



Velokonferenz Schweiz 2016, Verkehrshaus Luzern, 10. November 2016

REDE VON URSULA WYSS, DIREKTORIN TIEFBAU, VERKEHR UND STATGRÜN

Es gilt das gesprochene Wort

Geschätzte Veloexpertinnen und Veloexperten, sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Einladung an Ihre Fachtagung, die in diesem Jahr unter dem Motto „Mutige Velopolitik wird belohnt“ steht. Ich freue mich natürlich ausserordentlich, dass Sie bei diesem Thema auch an die Stadtbernische Velopolitik gedacht haben und ich Ihnen im Folgenden unseren Ansatz der Veloförderung näher aufzeigen darf.

In der öffentlichen Debatte wird mir regelmässig die Frage gestellt, warum wir in der Stadt Bern so stark auf die Veloförderung setzen. Nun, Ihnen ist allen bekannt, dass die Argumente hierfür vielfältig und zahlreich sind. Wichtig scheint mir bei dieser Frage stets zu betonen, dass die Veloförderung keinen Selbstzweck verfolgt.

Lassen Sie mich dies ein wenig ausführen. Wie viele vergleichbare Städte rechnet auch Bern in den nächsten Jahren mit einem stetigen Bevölkerungswachstum – bis 2030 mit einer Zunahme von rund 12 Prozent. Mit diesem Wachstum wird auch ein höherer Mobilitätsbedarf einhergehen, den wir als Stadt auffangen müssen. Wir setzen dabei auf nachhaltige und stadtverträgliche Mobilitätsformen, mit denen wir die Lebensqualität in Bern auf hohem Niveau halten, ja sogar noch zusätzlich verbessern möchten. Neben dem schon sehr gut ausgebauten öffentlichen Verkehr erkennen wir insbesondere im Veloverkehr ein riesiges Potential, das zum Teil noch völlig brachliegt.

Ganze 52 Prozent der Bevölkerung geben an, in der Stadt nie das Velo zu benutzen. Dies ist paradox, da die Voraussetzungen in Bern zum Velofahren eigentlich ideal sind:

- Im innerstädtischen Verkehr ist das Velo oft das schnellste Verkehrsmittel;
- Die Wege sind kurz;
- In den Quartieren begünstigen zahlreiche Tempo 20 und Tempo 30 Zonen ein sicheres Vorankommen;
- Die Höhenunterschiede sind trotz Aaregraben bewältigbar;
- Und mit durchschnittlich 126 Regentagen pro Jahr ist selbst das Wetter in Bern den Velofahrenden milde gestimmt.

Die Gründe für diese selbstgewählte Veloabstinenz sind vielfältig. Häufig hören wir jedoch, dass sich Velofahrende im Stadtverkehr nicht sicher fühlen. Diese Ausgangslage zeigt, dass wir in Bern in Sachen Veloförderung noch viel zu tun haben. Es muss uns gelingen, auch älteren und unsicheren Personen das Velofahren zu ermöglichen. Der Schlüssel hierzu liegt unter anderem in einer sicheren, möglichst unterbruchsfreien und attraktiven Veloinfrastruktur. Diese soll gleichzeitig aber auch Personen ansprechen, die im Stadtverkehr aufs Velo setzen, um möglichst, flexibel und rasch von einem Ort zum anderen zu gelangen und dabei gleichzeitig noch etwas Gutes für ihre Gesundheit tun wollen.

Die selbstgesetzte Zielvorgabe der Stadt Bern ist es, den Anteil des Velos am Stadtverkehr von heute 11 Prozent auf mindestens 20 Prozent bis im Jahr 2030 zu erhöhen. Unsere Vision: Bern soll Velohauptstadt der Schweiz werden. Dieses ambitionöse, aber durchaus realistische Ziel erreichen wir nur mit einer städtischen Gesamtstrategie. Um diese zu entwickeln, haben wir vor zwei Jahren die Velo-Offensive gestartet.

Als Erstes haben wir in einem verwaltungsinternen Prozess die Grundzüge dieser Gesamtstrategie bestimmt und die interdisziplinäre Zusammenarbeit aufgeleitet. Dabei wurden zahlreiche Massnahmen definiert, mit deren Hilfe die Veloförderung in Bern vorangetrieben werden soll.

Seit Juni dieses Jahres werden die Massnahmen der Velo-Offensive einer breiten Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt. Diesen partizipativen Prozess führen wir anhand von thematischen Workshops und Mittagstischveranstaltungen durch. Erfahrungen aus anderen Velostädten zeigen, dass der direkte Einbezug der Bevölkerung einen wesentlichen Schlüsselfaktor für die Erhöhung des Veloanteils darstellt.

Wollen wir die angestrebte Verdoppelung des Veloverkehrs in unserer Stadt auch tatsächlich erreichen, müssen den vielen Worten und Konzepten auch rasch Taten folgen. Konkret müssen umgesetzte Massnahmen für die Bevölkerung in ihrem Alltag deutlich sichtbar und erfahrbar sein.

Ein Beispiel, wo uns genau das gelungen ist, ist die Realisierung der ersten Velohauptroute der Stadt Bern. Für deren Realisierung hat die Stadt Bern auch den diesjährigen Anerkennungspreis PRIX VELO erhalten.

Die Velohauptroute Wankdorf ist Bestandteil des geplanten Berner Veloroutennetzes, welches das eigentliche Rückgrat unserer zukünftigen Veloverkehrsinfrastruktur bildet. Es zeichnet sich dadurch aus, dass es über die Stadtgrenzen hinaus und unter Einbezug von verschiedenen Akteuren geplant wird und dadurch gemeindeübergreifende Velokorridore schafft. Diese spielen gerade im regionalen Pendlerverkehr eine zentrale Rolle. Das künftige Netz besteht neben radialen Velohaupttrouten, welche die Aussenquartiere mit dem Zentrum verbinden, auch aus Tangentialverbindungen sowie Velorouten abseits der Hauptverkehrsachsen. Die insgesamt elf geplanten Velohaupttrouten weisen allesamt einen hohen Ausbaustandard auf und garantieren eine direkte, unterbruchsfreie

und sichere Veloführung. Dank überbreiten Radstreifen soll auch ein gemütliches Nebeneinanderfahren ermöglicht werden.

Die erste dieser elf Velohaupttrouten konnten wir diesen Juni in Betrieb nehmen. Sie führt vom Wankdorfplatz zum Bahnhof Bern und ist für Velofahrende über eine Strecke von 3 Kilometern komplett durchgehend. Die wesentlichen Anpassungen auf der Velohauptroute Wankdorf möchte ich Ihnen gerne kurz aufzeigen:

- Auf dem bis anhin für Velofahrende eher gefährlichen Abschnitt Bahnhof-Bollwerk-Lorrainebrücke haben wir auf beiden Seiten der Schützenmatte einen durchgehenden Radstreifen angebracht, der auch über die Knoten führt. Durch die Reduktion von zwei Schmalspuren für den MIV auf eine konnte stadteinwärts gar ein 2.5 Meter breiter Radstreifen geschaffen werden.
- Beim Knoten Nordring/Viktoriarain haben wir in beide Richtungen den Radstreifen zulasten des Mehrzweckstreifens auf 2.5. Meter verbreitert und diesen über die Kreuzung gezogen.
- Durch die Verschmälerung der Grünstreifen haben wir auf der Winkelriedstrasse die beidseitig bestehenden Radwege von 2 auf 2.5 Meter verbreitern können.

Auf der Velohauptroute Wankdorf haben wir auch ein schweizweites Novum eingeführt: die Grüne Welle für Velofahrende. Die Ampeln sind auf der Strecke so eingestellt, dass sie zur Rushhour die Velofahrenden priorisieren und sie bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 km/h von einer Grünen Welle profitieren können; am Morgen stadteinwärts und am Abend stadtauswärts. Da wir den Velofahrenden auch während den kalten Monaten optimale Bedingungen auf der Velohauptroute bieten möchten, werden wir diese Strecke ab diesem Winter in erster Priorität vom Schnee räumen lassen.

Im nächsten Jahr werden wir gemeinsam mit der Gemeinde Köniz die zweite Velohauptroute realisieren. Sie führt vom Hirschengraben via Eigerplatz bis nach Köniz. Die Planung dieser Velohauptroute hat uns gelehrt, pragmatisch zu sein: Es ist zwar äusserst wichtig, hohe Standards für die Veloführung zu entwickeln und diese wo immer möglich anzuwenden. Sollte dies – wie beispielsweise auf der Velohauptroute Köniz – aufgrund der räumlichen Verhältnisse aber nicht lückenlos möglich sein, so vertrete ich klar die Haltung, dass ein etwas schmalerer Veloweg noch immer besser ist als gar keiner. Zentral ist es, mit den gegebenen Verhältnissen das Optimum für den Veloverkehr herauszuholen. Die hohe Kunst liegt dabei natürlich darin, die übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht aus dem Blick zu verlieren.

Neben Velohaupttrouten stehen auch andere Investitionen in die Veloinfrastruktur bevor:

So wollen wir mit der geplanten Fuss- und Velobrücke Breitenrain-Länggasse eine wichtige Lücke im regionalen und städtischen Velonetz schliessen. Aktuell laufen die Vorbereitungen für die Durchführung eines Ideenwettbewerbs.

Ein weiteres wichtiges Element unserer Velo-Offensive ist das geplante Veloverleihsystem. Dieses sieht in der ganzen Stadt 200 Verleihstationen mit 2400 Fahrrädern vor – die Hälfte davon E-Bikes. Ich bin zuversichtlich, dass wir das Berner Veloverleihsystem in zwei bis drei Jahren in Betrieb nehmen können. Dessen Realisierung verzögert sich leider aufgrund einer Beschwerde der unterlegenen Anbieterin. In der Zwischenzeit ist diese Beschwerde vor dem Bundesgericht hängig.

Aus Infrastruktursicht gehört auch die Bereitstellung von genügend Veloabstellplätzen zu einem Schwerpunkt unserer Velo-Offensive. Denn wer Velo fährt, will dieses auch an einem sicheren, möglichst überdachten und zentralen Ort abstellen können.

Anfang März konnten wir die vierte Velostation am Bahnhof Bern mit 1000 neuen Abstellplätzen in Betrieb nehmen. Und die bereits bestehende Velostation Schanzenbrücke wird im nächsten Jahr saniert und von heute 140 auf 300 Abstellplätze ausgebaut.

Doch um die steigende Nachfrage zu befriedigen, werden wir – vor allem im Grossraum Bahnhof – noch weitere Veloparkplätze schaffen dürfen. Ich sage explizit „dürfen“, denn es ist uns eine Freude – und nicht auszumalen, wenn auch nur ein Teil der Pendler anstatt mit dem Velo oder dem öV stattdessen mit dem Auto unterwegs wären.

Neben der Hardware – also der Veloinfrastruktur – muss natürlich auch die entsprechende Software zum Velofahren entwickelt werden. Hierzu zählen einerseits verschiedene Dienstleistungs- und Fördermassnahmen. Diese umfassen neben Sensibilisierungsmassnahmen und einer breit angelegten Velo-Kampagne auch konkrete Angebote für Velofahrende wie etwa öffentliche Velopumpen. Diese stehen den Velofahrenden an verschiedenen Standorten in der Stadt Bern zur freien Verfügung. Andererseits zeichnet sich unsere Software durch eine eigene, Berner Velokultur aus, die es in den nächsten Jahren zu entwickeln gilt.

Selbstverständlich sind für all diese Vorhaben auch entsprechende Investitionen nötig. Die Stadt Bern rechnet bis 2030 mit rund 70 Millionen Franken an velospezifischen Investitionen.

Nun wünsche ich Ihnen einen spannenden Nachmittag und stehe gerne für Fragen zur Berner Velo-Offensive zur Verfügung.