



## **Medienkonferenz „Zehn Jahre Fuss- und Veloverkehrsförderung in der Stadt Bern“**

vom Donnerstag, 22. September 2011

### **Referat von Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung**

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Werte Anwesende

Nach den Worten von Gemeinderätin Regula Rytz zur politischen Einbettung der Langsamverkehrsförderung und den Strategien in der Stadt Bern möchte ich in meinem Referat zuerst einen kurzen Überblick über die Organisation und Instrumente der Fachstelle geben. Danach präsentiere ich Ihnen in einer Bilanz einige „Facts and Figures“ zum Fuss- und Veloverkehr in Bern. Zum Abschluss erhalten Sie von mir einen Überblick über die bisher umgesetzten und die zukünftigen Projekte zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

#### **Organisation und Instrumente**

Die konzeptionelle Grundlage für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bildet das „Räumliche Stadtentwicklungskonzept“ (STEK) aus dem Jahr 1995. Eine Aktualisierung des STEK ist für die nächsten Jahre geplant.

Auf der Grundlage dieses Konzepts wurde der Richtplan Fuss- und Wanderwege (FWW) erarbeitet. Er ist seit September 1999 in Kraft und soll in den nächsten Jahren inhaltlich aktualisiert und vereinfacht werden. Die Erarbeitung des Richtplans Veloverkehr wurde 2009 abgeschlossen; rechtskräftig ist er seit Februar 2010.

Das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) verlangt, dass die Gemeinde den „Fuss- und Veloverkehr sowie die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer“ fördert. Konkret sollen Massnahmen zum Aufbau und zur Vervollständigung eines Netzes von attrakti-

ven Fuss- und Veloverbindungen im gesamten Stadtgebiet und zur Bereitstellung von genügend attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen umgesetzt werden und die Quartiere durch Fuss- und Veloverbindungen intern erschlossen und untereinander verbunden werden.

Das RFFV war auch die Grundlage für die Schaffung einer Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV). Die Fachstelle ist integriert in die städtische Verkehrsplanung und seit 2001 aktiv. Zu Beginn bestand die FFV aus einer Person (100 Stellenprozent). Seit Anfang 2004 sind zwei Personen für die Fachstelle tätig (160 Stellenprozent).

Mit den zwei Mitarbeitenden engagiert sich die Fachstelle also für die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrerinnen und Velofahrer. Die beiden Mitarbeitenden erarbeiten und begleiten Projekte zur Verbesserung des Langsamverkehrs, nehmen Einfluss auf öffentliche wie private Bauvorhaben und leisten Öffentlichkeitsarbeit.

Die FFV setzt selbst keine Grossprojekte um. Sie muss daher nicht die Verantwortung für das nötige Abwägen von Interessen übernehmen. Sie kann bzw. soll pointiert die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs vertreten und Empfehlungen formulieren. Wenn in einem Projekt Entscheide im Widerspruch zur Empfehlung der FFV stehen, dann wird dies gegenüber den Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern auch transparent kommuniziert. Auf diese Weise ist die gemäss Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) geforderte fachliche Unabhängigkeit in der Praxis sichergestellt.

Dem Stadtrat werden die Umsetzungsprogramme im Rahmen der regelmässigen Berichterstattungen zur Kenntnis unterbreitet.

In der Medienmappe finden Sie eine tabellarische Übersicht zu den Massnahmen, die seit 2001 mit den Mitteln umgesetzt wurden, die der FFV zur Verfügung stehen. Die Massnahmen zielen möglichst darauf ab, die Verhältnisse für den Fussverkehr und für den Veloverkehr zu verbessern. In einigen Fällen ist vor allem der Nutzen für den Veloverkehr offensichtlich, indirekt resultiert aber auch ein beachtlicher Nutzen für den Fussverkehr, z.B. bei der Einrichtung von Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof. Davon profitieren auch die Fussgängerinnen und Fussgänger, da die Fussgängerflächen besser von störend abgestellten Velos frei gehalten werden.

### Folie:

Die Liste zeigt, an wie vielen Punkten und Orten bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs angesetzt wird. Unter den Vorhaben sind solche zu finden, die in der Öffentlichkeit heftig und kontrovers diskutiert wurden (Bsp. Veloparkierung Bahnhof). Weitaus die meisten Vorhaben wurden aber ganz unspektakulär geplant und umgesetzt. Mit der Summe solch unspektakulärer Fleissarbeit lässt sich aber letztlich ein grosser Nutzen erzielen.

Wesentliche Beiträge zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs konnten natürlich auch mit Vorhaben erreicht werden, die nicht durch die Fachstelle initiiert wurden. Es handelt sich dabei um allgemeine Verkehrs-, Gestaltungs- und Tiefbauprojekte. Die FFV hat den Auftrag, diese Vorhaben zu begleiten und die Interessen des Langsamverkehrs einzubringen. Als prominentes Beispiel aus den vergangenen Jahren möchte ich das Tram Bern West erwähnen, das in der Fachstelle seit ihrer Gründung 2001 auf der Jobliste steht und noch bis zum Abschluss der Erfolgskontrolle dort stehen wird.

### **Wirkung**

Ein wichtiges Ziel der Förderung des Veloverkehrs besteht in der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dazu kann festgestellt werden, dass die Polizei in der Stadt Bern heute jährlich weniger als 1000 Unfälle registriert. Das sind nur noch halb so viele wie Mitte der 1980er-Jahre. Die Tendenz war auch im Zeitraum 2001 bis 2010 leicht rückläufig. 2008 waren bei 4 Prozent aller Unfälle Fussgängerinnen oder Fussgänger beteiligt, bei 7 Prozent Velofahrerinnen oder Velofahrer. Gemäss Unfallstatistik ist die Zahl der Velounfälle mit Verletzten in der Stadt Bern in den letzten Jahren bei wachsender Anzahl Velofahrender rückläufig. Auch wenn es 2011 bedauerlicherweise bereits drei tödliche Velounfälle in Bern gab, bildet Bern bei der Unfallentwicklung eine Ausnahme zum nationalen Trend.

Dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erfolgreich ist bestätigt auch eine Untersuchung aus dem Jahr 2010. Pro Velo Schweiz hat Anfang 2010 mit einer Befragung die Velofreundlichkeit verschiedener Städte erhoben. In Bern wurden 938 Personen mittels Fragebogen und weitere 515 Personen telefonisch zu den Themen Verkehrsklima, Sicherheit, Komfort, Wegnetz Abstellanlagen und Stellenwert des Veloverkehrs befragt. Die Ergebnisse sind für Bern erfreu-

lich. Die Stadt Bern belegte wie bereits im Jahr 2006 im Vergleich der grössten Städte hinter Basel den zweiten Rang in der Gesamtbeurteilung – und konnte den Rückstand zur Spitze verringern. Zusammen mit jener in Chur und Olten hat sich die Situation Bern gegenüber 2006 am stärksten verbessert.

Folie:

Insbesondere zeigt sich, dass der Anteil der Velofahrenden in Bern sehr hoch ist: 28 Prozent benutzen das Velo täglich, 20 Prozent zwei bis fünf Mal pro Woche. Zudem gibt es in Bern im Vergleich zu den anderen Städten den kleinsten Anteil Personen, die in den Sommermonaten nie Velo fahren (nur 35 Prozent).

Folie:

Die Velofahrenden in Bern sind auch der Meinung, dass sie ihre Ziele mit dem Velo zügig (94 Prozent) und komfortabel (80 Prozent) erreichen können. Die Verbesserungen der letzten Jahre, insbesondere was das Wegnetz betrifft, werden gemäss der Umfrage von den Velofahrenden begrüsst.

Folie:

Der Velobestand hat mittlerweile etwa 100'000 Stück erreicht bzw. überschritten.

Dagegen ist aus dem Mikrozensus Verkehrsverhalten 2005 aber schweizweit ein negativer Trend festzustellen: Zwischen 1994 und 2005 ist der Anteil der Wege, die Kinder und Jugendliche mit dem Velo zurücklegen, in der Schweiz um mehr als 40 Prozent zurückgegangen. Dies hat natürlich Auswirkungen auf den zukünftigen Modal Split in der Stadt.

Folie:

Auch beim Fussverkehr können gute Ergebnisse vermeldet werden. So werden etwa 33 Prozent der Wege in der Stadt Bern zu Fuss zurückgelegt (26% ÖV, 30% motorisierter Individualverkehr, 11% Velo). [Stand 2005]

Die Mehrheit der Befragten ist zufrieden mit ihrer Situation als Fussgängerin bzw. Fussgänger (Bevölkerungsbefragung 2005). Verbesserungspotenzial wird bei den zu lange empfundenen Ampelwartezeiten geortet.

## **Ausblick**

### Folie:

In der Medienmappe finden Sie eine zweite Tabelle mit einer Übersicht zu den Vorhaben, die für den Langsamverkehr zurzeit zur Diskussion stehen (Auswahl). Die FFV wird sich einerseits weiterhin gewissen Hotspots zuwenden: zum Beispiel der Veloparkierung beim Bahnhof. Andererseits wird sie weiterhin intensiv an der Umsetzung von mittleren und kleineren Massnahmen auf dem gesamten Stadtgebiet arbeiten. Die bewährte Strategie der 100 Kleinmassnahmen und der Pflege der Details, die wesentlich zur Qualität der Angebote für den Fuss- und Veloverkehr beitragen, soll mit Ausdauer und unter Nutzung der gewonnenen Erfahrungen fortgeführt werden.

Wie schon in den ersten zehn Jahren ihres Wirkens wird die Fachstelle zudem wieder Grossprojekte begleiten und dafür einstehen, dass mit ihnen ein möglichst grosser Nutzen für den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden kann. Zu diesen Grossprojekten gehören z.B. das Tram Region Bern, verschiedene Sanierungsprojekte auf dem städtischen Basisnetz (z.B. der weitere Ausbau der Veloparkplätze im Bahnhof (Velostation Schanzenbrücke)).

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.