen oder wenn auf autoverkehrsreichen Strassen mit einer klaren Trennung.
 - wo immer möglich sind sie so breit anzulegen, dass ein Velo mit Anhänger/Cargo-Velo problemlos von einem anderen solchen überholt werden kann.
 - mindestens in Kreuzungs- und Mischsituationen (sowohl mit dem motorisierten Verkehr als auch mit zu Fuss Gehenden) soll der Belag des Trassees farblich von den übrigen Verkehrsflächen abgehoben sein; langfristig ist anzustreben, das gesamte Netz farblich von den übrigen Verkehrsflächen abzuheben.
 - Velobahnen haben Vortritt gegenüber kreuzenden Strassen, sofern diese nicht zum Hauptnetz des motorisierten Individualverkehrs zählen oder wichtige öV-Achsen sind.
 - in Kreuzungssituationen und bei Kreiseln sind, wenn möglich, eigene Rechtsabbiegespuren vorzusehen.
 - Velobahnen sind stufenfrei, ohne vertikal Absätze, auszugestalten
 - Velobahnen werden bei der Schneeräumung analog den Autoverkehrshauptachsen prioritär behandelt.
3. in einem ersten Schritt je eine Velobahn in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung durch die Stadt zu planen. Der Gemeinderat skizziert einen Zeithorizont zu deren Realisierung.
4. mit den benachbarten Gemeinden Übergangspunkte zu deren Velorouten & -wege zu definieren.
5. entlang der Velobahnen stadtweit eine Velo-Leitsignaletik zu installieren. Diese weist mittels Wegweiser zielführend und sicher Velofahrenden den Weg zu den öffentlichen Plätzen, Einrichtungen und Quartierzentren der Stadt.

Begründung

Die Stadt Biel fällt zurück: Im neusten, im Mai 2018 veröffentlichten Ranking Velostädte von Pro Velo Schweiz macht Biel in Sachen Velofreundlichkeit einen Schritt zurück – sie verliert in der Gesamtwertung 0.33 Punkte im Vergleich zur letzten Studie, nach Schaffhausen den grössten Rückschritt aller 34 berücksichtigten Städte.¹

Nicht nur das: Velofahren erweist sich zunehmend als gefährlich. Entgegen den anderen Verkehrsteilnehmenden ist beim Veloverkehr eine Zunahme der Unfallzahlen zu beobachten. Gerade auch in Biel erweist sich Velofahren als besonders gefährlich. Zwischen 2011 und 2017 sind vier Tote und 450 Verletzte zu beklagen. Ein Vergleich von RTS zeigt: diese Zahlen sind vergleichbar mit denjenigen aus den ungleich grösseren Städten Genf und Lausanne.²

¹ https://www.velostaedte.ch/fileadmin/redaktion/velostaedte2017-18/downloads/2018_Schlussbericht_Velostaedte_d.pdf | Kurzlink: <http://tiny.cc/c9cu1y>

² <https://www.rts.ch/info/regions/9840555-immersion-dans-les-points-chauds-pour-les-cyclistes-romands.html#chap01> | Kurzlink: <http://tiny.cc/madu1y>

Die Unterzeichnenden dieses Vorstosses sind sich einig: Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen. Die Stadt Biel soll vorwärts machen bei der Veloinfrastruktur und sich um eine Vorbildrolle bemühen. Inzwischen gibt es in verschiedenen anderen Schweizer Städten interessante Projekte wie die im Rahmen der Velo-Offensive in Bern umgesetzten Velohaupttrouten³ oder den 2014 genehmigten Veloschnellrouten-Netzplan in Winterthur.⁴

Noch viel stärker zeigen Vorbilder aus dem Ausland, was möglich ist: So finden in Kopenhagen 41% aller Fahrten zur Arbeit oder Ausbildung mit dem Velo statt⁵ und über die gesamte Niederlande sagen 36% aller EinwohnerInnen, das Velo sei ihr wichtigstes Fortbewegungsmittel.⁶ Die Erfahrungen aus diesen Ländern zeigen klar: Ein wichtiges Kriterium zur Förderung des Veloverkehrs ist eine attraktive und sichere Infrastruktur.

Die Stadt Biel soll deshalb neben den Hauptachsen des motorisierten Verkehrs und denjenigen des öffentlichen Verkehrs auch solche für den Veloverkehr planen. Analog zu ersteren sollen auch die Velobahnen auf ihrem primären Nutzer ausgerichtet sein und ein rasches, sicheres und durchgehendes Vorwärtskommen sicherstellen. Dabei geht es nicht um ein Ausspielen der Verkehrsträger, sondern um ein Schaffen gleichlanger Spiesse. Wo möglich sind Velobahnen separat von Hauptachsen anderer Verkehrsträger zu führen. Im Falle einer gemeinsamen Führung mit verkehrsreichen Strassen ist eine Trennung anzustreben, sei dies durch leichte vertikale Erhöhung oder durch bauliche Elemente. Dies erhöht die Sicherheit klar.⁷ Im Falle einer Kreuzung mit einer wichtigen Achse des motorisierten Verkehrs oder des öV ist eine Güterabwägung darüber vorzunehmen, welche der kreuzenden Achsen zu priorisieren ist.

In ausländischen Städten sind Velobahnen teilweise mit einem Belag versehen, welcher sich farblich von den übrigen Strassenbelägen abhebt. Dies schafft Klarheit und vermindert Konfliktsituationen, sowohl mit dem motorisierten Strassenverkehr, als auch mit dem Fussverkehr. Als langfristige Vision ist anzustreben, das gesamte Netz an Velobahnen farblich vom übrigen Strassennetz abzuheben.

Mit einer rechtlichen Verankerung dieser Standards kann Planungssicherheit geschaffen werden. Der Gemeinderat soll abklären, welche rechtliche Grundlage die geeignetste ist. Dies könnte je nach Forderung die regulatorische Ebene sein, z.B. im Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, oder auf anderer Ebene wie als Teil von Richt- oder Sachplänen.

Velofahren ist umweltfreundlich, gesund und platzsparend. Es trägt somit dazu bei verschiedene Probleme unserer Zeit zu mildern: Es reduziert den Ausstoss von Schadstoffen, verhilft der Bevölkerung zu mehr Bewegung und Fitness und trägt seinen Teil zur Verdichtung nach Innen bei, durch seinen geringen Platzbedarf. Auch die Stadt Biel hat dies anerkannt und mit dem Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sich das Ziel gesetzt, künftiges Verkehrswachstum per Velo, Fuss und öV zu stemmen. Mit der Schaffung von sicheren, direkten, durchgehenden und komfortablen Velobahnen tut sie ein weiterer Schritt zur Veränderung des Modalsplits in Richtung mehr Langsamverkehr.

Biel/Bienne, 19. Dezember 2018

Dennis Briechle, glp

Levin Koller, JUSO

Urs Scheuss, Grüne

Alfred Steinmann, SP

Titus Sprenger, Passerelle

³ <https://www.bern.ch/velohauptstadt/> | Kurzlink: <http://tiny.cc/cbdu1y>

⁴ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/veloschnellrouten> | Kurzlink: <http://tiny.cc/tbdu1y>

⁵ http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city_handout.pdf | Kurzlink: <http://tiny.cc/gcdu1y>

⁶ http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf | Kurzlink: <http://tiny.cc/oddu1y>

⁷ <https://www.lapresse.ca/actualites/201708/04/01-5122220-les-bandes-cyclables-ne-suffisent-pas-concluent-des-chercheurs.php> | Kurzlink: <http://tiny.cc/yddu1y>