



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

vom Donnerstag 22. September 2011

Referat von Gemeinderätin Regula Rytz

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Bern feiert in diesem Jahr ihren 10. Geburtstag. Höchste Zeit also, mit einem Blick zurück und mit einem Blick nach vorne die Situation des „Langsamverkehrs“ in der Stadt Bern zu würdigen. Erlauben Sie mir, diese „tour d'horizon“ in „Bern Ost“ zu beginnen: Anfang Monat hat die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich die Städteinitiative der Umweltorganisation „UmverkehR“ mit 52,4 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Mit dem Entscheid muss Zürich den Anteil des öffentlichen Verkehrs (öV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten zehn Jahren um mindestens 10 Prozent erhöhen. Weil der Stadtrat (Exekutive) die Forderung als „völlig unrealistisch“ beurteilte, hatte er einen Gegenvorschlag zur Initiative präsentiert, der verlangte, dass die Stadt öV, Fuss- und Veloverkehr bevorzugt behandelt. Auch der Gegenvorschlag wurde klar angenommen, in der Stichfrage entschieden sich die Stimmberechtigten aber für die Initiative.

Auch in anderen Städten waren ähnliche Initiativen beziehungsweise Gegenvorschläge vom Erfolg gekrönt. Die Abstimmungsergebnisse machen eines klar: Die städtische Bevölkerung wünscht sich mehr Lebensqualität dank besserer Luft, weniger Lärm und weniger Verkehrsaufkommen. Sie macht sich für den stadt- und umweltverträglichen Langsamverkehr und den öV stark.

Dass in der Stadt Bern keine vergleichbaren Initiativen eingereicht wurden, hängt stark mit der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zusammen. Bern war die erste Stadt in der Schweiz, die sich so konsequent für die Förderung des

Langsamverkehrs entschieden hat. Auch hier wurde der Impuls durch eine Initiative ausgelöst. Wir sind den aktuellen Entwicklungen in den anderen Städten also schon etwas voraus. Doch wie steht es nach zehn Jahren mit dem Langsamverkehr in Bern?

Bern gilt gemeinhin als „Stadt der kurzen Wege“. Entsprechend oft sind die Bernerinnen und Berner zu Fuss unterwegs oder steigen aufs Velo. Heute werden etwa 44% der Wege in der Stadt mit eigener Muskelkraft zurückgelegt, das heisst zu Fuss oder mit dem Velo. Dies ist bemerkenswert, wenn man bedenkt, dass es in Bern mehr als 150 000 Arbeitsplätze gibt. Täglich treffen 1 500 Züge im Berner Hauptbahnhof mit vielen tausend Pendlern ein. Wer im Hauptbahnhof Bern ankommt, ist zunächst „per pedes“ unterwegs. Täglich sind es rund 150 000 Menschen, die zu Fuss den Bahnhofvorplatz frequentieren. Für viele heisst es hier schon: „Ab in die Velostation“ und weiter mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz oder zur Schule.

Gerne komme ich an dieser Stelle kurz auf die Velostation Milchgässli zu sprechen, in der wir uns jetzt befinden: Die Velostation Milchgässli ist eines der Schlüsselprojekte der Langsamverkehrsförderung in Bern. Die Anlage wurde 2007 fertig gestellt und bietet 500 Veloabstellplätze. Sie ist neben den beiden anderen Velostationen am Bahnhof eine zentrale Schnittstelle zwischen dem Öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr. Im Anschluss an die Medienkonferenz haben Sie die Möglichkeit, sich hier näher umzuschauen.

Wie ist es dazu gekommen, dass der Fuss- und Veloverkehr heute das Stadtbild prägen? Am Anfang standen – wie oben erwähnt - eine Initiative und der Gegenvorschlag dazu. Die Stimmberechtigten der Stadt Bern beschlossen 1999 das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Seither werden jährlich mindestens vier Millionen Franken zu Gunsten des Langsamverkehrs bereitgestellt. Zudem konnte 2001 die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden.

Trotz einer zehnjährigen Erfolgsgeschichte bleibt noch viel zu tun. Dies zeigt auch der Blick in andere Städte. In Kopenhagen zum Beispiel werden 35 Prozent aller Wege mit dem Velo zurückgelegt werden – im Unterschied zu Bern mit 11 Prozent. Es ist erklärtes Ziel der städtischen Verkehrspolitik, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten städtischen Verkehr weiter zu erhöhen.

Das Potenzial ist vorhanden: Gesamtschweizerisch sind 30 Prozent der Fahrten mit dem Auto nicht länger als drei Kilometer und 45 Prozent nicht länger als fünf Kilometer. Für so kurze Strecken spart man zu Fuss und mit dem Velo Zeit und Geld. Laut einer Untersuchung kann in der Region Bern bis 2025 die Anzahl mit dem Fahrrad zurückgelegter Wege verdoppelt werden.

Kopenhagen und andere ausländische Städte zeigen, was in Sachen Förderung des Langsamverkehrs möglich ist. Damit Bern weiterhin vorne mitspielen kann, hat der Stadtrat die finanziellen Mittel zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs per 2011 um 300 000 Franken erhöht: Der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr stehen neu jährlich 1.25 Millionen für die Umsetzung von Kleinmassnahmen und Kampagnen zur Verfügung. Dazu kommen wie bisher die ständigen Verbesserungen im Rahmen der ordentlichen Strassenbauvorhaben im Umfang von mindestens drei Millionen Franken.

Lassen Sie mich nun abschliessend auf die Strategien zu sprechen kommen, an welchen sich die Langsamverkehrsförderung in der Stadt Bern orientiert:

Ob und wie viel zu Fuss gegangen wird, ist eine Frage des Platzes, der Sicherheit und des Komforts. Damit das zu Fuss Gehen und Flanieren in der Stadt Bern attraktiv bleibt bzw. der Anteil des Fussverkehrs am gesamten städtischen Verkehrsaufkommen gesteigert werden kann, werden verschiedene Strategien verfolgt:

- Planung und Ausführung von Grossprojekten zur Schliessung von Netzlücken und zur Realisierung velotauglicher Überquerungen von verkehrsreichen Strassen z.B. die Fuss- und Velopasserelle Ausserholligen (dazu wird zur Zeit ein Wettbewerb durchgeführt).
- Umsetzung von zahlreiche Kleinmassnahmen, z.B. Sichtverbesserungen bei Fussgängerübergängen, Mittelinseln, Trottoirüberfahrten, Trottoirverbreiterungen, Entfernung von Hindernissen am Gehweg, Kinderwagenrampen bei Treppen, verbesserte Beleuchtung usw.
- Schutz der Quartiere vor Durchgangs- und Schleichverkehr durch das Kanalisieren des motorisierten Individualverkehrs auf den Hauptverkehrsachsen

Das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den Veloverkehr wird mit folgenden Ansätzen gefördert:

- Schaffung durchgehender, direkter und komfortabler Veloverbindungen. Diese müssen sicher ausgestaltet sein, besonders für Schulkinder
- Schaffung eines attraktiven Angebots an öffentlichen Veloabstellplätzen und optimaler Umsteigemöglichkeiten zwischen Velo- und öffentlichem Verkehr (Bike + Ride)
- Der Veloverkehr ist Teil des Strassenverkehrs und soll deshalb im Mischverkehr auf der Strasse geführt werden. Wo möglich, werden eigene Velofahrbereiche (Velostreifen, Busspuren mit Velobenützung) angelegt und bei Ampelanlagen die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und Velofahrer speziell berücksichtigt (z.B. mit eigenen Veloampeln).

Hugo Staub und Roland Pfeiffer werden Ihnen gleich anschliessend ein paar realisierte und geplante Massnahmen im Detail vorstellen.

Nach zehn Jahren engagierter Fuss- und Veloverkehrsförderung in der Stadt Bern haben wir viele Pläne für die Zukunft. Und doch können wir schon einige Früchte ernten. So belegte die Stadt Bern zum Beispiel im Umweltgemeinderating von WWF und VCS 2009 im Bereich Mobilität den ersten Rang. Weitere Auszeichnungen wurden angekündigt. Gerne werden wir Sie über weitere Meilensteine informieren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.