



Frühlingsforum 2019 der Städtekonferenz Mobilität

Bern, 11. Juli 2019

Alle Staatsebenen sind sich einig: Das Velo ist endlich ernst zu nehmen

Eine ernstgemeinte eigene, zwischen Trottoirs und Autospuren angesiedelte Veloinfrastruktur ist der zentrale Hebel dafür, dass Zweiräder künftig noch mehr zu einer flächeneffizienten Abwicklung des Verkehrs in städtischen Räumen beitragen können. Wichtig ist zudem, dass Velokorridore in Agglomerationen über die Gemeindegrenzen hinweg angelegt werden. So lautete der Tenor von Vertretern aller Staatsebenen am Frühlingsforum 2019 der Städtekonferenz Mobilität (SKM), das am 3. Juni, dem Welt-Velo-Tag, der Frage gewidmet war, wie der Veloartikel in der Bundesverfassung konkret umgesetzt werden soll.

«Voraussetzung dafür, dass das Velo weitere Verbreitung findet, ist, dass wir den Menschen Rechnung tragen, die dazu bereit wären, umzusteigen, wenn sie sich sicherer fühlen würden», richtete **Alexander Erath**, Professor für Mobilität an der Fachhochschule Nordwestschweiz den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des SKM-Frühlingsforums aus Politik und Verwaltung aus. Der Weg dorthin basiert für den Verkehrsingenieur auf vier Pfeilern: Erstens auf einer besseren Kommunikation, zum Beispiel durch den Einsatz neuer Medien, die Veränderungen im Strassenraum virtuell erfahrbar machen. Zweitens auf mutigen Politprojekten; dafür sind den Städten vom Bund und von den Kantonen ausreichende Spielräume zu gewähren. Drittens auf einem Monitoring, das aus den Elementen Zählen, Messen und Befragen basiert. Und viertens spricht sich Erath dafür aus, Daten zur Information der Verkehrsteilnehmer gezielter einzusetzen – beispielsweise auf Karten, die Aufschluss über die Qualitäten der einzelnen Abschnitte von Velorouten geben.

Gabrielle Bakels, die Leiterin Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen, legte dar, dass der Bund zur Umsetzung des Veloartikels ein Gesetz vorsieht, das sich am Erlass über die Fuss- und Wanderwege orientiert. Vorgesehen sind zwei Kategorien von Velowegnetzen, eines für den Alltagsverkehr und eines für den Freizeitverkehr. Zudem soll es eine Planungspflicht in behördenverbindlichen Plänen geben, und als Planungsgrundsätze vorgesehen sind die Kriterien Netzzusammenhang, Sicherheit, Direktheit und Attraktivität. Nächster Schritt in diesem Gesetzgebungsverfahren ist ein runder Tisch mit allen Akteuren im September 2019. Die Vernehmlassung ist für Februar 2020 vorgesehen und die parlamentarische Beratung ab März 2021. Vorwärts machen will der Bund mit der Einführung von Velostrassen: Die Strassen für durchgehend vortrittsberechtigten Verkehr in Tempo-30-Zonen, die als Scharniere zwischen den Velobahnen in den Agglomerationen und den Innenstädten dienen sollen, werden noch dieses Jahr in die Revision der Strassensignalisationsverordnung aufgenommen.

Die Präsentationen von **Steve Coucheman**, dem Leiter der Koordinationsstelle Veloverkehr in der Baudirektion des Kantons Zürich, von **Félicien Frossard**, dem Generalsekretär der Agglomeration Freiburg, und von **Michael Liebi**, dem Leiter Fuss- und Veloverkehr in der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern, haben den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zweierlei vor Augen geführt: Kantone, Agglomerationen und Städte verfolgen Stossrichtungen hin zu einem flächeneffizienteren und möglichst abgasfreien Verkehr. Dabei soll das Velo insbesondere in den städtischen Räumen einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen und Mehrverkehr abfangen, der aus der prognostizierten Bevölkerungszunahme erwachsen wird.



Daniel Müller-Jentsch, Senior Fellow bei der Denkfabrik «Avenir Suisse», skizzierte seine Vorstellungen von der Rolle des Zweirads im Stadtverkehr von morgen. Er wies darauf hin, dass die meisten Pendler täglich auf mittleren Distanzen unterwegs sind, auf denen das E-Bike ein attraktives Verkehrsmittel und ein tauglicher Ersatz für das Auto sein kann. Er plädierte dafür, der Veloinfrastruktur in den Agglomerationsprogrammen ein grösseres Gewicht zu geben als bis anhin und gemeinsam mit Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern auf dieses Verlagerungs- oder Ergänzungsziel hinzuwirken.

Einigkeit herrschte unter den Referenten, dass zwischen den Zielen von morgen und der Realität von heute grosse Diskrepanzen bestehen. Hier kann die Umsetzung des Veloartikels in der Bundesverfassung als Beschleuniger wirken. Aus den Referaten kristallisierte sich auch das Postulat heraus, in Velofragen innerhalb von städtischen Regionen über kommunale und kantonale Grenzen hinauszudenken und zu handeln, damit sich die Potenziale des flächeneffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsmittels hüten und drüben ausschöpfen lassen.

Ausgehend vom Titel der Veranstaltung nahm die Veloinfrastruktur in den Präsentationen ein grosses Gewicht ein. Dort, wo das Velo künftig eine ernsthafte Rolle spielen soll, müssen seine Fahrbahnen vom motorisierten Verkehr und von den Fussgängern abgetrennt sein, so der Tenor. Mischverkehrsflächen sind lediglich eine Option, wenn ein Gleichgewicht unter den dort präsenten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern in Bezug auf Umfang und Geschwindigkeit besteht. Im Hinblick auf eine attraktivere Veloinfrastruktur sollen auch bestehende Standards hinterfragt werden: Gemäss der Philosophie der Stadt Bern sollen beispielsweise Velofahrbahnen so breit angelegt werden, dass nebeneinander gefahren werden kann und Zweiräder sich überholen können.

Zur Diskussion gestellt wurden auch neue subjektive und objektive Sicherheitsstandards sowie vereinfachte Verfahren bei der Umsetzung von Pilotprojekten. Lässt sich Letzteres realisieren, können die Städte im Veloverkehr noch stärker als bisher eine Rolle spielen, die ihnen alles andere als fremd ist: Jene von Zukunftslaboren.

Weitere Informationen:

Paul Schneeberger, Geschäftsführer SKM: paul.schneeberger@staedteverband.ch