Velofahren in Biel

«Nur zwei von fünf Sofortmassnahmen erfüllt»: Pro Velo Biel kritisiert Umsetzung des Sachplans

Viele Autofahrer fühlen sich durch die Velopolitik in Biel benachteiligt. Der Bieler Pro-Velo-Chef sagt aber: Auch beim Zweirad läuft nicht alles rund.

Autofahrerinnen und Autofahrer ziehen regelmässig über die Bieler Verkehrspolitik her. Ein Grund: Während in den letzten 30 Jahren vor allem das Auto priorisiert wurde, wird jetzt Platz fürs Velo geschaffen. Fahrverbote und Temporeduktionen erwecken bei vielen den Anschein, als würde Velofahren auf Kosten des Autos sicherer und angenehmer werden.

Pro Velo Biel/Bienne ist anderer Meinung: In einem kürzlich veröffentlichten Beitrag auf ihrer Website kritisiert die Organisation die Sicherheit für Velos, die Umsetzung des Sachplans Velo und den Blick der Bevölkerung auf die Bieler Verkehrspolitik.

Was ist der Sachplan Velo? Der Sachplan Velo der Stadt Biel umfasst 74 Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur. Darunter sind fünf Sofortmassnahmen, 29 kurzfristige Massnahmen sowie 40 mittel- und langfristige Massnahmen. Die Umsetzung wurde 2023 behördenverbindlich.

Der Sachplan legt fest, wo Handlungsbedarf besteht, schreibt jedoch nicht im Detail vor, wie die Massnahmen umzusetzen sind. Je nach Stelle wurde ein breiter gefasstes Ziel angegeben. Zum Beispiel: «mehr Sicherheit». Anderswo wurde auf konkrete Mängel oder Probleme hingewiesen, wie Hindernisse oder fehlende Markierungen, und es wurden Lösungsvorschläge gemacht.

Nebst dem nennt der Sachplan Velo auch keine verbindlichen Deadlines. Die angegebenen Realisierungshorizonte – Ende 2024 für die Sofortmassnahmen und 2027 für die kurzfristigen – dienen lediglich der Orientierung.

«Es wird nicht nur noch aufs Velo geschaut», sagt Matthias Rutishauser, Geschäftsleiter von Pro Velo Biel. Es gebe weiterhin viele Hindernisse für Velofahrerinnen und Velofahrer. Beispielsweise werde der Veloweg am Oberen Quai gleich von zwei Ampeln unterbrochen.

Und nicht nur der Komfort sei ein Problem, auch die Sicherheit. In Biel würden sich deutlich mehr Velounfälle ereignen als in anderen Schweizer Städten.

Viele Unfälle und Schwerverletzte in Biel

Pro Velo Biel/Bienne bestreitet, dass die Bieler Verkehrsführung nur noch fürs Velo ausgelegt wird, auch wenn dies viele Autofahrerinnen und Autofahrer meinen. Es gebe nämlich noch etliches auf den Strassen zu verbessern, um unter anderem für mehr Sicherheit beim Velofahren zu sorgen. Das würden die Unfallzahlen zeigen.

Dass die Velounfall-Zahlen in Biel hoch sind, bestätigt eine kürzlich erschienene Unfallkarte der Suva. Aufgeführt sind alle Velounfälle mit Suva-Folgen im Zeitraum von 2021 bis 2023. Die Daten dafür hat die Suva vom Bundesamt für Strassen Astra bezogen.

Obwohl darauf alle Städte wie ein Meer aus roten Punkten erscheinen, zeigt sich beim Reinzoomen: Die Unfalldichte und der Anteil an Unfällen mit Schwerverletzen in Biel sind höher als in Neuenburg, Grenchen, Solothurn, Olten, Luzern oder Frauenfeld und vergleichbar mit Bern und Zürich.

Zudem sterben in Biel im Vergleich mehr Velofahrende durch Unfälle. Zwischen 2021 und 2023 zählt man insgesamt drei Tote. Hingegen ereignete sich in der Berner Innenstadt, Solothurn, Olten, Grenchen, Neuenburg und Luzern kein tödlicher Unfall und in Zürich einer.

Besonders viele Unfälle ereigneten sich auf dem Kreisel Brühl- und Mattenstrasse sowie wenige Meter weiter bei der Kreuzung Mattenstrasse und Madretschstrasse. An beiden Orten lässt sich eine genaue Zahl nicht ablesen, da auf der Grafik viele Punkte sehr nahe aufeinander liegen. Schätzungsweise ereigneten sich auf beiden Kreiseln etwa zehn Unfälle.

Info: Die interaktive Karte der Suva finden Sie in der Handyapp «Cycle Track» unter «Unfallorte».

Karte oben: Zoom auf alle Unfälle beim Kreisel an der Brühl- und Mattenstrasse. Die Karte zeigt alle Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung seit 2011. Quelle: Bundesamt für Strassen Astra/swisstopo.

Umsetzung des Sachplans Velo stockt

Dass Biel noch kein Veloparadies wie holländische Städte oder Freiburg im Breisgau sei, zeige sich insbesondere an der Umsetzung des Sachplans Velo. Eine Analyse von Pro Velo Biel kommt zum Schluss: Nur eine von fünf Sofortmassnahmen, die das Velofahren in der Stadt sicherer und angenehmer gestalten sollen, sei bis heute vollständig umgesetzt worden. Vorgesehen war die Umsetzung ursprünglich bis Ende 2024.

Wir finden, dass die Aussagen der Stadt nicht immer mit der Situation vor Ort übereinstimmen.
Matthias Rutishauser, Geschäftsleiter von Pro Velo Biel/Bienne

Die Stadt Biel sieht das anders. Der Gemeinderat antwortete Ende 2024 auf eine Interpellation, dass drei Sofortmassnahmen abgeschlossen und die zwei übrigen in Planung seien. Nämlich jene an der Alfred-Aebi-Strasse und jene an der Jakob-Stämpfli-Strasse. An der Aebi-Strasse sind verschiedene Verbesserungen vorgesehen. Bei der Stämpfli-Strasse soll während Kanalisationsarbeiten synergetisch «die Veloinfrastruktur optimiert werden». Pro Velo fordert dort ein sicheres Linksabbiegen von der Stämpfli-Strasse Richtung Wehr.

Mit der Situation an der Jakob-Stämpfli-Strasse ist Pro Velo nicht zufrieden.
Quelle: Loïck Winistörfer

Mit den drei laut der Stadt abgeschlossenen Massnahmen ist Pro Velo nur teilweise einverstanden: «Wir finden, dass die Aussagen der Stadt nicht immer mit der Situation vor Ort übereinstimmen», sagt Rutishauser. Man hake eine Problemstelle ab, obwohl die Arbeit noch nicht getan sei.

So ist laut Rutishauser einzig die Temporeduktion an der Freiburgstrasse fristgerecht und vollständig abgeschlossen worden. Zudem wurde nach der Analyse von Pro Velo im letzten Jahr eine weitere Sofortmassnahme final umgesetzt, die Ende 2024 bereits als abgeschlossen bezeichnet wurde. Ein fehlendes Strassenschild wurde angebracht, das die Durchfahrt Salzhausstrasse-Walserplatz-Aarbergstrasse offiziell für Velos gestattet. Eine Sofortmassnahme an der Collègegasse sieht die Stadt als abgeschlossen an. Pro Velo hingegen sieht dort auch heute noch Mängel.

Mit der Beschilderung zwischen Salzhausstrasse und Robert-Walser-Platz ist Pro Velo zufrieden.
Quelle: Loïck Winistörfer

Tempolimit in Collègegasse wird nur impliziert

An der Collégegasse, einer Veloverbindung zwischen Innen- und Altstadt, bemängelt Pro Velo eine fehlende Bodenmarkierung, die das Tempolimit und Fahrverbot für den motorisierten Verkehr klar macht. Die Stadt habe zwar ein Fussgängerzonen-Schild aufgestellt, dieses impliziere aber nur Tempo 20 und ein Fahrverbot, sagt Rutishauser. Die Folge: Schnelle E-Bikes, Motorräder und Autos würden unwissentlich durchfahren oder sogar durchrasen.

Das Fussgängerzonen-Schild ist implizit ein Fahrverbot für Autos. Für Pro Velo wird das an der Collègegasse jedoch zu wenig deutlich gemacht.
Quelle: Nik Egger

Im Sachplan Velo ist für diesen Abschnitt die Massnahme «Signalisation und/oder Markierung» vorgesehen. Formal erfüllt das Fussgängerzonen-Schild die Massnahme. «Die Sache aber als abgeschlossen zu bezeichnen, ist fragwürdig», sagt Rutishauser.

Nebst den Sofortmassnahmen äussert Pro Velo Biel auch Bedenken bezüglich der kurzfristigen Massnahmen des Sachplans. Diese beinhalten unter anderem eine 30er-Zone um das Schulhaus Geysried zu schaffen. Auch soll die Orpundstrasse Süd und der Kreisel Orpundplatz – gemäss Sachplan ein Velounfall-Schwerpunkt – sicherer werden.
Insgesamt seien nur wenige Projekte auf Kurs, viele seien verzögert, nur teilweise umgesetzt oder noch gar nicht angegangen worden. «Den Rückstand bis 2027 aufzuholen, könnte schwierig werden», sagt Rutishauser.

So reagiert die Stadt auf die Kritik

Die Analyse von Pro Velo Biel hat ergeben, dass die Umsetzung des Sachplans Velo stocke. Nur eine von fünf Sofortmassnahmen sei rechtzeitig bis Ende 2024 erfüllt worden – Stand heute seien zwei Massnahmen erfüllt. Zudem verzeichne man bei den kurzfristigen Massnahmen bis 2027 einen grossen Rückstand. Warum hapert es aber bei der Umsetzung des Sachplans Velo? Die Verzögerungen seien auf besonders knappe Ressourcen zurückzuführen, sagt die Bieler Gemeinderätin und Bau-, Energie- und Umweltdirektorin Lena Frank.
Der Sachplan sei im Jahr 2022 verabschiedet worden, als auch intensiv über Kürzungen im Haushaltsbudget der Stadt diskutiert wurde. «Hätte man uns mehr verbindliche Auflagen gegeben, dann hätten wir mehr Leute einstellen müssen, um diese einhalten zu können», sagt

Frank. Mehr Stellenprozente und gleichzeitig Budgetsanieren gehe aber nicht Hand in Hand. Zudem gelte: Lieber eine Massnahme später erfüllen, dafür richtig.
Auch habe man bei den Sofortmassnahmen an der Alfred-Aebi-Strasse noch Einsprachen abzuwehren. Dort soll die Unterführung verbessert und das Einbiegen in den Schmiedweg mit einer Veloinsel sicherer gemacht werden.

Unterschiedliche Ergebnisse durch verschiedene Erwartungen
Nebst den Verzögerungen bei der Umsetzung der Massnahmen kritisiert Pro Velo stellenweise, wie die Massnahmen umgesetzt wurden.
Die unterschiedlichen Bewertungen, ob eine Massnahme umgesetzt wurde, erklärt Frank mit verschiedenen Erwartungshaltungen. Der Sachplan Velo habe bewusst Interpretations- und Handlungsspielraum gelassen, sagt Frank. Daher habe man bei der Umsetzung der Massnahmen sowohl die Interessen der Velofahrende als auch jene der Fussgängerinnen und Fussgänger, Autos und des ÖVs berücksichtigt. Hingegen bewerte Pro Velo primär danach, was für Velofahrerinnen und Velofahrer das Beste ist.
Dies zeigt sich beispielsweise an der Bieler Collègegasse zwischen der Dufourstrasse und der Kanalgasse.

In Fussgängerzonen gibt es üblicherweise keine Markierungen
Pro Velo kritisiert an der Collègegasse ein fehlendes Piktogramm, das ein Tempolimit und ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr nennt. Derzeit impliziert nur ein Fussgängerzonen-Schild, dass Tempo 20 herrscht und die Durchfahrt nur für Velos gestattet ist. Dies habe gemäss Pro Velo zur Folge, dass regelmässig schnelle E-Bikes und Autos durchfahren.
Aus der Sicht der Stadt braucht es aber keine solche Markierung. Die Collègegasse sei Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Eine Bodenmarkierung würde den Anschein erwecken, dass es sich um eine für den Verkehr ausgelegte Strasse handelt, sagt die Bieler Gemeinderätin und Bau-, Energie- und Umweltdirektorin Lena Frank. «Das würde dem Grundsatz der Fussgängerzone widersprechen».
Auch könne auf dem nördlichen Abschnitt der Collègegasse in der Altstadt gar keine Markierung angebracht werden, weil der Boden aus Pflastersteinen besteht.
An der Kreuzung mit der Kanalgasse sei dafür ein Veloweg aufgetragen worden. Und auf der Fussgängerampel Richtung Altstadt ist neuerdings ein Velosymbol zusehen. Für Frank reicht dies aus, um eine sichere Passerelle von der Innen- in die Altstadt zu gewährleisten. Man werde auf die Forderung von Pro Velo, an der Collègegasse noch einmal nachzubessern, also nicht eingehen.