



## Beantwortung

der Interpellation 20140367, Urs Känzig-Schoch, Fraktion Grüne, «Veloverkehr – ist Biel immer noch ein Vorbild?»

---

Der Autor des vorliegenden parlamentarischen Vorstosses bezieht sich auf die Aktualisierung des Velo-Konzeptes (oder Massnahmenplans) der Stadt Biel aus dem Jahre 1998 und die Umsetzung der Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs.

Vor der Beantwortung der Fragen möchte der Gemeinderat die Situation kurz zusammenfassend darstellen:

### I. Zusammenfassung der allgemeinen Situation

Die Förderung des Veloverkehrs ist in der Stadt Biel seit fast dreissig Jahren Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik. Dabei geht es nebst Umweltschutzanliegen nach Auffassung des Gemeinderates auch darum, namentlich Jugendliche vermehrt für Bewegung zu gewinnen und damit zur Gesundheitsförderung beizutragen. Nach der Annahme des Velokredites 1986 wurde das generelle Konzept Zweiradverkehr und der Richtplan Radwegverbindung See-Länggasse (VSL) erarbeitet. 1998 wurde die Veloplanung der Stadt Biel überarbeitet, ein Massnahmenplan Velo erstellt und Sofortmassnahmen realisiert. Der Massnahmenplan wurde vier Mal überarbeitet, zuletzt 2009. Weitere Meilensteine waren die Verbesserung der Veloabstellplätze (u.a. die Velostation) sowie die Schaffung der Fachstelle Langsamverkehr. Zusätzlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden Angebote zur Förderung des Velo- und Langsamverkehrs entwickelt (Velonetzplan (2008) für die Bevölkerung, Veloverleihsystem (2012), Hauslieferdienst (2011), verschiedene Aktionen und Programme im Rahmen des Mobilitätsmanagementprogrammes *mobiclick* (seit 2010), direkte Meldeplattform für Gefahrstellen "velophone" (2013)).

Nun sind in der Region Biel Verkehrsanlagen geplant, die wesentliche Auswirkungen auf die Veloinfrastruktur haben. Gemeinsam mit der Abteilung Infrastruktur, der Gemeinde Nidau und den Planungsbüros planum biel ag und IC Infraconsult AG erarbeitet die Abteilung Stadtplanung derzeit einen Velonetzplan für Biel. Der Velonetzplan soll die Velorouten in unterschiedlichen Zuständen der geplanten oder sich im Bau befindlichen Grossprojekten A5-Umfahrung und Regiotram zeigen. Er unterstützt somit die Behörden bei der Umsetzung von zielgerichteten Veloinfrastrukturmassnahmen, besonders bei Fragen zur Linienführung von Haupttrouten und den nötigen Veloinfrastrukturmassnahmen im Bereich der erwähnten Grossprojekte. Der Velonetzplan zeigt den Netzzusammenhang, die Anforderungen an die Routen und weist auf vordergründig erkennbare, schwerwiegende Problemstellen hin, damit diese in der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden.

Auch die strategische Planung des Veloverkehrs wurde auf der Ebene der Agglomeration in den Richtplan der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland (2012) integriert.

Der Stadtrat genehmigte zudem an seiner Sitzung vom 18. Dezember 2014 die Städte-Initiative «zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV» und das vom Gemeinderat in Zusammenarbeit mit den Initianten erarbeitete Reglement (SGR 761.8). Die Städte-Initiative zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV hat zum Ziel, eine Trendwende in der allgemeinen Nutzung der Verkehrsmittel zugunsten der umweltfreundlichen, sicheren und gesunden Verkehrsarten herbeizuführen. Das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV formuliert als Zielsetzung die Begrenzung des motorisierten Verkehrsaufkommens. Zur Zielerreichung werden im

Reglement verschiedene Handlungsfelder definiert. Diese betreffen nicht nur rechtliche Aspekte, Planungsfragen, bauliche und betriebliche Maßnahmen, sondern auch die Beratung, Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit.

Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung und des Veloverkehrs stellt sich der Gemeinderat die Frage, welche statistischen Datenquellen von den Interpellanten verwendet wurden. Unseres Wissens nach liegen derzeit keine Zahlen zur Modalwahl in der Stadt Biel vor. Der Mikrozensus liefert lediglich Hinweise zur Modalwahl der Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomeration (Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010).

## II. Beantwortung der Fragen der Interpellation 20140367

1. *Plant er [der Gemeinderat] die Aktualisierung des zumindest teilweise überholten Velokonzepts von 1998?*

Es ist nicht vorgesehen, den Massnahmenplan aus dem Jahre 1998 zu aktualisieren. Dieser entspricht nicht mehr den derzeitigen Bedürfnissen. Zwischenzeitlich wurden andere Planungsinstrumente entwickelt, die den Massnahmenplan von 1998 abgelöst haben. Hierbei handelt es sich insbesondere um den Velonetzplan und den Richtplan RGSK.

2. *Wie will er ein "friedliches Mit- und Nebeneinander" von Velo und MIV sicherstellen?*

Um ein friedliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen, müssen deren Bedürfnisse bereits im Vorfeld des Planungsprozesses bei der Strassensanierung oder der Erstellung eines neuen Strassenabschnitts berücksichtigt werden. Mehrere Optimierungsmassnahmen für vorhandene Strassenabschnitte wurden daher bereits eingeleitet (siehe Antwort auf Frage 4). Der Velonetzplan, als Arbeitsinstrument, definiert die Velorouten und unterstützt die Behörden bei der Umsetzung von zielgerichteten Veloinfrastrukturmassnahmen. Der Velonetzplan ist Grundlage für Richtpläne und Projekte. Die Fachstelle Langsamverkehr soll ausserdem bei allen für den Fuss- und Veloverkehr wesentlichen Geschäften beigezogen werden (SGR 761.8).

3. *Wie soll das künftige Veloroutennetz aussehen, auch unter Beachtung der 8-80-Regel?*

Die im Netzplan bezeichneten Routen sind für Velofahrende besonders geeignete Verbindungen mit einem hohen Potenzial und weisen folgende Merkmale auf:

- durchgehend und zusammenhängend
- direkte Verbindungen der wichtigen Ziel- und Quellorte
- sicher befahrbar von geübten und ungeübten Velofahrenden
- möglichst auf eigenen Wegen oder auf Motorfahrzeug armen Strassen

Er unterscheidet Haupt- und Komfortrouuten. Die Komfortrouuten sollen insbesondere auch ungeübten Velofahrenden dienen und Familien mit Kindern ein Nebeneinanderfahren ermöglichen.

4. *Wie will er sicherstellen, dass das prognostizierte Wachstum des MIV vom ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr aufgefangen wird (Inhalt des RGSK Biel-Seeland 2012)?*

Mehrere Massnahmen werden im Richtplan / RGSK Biel-Seeland festgelegt. Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 2. Generation und der Richtplan linkes Bielerseeufer sind im Richtplan / RGSK Biel-Seeland integriert. Diese sowie weitere mit Neugestaltungs- oder Infrastrukturentwicklungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr in Zusammenhang stehende Projekte haben folgendes zum Ziel:

- Verbesserung der Infrastruktur für Zweiradabstellplätze
- Sicherung der Velorouten
- Verbesserung der intermodalen Schnittstellen zur Förderung der kombinierten Mobilität
- Sicherung und Erhöhung der Attraktivität der Fussgängerwege

- Verkehrsberuhigung in den Quartieren zur Sicherung und Förderung des Langsamverkehrs
- Verbesserung der Geschwindigkeit (Busbevorzugung) und der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs
- Realisierung neuer Achsen für den öffentlichen Verkehr

Eine weitere wichtige Stossrichtung der Arbeit der Stadt besteht in der Umsetzung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen (vfM) A5. Ziel dieser Massnahmen ist die langfristig noch stärkere Entlastung des gesamten städtischen Verkehrsnetzes in Biel durch die Umfahrungsstrasse A5. Diese Massnahmen sollen gezielt die Kapazitäten sowie die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes reduzieren und gleichzeitig die Verkehrsbedingungen für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, Fussgängerinnen/Fussgänger und Velofahrerinnen/Velofahrer verbessern.

Zur selben Zielerreichung werden im Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV verschiedene Handlungsfelder definiert. Diese betreffen nicht nur rechtliche Aspekte, Planungsfragen, bauliche und betriebliche Massnahmen, sondern auch die Beratung, Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit.

5. *Wie will er sicherstellen, dass die in der Städteinitiative angestrebte Veränderung des Modalsplits auch tatsächlich erreicht wird?*

Das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV formuliert als Zielsetzung die Begrenzung des motorisierten Verkehrsaufkommens. Zur Sicherstellung dieser Zielerreichung, s. Antwort zu Frage 4.

6. *Wie will er die Koordination mit den verkehrlich flankierenden Massnahmen zur Umfahrung Biel sicherstellen?*

Die Ausarbeitung der Velorouten ist integraler Bestandteil der verkehrlichen flankierenden Massnahmen A5. Der bestehende Velonetzplan soll hier als Referenzrahmen für die Entwicklung von Projekten zur Neugestaltung von Strassenräumen im Zusammenhang mit den vfM dienen. Darüber hinaus sieht der städtebauliche Richtplan A5 Westast vor, dass die Planung des Velo- und Fussgängerverkehrs parallel zur Durchführungsstudie und den Nutzungsplänen erfolgen soll, die im Rahmen der städtebaulichen Begleitplanung des A5 Westasts verabschiedet werden, so dass die durch den Bau der Nationalstrasse verursachten Änderungen im Verkehrsnetz für den Langsamverkehr angemessen berücksichtigt werden.

Biel, 25. März 2015

### **Namens des Gemeinderates**

Der Stadtpräsident:

Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage: Interpellation 20140367

15.12.2014

Vorstoss Nr./Interv. no: 140367  
Termin GR/Débat CM: 22.4.2015  
Direktion/Direction: PEA  
Mitbericht/Correspondent: BEU  
**GRÜNE  
LES VERTS**  
Biel/Bienne Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Interpellation

### Veloverkehr – ist Biel immer noch ein Vorbild?

Das Velo muss für Schul- und Arbeitsweg und Freizeit für alle Altersgruppen weiterhin und in Zukunft vermehrt eine valable Alternative sein. Dazu braucht es direkte, sichere und attraktive Veloverbindungen im ganzen Stadtgebiet.

Mit seinem Velokonzept war Biel Vorbild für andere Schweizer Städte und erhielt 2005 den Prix Velo. Viele der im Konzept vorgesehenen Massnahmen wurden zügig umgesetzt, andere warten immer noch auf ihre Realisierung. Parallel dazu hat sich Biel weiterentwickelt (z.B. Drahtwerke, Bözingenfeld, Renferareal, Mööslil), es wurden diverse (städte)bauliche Veränderungen vorgenommen oder sind im Gang (z.B. Esplanade, Gygaxareal). Durch das stetige Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in den letzten Jahren hat auch der motorisierte Verkehr zugenommen. In Biel wird viel Velo gefahren, doch ist der Anteil des Motorfahrzeugverkehrs im schweizerischen Vergleich sehr hoch. Nur in Lugano wird noch etwas mehr Auto gefahren als in Biel. Und Lugano gehört diesbezüglich zur europäischen Spitzengruppe.

Das Velokonzept von 1998 wurde periodisch angepasst, bedarf aber heute einer grundlegenden Überarbeitung. Dies zeigt sich exemplarisch an der Veloroute See-Längasse. Diese müsste unbedingt bis ins Bözingenfeld mit seinen Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangeboten verlängert werden. Zudem haben Eingriffe zu Gunsten des motorisierten Verkehrs dazu geführt, dass Sicherheit, Komfort und Attraktivität hier, aber auch andernorts massiv an Qualität eingebüsst haben. Kurz: die im Velokonzept von 1998 angestrebte Koexistenz zwischen Velo und MIV ist zumindest teilweise verloren gegangen; auf das Velo getrauen sich nur noch geübte Velofahrer; die schwächeren und ungeübten werden verdrängt oder es wird ihnen gar verboten, Velo zu fahren (Schulkinder).

In den letzten Jahren setzt sich die „8 bis 80“-Regel immer stärker durch; ihr Ziel ist die menschenorientierte Gestaltung des öffentlichen Raumes. Überträgt man diese Regel auf die Veloplanung, so müssen bei der Bearbeitung folgende Punkte beachtet werden: 1. sich ein 8-jähriges Kind vorstellen, 2. sich eine 80-jährige Person vorstellen und 3. sich die Frage stellen, ob man diese Personen bedenkenlos mit dem Velo gemeinsam auf der projektierten Infrastruktur fahren lassen würde. Wenn man die Frage guten Gewissens mit «ja» beantworten kann, dann ist die Infrastruktur sicher; wenn nicht, muss das Projekt verbessert werden. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen zu können – wie es z. B. die Städteinitiative anstrebt.

Der Gemeinderat wird deshalb um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

- (1) Plant er die Aktualisierung des zumindest teilweise überholten Velokonzepts von 1998?
- (2) Wie will er ein „friedliches Mit- und Nebeneinander“ von Velo und MIV sicherstellen?
- (3) Wie soll das künftige Veloroutennetz aussehen, auch unter Beachtung der 8-80-Regel?
- (4) Wie will er sicherstellen, dass das prognostizierte Wachstum des MIV vom öV sowie Fuss- und Veloverkehr aufgefangen wird (Inhalt des RGSK Biel-Seeland 2012)?
- (5) Wie will er sicherstellen, dass die in der Städteinitiative angestrebte Veränderung des Modalsplits auch tatsächlich erreicht wird?
- (6) Wie will er die Koordination mit den verkehrlich, flankierenden Massnahmen zur Umfahrung Biel sicherstellen?

Urs Käuzig-Schoch  
Grüne Fraktion

*[Handwritten signatures and notes]*  
25 Schritte  
Anna Frank  
Danke  
v. d. G.