

# Bern

## Wolkenkratzer

Das Mundiger Stimmvolk soll über das Bärenareal abstimmen. 19

# «Der Spirit in den Köpfen ist geblieben»

Burgdorf ist, was Bern gerne sein möchte: eine Velostadt. Der hohe Veloverkehrsanteil in Burgdorf geht auf ein Projekt von 1996 zurück, in dem die Begegnungszone und der Velohauslieferservice entwickelt wurden. In den letzten Jahren baute Burgdorf zwei Velobrücken.

Anita Bachmann, Simon Wälti

Burgdorf nimmt beim Veloverkehr eine Vorreiterrolle ein. Mit einem Veloverkehrsanteil von 13,3 Prozent belegt die Agglomeration Burgdorf schweizweit einen Spitzenplatz, die Stadt selber kommt auf gut 16 Prozent. Zum Vergleich: Die Agglomeration Bern hat einen Veloverkehrsanteil von 5,5 Prozent, die Stadt 11 Prozent. Auch Uwe Schlosser, Co-Autor einer neuen Studie, die aufzeigt, wie häufig das Fahrrad genutzt wird, sieht in der Emmentaler Stadt einen Massstab: «Burgdorf stellt in der Schweiz einen Benchmark dar.» (Siehe «Bund» von gestern.) Dies belegen nicht nur die Zahlen, sondern auch die Einschätzungen von Experten und Velofahrern. In den untersuchten Bereichen, wie etwa Infrastruktur oder Betrieb und Service, sei Burgdorf «immer unter den Top 3», so Schlosser.

Ein wesentlicher Grund sieht Peter Hänsenberger, Leiter Baudirektion in Burgdorf, in der Fussgänger- und Velomodellstadt (Fuvemo) – ein Projekt, das vor bald zehn Jahren zu Ende ging. Für das vom Bund unterstützte Projekt wurde Burgdorf ausgewählt, es dauerte von 1996 bis 2006. Es sei nicht die Idee gewesen, aus Burgdorf eine Velostadt zu machen, sondern ein Versuchslabor, sagt Hänsenberger. In diesem Labor entstand die Begegnungszone, eine 20er-Zone, in welcher Fussgänger Vorrang haben. «Wir haben versucht, die Koexistenz in den Vordergrund zu stellen, dass alle das Recht haben, die Verkehrsfläche zu benutzen.» Über die Jahre habe sich dies eingespielt.

### Ersatz für Kofferraum

Eine weitere Errungenschaft, welche ebenfalls aus dieser Zeit datiert, ist der Velohauslieferservice. Der Impuls sei aus der Gruppe rund um Fuvemo gekommen und als Dankeschön an die Fussgänger und Velofahrer gedacht gewesen, sagt Martin Wälti, Geschäftsleiter der Stiftung Intact. Die Stiftung führt beim Bahnhof Burgdorf eine Mobilitätszentrale, die aus der Velostation heraus entstanden ist. Am Anfang transportierte der Velohauslieferservice die Einkäufe aus Burgdorfer Geschäften gratis nach Hause, heute verlangen sie je nach Distanz vier bis sieben Franken. Auch diese Idee wurde wie die Begegnungszone in die ganze Schweiz exportiert. Bereits 1997, als der Velohauslieferservice startete, wurden E-Bikes eingesetzt. Die Anhänger habe man selber konstruiert, sagt Wälti. Umfragen hätten gezeigt, dass heute jeder fünfte Haushalt den Hauslieferservice einmal pro Jahr in Anspruch nehme. Weil das Angebot als Ersatz für den Kofferraum gedacht war,



Die Mitarbeiter des Burgdorfer Velohauslieferservices schwärmen von der Velostation zu ihrer Kundschaft aus. Foto: Valérie Chételat

hatte es einen positiven Effekt auf den Langsamverkehrsanteil. «21 Prozent der Nutzer sind umgestiegen, die meisten davon aufs Velo», sagt er.

### Velo bringt Essen für Kita

«Der Spirit in einigen Köpfen ist geblieben», sagt Wälti. Deshalb ist das Angebot ausgebaut worden. Heute gehört zur Mobilitätszentrale eine Velowerkstätte, eine E-Bike-Flotte von 100 Fahrzeugen

## «In die nähergelegenen Kitas wird das Essen mit Velos geliefert.»

Martin Wälti, Geschäftsleiter Intact

für Touristen, ein Nähatelier, in welchem unter anderem Velorucksäcke und Teile von Veloanhängern hergestellt werden, und eine Küche, in der täglich 1000 Menüs für Kindertagesstätten gekocht werden. «In die nähergelegenen Kitas wird das Essen mit Velos geliefert», sagt Wälti. Auch die Stadtverwaltung liess sich vom Geist anstecken und förderte das ökologische Pendeln etwa mit dem Mobility-Jackpot. Jede Woche wählte ein Zufallsgenerator an einem beliebigen Tag einen Mitarbeiter aus. War er zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit gekommen, gewann er 50 Franken.

### «Ein riesiges Potenzial»

Seit dem Ende von Fuvemo ist viel Zeit vergangen. Wirkt das Projekt so lange nach oder hat Burgdorf seither noch etwas unternommen? Ja, sagt Hänsenberger, Burgdorf habe in letzter Zeit viel in

den Veloverkehr investiert. So wurden zwei Velobrücken für je rund zwei Millionen Franken realisiert und ein Ast einer Velobahn entlang des Bahntrassees gebaut. Die eine Brücke liege auf der Pendlerstrecke von Kirchberg nach Burgdorf, mit der anderen habe man das bevölkerungsstärkste Quartier Gyrischachen erschlossen, so Hänsenberger.

Nach wie vor seien aber unzählige Situationen ungelöst, sagt Wälti. «Burgdorf hat noch ein riesiges Potenzial.» Wie Bern plant Burgdorf ein Veloverleihsystem für Pendler. Aber sonst – und das sagen Wälti und Hänsenberger einhellig – gibt es kaum Parallelen zwischen den beiden Städten. Bern habe mit dem stark ausgebauten öffentlichen Verkehr ein grundlegend anderes Verkehrssystem. Für viele Burgdorfer ist der Bus keine Alternative – das Netz ist zu wenig dicht.

Studie zum Veloverkehr

## Oft entscheidet die Kürze der Etappe

In der Stadt Bern wird mehr Velo gefahren als am Rand der Agglomeration.

Simon Wälti

Auf den ersten Blick ist der Abstand zwischen Burgdorf und Bern frappant. Während der Anteil der Veloetappen in der Agglomeration Burgdorf 13,3 Prozent beträgt, sind es in der Agglomeration Bern lediglich 5,5 Prozent. Entscheidend für den markanten Unterschied ist die Grösse der Agglomeration. Während diese nach der Definition für Burgdorf nicht einmal 30 000 Bewohner umfasst, sind es für die Agglomeration Bern über 350 000 Personen in mehr als 40 Gemeinden. «Das Zentrum hat einen höheren Anteil Veloetappen als die Gemeinden am Rand», sagt Uwe Schlosser vom Büro für Mobilität, Co-Autor der Studie zum Veloverkehr des Umwelt- und Verkehrsdepartements (Uvek). Je nach Distanz zum Zentrum legen die

Pendler ihre Fahrten dann überwiegend nicht mehr mit dem Velo zurück. Die Kürze kann entscheidend sein. Bei Burgdorf leben mehr als die Hälfte der Personen in der Stadt selber. Kurze Wege und die Velostation am Bahnhof seien «Burgdorfer Gunstfaktoren». Nimmt man nur die Stadt Bern für sich allein, so werden 11 Prozent der Etappen mit dem Velo zurückgelegt. Das Resultat in Bern wird also stärker verwässert als in Burgdorf.

In der Studie wird Burgdorf bei der Förderung des Veloverkehrs besser bewertet als Bern. «Um aufzuholen, muss Bern die entsprechende Infrastruktur wie Schnellrouten und sichere Abstellanlagen schaffen», sagt Schlosser. Die Politik bewege sich mit der Velooffensive in die richtige Richtung. Die Stadt könne aber Verbesserungen beim Routennetz nur in Zusammenarbeit mit den Regionsgemeinden erreichen. Das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Bern auf 20 Prozent zu verdoppeln, hält Schlosser für ambitioniert, aber möglich. «Dafür sollten auch mutige Mass-

nahmen, wie die grüne Welle für Velofahrende à la Kopenhagen, ins Auge gefasst werden.» Ein Anteil von 40 Prozent sei aber in Bern aufgrund der schwierigen Topografie «illusorisch».

Für Karl Vogel, Verkehrsplaner der Stadt Bern, ist Burgdorf in vielerlei Hinsicht «spitze», vor allem, was die Dienstleistungen anbetrifft. «Wir ziehen jedoch mit dem geplanten Veloverleihsystem nach.» Auch die Agglomerationsgemeinden zeigten sich daran interessiert. Mit der Velooffensive soll der Abstand zu anderen grossen Städten wie Basel mit 16 Prozent und Winterthur mit 13 Prozent Veloverkehr in den nächsten Jahren verkleinert werden. «Wenn wir die Velohaupttrouten, zusätzliche Parkplätze und die Velobrücke realisieren können, dann steigt automatisch auch der Anteil des Veloverkehrs», so Vogel. «Gespannt» ist der Berner Verkehrsplaner auf die nächsten Zahlen des Mikrozensus. Diese werden im laufenden Jahr erhoben, Resultate werden aber erst im nächsten Jahr vorliegen.

Grosser Rat

## Rechtsabbiegen bei Rot prüfen

Das Berner Kantonsparlament kann sich vorstellen, dass Velofahrer in der Zukunft an Verkehrsampeln bei Rot rechts abbiegen dürfen. Eine sofortige Gesetzesänderung lehnte der Grosse Rat aber ab, weil die Gesetzgebung im Strassenverkehr Sache des Bundes sei. Zwei Forderungen des Vorstosses von Natalie Imboden (Grüne, Bern) überwiegt der Grosse Rat als Postulat. Der Regierungsrat soll sich nun beim Bund dafür einsetzen, dass das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrer möglich wird. Zudem soll der Kanton Bern bis zu einem Entscheid des Bundes «allenfalls» Pilotversuche ermöglichen.

Imboden reichte den Vorstoss vor dem Hintergrund eines Pilotversuchs der Stadt Basel ein. Dort ergab der Versuch an vier Ampeln, dass die Verkehrsteilnehmer die neue Regelung akzeptierten. Unfälle gab es keine. Basel hat nun den Versuch auf zwölf Kreuzungen ausgedehnt und beim Bund eine Änderung des Strassenverkehrsrechts im Sinne des Pilotversuches beantragt. Imboden sagte, Rechtsabbiegen bei roten Ampeln sei eine «Win-win-Situation». Velofahrer kämen schneller voran, Autofahrer ebenfalls, weil sie nicht warten müssten, bis die Radfahrer abgebogen seien. Der Regierungsrat sei zu formalistisch. So sei seinerzeit beispielsweise die Stadt Burgdorf bei der Einführung von Begegnungszone auch mutig vorangegangen.

Peter Flück (FDP, Unterseen) hingegen sagte, es reiche, wenn Basel einen Test ausführe; für mehr als einen Test bestehe keine rechtliche Grundlage. Dass die Regierung zurückhaltend auftrat, begründete sie in ihrer Antwort auf den Vorstoss mit der Haltung des Bundesrats. Dieser habe im November auf einen Nationalratsvorstoss zu diesem Thema die positiven Tendenzen in Basel zwar anerkannt, aber weitere Abklärungen für nötig erachtet. (sda)

### Grosser Rat

Keine Tram-Gelder für Velowege

Die Mittel, welche der Kanton Bern fürs Tram Region Bern einsetzen wollte, fliessen nicht in Projekte zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs in Köniz und Ostermündigen. Der Grosse Rat hat eine Idee aus den Reihen der Grünen abgelehnt. Das Kantonsparlament folgte damit dem Regierungsrat, wonach es nicht zulässig sei, die für die neue Tramlinie vorgesehenen Gelder anderweitig zu verwenden. Der Regierungsrat muss auch keinen Bericht vorlegen, in dem er ein Fazit aus dem «Tram-Region-Bern-Debakel» zieht, wie die grüne Grossrätin und Könizer Gemeinderätin Rita Haudenschild in ihrer Motion verlangte. Die Volksabstimmungen zur neuen Tramlinie hätten auf kommunaler Ebene stattgefunden, schrieb die Regierung. Deshalb sei es an den Gemeinden, allenfalls solche Analysen vorzunehmen. Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin Barbara Egger-Jenzer (SP) kritisierte im Rat das Wort «Debakel»: Davon könne keine Rede sein. Das 500-Millionen-Franken-Projekt Tram Region Bern wurde letztes Jahr zwar von den Stimmberechtigten der Stadt Bern angenommen, von jenen in Ostermündigen und Köniz aber abgelehnt. Damit war das Projekt gescheitert. (sda)