



Beantwortung

der überparteilichen Motion 20180417, Denis Briechle, GLP, Levin Koller, JUSO, Urs Scheuss, Grüne, Alfred Steinmann, SP, Titus Sprenger, Passerelle, «Velobahnen für Biel!»

In fünf Punkten beantragen die Motionäre, dass der Gemeinderat Standards für Velobahnen gesetzlich verankert und solche Infrastrukturen in der Stadt Biel plant.

In den Augen des Gemeinderates hat die Stadt Biel aufgrund ihrer Topografie und ihrer räumlichen Ausdehnung ideale Voraussetzungen zur Förderung des Veloverkehrs. Entsprechend sorgen die Behörden der Stadt Biel seit Jahren für kontinuierliche Verbesserungen der entsprechenden Voraussetzungen. An dieser Stelle können folgende Beispiele erwähnt werden: Der Aufbau des Veloverleihsystems «velospot» zu Beginn des laufenden Jahrzehnts, die Realisierung der 2017 eingeweihten Schüssinsel, der aktuell im Bau befindliche Radweg entlang der Omega oder die demnächst anstehende Verbindung über die Gartenstrasse.

Bevor näher auf die Anliegen eingegangen wird, scheint es nötig, den Begriff «Velobahn» zu klären. Velobahnen verknüpfen bedeutende Destinationen mit grossem Pendlerpotenzial über grössere Entfernungen und ermöglichen den Velofahrern ein flüssiges, komfortables Fahren. Velobahnen können auf eigenem Trassee oder auf verkehrsarmen Strassen geführt werden und weisen alle der folgenden Eigenschaften auf¹:

- **Direkte und schnelle**, möglichst unterbruchsfreie Strecken mit möglichst kurzen Wartezeiten. Dazu wird eine Trennung zwischen Fussgänger- und Veloverkehr angestrebt mit Vortrittsberechtigung an den Kreuzungen.
- **Komfortable** Strecken, die so grosszügig ausgelegt sind, dass zwei Velofahrer kreuzen oder nebeneinander fahren können.
- Als Velobahn **erkennbare** Strecken, die sich von anderen Abschnitten des Velonetzes in der Ausstattung, Signaletik und Markierung unterscheidet. Diese Sichtbarkeit soll einen Werbeeffect für die Velobahnen in Politik und Gesellschaft auslösen.

Grundsätzlich werden Velobahnen mit einer Trennung der Verkehrsträger konkretisiert, was *de facto* zu einer Zersplitterung des öffentlichen Raums, grösserem Tempo und vermehrten Konflikten an Kreuzungen und Treffpunkten führt, oftmals zu Ungunsten der Fussgänger. Dies entspricht nicht der Philosophie des Gemeinderates, der mit seiner Politik den Langsamverkehr und zugleich das Zusammenleben unterschiedlicher Mobilitätsformen sowie die Ausgestaltung qualitativ hochstehender öffentlicher Räume für die Fussgänger fördern will.

1. Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat die rechtlichen Grundlagen zur Feststellung von Standards vorzulegen, nach welchen künftige Velobahnen geplant werden sollen.

1 Synthese der Begriffsbestimmungen folgender Dokumente: Velobahnen – Grundlagendokument, Bundesamt für Strassen ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 11.12.2015; Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten (Velobahnen) – Merkblatt 2018/02, SVI; Projektstudie Velobahnen der Stadt Winterthur – Bericht, ASA AG, 12.2013.

Planungsstandards liegen auf Bundesebene mit einer Reihe von VSS-Normen, auf Kantonsebene mit der Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr» und auf Gemeindeebene mit den «Velostandards»² der Stadt Biel vor. Diese Dokumente dienen als Leitlinien, die bei allen Bauprojekten im Strassenraum als Orientierung zu dienen haben. Richtigerweise stellen sie als solche keine Rechtsgrundlage dar.

Obschon sich der Gemeinderat aktiv für die Entwicklung eines attraktiven und sicheren Velonetzes für alle Velofahrer einsetzt (pressierte Pendler, Schülergruppen, Familien auf Ausflug usw.), will er die «Velostandards» nicht in die Gemeindegesetzgebung aufnehmen. Dies hauptsächlich aus drei Gründen:

- Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten (Art. 47 kantonales Strassengesetz) im Rahmen des übergeordneten Kantons- und Bundesrechts. Damit verfügen sie über wenig Spielraum, im Sinne der Motionäre gesetzgeberisch tätig zu sein.
- Die Infrastrukturen müssen von Fall zu Fall den örtlichen Gegebenheiten (verfügbarer Platz, städtebauliche Integration, Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer usw.) und den spezifischen Bedürfnissen angepasst werden.
- Die dazu erforderlichen Standards sind dauerndem Wandel unterworfen und müssen ständig anpassbar bleiben.

Es gilt zu beachten, dass die von der Stadt Biel herausgegebenen und angewendeten «Velostandards» zwischen direkten, schnellen Hauptrouuten und verkehrsarmen Komfortrouuten unterscheidet:

- Die **direkten und schnellen Hauptrouuten** dienen den versierteren Velofahrern, die grundsätzlich neben dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn fahren. Auf den Hauptstrassen werden diese Rouuten mit Radstreifen integriert, während sie in den verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen die Verkehrsfläche mit dem motorisierten Verkehr teilen.
- Die **Komfortrouuten** dienen den weniger versierten Velofahrern. Sie weisen eine von der Fahrbahn getrennte Führung auf (Radwege oder Rad-/Fusswege) oder verlaufen auf verkehrsarmen Quartierstrassen.

Die Stadt Biel gestaltet das Velonetz so, dass die Velofahrer in der Stadt je nach Tempo- und Komfortwunsch unterschiedliche Rouuten wählen können, um von A nach B zu gelangen. Die Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel sieht im Übrigen vor, dass gewisse Velorouuten beiden Anforderungen genügen. Auf dieser Grundlage wird der Sachplan Velo, der sich gegenwärtig in Ausarbeitung befindet, die Velorouuten und die zu bauenden Infrastrukturen im Detail definieren.

2. Die Motionäre beantragen, dass gewisse Standards für Velobahnen rechtlich festgesetzt werden, namentlich die getrennte Verkehrsführung, die Infrastrukturbreite, damit ein Velo ein Velo mit Anhänger überholen kann, die farbliche Abhebung der Fahrbahn, der Vortritt gegenüber kreuzenden Strassen, Rechtsabbiegespuren für Velos an Kreuzungen, eine Ausgestaltung ohne vertikale Absätze, die prioritäre Schneeäumung auf Velobahnen.

Wie eingangs erwähnt, entspricht die Trennung der Verkehrsträger nicht der Philosophie des Gemeinderates, der sich für das Zusammenleben aller Verkehrsteilnehmer einsetzt. Konkret

² Die «Velostandards» der Stadt Biel können auf www.biel-bienne.ch unter folgender Rubrik eingesehen werden: Behörden / Verwaltung > Direktion Bau, Energie und Umwelt > Infrastruktur > Tiefbau.

heisst das, dass die versierteren Velofahrer, die schnell vorankommen wollen, die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilen, während komfort- und (subjektiv) sicherheitsbewusstere Velofahrer den Raum mit den Fussgängern teilen.

Die Gestaltungsmöglichkeiten gemäss «Velostandards» bieten den Velofahrern grundsätzlich die Möglichkeit, andere Velofahrer pragmatisch und differenziert zu überholen. Auf den Routen, die im Strassenbereich (mit oder ohne Radstreifen) verlaufen, können die Velofahrer zum Überholen den Raum der motorisierten Fahrzeuge benutzen, sofern dieser frei ist. Bei Routen mit eigener Streckenführung (Radweg) empfehlen die «Velostandards» Breiten, die für das Überholen geeignet sind. Bei Radwegen im Einrichtungsverkehr ist es in der Praxis jedoch nicht immer möglich, die optimale empfohlene Breite umzusetzen.

Die «Velostandards» sehen die Möglichkeit vor, die Radstreifen bei gewissen Kreuzungen und Einspurstrecken rot einzufärben. Das systematische Einfärben aller Veloflächen ist in der Schweiz aber nicht möglich. Laut Weisung des ASTRA über die besonderen Markierungen der Fahrbahn³ darf die rote Einfärbung von Radstreifen nur auf Hauptstrassen und bei Kreuzungen verwendet werden, wo eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet. Ausserhalb von Radstreifen sind solche Markierungen unzulässig.

In mehreren Schweizer Städten wurden Pilotversuche mit Velostrassen initiiert. Solche Strassen sind den einmündenden Quartierstrassen gegenüber vortrittsberechtigt, um den Velofahrern ein flüssiges Fahren zu ermöglichen. Die Einführung von Velostrassen als neue Verkehrsregelung steht beim ASTRA gegenwärtig im Gespräch. Dafür müsste in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen vom Prinzip des Rechtsvortritts abgewichen werden.⁴ In Erwartung der Entscheidung des ASTRA sehen die «Velostandards» der Stadt Biel bereits die Möglichkeit von Velostrassen vor. Die Umsetzungsbedingungen und die Ausführungsparameter werden zu einem späteren Zeitpunkt bestimmt werden.

Rechtsabbiegespuren brauchen oft viel Platz und sind für den städtischen Raum sehr oft ungeeignet. Diese Infrastrukturart muss von Fall zu Fall beurteilt werden und ist nicht Gegenstand der «Velostandards». Diese empfehlen bei den Kreuzungen aber Massnahmen für die Velofahrer, die für den städtischen Raum geeigneter sind, etwa das Vorgrün für den Veloverkehr.

Fragen der vertikalen Absätze und der Schneeräumung behandeln die «Velostandards» nicht. Da das Dokument ständig weiterentwickelt wird, können weitere Empfehlungen darin aufgenommen werden, wenn dies opportun erscheint.

3. Die Motionäre beantragen, dass der Gemeinderat in einem ersten Schritt je eine Velobahn in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung plant und einen Zeithorizont zu deren Realisierung skizziert.

Die Ost-West-Hauptachse und mehrere Nord-Süd-Achsen sind wichtige Aspekte der Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel. Sie sind im nachstehenden Plan schematisch dargestellt (nicht erschöpfendes Streckennetz).

Die Ost-West-Achse verbindet das Bözingenfeld mit dem Zentrum und dem Seeufer und durchquert dabei das nördliche Mett-, das Champagne- und das Gurzelen-Quartier. Sie kombiniert mehrheitlich die beiden Anforderungen Komfort und Tempo (dunkelgrün auf dem

³ Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK, 10.12.2013.

⁴ Faktenblatt Velostrassen («Fahrradstrassen») – Resultate der Pilotversuche in Schweizer Städten, ASTRA, 04.01.2019.

Plan). Bei der Schüssinsel werden zwei Routen vorgeschlagen: eine Komfortroute im Mischverkehr mit den Fussgängern der Schüss entlang (hellgrün) und eine direkte Schnellroute im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr auf der Jakob-Stämpfli-Strasse (violett).

Ebenso können für Nord-Süd-Fahrten Schnellrouten (violett) oder Komfortrouten (hellgrün) gewählt werden, sofern Tempo und Komfort nicht kombiniert sind (dunkelgrün).

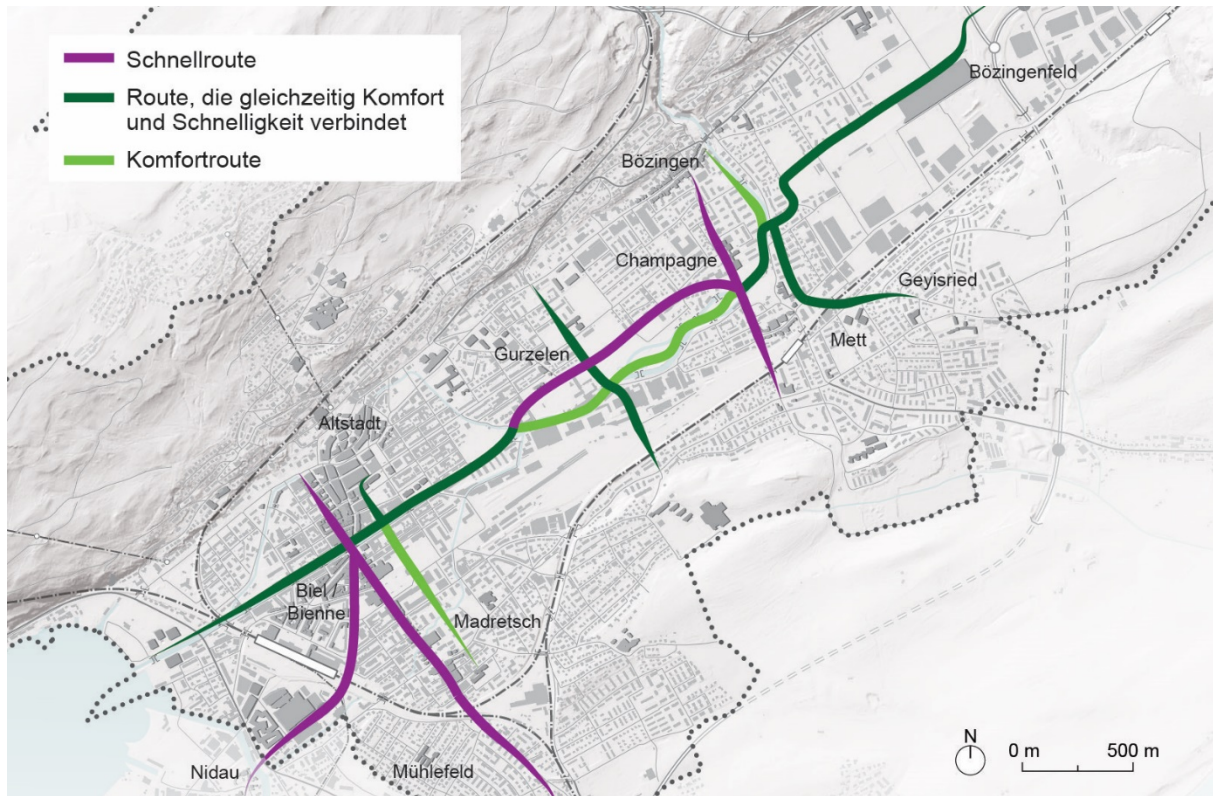


Abbildung: Funktionale Struktur der Ost-West-Hauptachse und mehrerer Nord-Süd-Achsen für den Radverkehr.

Der Sachplan Velo der Stadt Biel, der sich in Ausarbeitung befindet, wird die Velorouten und die zu bauenden Infrastrukturen im Detail definieren. Auch wird er eine Prioritätenliste samt Zeithorizont für eine phasenweise Umsetzung der Massnahmen enthalten.

Es gilt jedoch zu beachten, dass die wichtigsten Ost-West- und Nord-Süd-Achsen schon vor Jahren festgehalten wurden und bereits Gegenstand grosser planerischer und baulicher Bemühungen waren. So konnte auf der Ost-West-Hauptachse der Abschnitt entlang der Schüss zwischen Mühlestrasse und Gottstattstrasse mit der Neugestaltung der Schüssinsel umgesetzt werden, während die Komfortroute am Omega-Areal noch dieses Jahr eröffnet werden dürfte. Die Nord-Süd-Hauptachse Gartenstrasse, die das Zentrum mit Madretsch verbindet, sollte bis 2021 fertiggestellt sein.

4. Die Motionäre beantragen, dass der Gemeinderat mit den Nachbargemeinden Übergangspunkte zu deren Velorouten definiert.

Der Sachplan Velo der Stadt Biel wird parallel zur regionalen Veloplanung des Vereins seeland.biel/bienne erarbeitet. Dank dieser Koordination sind die interkommunalen Verbindungen gewährleistet.

5. Die Motionäre beantragen, dass der Gemeinderat entlang der Velobahnen eine Velo-Leitsignaletik mit Angaben zu öffentlichen Plätzen und Einrichtungen sowie Quartierzentren installiert.

Der Veloguide Biel und Umgebung, der an alle Haushalte abgegeben wird, informiert über die Velorouten der Stadt Biel und der Gemeinde Nidau. Gegenwärtig besteht auf den Routen von SchweizMobil eine Signaletik. Die Zweckmässigkeit, die Velosignaletik auszudehnen, wird bei der Massnahmenerarbeitung des Sachplans Velo der Stadt Biel geprüft werden. Dieser befindet sich in Ausarbeitung.

Deshalb beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die überparteiliche Motion 20180417 in ein Postulat umzuwandeln, es erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 3. April 2019

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:
Überparteiliche Motion 20180417

Vorstoss Nr./Interv. no:

Termin CR/Débat CM:

Direktion/Direction:

Mitbericht/Comport:

20180417
03.04.2019
PFA
BEU

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

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 Vorwärtkommen 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/chdu1y>

⁴ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/veloschnellrouten> | Kurzlink: <http://tiny.cc/tbrdu1y>

⁵ http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city_handout.pdf | Kurzlink: <http://tiny.cc/qcdu1y>

⁶ http://ec.europa.eu/commitmentoffice/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/cydu1y>