



Beantwortung

der Motion 20200023, Urs Scheuss, Grüne, «Mehr statt weniger Platz für Fuss- und Veloverkehr!»

Der Autor der vorliegenden Motion beauftragt den Gemeinderat, eine Revision des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) vorzuschlagen, um den Anteil der bestehenden Strassenfläche für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

Mit der Verabschiedung der Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel (GMS), die die Ziele des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (SGR 761.8) sowie des öffentlichen Verkehrs konkretisiert und sich in dessen Logik einreicht, hat der Gemeinderat klar seinen Willen bekundet, eine Vision der Mobilität und der Entwicklung des öffentlichen Raums zu unterstützen, die genau dem Sinn der vorliegenden Motion entspricht. Ziel der GMS ist es unter anderem, den motorisierten Individualverkehr (MIV) im lokalen Netz zu begrenzen und die Verkehrslasten auf die anderen Verkehrsmittel zu übertragen sowie den durch die Parkierung von Autos auf den öffentlichen Raum ausgeübten Druck zu reduzieren. Dadurch können dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr (öV) mehr Platz eingeräumt, die Qualität des öffentlichen Raums verbessert und ganz allgemein die Lebensqualität in der Stadt gesteigert werden. Das Endziel der Motion ist deshalb bereits den städtischen Planungsinstrumenten und Erlassen verankert.

Diese Leitlinie wird in allen bestehenden und zukünftigen Planungs- und Bauprojekten verfolgt (insbesondere bei den verkehrlich flankierenden Massnahmen vfM). Dabei werden für den Fuss- und Veloverkehr geeignete Ausgestaltungen entwickelt und gleichzeitig, wo immer möglich, der öV priorisiert. Es geht darum, den Menschen ins Zentrum zu rücken, als Endziel die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern und dabei gleichzeitig sowohl den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner wie denjenigen der auswärtigen Besucherinnen und Besucher der Stadt (Arbeit und Freizeit) zu entsprechen. Es ist daher wichtig, das Funktionieren der Netze aller Verkehrsmittel sicherzustellen und eine multi- und intermodale Mobilität zu fördern, welche ein effizientes Transportsystem in den Vordergrund stellt, das sich auf die Stärken jedes Verkehrsmittels abstützt. Parallel dazu muss darauf geachtet werden, dass der öffentliche Raum auch anderweitig genutzt werden kann (Erholung, Begegnungen usw.).

Damit diese Vision der Mobilität realisiert werden kann, müssen vor allem die Transportinfrastrukturen verbessert sowie durchgehende und sichere Routen für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, bestehen die nächsten Arbeitsetappen in Bezug auf die Planung unter anderem darin, für jedes Fortbewegungsmittel, inklusive Parkierung, Sachpläne mit den zu realisierenden Massnahmen auszuarbeiten (dieses Vorgehen wurde mit der Ausarbeitung des Sachplanes Velo 2035 bereits in Angriff genommen). Auch die Ausarbeitung jedes neuen Infrastrukturprojekts erfolgt unter diesen Gesichtspunkten.

Zur Erreichung seines Endziels schlägt der Motionär als Beispiel vor, das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) anzupassen und darin das Ziel festzulegen, während 10 Jahren im Durchschnitt jährlich 1% der Verkehrsfläche in Fuss- und Velowege umzuwandeln. Diese als Beispiel vorgeschlagene Massnahme scheint nicht zielführend und dies hauptsächlich aus folgenden Gründen:

- Der gewählte Indikator ist willkürlich und das Ausmass von 1% ist schwer zu überprüfen, denn es ist schwierig abzuschätzen, ob 1% viel oder wenig Strassenraum entspricht beziehungsweise kann der pauschale Wert von 1% je nach Standort und Projekt in Bezug auf das angestrebte Gesamtziel über- oder unterbewertet werden.
- Es handelt sich um einen Indikator, dessen Monitoring sich schwierig gestaltet und gleichzeitig einen grossen finanziellen und zeitlichen Aufwand mit sich bringen würde. Zuerst müsste der gesamte Strassenraum erfasst und einer Nutzung zugeordnet werden (Fussgänger, Velo, öV oder Auto). Welche Fläche des Strassenraums würde in dem Fall zum Beispiel in den Zonen mit herabgesetzter Geschwindigkeit und in Wohnquartieren (z.B. Begegnungszone, Tempo-20-Zone, Quartierstrasse) welchen Nutzungen zugeordnet? Eine Erfassung scheint annähernd unmöglich und ist à priori auch in anderen Städten noch nie durchgeführt worden.
- Das Einfügen eines solchen Indikators ins Reglement SGR 761.8 könnte zu einer Verschiebung in der Priorisierung der umzusetzenden Projekte führen. Es ist vorstellbar, dass zur Erfüllung dieses Ziels von 1% verstärkt auf die Umsetzung von Projekten gesetzt würde, die einfacher umzusetzen aber weniger wichtig oder weniger anspruchsvoll sind, anstatt sich auf wichtigere und längerfristige Projekte zu konzentrieren, welche nachhaltig die Anteile der Verkehrsträger beeinflussen, sich aber weniger stark auf die Anteile der Verkehrsflächen auswirken (Netzlücken auf den Fuss- und Velorouten schliessen, insbesondere durch den Bau einer neuen Brücke oder Unterführung).

Deshalb ist nicht empfehlenswert respektive nicht vorrangig, das Reglement SGR 761.8 anzupassen, indem in der Praxis schwer messbare Indikatoren oder Quoten hinzugefügt werden. Die Frage der für jeden Verkehrsträger zur Verfügung stehenden Strassenfläche, und hier insbesondere derjenige für den Langsamverkehr, darf nicht pauschal geregelt werden, sondern muss unbedingt für jeden zu gestaltenden Strassenabschnitt individuell bestimmt werden.

Der Gemeinderat empfiehlt deshalb, die laufenden Planungen und Umsetzungen weiterhin auf eine sorgfältige und überlegte Art und Weise zu bearbeiten und dabei den Leitlinien der GMS zu folgen, um schliesslich Massnahmen zu erstellen, die für alle die Lebensqualität in der Stadt sowie das Funktionieren der Transportinfrastrukturen verbessern.

Aufgrund der obenstehenden Ausführungen will der Gemeinderat die Umsetzung seiner strategischen Vision in Bezug auf die Mobilität weiterführen, indem er der Bevölkerung Transportinfrastrukturen zur Verfügung stellt, die die Fortbewegung zu Fuss, mit dem Velo oder dem öV begünstigen, um die Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs durch das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (SGR 761.8) sowie des öffentlichen Verkehrs zu kompensieren. Er ist jedoch bereit zu prüfen, ob es ein Rechtsinstrument gibt, welches für das Erreichen der vom Motionär genannten Ziele besser geeignet wäre. Er beantragt deshalb dem Stadtrat, die Motion 20200023 in ein Postulat umzuwandeln und als solches erheblich zu erklären.

Biel, 8. April 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé



Vorstoss Nr. / Interv. no: 20200023

Termin GR / Délai CM: _____

Direktion / Direction: _____

Mitbericht / Corapport: _____

Motion

Mehr statt weniger Platz für Fuss-und Veloverkehr!

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Ergänzung des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) vorzulegen, um den Anteil der bestehenden Strassenfläche für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

Begründung

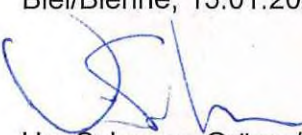
Medienberichten zufolge wird der Bund noch dieses Jahr Kindern bis zum zwölften Lebensjahr erlauben, das Trottoir mit dem Velo zu benützen. Dadurch teilen sich noch mehr Verkehrsteilnehmende den bereits knappen Raum für den Fussverkehr. Aber auch beim Velo verengt sich der Raum wegen Trendfahrzeugen wie E-Trottinetten sowie aufgrund immer mehr grosser Fahrzeuge, welche gerade unsichere Velofahrende abdrängen.

Die Stadt kann dieser Entwicklung begegnen, indem sie mehr Strassenfläche dem Fuss- und Veloverkehr zu Verfügung stellt. Dazu soll aber die bestehende Strassenfläche nicht weiter ausgebaut werden, um nicht den öffentlichen Raum für andere Nutzungen einzuschränken. Stattdessen ist der Strassenraum umzuwidmen.

Ein Ansatz ist die Aufhebung von Oberflächenparkplätzen, wie dies das Reglement über die Bewirtschaftung, Finanzierung und Erstellung öffentlicher Parkieranlagen (Parkierungsreglement; SGR 761.5) vorsieht: „Oberflächenparkfelder für andere der Stadtentwicklung dienende Nutzungen freigeben“ (Artikel 1 Absatz 2). Damit lassen sich sicherere Velostreifen schaffen, die helfen, das Velo vom Trottoir fernzuhalten.

Eine Möglichkeit besteht darin, im Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) das Ziel festzulegen, innert zehn Jahren im Durchschnitt jährlich 1 Prozent der Strassenfläche in Fuss- und Velowege umzuwandeln.

Biel/Bienne, 15.01.2020


Urs Scheuss, Grüne / Les Verts

U. Roth

Claire Brank

Tracy

Dr. Kroll

J. J. J. J.

M. Meyer

St. L. L.

R. W.

A. T.

J. M. M.

S. K.

J. B.