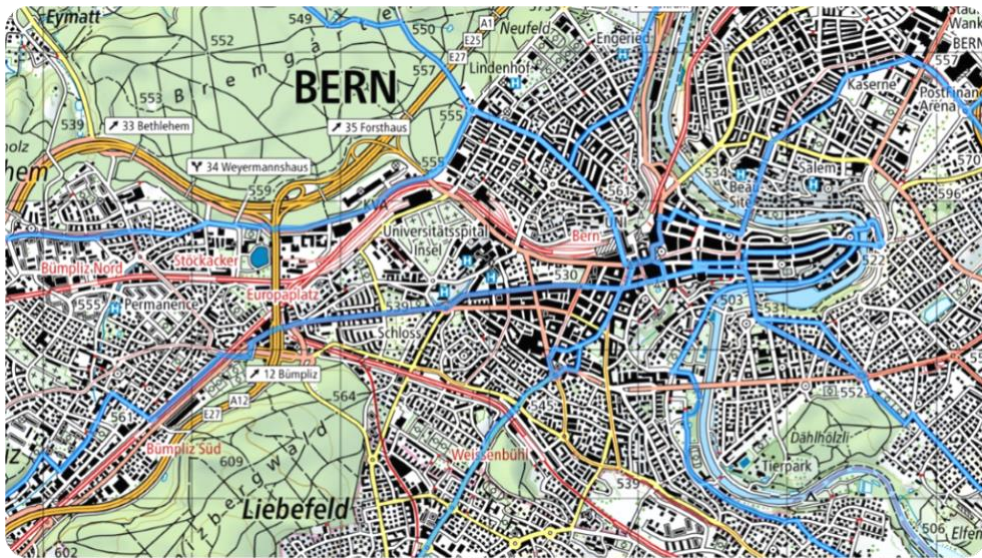


«Ich kenne die Stadt fast in- und auswendig.»

Die Stadtverwaltung agiert als ausführende Stelle der Politik. Für die Zielerreichung der Berner Velo-Offensive wurde in der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün eine Velo-Fachstelle gegründet. Mathias Haltner gibt Einsicht in die **aktuelle Verkehrssituation** und die **Pläne der Stadt Bern** im Zusammenhang mit dem Velo.

Ein Interview von Jermyn Dörig
Bern, 24. November 2023



Quelle: map.geo.admin.ch

In Blau die Velorouten des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Ein schwarzes Quadrat der Gitternetzlinien entspricht einem Quadratkilometer (1 km Breite x 1 km Höhe).

Dörig: Wie veränderte sich der Stadt-Verkehr in den letzten Jahrzehnten?

Haltner: In den letzten Jahrhunderten war der motorisierte Verkehr noch kein Thema, das Fahrrad war damals das Hauptverkehrsmittel. Mit dem Einzug des Autos wurde dieses jedoch etwas verdrängt. Die

Stadtplanung setzte vor allem auf den Bau von Trabantenstädten, wie in Wittigkofen oder Betlehem-Brünnen. Dies versucht man heute zu reparieren oder rückgängig zu machen, indem man sich auf die Bevölkerung und das Wohnen konzentriert. Man muss nicht mehr überall mit dem Auto hinkommen. In den letzten zwanzig, dreissig Jahren gab es ein Umdenken, man versucht den nachhaltigen Verkehr – also Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr – zu fördern. Die grössten Entwicklungschancen gibt es dort, weil der städtische Raum definitiv begrenzt ist.

Beschreiben Sie die aktuelle Verkehrssituation in Bern.

Man arbeitet an grösseren Veränderungen, die aus meiner Sicht, beim Velo- und Fussverkehr etwas bewirken können. Bern startete im Jahr 2015 eine Velo-Offensive. Man setzte sich zum Ziel, das Fahrrad zu fördern und den Anteil an Velofahrenden in der Stadt zu erhöhen. Die Leute fahren Velo, anhand von Messungen erkennt man, dass sie es können und wollen. Es wird immer schwieriger, noch mehr Leute aufs Velo zu bringen, weil je nachdem auch ein Umdenken stattfinden muss. Velofahren muss cool werden, sicher sein, bequem sein, schnell sein. Man ist eigentlich auf einem guten Weg dazu, da man einige Projekte der Velo-Offensive starten und bereits umsetzen konnte.

Mathias Haltner, 36, studierte Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung in Rapperswil. Heute arbeitet er als Verkehrsplaner auf der Stadtverwaltung Bern und ist als nebenberuflicher Velokurier regelmässig auf den Berner Strassen unterwegs.

Wie steht es aktuell um die Zielerreichung der Velo-Offensive, also um die Verdoppelung des Veloverkehrs bis 2030?

Die Velo-Offensive war einiges erfolgreicher als gedacht. Das ist super (lacht). Im Jahr 2021 waren es bereits **19% Veloverkehr**. Ein neues Ziel ist, die Veloinfrastruktur so zu planen, dass wir die 30% Marke abdecken können. Man sieht bereits an Kreuzungen, die für 20% Marke geplant wurden, wie sie heute schon am Anschlag sind. Zu Stosszeiten gibt es dort so viele Velos, dass bei einer Grünphase gar nicht alle Velos fahren können, sondern man sogar warten muss. Das ist mir auch schon passiert, dann dachte ich: «Ach, so blöd». Doch auf der anderen Seite merkte ich: «Super haben wir so viele Velos». Was in fünf oder zehn Jahren kommt, wird man sehen. Vielleicht muss man es danach nochmals anders auslegen. Aber die Gesellschaft wandelt sich, vielleicht wird es ganz anders aussehen, darum: Nicht zu weit vorausdenken.

Das heisst, man setzt sich heute für nach dem Erreichen der Ziele aus der Velo-Offensive im Jahr 2030 keine anderen, konkreten Ziele?

Nein, der Masterplan respektive die Velo-Offensive ist ein laufender Prozess. Vielleicht kann man sagen, dass es

später keine Offensive mehr ist, sondern ein Standard. Das Schönste wäre, wenn ich mir den Job in der Fachstelle selbst abschaffen würde. Ich müsste nicht mehr bei jedem Projekt für Velos kämpfen. Denn es wäre selbstverständlich, dass man so fürs Velo denkt, wie man früher fürs Auto oder den Fussverkehr gedacht hat.

Pro Velo Schweiz führt alle vier Jahre eine Online-Befragung durch, um die velofreundlichste Stadt mit dem Prix Velo zu küren. In der Kategorie der grossen Städte liegt Bern nach Winterthur auf Platz zwei, knapp vor Basel. Welche Ambitionen verfolgt die Stadt Bern in diesem Zusammenhang?

Einerseits ist es sehr schön, dass nicht nur wir uns grosse Mühe fürs Velo geben, sondern auch die anderen das auch machen. Man sieht, die anderen Städte haben die gleichen Ambitionen, nämlich gute Veloinfrastruktur anzubieten. Für uns ist es sicherlich ein Ansporn, **ein Vorbild** für andere Städte **zu sein**. Wir versuchen, Infrastruktur zu erstellen, die nicht nur den nationalen Normen entsprechen. Es geht vielmehr darum, neue Sachen zu versuchen, die man hierzulande nicht kennt, sich jedoch in Dänemark oder in Holland bewährten.

Im Vertiefungsbericht Mobilität des Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016) ist folgendes nachzulesen: «Tram und Bus erhalten zusätzliche Priorität im Strassenraum.» Des Weiteren auch: «Der Veloverkehr erhält im Stadtraum und im Verkehrsablauf entsprechend der Gesamtkonzeption gezielt Priorität.» Führen Sie den Unterschied bitte aus.

Tram und der Bus sollen nicht im Stau stecken bleiben, sondern eine eigene Spur auf der Strasse erhalten. Ein Beispiel dafür ist der Bahnhof Bern, wo sogenannte Umweltspuren geschaffen wurden. Gerade bei begrenzten Platzverhältnissen ist es schön, eine Win-Win-Situation für beide schaffen zu können. **ÖV und Velo** sind die zwei **Mobilitätsformen**, die man **vorantreiben** will, weil dies aus der Sicht der Stadt klar die nachhaltigste Mobilitätsform ist. Aus dem STEK entstand übrigens die Velo-Offensive.

Welche Risiken und Nachteile gibt es, wenn das Fahrrad in der Verkehrsplanung Priorität erhält?

Risiken bestehen, besonders, weil der Platz begrenzt ist und das Auto schlussendlich immer noch durch die Stadt fahren muss. Damit meine ich den Wirtschaftsverkehr, wie auch Feuerwehr, Ambulanz und Entsorgung. Wenn diese Fahrzeuge auch eine gewisse Mindestbreite der Strasse erfordern – woher nimmt man den Platz fürs Velo? Man muss aufpassen, dass man es nicht dem Fussverkehr oder den genannten Fahrzeugen nimmt. Wir sind bedacht, **möglichst verträgliche Lösungen** zu schaffen.

Ist es korrekt, dass das ASTRA gesamtschweizerisch Veloautobahnen umsetzen wird und in gewissen Städten bereits an der Umsetzung arbeitet?

Mit dem **Bundesgesetz über Velowege** erhielt das ASTRA vom Bund den spezifischen Auftrag, diese Velowege zu machen. Eine Potenzialstudie wird derzeit ausgearbeitet. Darin prüfen sie, wo solche Veloautobahnen potenziell umgesetzt werden können, um auch Ballungsräume und

besiedelte Gebiete miteinander zu verbinden. Ich gehe davon aus, dass es ungefähr dem Nationalstrassenverkehrsnetz entspricht und möglicherweise parallel der Autobahnen verlaufen wird.

Dann könnte die Stadt Bern in dieser Potentialstudie durchaus vorkommen.

Ja, es macht Sinn, dass man die umliegenden Städte und Regionen miteinander verbinden könnte. Beispielsweise Biel, Münsingen, Thun, Burgdorf, Fribourg – also alles, was in einer realistischen Velodistanz liegt. Anstelle vom Pendeln mit dem Auto oder dem ÖV, wird nun auch mit dem E-Bike gependelt. Ich bin gespannt, wodurch diese Veloautobahnen führen werden.

Gibt es seitens der Stadt Bern eigene Pläne für eine Veloautobahn?

Nein, wir selbst verfügen über ein Velohaupttroutennetz. Bei der Planung von Veloschnellrouten des Kantons arbeiten wir jedoch zusammen, da kantonale Verkehrsprojekte teilweise mit unseren Strassen zusammenschmelzen müssen, um einen optimalen Übergang respektive **Verkehrsfluss** zu gewährleisten.

Was braucht es für die Umsetzung von Veloautobahnen?

Finanzielle Mittel, Ressourcen, Planung und raumplanerische Instrumente. Das Velowegsetzen ist ein Instrument, das wir erhalten haben. Finanzieren muss es der Kanton oder wir als Stadt, der Bund beteiligt sich nicht. Wir stützen uns jedoch auf der gesetzlichen Grundlage, dem vorher genannten Veloweggesetz. Bis im Jahr 2027 müssen Kantone und Gemeinden ein

Velowegkonzept erstellen und bis 2042 umgesetzt haben. Dann müssten wir also diese Veloautobahnen haben.

Das Tram, insbesondere die Tramgleise, bedeuten den grössten Gegner der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern. In Zürich gab es unter anderem im Jahr 2013 Tests mit Gummiprofilen in Tramschienen, die keinen Erfolg erzielten, in Basel testet man eine weiterentwickelte Version.

Ja, das ist eines der Hauptprobleme, die wir in der Stadt Bern haben. Wir haben auch nicht die Lösung und schauen gespannt nach Zürich und Basel, wie es mit diesen Versuchen aussieht. Natürlich ist es eine kostenintensive Massnahme. Es kann sein, dass es bei uns in der Stadt auch einmal auf einen Versuch herauslaufen wird.

In unserem Masterplan sehen wir deswegen vor, Haltestellen-Umfahrungen umzusetzen, wo es machbar ist. Wir nehmen den Veloverkehr nicht zwischen Haltestellen und Tramgleisen bei –den 30 cm hohen Kanten durch. Wenn du nicht geübt bist, etwas wackelst und Kurven fährst oder ein Lastenvelo hast, wird es mit dem Gefährt oder dem Anhänger schwierig, die 90 cm Breite reichen nicht. Deswegen wollen wir den Veloverkehr immer hinten durchnehmen.

Auf dem Hinweg zum Interview mit dem Fahrrad war ich genau über diese bauliche Massnahme beim Kursaal froh, um problemlos bis zur Kornhausbrücke rollen lassen zu können.

Genau, das ist diese Idee, die wir so für den Veloverkehr umsetzen wollen. Bei der Kornhausstrasse gibt es dieses

Beispiel, aber auch bei der Dübystrasse. Dort ist es zwar eine Busumfahrung, aber ungefähr diese Idee, die wir verfolgen. Wir versuchen dies konsequent umzusetzen, wo es Platz hat. Beim zukünftigen Tram nach Ostermundigen kann man es an einigen Orten planen. Manchmal gibt es die Baumalleen, bei denen es nicht umsetzbar ist, aber dann kann man **Alternativrouten** in einer Parallelstrasse anbieten. So können die Leute, welche sich auf der eigentlichen Route nicht wohl fühlen, ohne Zeitverlust über einen anderen Weg zum Ziel gelangen.

Die Stadt Kopenhagen schuf die Trams in den 70er Jahren ab, die Stadt Bern reduzierte den Tramverkehr auch schon öfters oder tauschte ihn mindestens mit Bussen aus.

Welche Absicht verfolgt die Stadt Bern?

Das ist eher eine politische Frage. Von der Seite der Verkehrsplanung beurteilen wir das Tram als gutes Verkehrsmittel. **Bern** ist auch eine **Tramstadt**. Es gibt Linien, die politisch umstritten sind, da das Tram jeweils halb leer fährt. Im Moment ist es aber nicht geplant, Trams abzuschaffen, sondern **eher mehr Tramlinien** zu erstellen, wie beispielsweise die Tramlinie Bern-Ostermundigen. Des Weiteren wird eine Machbarkeitsstudie über eine Tramlinie in die Länggasse erstellt. Oder über eine zusätzliche Linie, die für eine Entlastung der Innenstadt sorgt.

Kopenhagen oder holländische Städte haben einen solch hohen Veloanteil, da ihr ÖV-Angebot eher beschränkt ist. Man hat keine andere Wahl, als mit dem Velo zu fahren.



Quelle: Jermyn Dörig

Die Fuss- und Fahrradbrücke «Lille Langebro» in der Innenstadt Kopenhagens.

Auffallend in Kopenhagen sind die eigens gebauten Velobrücken über Gewässer, welche Stadtteile regelrecht verbinden. Erscheinen Velobrücken über die Aare als sinnvolle Möglichkeit?

Ja, das Projekt «**Velopanoramabrücke**» ist angedacht. Sie soll vom Breitenrain-Quartier in die Länggasse führen und ist natürlich eine sehr kostspielige Angelegenheit. Aus finanziellen Gründen legte der Gemeinderat das Projekt bis 2028 auf die Seite. Politisch ist es eine umstrittene Angelegenheit. Ich persönlich finde es eine gute Idee, da es zwei Stadtteile auf einer Ebene verbindet, ohne dass man runter und wieder hochfahren muss. Es braucht vielleicht auch noch ein bisschen mehr **Akzeptanz fürs Velo**, sodass die ganze Stadt hinter dieser Brücke stehen kann.

Hilfreich für Ihre Arbeit ist bestimmt der Aspekt, dass Sie selbst einen Tag pro Woche in der Stadt als Velokurier unterwegs sind.

Ja, sehr. Ich kenne die Stadt fast in- und auswendig. Ich behaupte, ich bin ein geübter Velofahrer. So lese ich den Verkehrsraum ganz anders als eine **80-jährige Person** oder ein **12-jähriges Kind**. Persönlich muss ich mich jedoch immer wieder darauf fokussieren, dass ich diese Massnahme oder Planung nicht nur für mich vornehme, sondern eben auch für die genannten Personen. Für mich mag es stimmen, für sie jedoch noch nicht, also müsste es noch **sicherer geplant** werden.