

Wieviel Veloverkehr erträgt die Stadt Bern noch?

Eine kritische Betrachtungsweise der aktuellen Situation



Einleitung

Mit der Verkehrspolitik der Stadt Bern „Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verträglich gestalten“ werden vermehrt Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs, insbesondere auch des Veloverkehrs getroffen. Daher wird im Verkehrsbericht der Stadt Bern (2012) als oberste Priorität für die Verkehrsplanung der Stadt Bern die Umsetzung von Verkehrsberuhigungen, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs genannt. Die knappen Platzverhältnisse in der Stadt Bern, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie der Verfolgung des Zieles, den Velo-Anteil am Gesamtverkehr von heute 11 auf 20 Prozent zu steigern bergen viel Konfliktpotential. Welche Chancen, Herausforderungen, Auswirkungen und Grenzen mit der Veloförderung verbunden sind ist Teil dieser Kurzstudie.

Ausgangslage

Das gesteigerte Mobilitätsbedürfnis hat zur Folge, dass die räumlichen Strukturen von den vier Verkehrsgruppen motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV), Velofahrenden und Fussgänger intensiver genutzt wird. Mit gut 11% hat der Veloverkehr am Gesamtverkehr den kleinsten Anteil (siehe Abb. 1), obschon 31% der in der Stadt Bern zurückgelegten Wege kürzer als 10 Kilometer sind und problemlos zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten.

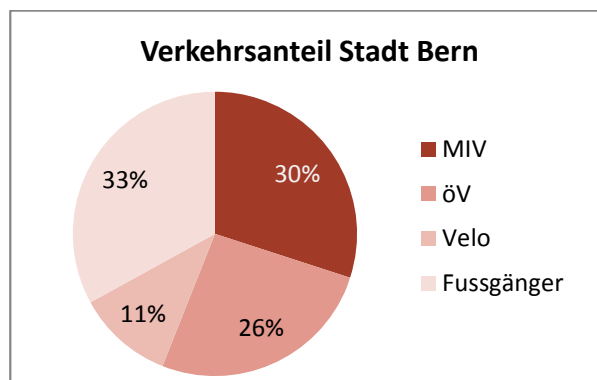


Abb. 1: Verkehrsanteil

Mit täglich rund 94'000 in die Stadt gegenüber 17'000 aus der Stadt pendelnde Personen wird das Stadt Berner Verkehrssystem stark beansprucht, was insbesondere zu Stosszeiten eine grosse Herausforderung auf den Berner Strassen darstellt.

Die Verkehrsteilnehmer

MIV: Der Anteil des MIV hat in den letzten Jahren, unter anderem durch die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf die Nationalstrassen, abgenommen. Diese Verlagerung soll sich nicht nur auf die örtliche Verschiebung beschränken, sondern insbesondere auch durch Wahl des Fortbewegungsinstruments (Fuss, öV und Velo) erreicht werden. Mit dieser Bestrebung sind positive Auswirkungen auf den restlichen Verkehrsbetrieb bzw. auf die Umwelt (weniger Stau, geringere Umweltbelastung) verbunden.

Heute findet der grösste Teil des motorisierten Individualverkehrsaufkommens auf der Autobahn statt. Dennoch sind 30% der Autofahrten nicht länger als drei Kilometer und 45% nicht länger als fünf Kilometer.

Den MIV-Teilnehmer stehen in der Stadt Bern rund 104'000 Parkplätze zur Verfügung, wovon 79'500 im privaten Raum stehen. Von den 24'500 öffentlich zugänglichen Parkplätzen sind 55% blaue Zone und 6'300 kostenpflichtig.

öV: Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist gut ausgebaut und wird von 26% der Berner Bevölkerung genutzt. 75% sind in Besitz eines öV-Abonnements. Das Angebot muss nach wie vor weiterentwickelt werden, um mit der prognostizierten Verkehrszunahme bzw. Nachfrage mithalten zu können. Prognosen rechnen damit, dass sich bis im Jahr 2030 ein Bevölkerungszuwachs in der Region Bern-Mittelland von 6% sowie eine Zunahme von 9% an Arbeitsplätzen abzeichnen wird. Im Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern wird mit einem Wachstum von knapp 25% des MIV und 60% des öV gerechnet, was weitreichende Konsequenzen auf die Verkehrsinfrastrukturen hat.

Velo: Im städtischen Verkehr gilt das Velo als effizientes und durch die geringen Geräuschbildungen und die Platzsparsamkeit als eines der

verträglichsten Verkehrsmittel. Im 2010 gaben rund 18% der Stadt Berner Bevölkerung an, täglich das Velo zu benutzen. In den Sommermonaten steigt dieser Wert gar auf 28% an, dazu kommen weitere 20%, welche bei guten Wetterbedingungen zwei bis fünf Mal pro Woche aufs Velo steigen. Diesen Werten stehen 52% gegenüber, welche sich nie mit dem Velo fortbewegen. Innerhalb der letzten vier Jahrzehnten hat sich die Anzahl Velos in der Stadt Bern auf etwa 100'000 vervierfacht. Das Wachstumspotential des Veloverkehrs wird bis im Jahr 2025 auf 100% geschätzt.

Mit der lancierten Veloförderung verfolgt die Stadt Bern folgende Zielsetzungen:

- Durchgehende, direkte und komfortable Veloverbindungen schaffen
- Hohe Sicherheit für Velofahrende (insb. für Schulkinder)
- Attraktive Angebote an öffentlichen Veloabstellplätzen
- Optimale Umsteigemöglichkeiten Velo – öffentlicher Verkehr

Fussgänger: Mit 33% machen die Fussgänger den grössten Teil der Verkehrsteilnehmer aus. Obschon bereits heute ein Druck auf den Fussverkehrsflächen aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüchen wie Anlieferung, Parkierung, Werbung oder Gastronomie ausgeübt wird, soll der Anteil der Fussgänger am Stadtverkehr weiter gesteigert werden.

Die Velo-Stadt Bern?

Im Schlussbericht „Velostädte 2014“ befindet sich die Stadt Bern auf Position 18 im schweizweiten Städtevergleich. Vergleicht man die Grossstädte (>100'000 Einwohner) untereinander, liegt Bern nach Winterthur und Basel auf Position 3. Es wurden Faktoren wie Verkehrsklima, Sicherheit, Komfort, Wegnetz, Abstellanlagen und Stellenwert untersucht. Mit einer Punktzahl von 3.4 (von möglichen 6) besteht hinsichtlich Abstellanlagen noch Potential. In der Stadt Bern fürchten sich die Personen zudem überdurchschnittlich stark vor Diebstahl. Auch ist der Stellenwert des Velofahrens mit 3.7 Punkten noch wenig ausgeprägt. Insbesondere in der Schneeräumung wünschen sich die Befragten eine Verbesserung. Werden die Berner Nicht-bzw. Selten-Velofahrenden über ihre Gründe befragt, wird der Komfort mit dem öffentlichen Verkehr, die Topographie, das hohe Dieb-

stahl-Risiko und der als störend empfundene motorisierte Individualverkehr genannt.

Im internationalen Vergleich zeigt sich indes ein deutliches Bild. Keine der Schweizer Städte hat es im „Copenhagenize-Index“ 2013 unter die 20 velofreundlichsten Städte geschafft. Diese wird von den Städten Amsterdam und Kopenhagen angeführt. In diesen Städten überzeugen die durchgängigen, vom Autoverkehr getrennten Velonetze. Die Velofahrenden profitieren von einer bevorzugten Ampelsteuerung, angepassten Brücken, breiten Wegen und im Winter von schneegeräumten Strassen. Dazu wurde 2013 in Kopenhagen 33 Millionen Euro investiert. Gleichzeitig geht das Umweltministerium von einer jährlichen Gesundheitskosteneinsparung von 227 Millionen Euro aus.

Massnahmen für Velofahrer

Mit den geplanten Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs, die sogenannte „Velo-Offensive“, sollen die Wegstrecken nicht nur komfortabler und attraktiver werden, sondern auch die Sicherheit erhöht, Velo-Abstellplätze geschaffen und eine optimale Abstimmung zwischen Velo und anderen Verkehrsmitteln erreicht werden. Im Richtplan Veloverkehr sind 18 Grundsätze der Verkehrsplanung festgehalten, an welchen sich sämtliche bauliche, betriebliche sowie Unterhalts-Massnahmen orientieren.

Mit zahlreichen geplanten bzw. bereits realisierten Projekten soll die Stadt Berner Bevölkerung vermehrt auf das Velo umsteigen. Dazu gehören Massnahmen wie die Öffnung der Einbahnstrassen für Velofahrende, eigene Lichtsignale für Velos, neue Velostreifen, Aufhebung von Autospuren zu Gunsten der Velofahrer, Erhöhung der Anzahl temporäre Veloabstellplätze, Realisierung eigener Velobahnen (schnell befahrbare Velorouten) und die Einführung eines Veloverleihsystems (Kostenpunkt: CHF 300'000). Ergänzt sollen diese Massnahmen mit Marketing und Kommunikationsaktivitäten zur Verbesserung des Images der Velofahrenden in der Bevölkerung werden.

Grenzenlose Velo-Förderung?

Zweifelsohne besticht das Verkehrsmittel Velo durch seine Effizienz, die Geräuschlosigkeit, den geringen Platzbedarf sowie die Zeitersparnisse auf kurzen Strecken. Ableitend von den oben

beschriebenen Fakten, drängt sich die Frage nach der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit der Fördermassnahmen auf.

Die Steigerung des Velo-Anteils im Berner Stadtverkehr wird grosses Engagement erfordern. Es ist nicht klar, ob die beabsichtigte Verlagerung des MIV auf das Velo wirklich stattfinden wird, oder vermehrt öV-Benutzer oder Fussgänger auf das Velo umsatteln werden. Je mehr Leute jedoch mit Velo und öV unterwegs sind, desto schneller kommt auch der MIV voran.

Die Eignungsbeschränkungen des Velos

Der Ausgleich der saisonalen und wetterbedingten Schwankung der Anzahl Velofahrenden ist eine grosse Herausforderung. Das Velofahren bei vereisten Strassen oder sehr schlechter Witterung ist nicht nur unattraktiv, sondern stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Zudem sind nicht alle Personen in der Lage direkt von den Förderungsmassnahmen profitieren zu können. Dies betrifft insbesondere ältere und handycapierte Personengruppen. Mit der geplanten „Velo-Offensive“ wird somit eine „Teil-Förderung“ betrieben.

Neben den klimatisch bedingten Faktoren erfahren Velofahrende eine gewisse Einschränkung im Transport von grossen und schweren Gütern. Zwar kann diese begrenzt mit Velo-Anhänger und ähnlichem behoben werden, jedoch nur bis zu einem gewissen Mass. Beispielsweise fasst ein Kleinwagen 250 – 1'000 Liter, Velo-Transporttaschen 10-80 Liter und ein Velo-Transportanhänger 60-120 Liter. Die Nutzung des Velos als Transportmittel hat jedoch wesentliche Auswirkungen auf die Rolleigenschaften bzw. erfordert einen höheren Kraftaufwand.

Konflikte durch Verhalten der Velofahrenden

In der Stadt Bern kann häufig beobachtet werden, dass Verkehrsregeln von Velofahrenden missachtet werden und diese sich selbst und andere Verkehrsteilnehmende gefährden. Dies geschieht meist ohne straffrechtliche Folgen. Einerseits werden weniger Kontrollen bei Velofahrenden durchgeführt bzw. ist das Anhalten der Velofahrenden schwierig, andererseits fallen die Konsequenzen geringfügiger aus (siehe Tabelle 1). Dass dieser Missstand bei den übrigen Verkehrsteilnehmern für Unmut sorgt, mag daher nicht erstaunen. Gekoppelt mit dem vereinzelt rowdhaften Fahrverhalten wird das Thema Fahrradfahren in Bern zu einer emotionsgeladenen Angele-

genheit (siehe Kommentare der Zeitungsartikel zum Thema Velo in der Stadt Bern). Im Vergleich mit anderen (Gross-) Städten wie beispielsweise Mailand scheint die gemeinsame Nutzung des Strassennetzes in Bern deutlich angespannter, bzw. die Velofahrer in Bern rücksichtsloser zu sein.

Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass im Jahr 2013 114 Velounfälle in der Stadt Bern registriert wurden, wovon sich 72 im zweiten und dritten Vierteljahr ereigneten. Im ersten Halbjahr 2014 gab es gegenüber der Vorjahresperiode 51 % bzw. 29 % mehr Schwerverletzte bei den Velofahrern bzw. E-Bike-Fahrern (schweizweit). Eine detaillierte Betrachtung der Unfallhergänge zeigt, dass sich auf Stadtberner Boden im Jahr 2014 neun registrierte Unfälle zwischen Fussgänger und Velofahrende ereignet haben. In den Unfallstatistiken von BERNMOBIL werden sehr wenige Schadenfälle pro Jahr mit Velofahrer verzeichnet. Zwar müssen die Bus- bzw. Tramfahrer teilweise aufgrund der langsamer fahrenden Velofahrer abbremsen, jedoch ebenso oft aufgrund von MIV-Teilnehmenden. Bei einem starken Anstieg der Anzahl Velofahrenden werden Massnahmen zur Verkehrslenkung von Seiten BERNMOBIL erwartet. Mit der Zunahme der Anzahl Velofahrenden wächst die Herausforderung an die Verkehrssicherheit. Die relativ grosse Anzahl Verkehrsverstösse seitens der Velofahrenden trägt wesentlich dazu bei.

Mit der Verbreitung von Elektrovelos konnten neue Zielgruppen für das Velofahren erschlossen werden. Vermehrt werden mit den E-Bikes längere Strecken zurückgelegt, bzw. auch weniger fitte Personen trauen sich die Wegstrecke mit dem Velo zu. Im 2014 waren schweizweit bereits 270'000 Elektro-Velos im Umlauf. Gleichzeitig bringt diese Entwicklung weitere Herausforderungen wie beispielsweise die grössere Verletzungsgefahr bei Stürzen infolge höherer Geschwindigkeit und der Verletzlichkeit der durchschnittlich älteren Elektrovelofahrer, die Schwierigkeit der Geschwindigkeitsabschätzung für die übrigen Verkehrsteilnehmer, die erforderliche Velofahrerfertigkeit und der erhöhte Platzbedarf während des Fahrens aufgrund der Geschwindigkeit. Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass sich im Jahr 2014 145 Elektrovelofahrer schwer verletzt haben, wovon fünf ihr Leben verloren. Die schnellen Elektrovelos (max. Motorleistung 1'000 W) unterliegen bei eingeschaltetem Motor

den Verkehrsregeln der Motorfahräder, während die „langsamen“ Elektrovelos sowie den schnellen Elektrovelos mit ausgeschaltetem Motor den Fahrrad-Regeln unterliegen. Dies zu kontrollieren scheint eine nicht ganz leichte Aufgabe.

Ein weiteres Konfliktpotential stellen die wild parkierten Velos dar, obschon den Velofahrenden gratis und in der Praxis zeitlich unbegrenzte Veloparkplätze zur Verfügung stehen. Einerseits behindern diese teilweise die anderen Verkehrsteilnehmer andererseits beeinflussen sie das Stadtbild negativ.

Vertreibung des MIV?

Als Mobilitätsförderungsgemeinschaft vertritt der TCS die Interessen sämtlicher Verkehrsteilnehmer. Grundsätzlich begrüsst die TCS Sektion Bern die Förderung des Velo-Verkehrs und hilft aktiv mit, Massnahmen umzusetzen. Mit der Steigerung der Anzahl Velofahrenden werden andere Verkehrsteilnehmer entlastet, auch wenn dies möglicherweise nicht in erster Linie MIV-Teilnehmer sind. Beispielsweise wird mit dem Velo-Verleihsystem eine Entlastung des öV erwartet.

Fallen die Massnahmen jedoch auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer aus bzw. wird das Thema Velofahren politisch für die Vertreibung des MIV missbraucht, kann der TCS die Fördermassnahmen nicht unterstützen. Der Verkehr darf nicht als Feindbild betrachtet werden, sondern er muss akzeptiert werden, ohne dabei die Akteure gegeneinander auszuspielen. Um eine Entlastung der Verkehrssituation erreichen zu können, bedarf es einer sorgfältigen und kritischen Planung (aktuell verlaufen die Linien des öV identisch mit dem Basisnetz) sowie einer Verteilung des Verkehrsaufkommen über die gesamte Tageszeit (flexible Arbeitszeiten).

Für MIV-Teilnehmer, welche den stadt-berner Verkehr nicht gewöhnt sind (v.a. aus ländlichen Gebieten) hat die aktuelle Velo-Verkehrssituation abschreckende Wirkung. Die Sonderregeln für Velofahrende (Befahren von Einbahnstrassen, eigene Verkehrsampel, etc.) sowie die Vielzahl der missachteten Verkehrsregeln durch Velofahrende schaffen einen unübersichtlichen Verkehrszustand.

Ungleicher Bussenkatalog

Wird der Bussenkatalog genauer betrachtet, fällt rasch eine Ungleichbehandlung von Velofahrenden und Autofahrenden bei der Begehung des

gleichen Deliktes auf. Die Tabelle 1 liefert eine Gegenüberstellung des Auto- bzw. Velo-Bussenkataloges.

Busse	Velo	MIV
Geschwindigkeitsbusse	-	Je nach Tempoüberschreitung
Parkbusse	-	CHF 40-100 / Anzeige
Befahren eines Busstreifens	-	CHF 60
Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen»	CHF 30	CHF 100
Fahren ohne Licht nachts bei beleuchteter Strasse	CHF 40	CHF 60
Fahren ohne Licht nachts bei unbeleuchteter Strasse	CHF 60	-
Fahren ohne Licht in einem beleuchtetem Tunnel	CHF 20	CHF 60
Rollstopp bei Stopp-Signalen	CHF 30	CHF 60
Nichtbeachten eines Lichtsignals	CHF 60	CHF 250
Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen	CHF 40	CHF 140
Verwenden eines Mobiltelefons ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt	-	CHF 100

Tab. 1: Bussen-Vergleich

Die MIV-Teilnehmer zahlen 3-4-mal mehr für dasselbe Vergehen.

Verkehrsentlastung durch raumplanerische Massnahmen

Wie bereits oben erwähnt unterliegt der Veloverkehr saisonalen bzw. witterungsbedingten Schwankungen. Um eine möglichst nachhaltige Entlastung der Verkehrssituation in der Stadt Bern erreichen zu können, sind Überlegungen zur Nutzung der Innenstadt notwendig. Durch die Schaffung von mehr Wohnraumfläche in der Innenstadt, könnte der Pendelverkehr reduziert sowie die Belegung der Stadt Bern an den Wochenende bzw. den Abenden erreicht werden. Zur Umsetzung dieser Massnahme wird vorgeschlagen, Verwaltungsarbeitsplätze, welche wenig zur der Wertschöpfung der Stadt Bern beitragen aus dem Stadtzentrum Bern auszulagern. Ausgenommen davon sind publikumsintensive Verwaltungseinheiten wie die Polizeiposten, das Handelsregisteramt oder das Passbüro. Mit dieser Lösung könnte in gewissen „Arbeitsplatzarmen“ Regionen im Kanton Bern die Wertschöpfung gesteigert werden.

Die Bilanz der Entente Bernoise:

- Veloverkehr braucht wenig Platz
- Veloverkehr ist saisonal bzw. witterungsbedingt
- Veloverkehr generiert für die Stadt weniger Wertschöpfung
- Zu viele Velofahrer sind Rowdies

Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Förderung Veloverkehr nur abseits der MIV-Achse
- Erziehungsprogramm für Velofahrer
- Kontrolle mit Ermahnungen und Busse durch Polizei und Velo-Fairness-Team ähnlich der Interventionstruppe Pinto