

Motion

Näf-Piera, Muri (SP)

Weniger Stau auf den Strassen, mehr freie Plätze in Bus und Tram dank Fahrradförderung

1. Mit Informations- und Anreizstrategien wird die Benützung des Fahrrads im Raum Bern und in den andern 5 Agglomerationen im Kanton konsequent gefördert.
2. Mit Verbesserungen der Strassen-Infrastruktur wird die Benützung des Fahrrads erleichtert und die Sicherheit erhöht. Dabei werden Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes gezielt genutzt.
3. Zu Gunsten tragfähiger Strukturen zur Fahrradförderung sind die kantonalen Ressourcen zu erhöhen und die entsprechenden Mittel im Finanzplan einzustellen.

Begründung:

Studien in Zusammenhang zum Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern gehen bis 2030 von einer Zunahme der Nachfrage beim öffentlichen Verkehr um 42% und beim motorisierten Individualverkehr um 16% aus. Gleichzeitig stossen die Kapazitäten schon heute an ihre Grenzen: Staus behindern den Verkehr auf unseren Strassen und viele Benützerinnen und Benützer des öffentlichen Verkehrs finden keinen Sitzplatz. Andererseits werden die geplanten Infrastrukturbauten (Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB) kurz und mittelfristig noch keine Entlastung bringen. Zudem sind Neu- und Ausbauten der Strassen und des ÖV enge räumliche, finanzielle und ökologische Grenzen gesetzt.

Veloförderung zu Gunsten der Autofahrerinnen und Autofahrer sowie der Benützerinnen und Benützer des öffentlichen Verkehrs

In dieser Situation gilt es mit einer intelligenteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur Verbesserungen zu erreichen, und zwar zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. In den Agglomerationsprogrammen ist als kurzfristig wirksame, flankierende Massnahme ausdrücklich auch die kostengünstige Förderung des Langsamverkehrs, zum Beispiel durch Nachfragelenkung vorgesehen. Leider ist diese grosse Chance bisher vernachlässigt worden, obschon es nordeuropäischen Städten wie Kopenhagen gelungen ist, dank der Förderung des Fahrrads als optimales Kurzstreckenverkehrsmittel einen kostengünstigen Ausweg aus dem oben geschilderten Dilemma zu finden. Offenbar fehlt das Bewusstsein, dass durch eine Förderung des Fahrrads als Kurzstreckenverkehrsmittel beispielsweise auch Autofahrerinnen und Autofahrer profitieren, und zwar durch den Rückgang von Staus. Die grosse Bedeutung des Fahrrads in einem Gesamtverkehrskonzept wird offensichtlich, wenn wir uns bewusst werden, dass $\frac{3}{4}$ der zurückgelegten Wege nicht über 3 km lang sind.

Was es braucht: Information und eine bessere Infrastruktur

Laut Untersuchungen zu den Einflussgrössen und Motiven der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr spielen zwei Massnahmenbereiche bei der Förderung eine Rolle: Informations- und Anreizstrategien sowie Infrastrukturmassnahmen.

Die Benützung des Fahrrads hängt in erster Linie von der Einstellung ab, dass das eigene Mobilitätsverhalten in der sozialen Gruppe akzeptiert wird und die Fahrradbenützung auf dem Arbeitsweg nicht als sozial unpassend angesehen wird. Ebenfalls wichtig sind Motive

wie Zeitgewinn, Gesundheit und Spass. Umsteigerinnen und Umsteiger sind von der eigenen Wahlfreiheit überzeugt. Sie erkennen die empirisch erwiesene Tatsache, dass, gemessen an der Mobilitätsrate und dem Mobilitätszeitbudget, PKW und Fahrrad eine ähnliche Mobilität ermöglichen. Sie machen die positive Erfahrung, dass sie sich mit dem Fahrrad frei und ungehindert fortbewegen können.

Die ungehinderte, schnelle und sichere Fortbewegung mit dem Fahrrad bedingt aber Infrastrukturmassnahmen als zweiter Investitionsbereich bei der Fahrradförderung. Insbesondere die Wahrnehmung mit dem Fahrrad im Stau stecken zu bleiben, gefährdet zu werden oder längere Strecken als nötig fahren zu müssen wirkt sich negativ auf die Bereitschaft zum Umsteigen aus.

Fahrradförderung als Daueraufgabe braucht mehr Ressourcen

Die konsequente Förderung des Fahrrads bedingt tragfähige Organisationsstrukturen, um die Ziele dauerhaft zu verfolgen! Dazu braucht es genügend Ressourcen im BVE, was im Moment eindeutig nicht der Fall ist: Von über 40 Stellen im Verkehrsbereich steht dem Langsamverkehr nicht einmal eine ganze Stelle zur Verfügung. Mehrausgaben in diesem Bereich werden sich als sehr effektiv erweisen, und zwar zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer. Andere europäische Städte wie Kopenhagen haben es uns vorgemacht und wir sind in der bequemen Situation nur noch kopieren zu müssen.

Januar 2009