

# Sabine Gresch – Die neue Bieler Stadtplanerin

Seit September 2024 ist Sabine Gresch Leiterin der Abteilung Stadtplanung in der Stadt Biel. Sie ist Geografin und seit 25 Jahren im Kanton Bern als Stadt- und Raumplanerin tätig. Von 1998 bis 2006 war sie als Vertreterin des Grünen Bündnis Mitglied des Grossen Rats.

## **Wo sehen Sie in Biel aktuell die grössten Lücken oder Schwachstellen im Velonetz?**

Die grössten Lücken im Bieler Velonetz wurden bereits im Rahmen des *Sachplans Velo* der Stadt Biel festgestellt. Diese Analyse hat gezeigt, dass die grossen Herausforderungen des Velonetzes mit der Kontinuität der Routen zusammenhängen. In Biel führen die grossen Strassen und die Bahnlinien sowie topografische Gegebenheiten zu Trenneffekten. Diese Trennungen müssen durch Brücken oder Unterführungen geschlossen werden, wie z.B. durch eine Verbindung bei der Madretsch-Schüss im Bereich Gartenstrasse oder durch eine velotaugliche Unterführung bei der Brüggestrasse resp. beim Schmiedweg. Solche Verbindungen weisen einen sehr hohen Nutzen auf.

## **Wie stehen Sie zum Gesamtmobilitätskonzept der Stadt Biel? Wird dieses umgesetzt oder eher noch angepasst?**

Die Grundsätze der Gesamtmobilitätsstrategie aus dem Jahr 2017 sind immer noch aktuell und ein solches Instrument ist nützlich, um die Richtung der Mobilität in Biel vorzugeben, es ist die Grundlage der Bieler Mobilitätspolitik.

Darüber hinaus ist aber für jeden einzelnen Verkehrsträger eine weitere Vertiefung notwendig, und wir versuchen entsprechend nach Fortbewegungsart differenzierte Netzpläne zu entwickeln und Massnahmen festzulegen. Basierend auf diesen Planungsinstrumenten konkretisieren wir die Massnahmen in Projekten, die wir schrittweise umsetzen.



Derzeit arbeiten wir am Konzept für den Fussverkehr. Das nächste Konzept umfasst den motorisierten Individualverkehr.

## **Wann werden kurz- und mittelfristige Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast Biel umgesetzt?**

Der Dialogprozess *Westast*, welcher 2020 mit Empfehlungen endete, war ein wichtiger Schritt bei der Konsensfindung auf der Suche nach einer Verkehrslösung im Raum Biel West. Von den kurz- und mittelfristigen Empfehlungen wurden bereits zahlreiche umgesetzt.

So hat die Stadt Biel das Nutzungskonzept für das Bahnhofsgebiet verabschiedet und den Studienauftrag für den Strassenraum Bernstrasse bis Ländtestrasse soeben abgeschlossen. Auf regionaler Ebene wurden Verkehrszahlen erhoben und ein Verkehrsmonitoring und -controlling aufgebaut.

Die Studie der EBBN (Espace Biel/Bienne. Nidau) hat gezeigt, dass wir die Verkehrsbelastung im Raum Biel West deutlich senken können, wenn wir das Angebot des ÖV und den Fuss- und Veloverkehr weiter ausbauen. Dafür ist eine Reihe von Massnahmen notwendig, und die Stadt Biel arbeitet bereits aktiv an der Umsetzung auf ihrem Gebiet. Es braucht aber auch konsistente regionale Lösungen und vor allem bedeutende finanzielle Beiträge seitens Kanton und Bund.



Biel, Kreuzplatz  
© Matthias Käser

Meinungen zur Mobilität sind oft sehr unterschiedlich und jede Massnahme, die die Stadt plant, stösst irgendwo auf Widerstand. Deshalb brauchen selbst kleine Projekte viel Zeit, bis sie umgesetzt werden können. Wenn wir Projekte für Velofahrerinnen und Velofahrer realisieren möchten, ist es wichtig, dass es in der Stadt eine starke Unterstützung für deren Anliegen gibt. Oft sind jedoch die Vertreterinnen und Vertreter anderer Interessen lauter und aktiver.

**Gibt es Pläne, Hauptachsen konsequent vom motorisierten Verkehr zu entflechten oder neue Veloschnellrouten zu schaffen?**

Es werden verschiedene Achsen, die das Potenzial und die erforderlichen Eigenschaften aufweisen, für die Einführung einer Velostrasse diskutiert. Die Machbarkeitsstudien wurden durchgeführt und die Prüfung oder Planung von Massnahmen zur Erreichung dieses Ziels ist im Gange.

**Wie stehen Sie zur Umnutzung von Parkplätzen oder Fahrspuren zugunsten von Velo-Infrastruktur?**

Ich unterstütze die Absicht grundsätzlich sehr, da sie Teil der Klimastrategie der Stadt Biel ist. Um die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern, die Lärmbelastung zu verringern und das Stadtklima zu fördern, müssen wir den Autoverkehr reduzieren und besser steuern. Ausserdem sollten die Geschwindigkeiten gesenkt und die Strassen grüner und einladender gestaltet werden.

Um dies zu erreichen, ist es notwendig, den verfügbaren Raum neu zu verteilen und darüber nachzudenken, wie wir diesen Raum nutzen. Man sollte bedenken, dass ein Parkplatz fast 12 Quadratmeter gross ist und ein Auto im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt bleibt. In Wohngebieten kann der Strassenraum anders und besser genutzt werden.

In Zukunft wird es nicht möglich sein, für jede Art der Fortbewegung separate Flächen bereitzustellen. Meiner Meinung nach sollten wir uns in den kommenden Jahren auf qualitativ hochwertige Strassenraumgestaltungen konzentrieren, die ein gutes Miteinander aller Fortbewegungsarten bei stark reduzierten Geschwindigkeiten fördern. **OO MATTHIAS**

**RUTISHAUSER**

Das Bikesharing-System, das vor über zehn Jahren in Biel entwickelt wurde, könnte mit mehr Koordination und finanzieller Unterstützung auf die angrenzenden Gemeinden in der Agglomeration ausgeweitet werden. Interessengruppen wie Pro Velo können dazu beitragen, diesem Anliegen mehr Nachdruck zu verleihen.

**Welche konkreten Massnahmen planen Sie, um den Veloverkehr in Biel sicherer und attraktiver zu gestalten – gerade für Kinder, ältere Menschen oder ungeübte Velofahrende?**

Derzeit befinden sich Massnahmen in Planung, die im *Sachplan Velo* von 2022 festgelegt wurden. Teils sind diese Massnahmen mit einer grösseren Umgestaltung des Strassenraums verbunden (z.B. auf der Bözingenstrasse, der Mett- und der Madretschstrasse). Teils geht es um die Einführung von Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren wie Beaumont und Geyisried, oder die Sicherung von Kreuzungen wie am Kreuzplatz, dem Pianoplatz oder dem Post-Kreisel.

Entlang der Krähenbergstrasse im Lindenquartier gibt es einen Konflikt zwischen den Bedürfnissen für eine Velo-Komfortroute und den Wünschen von Anwohnerinnen und Anwohnern in Bezug auf Parkplätze. Die

Sabine Gresch  
© Dominique Plüss



# Sicherer Veloverkehr in beengten Strassenverhältnissen

Eine länderübergreifende Studie hat sich mit der Frage beschäftigt, wie die Verkehrssicherheit für Velos auch dann sichergestellt werden kann, wenn die Platzverhältnisse grosszügige Ideallösungen nicht erlauben.

Eines vorweg: Von grosszügigen Ideallösungen sind wir vielerorts noch weit entfernt, aber immerhin gibt das Veloweggesetz die Richtung vor: Durchgängige, attraktive und sichere Veloverbindungen sollen geplant und gebaut werden. Doch wie sieht es aus, wenn die Planung aufgrund engen Strassenraums an Grenzen stösst? Die Studie RAD-BEST wurde von österreichischen und deutschen Bundesministerien zusammen mit dem Schweizer Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Auftrag gegeben, um für solche Situationen konkrete Empfehlungen zu erarbeiten.

## Der Überholabstand ist entscheidend für das Sicherheitsempfinden

Es ist naheliegend, dass in beengten Verhältnissen der Abstand zwischen Verkehrsteilnehmern entscheidend ist für deren subjektives Sicherheitsgefühl – und für die objektive Sicherheit. Daher wurden in der Studie die subjektive Wahrnehmung der Sicherheit von

Velofahrenden und gemessene Überholabstände in Beziehung gebracht.

Sie kam zu dem Ergebnis, dass innerorts bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein Überholabstand von 1,5 m als objektiv sicher angesehen werden kann und von Radfahrern und Radfahrerinnen auch als sicher empfunden wird. Bei Abständen von unter einem Meter werden Überholmanöver als unangenehm oder gefährlich wahrgenommen.

Obwohl in Deutschland und in Österreich ein Mindestabstand von 1,5 m gesetzlich vorgeschrieben ist, wird er überwiegend nicht eingehalten. In der Schweiz gibt es keine entsprechende Regelung.

Die Autoren der Studie kommen zum Schluss, dass es das Ziel sein müsse, das Überholen mit sicherem Abstand zu fördern, und wo das nicht möglich sei, zu unterbinden. Die «Sprache der Infrastruktur» müsse den Autofahrern und -fahrerinnen dieses Prinzip möglichst intuitiv vermitteln.

Visualisierung:  
Velostreifen schaffen innerorts auf schmalen Ortsdurchfahrten Sicherheit durch eine Vergrösserung des Überholabstands

© Velokonferenz Schweiz



## Kernfahrbahnen mit Velostreifen

Sofern Fahrbahnbreiten von 7 bis 8 Metern vorhanden sind und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, empfiehlt die Studie als bevorzugte Lösung Kernfahrbahnen mit beiderseitigen Velostreifen. Die Velostreifen verfügen dabei über eine Mindestbreite von 1,75 m, idealerweise aber 2 m, um einen Überholabstand von 1,5 m zu gewährleisten.

Die heute in der Schweiz markierten Velostreifen erreichen diesen Wert in der Regel nicht, sie unterschreiten sogar häufig die vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) empfohlene Mindestbreite von 1,5 m.

## Qualifizierter Mischverkehr

Wird es noch enger, sodass selbst Kernfahrbahnen nicht mehr angelegt werden können, also bei Fahrbahnbreiten unter 7 m, empfiehlt die Studie sogenannten «qualifizierten Mischverkehr».

Sie versteht darunter visuell eindeutige Markierungen, die die Anwesenheit von Veloverkehr verdeutlichen, also etwa Piktogramme auf der Fahrbahn, oder gleich die abschnittsweise Einfärbung der Fahrbahn. Tempo 30 wird auch hier vorausgesetzt.

## Rechtliche Regelungen

Neben der Gestaltung der Verkehrsfläche können auch rechtliche Regelungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen. Die rechtliche Situation in den drei beteiligten Ländern ist unterschiedlich. Entsprechend finden sich in der Studie differenzierte Empfehlungen für jedes Land. Für die Schweiz werden u.a. diese rechtlichen Regelungsmöglichkeiten vorgeschlagen:

**RADBEST** – Radverkehrsführung bei beengten Strassenverhältnissen  
[salzburgresearch.at/projekt/radbest](http://salzburgresearch.at/projekt/radbest)  
**Abstand ist Anstand** [1m50.ch](http://1m50.ch)

- Einen minimalen Überholabstand innerorts von 1,5 m bei Tempo 50 (analog zu Deutschland und Österreich) prüfen.
- Ein Überholverbot für einspurige Fahrzeuge analog zu Deutschland und Österreich einführen.
- Aufhebung des Rechtsfahrgebots für den Radverkehr an Engstellen (analog zur Regelung im Kreisverkehr) prüfen.
- Tempo 30 ist heute auf Hauptstrassen nur in Ausnahmefällen möglich. Die Sicherheit des Veloverkehrs sollte explizit als Ausnahme hinzugenommen werden.

Wir sind gespannt, wie sich die Empfehlungen der Studie auf die weiteren verkehrspolitischen Überlegungen in der Schweiz auswirken werden. Denn «eine entsprechende Unterstützung eines Forschungsauftrags durch das ASTRA stellt noch keine Absichtserklärung oder einen Wunsch der Auftraggeber dar», so Thomas Rohrbach, Mediensprecher des ASTRA.

Pro Velo fordert einen Überholabstand von 1.5 m. «Zu nahes Überholen ist kein Kavaliersdelikt, sondern lebensgefährlich», so Delphine Klopfenstein Brogini, Präsidentin von Pro Velo Schweiz.

In Spanien wurden Anfang dieses Jahres die Überholvorschriften verschärft, um die Sicherheit aller Personen im Strassenverkehr weiter zu erhöhen: Es muss nicht nur ein Mindestabstand von 1,5 m eingehalten werden. Die Gegenfahrbahn muss komplett einsehbar sein, und man muss das Tempo auf 20 km/h unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit absenken. In der Praxis bedeutet das oftmals: Überholverbot! **OO MATTHIAS SCHEIDL**

Visualisierung von Fahrbahnmarkierungen auf Fahrbahnen, die für beidseitige Velostreifen zu schmal sind.

© RADBEST/salzburgresearch.at

