

**A n h a n g**  
**A n n e x e s**

**1 - 4**

**zum Stadtratsprotokoll Nr. 8**

**vom 6. Juni 2019**

**au procès-verbal n° 8**

**du 6 Juin 2019**



## Beantwortung

der überparteilichen Motion 20180417, Denis Briechle, GLP, Levin Koller, JUSO, Urs Scheuss, Grüne, Alfred Steinmann, SP, Titus Sprenger, Passerelle, «Velobahnen für Biel!»

---

*In fünf Punkten beantragen die Motionäre, dass der Gemeinderat Standards für Velobahnen gesetzlich verankert und solche Infrastrukturen in der Stadt Biel plant.*

In den Augen des Gemeinderates hat die Stadt Biel aufgrund ihrer Topografie und ihrer räumlichen Ausdehnung ideale Voraussetzungen zur Förderung des Veloverkehrs. Entsprechend sorgen die Behörden der Stadt Biel seit Jahren für kontinuierliche Verbesserungen der entsprechenden Voraussetzungen. An dieser Stelle können folgende Beispiele erwähnt werden: Der Aufbau des Veloverleihsystems «velospot» zu Beginn des laufenden Jahrzehnts, die Realisierung der 2017 eingeweihten Schüssinsel, der aktuell im Bau befindliche Radweg entlang der Omega oder die demnächst anstehende Verbindung über die Gartenstrasse.

Bevor näher auf die Anliegen eingegangen wird, scheint es nötig, den Begriff «Velobahn» zu klären. Velobahnen verknüpfen bedeutende Destinationen mit grossem Pendlerpotenzial über grössere Entfernungen und ermöglichen den Velofahrern ein flüssiges, komfortables Fahren. Velobahnen können auf eigenem Trassee oder auf verkehrsarmen Strassen geführt werden und weisen alle der folgenden Eigenschaften auf<sup>1</sup>:

- **Direkte und schnelle**, möglichst unterbruchsfreie Strecken mit möglichst kurzen Wartezeiten. Dazu wird eine Trennung zwischen Fussgänger- und Veloverkehr angestrebt mit Vortrittsberechtigung an den Kreuzungen.
- **Komfortable** Strecken, die so grosszügig ausgelegt sind, dass zwei Velofahrer kreuzen oder nebeneinander fahren können.
- Als Velobahn **erkennbare** Strecken, die sich von anderen Abschnitten des Velonetzes in der Ausstattung, Signaletik und Markierung unterscheidet. Diese Sichtbarkeit soll einen Werbeeffect für die Velobahnen in Politik und Gesellschaft auslösen.

Grundsätzlich werden Velobahnen mit einer Trennung der Verkehrsträger konkretisiert, was *de facto* zu einer Zersplitterung des öffentlichen Raums, grösserem Tempo und vermehrten Konflikten an Kreuzungen und Treffpunkten führt, oftmals zu Ungunsten der Fussgänger. Dies entspricht nicht der Philosophie des Gemeinderates, der mit seiner Politik den Langsamverkehr und zugleich das Zusammenleben unterschiedlicher Mobilitätsformen sowie die Ausgestaltung qualitativ hochstehender öffentlicher Räume für die Fussgänger fördern will.

1. *Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat die rechtlichen Grundlagen zur Feststellung von Standards vorzulegen, nach welchen künftige Velobahnen geplant werden sollen.*

---

<sup>1</sup> Synthese der Begriffsbestimmungen folgender Dokumente: *Velobahnen – Grundlagendokument*, Bundesamt für Strassen ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 11.12.2015; *Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten (Velobahnen)* – Merkblatt 2018/02, SVI; *Projektstudie Velobahnen der Stadt Winterthur – Bericht*, ASA AG, 12.2013.

Planungsstandards liegen auf Bundesebene mit einer Reihe von VSS-Normen, auf Kantonsebene mit der Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr» und auf Gemeindeebene mit den «Velostandards»<sup>2</sup> der Stadt Biel vor. Diese Dokumente dienen als Leitlinien, die bei allen Bauprojekten im Strassenraum als Orientierung zu dienen haben. Richtigerweise stellen sie als solche keine Rechtsgrundlage dar.

Obschon sich der Gemeinderat aktiv für die Entwicklung eines attraktiven und sicheren Velonetzes für alle Velofahrer einsetzt (pressierte Pendler, Schülergruppen, Familien auf Ausflug usw.), will er die «Velostandards» nicht in die Gemeindegesetzgebung aufnehmen. Dies hauptsächlich aus drei Gründen:

- Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten (Art. 47 kantonales Strassengesetz) im Rahmen des übergeordneten Kantons- und Bundesrechts. Damit verfügen sie über wenig Spielraum, im Sinne der Motionäre gesetzgeberisch tätig zu sein.
- Die Infrastrukturen müssen von Fall zu Fall den örtlichen Gegebenheiten (verfügbarer Platz, städtebauliche Integration, Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer usw.) und den spezifischen Bedürfnissen angepasst werden.
- Die dazu erforderlichen Standards sind dauerndem Wandel unterworfen und müssen ständig anpassbar bleiben.

Es gilt zu beachten, dass die von der Stadt Biel herausgegebenen und angewendeten «Velostandards» zwischen direkten, schnellen Hauptrouten und verkehrsarmen Komfort Routen unterscheidet:

- Die **direkten und schnellen Hauptrouten** dienen den versierteren Velofahrern, die grundsätzlich neben dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn fahren. Auf den Hauptstrassen werden diese Routen mit Radstreifen integriert, während sie in den verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen die Verkehrsfläche mit dem motorisierten Verkehr teilen.
- Die **Komfort Routen** dienen den weniger versierten Velofahrern. Sie weisen eine von der Fahrbahn getrennte Führung auf (Radwege oder Rad-/Fusswege) oder verlaufen auf verkehrsarmen Quartierstrassen.

Die Stadt Biel gestaltet das Velonetz so, dass die Velofahrer in der Stadt je nach Tempo- und Komfortwunsch unterschiedliche Routen wählen können, um von A nach B zu gelangen. Die Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel sieht im Übrigen vor, dass gewisse Velorouten beiden Anforderungen genügen. Auf dieser Grundlage wird der Sachplan Velo, der sich gegenwärtig in Ausarbeitung befindet, die Velorouten und die zu bauenden Infrastrukturen im Detail definieren.

*2. Die Motionäre beantragen, dass gewisse Standards für Velobahnen rechtlich festgesetzt werden, namentlich die getrennte Verkehrsführung, die Infrastrukturbreite, damit ein Velo ein Velo mit Anhänger überholen kann, die farbliche Abhebung der Fahrbahn, der Vortritt gegenüber kreuzenden Strassen, Rechtsabbiegespuren für Velos an Kreuzungen, eine Ausgestaltung ohne vertikale Absätze, die prioritäre Schneeräumung auf Velobahnen.*

Wie eingangs erwähnt, entspricht die Trennung der Verkehrsträger nicht der Philosophie des Gemeinderates, der sich für das Zusammenleben aller Verkehrsteilnehmer einsetzt. Konkret

---

<sup>2</sup> Die «Velostandards» der Stadt Biel können auf [www.biel-bienne.ch](http://www.biel-bienne.ch) unter folgender Rubrik eingesehen werden: Behörden / Verwaltung > Direktion Bau, Energie und Umwelt > Infrastruktur > Tiefbau.

heisst das, dass die versierteren Velofahrer, die schnell vorankommen wollen, die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilen, während komfort- und (subjektiv) sicherheitsbewusstere Velofahrer den Raum mit den Fussgängern teilen.

Die Gestaltungsmöglichkeiten gemäss «Velostandards» bieten den Velofahrern grundsätzlich die Möglichkeit, andere Velofahrer pragmatisch und differenziert zu überholen. Auf den Routen, die im Strassenbereich (mit oder ohne Radstreifen) verlaufen, können die Velofahrer zum Überholen den Raum der motorisierten Fahrzeuge benutzen, sofern dieser frei ist. Bei Routen mit eigener Streckenführung (Radweg) empfehlen die «Velostandards» Breiten, die für das Überholen geeignet sind. Bei Radwegen im Einrichtungsverkehr ist es in der Praxis jedoch nicht immer möglich, die optimale empfohlene Breite umzusetzen.

Die «Velostandards» sehen die Möglichkeit vor, die Radstreifen bei gewissen Kreuzungen und Einspurstrecken rot einzufärben. Das systematische Einfärben aller Veloflächen ist in der Schweiz aber nicht möglich. Laut Weisung des ASTRA über die besonderen Markierungen der Fahrbahn<sup>3</sup> darf die rote Einfärbung von Radstreifen nur auf Hauptstrassen und bei Kreuzungen verwendet werden, wo eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet. Ausserhalb von Radstreifen sind solche Markierungen unzulässig.

In mehreren Schweizer Städten wurden Pilotversuche mit Velostrassen initiiert. Solche Strassen sind den einmündenden Quartierstrassen gegenüber vortrittsberechtigt, um den Velofahrern ein flüssiges Fahren zu ermöglichen. Die Einführung von Velostrassen als neue Verkehrsregelung steht beim ASTRA gegenwärtig im Gespräch. Dafür müsste in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen vom Prinzip des Rechtsvortritts abgewichen werden.<sup>4</sup> In Erwartung der Entscheidung des ASTRA sehen die «Velostandards» der Stadt Biel bereits die Möglichkeit von Velostrassen vor. Die Umsetzungsbedingungen und die Ausführungsparameter werden zu einem späteren Zeitpunkt bestimmt werden.

Rechtsabbiegespuren brauchen oft viel Platz und sind für den städtischen Raum sehr oft ungeeignet. Diese Infrastrukturart muss von Fall zu Fall beurteilt werden und ist nicht Gegenstand der «Velostandards». Diese empfehlen bei den Kreuzungen aber Massnahmen für die Velofahrer, die für den städtischen Raum geeigneter sind, etwa das Vorgrün für den Veloverkehr.

Fragen der vertikalen Absätze und der Schneeräumung behandeln die «Velostandards» nicht. Da das Dokument ständig weiterentwickelt wird, können weitere Empfehlungen darin aufgenommen werden, wenn dies opportun erscheint.

*3. Die Motionäre beantragen, dass der Gemeinderat in einem ersten Schritt je eine Velobahn in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung plant und einen Zeithorizont zu deren Realisierung skizziert.*

Die Ost-West-Hauptachse und mehrere Nord-Süd-Achsen sind wichtige Aspekte der Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel. Sie sind im nachstehenden Plan schematisch dargestellt (nicht erschöpfendes Streckennetz).

Die Ost-West-Achse verbindet das Bözingenfeld mit dem Zentrum und dem Seeufer und durchquert dabei das nördliche Mett-, das Champagne- und das Gurzelen-Quartier. Sie kombiniert mehrheitlich die beiden Anforderungen Komfort und Tempo (dunkelgrün auf dem

---

<sup>3</sup> Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK, 10.12.2013.

<sup>4</sup> Faktenblatt Velostrassen («Fahrradstrassen») – Resultate der Pilotversuche in Schweizer Städten, ASTRA, 04.01.2019.

Plan). Bei der Schüssinsel werden zwei Routen vorgeschlagen: eine Komfortroute im Mischverkehr mit den Fussgängern der Schüss entlang (hellgrün) und eine direkte Schnellroute im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr auf der Jakob-Stämpfli-Strasse (violett).

Ebenso können für Nord-Süd-Fahrten Schnellrouten (violett) oder Komfortrouten (hellgrün) gewählt werden, sofern Tempo und Komfort nicht kombiniert sind (dunkelgrün).

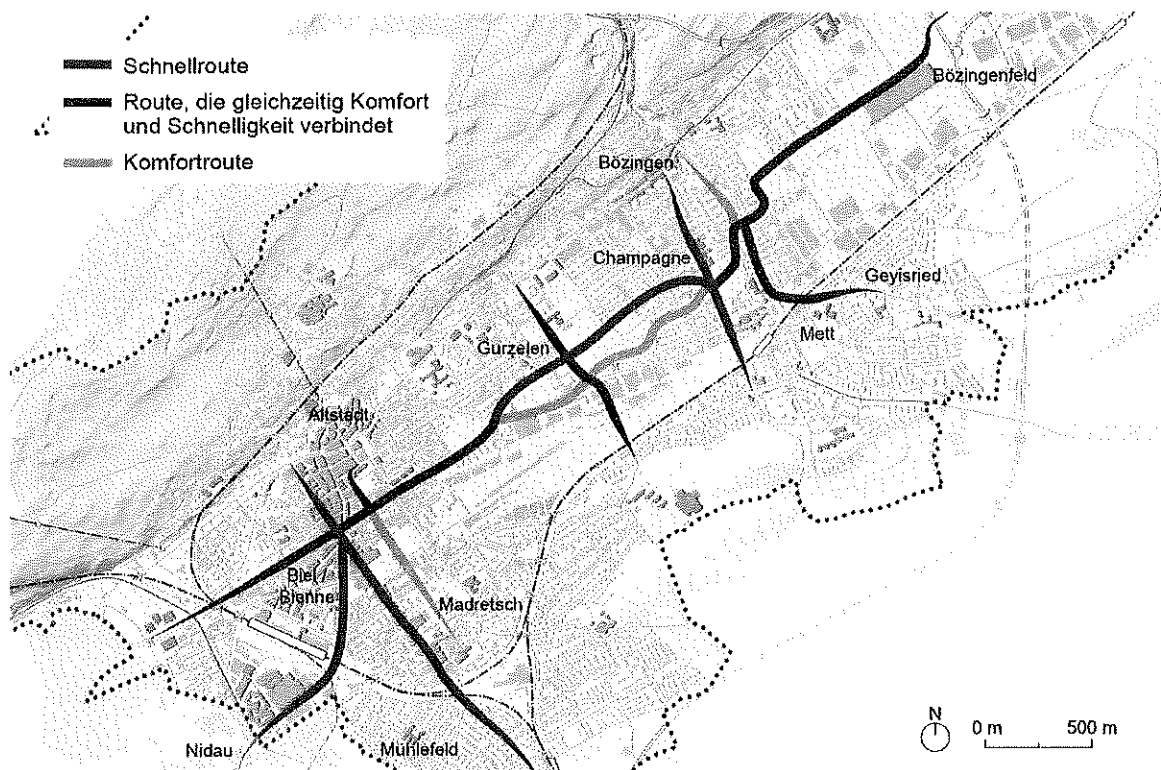


Abbildung: Funktionale Struktur der Ost-West-Hauptachse und mehrerer Nord-Süd-Achsen für den Radverkehr.

Der Sachplan Velo der Stadt Biel, der sich in Ausarbeitung befindet, wird die Velorouten und die zu bauenden Infrastrukturen im Detail definieren. Auch wird er eine Prioritätenliste samt Zeithorizont für eine phasenweise Umsetzung der Massnahmen enthalten.

Es gilt jedoch zu beachten, dass die wichtigsten Ost-West- und Nord-Süd-Achsen schon vor Jahren festgehalten wurden und bereits Gegenstand grosser planerischer und baulicher Bemühungen waren. So konnte auf der Ost-West-Hauptachse der Abschnitt entlang der Schüss zwischen Mühlestrasse und Gottstattstrasse mit der Neugestaltung der Schüssinsel umgesetzt werden, während die Komfortroute am Omega-Areal noch dieses Jahr eröffnet werden dürfte. Die Nord-Süd-Hauptachse Gartenstrasse, die das Zentrum mit Madretsch verbindet, sollte bis 2021 fertiggestellt sein.

4. Die Motionäre beantragen, dass der Gemeinderat mit den Nachbargemeinden Übergangspunkte zu deren Velorouten definiert.

Der Sachplan Velo der Stadt Biel wird parallel zur regionalen Veloplanung des Vereins seeland.biel/bienne erarbeitet. Dank dieser Koordination sind die interkommunalen Verbindungen gewährleistet.

5. Die Motionäre beantragen, dass der Gemeinderat entlang der Velobahnen eine Velo-Leitsignaletik mit Angaben zu öffentlichen Plätzen und Einrichtungen sowie Quartierzentren installiert.

Der Veloguide Biel und Umgebung, der an alle Haushalte abgegeben wird, informiert über die Velorouten der Stadt Biel und der Gemeinde Nidau. Gegenwärtig besteht auf den Routen von SchweizMobil eine Signaletik. Die Zweckmässigkeit, die Velosignaletik auszudehnen, wird bei der Massnahmenerarbeitung des Sachplans Velo der Stadt Biel geprüft werden. Dieser befindet sich in Ausarbeitung.

Deshalb beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die überparteiliche Motion 20180417 in ein Postulat umzuwandeln, es erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 3. April 2019

**Namens des Gemeinderates**

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

Überparteiliche Motion 20180417

## Motion

### **Velobahnen für Biel!**

#### **Eingereichter Text**

Der Gemeinderat wird beauftragt,

1. dem Stadtrat die rechtlichen Grundlagen zur Festlegung von Standards vorzulegen, nach welchen künftige Velobahnen (aka Veloschnellrouten) geplant werden sollen.
2. Folgende Standards sollen für Velobahnen rechtlich festgesetzt werden:
  - Velobahnen sind wann immer möglich auf einem eigenem Trasse geführt, separat von autoverkehrsreichen Strassen oder wenn auf autoverkehrsreichen Strassen mit einer klaren Trennung.
  - wo immer möglich sind sie so breit anzulegen, dass ein Velo mit Anhänger/Cargo-Velo problemlos von einem anderen solchen überholt werden kann.
  - mindestens in Kreuzungs- und Mischsituationen (sowohl mit dem motorisierten Verkehr als auch mit zu Fuss Gehenden) soll der Belag des Trassees farblich von den übrigen Verkehrsflächen abgehoben sein; langfristig ist anzustreben, das gesamte Netz farblich von den übrigen Verkehrsflächen abzuheben.
  - Velobahnen haben Vortritt gegenüber kreuzenden Strassen, sofern diese nicht zum Hauptnetz des motorisierten Individualverkehrs zählen oder wichtige öV-Achsen sind.
  - in Kreuzungssituationen und bei Kreiseln sind, wenn möglich, eigene Rechtsabbiegespuren vorzusehen.
  - Velobahnen sind stufenfrei, ohne vertikal Absätze, auszugestalten
  - Velobahnen werden bei der Schreieräumung analog den Autoverkehrshauptachsen prioritär behandelt.
3. in einem ersten Schritt je eine Velobahn in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung durch die Stadt zu planen. Der Gemeinderat skizziert einen Zeithorizont zu deren Realisierung.
4. mit den benachbarten Gemeinden Übergangspunkte zu deren Velorouten & -wege zu definieren.
5. entlang der Velobahnen stadtwelt eine Velo-Leitsignaletik zu installieren. Diese weist mittels Wegweiser zielführend und sicher Velofahrenden den Weg zu den öffentlichen Plätzen, Einrichtungen und Quartierzentren der Stadt.

#### **Begründung**

Die Stadt Biel fällt zurück: Im neusten, im Mai 2018 veröffentlichten Ranking Velostädte von Pro Velo Schweiz macht Biel in Sachen Velofreundlichkeit einen Schritt zurück – sie verliert in der Gesamtwertung 0.33 Punkte im Vergleich zur letzten Studie, nach Schaffhausen den grössten Rückschritt aller 34 berücksichtigten Städte.<sup>1</sup>

Nicht nur das: Velofahren erweist sich zunehmend als gefährlich. Entgegen den anderen Verkehrsteilnehmenden ist beim Veloverkehr eine Zunahme der Unfallzahlen zu beobachten. Gerade auch in Biel erweist sich Velofahren als besonders gefährlich. Zwischen 2011 und 2017 sind vier Tote und 450 Verletzte zu beklagen. Ein Vergleich von RTS zeigt: diese Zahlen sind vergleichbar mit denjenigen aus den ungleich grösseren Städten Genf und Lausanne.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> [https://www.velosuisse.ch/fileadmin/user\\_upload/velosuisse2017-18/kvzoklaus2018\\_Schlussbericht\\_Velostaedte\\_0.pdf](https://www.velosuisse.ch/fileadmin/user_upload/velosuisse2017-18/kvzoklaus2018_Schlussbericht_Velostaedte_0.pdf) | Kurzlink: <http://tiny.cc/3eaoDy>

<sup>2</sup> <https://www.rs.ch/info/regions/0040955-fortmarchion-dans-les-points-chauds-pour-les-cyclistes-romands.html#chap01> | Kurzlink: <http://tiny.cc/3eaoDy>

Die Unterzeichnenden dieses Vorstosses sind sich einig: Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen. Die Stadt Biel soll vorwärts machen bei der Veloinfrastruktur und sich um eine Vorbildrolle bemühen. Inzwischen gibt es in verschiedenen anderen Schweizer Städten interessante Projekte wie die im Rahmen der Velo-Offensive in Bern umgesetzten Velohauptrouten<sup>3</sup> oder den 2014 genehmigten Veloschnellrouten-Netzplan in Winterthur.<sup>4</sup>

Noch viel stärker zeigen Vorbilder aus dem Ausland, was möglich ist: So finden in Kopenhagen 41% aller Fahrten zur Arbeit oder Ausbildung mit dem Velo statt<sup>5</sup> und über die gesamte Niederlande sagen 36% aller EinwohnerInnen, das Velo sei ihr wichtigstes Fortbewegungsmittel.<sup>6</sup> Die Erfahrungen aus diesen Ländern zeigen klar: Ein wichtiges Kriterium zur Förderung des Veloverkehrs ist eine attraktive und sichere Infrastruktur.

Die Stadt Biel soll deshalb neben den Hauptachsen des motorisierten Verkehrs und denjenigen des öffentlichen Verkehrs auch solche für den Veloverkehr planen. Analog zu ersteren sollen auch die Velobahnen auf ihrem primären Nutzer ausgerichtet sein und ein rasches, sicheres und durchgehendes Vorwärtskommen sicherstellen. Dabei geht es nicht um ein Ausspielen der Verkehrsträger, sondern um ein Schaffen gleichlanger Spiesse. Wo möglich sind Velobahnen separat von Hauptachsen anderer Verkehrsträger zu führen. Im Falle einer gemeinsamen Führung mit verkehrsreichen Strassen ist eine Trennung anzustreben, sei dies durch leichte vertikale Erhöhung oder durch bauliche Elemente. Dies erhöht die Sicherheit klar.<sup>7</sup> Im Falle einer Kreuzung mit einer wichtigen Achse des motorisierten Verkehrs oder des ÖV ist eine Güterabwägung darüber vorzunehmen, welche der kreuzenden Achsen zu priorisieren ist.

In ausländischen Städten sind Velobahnen teilweise mit einem Belag versehen, welcher sich farblich von den übrigen Strassenbelägen abhebt. Dies schafft Klarheit und vermindert Konfliktsituationen, sowohl mit dem motorisierten Strassenverkehr, als auch mit dem Fussverkehr. Als langfristige Vision ist anzustreben, das gesamte Netz an Velobahnen farblich vom übrigen Strassennetz abzuheben.

Mit einer rechtlichen Verankerung dieser Standards kann Planungssicherheit geschaffen werden. Der Gemeinderat soll abklären, welche rechtliche Grundlage die geeignetste ist. Dies könnte je nach Forderung die regulatorische Ebene sein, z.B. im Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, oder auf anderer Ebene wie als Teil von Richt- oder Sachplänen.

Velofahren ist umweltfreundlich, gesund und platzsparend. Es trägt somit dazu bei verschiedene Probleme unserer Zeit zu mildern: Es reduziert den Ausstoss von Schadstoffen, verhilft der Bevölkerung zu mehr Bewegung und Fitness und trägt seinen Teil zur Verdichtung nach innen bei, durch seinen geringen Platzbedarf. Auch die Stadt Biel hat dies anerkannt und mit dem Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sich das Ziel gesetzt, künftiges Verkehrswachstum per Velo, Fuss und ÖV zu stemmen. Mit der Schaffung von sicheren, direkten, durchgehenden und komfortablen Velobahnen tut sie ein weiterer Schritt zur Veränderung des Modalsplits in Richtung mehr Langsamverkehr.

Biel/Bienne, 19. Dezember 2018



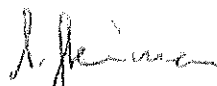
Dennis Briechele, glp



Levin Koller, JUSO



Urs Scheuss, Grüne



Alfred Steinmann, SP



Titus Sprenger, Passerelle

<sup>3</sup> <https://www.bern.ch/web/hauptstadt> | Kurzlink: <http://tiny.cc/chdtdty>

<sup>4</sup> <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/stuetzen-konzeptveloschnellrouten> | Kurzlink: <http://tiny.cc/00dtdty>

<sup>5</sup> [http://www.lyding-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/velo-city\\_banndom.pdf](http://www.lyding-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/velo-city_banndom.pdf) | Kurzlink: <http://tiny.cc/chdtdty>

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/comm/transport/publications/archives/en/velo\\_2022\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/comm/transport/publications/archives/en/velo_2022_en.pdf) | Kurzlink: <http://tiny.cc/chdtdty>

<sup>7</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/2017/08/04/01-5122230-les-voies-cyclables-ne-suffisent-pas-concluent-des-rechercheurs.php> | Kurzlink: <http://tiny.cc/chdtdty>



## Réponse

à l'interpellation 20180418, Julien Rochat, Groupe UDC/Les Confédérés, «Vol de vélo en ville de Bienne un fléau»

Par la présente interpellation, l'intervenant prie le Conseil municipal de répondre aux questions suivantes liées aux vols de vélos à Bienne:

### 0. Remarques liminaires

Il est juste d'affirmer que les vols de vélos sont fréquents à Bienne. Dans le cadre d'une étude de la compagnie d'assurance AXA, il a été constaté que par rapport à la moyenne des villes suisses, le risque de se faire voler son vélo à Bienne est de 75% plus élevé. Seule Bâle a un taux encore plus grand.

#### Résultats de l'étude en détail

Villes où le risque est supérieur à la moyenne

|               |             |
|---------------|-------------|
| Bâle          | +83%        |
| <b>Bienne</b> | <b>+75%</b> |
| Berne         | +66%        |
| Zoug          | +45%        |
| Coire         | +17%        |
| Thoune        | +15%        |
| Zurich        | +6%         |

Villes où le risque est inférieur à la moyenne

|                   |      |
|-------------------|------|
| Genève            | -2%  |
| Lucerne           | -14% |
| Winterthour       | -14% |
| Yverdon-les-Bains | -17% |
| Frauenfeld        | -26% |
| Sion              | -47% |
| Neuchâtel         | -47% |
| Fribourg          | -50% |
| Schaffhouse       | -59% |
| St-Gall           | -62% |
| Lausanne          | -68% |
| Lugano            | -72% |

La situation décrite ci-avant n'est pas explicable sans autre. Divers facteurs pourraient y contribuer tels qu'une densité de vélos différente, la nature des infrastructures, l'absence d'enregistrement des vélos et ainsi, aucune possibilité de les attribuer à leurs propriétaires respectifs quand ils sont retrouvés, etc.

La statistique des vols de vélos enregistrés à Bienne par la Police cantonale ces dernières années se présente comme suit:

| Année | Nombre |
|-------|--------|
| 2013  | 974    |
| 2014  | 747    |
| 2015  | 766    |
| 2016  | 624    |
| 2017  | 638    |
| 2018  | 812    |

Le nombre indiqué en *italique* pour 2018 est encore provisoire. L'augmentation des vols de 2017 à 2018 s'explique au moins en partie par les températures chaudes ayant persisté à l'automne 2018.

Selon les renseignements fournis par la Police cantonale, les vélos apparaissant dans la statistique sont souvent des vélos «empruntés» pour un usage propre, c'est-à-dire sans intention de s'enrichir. C'est la raison pour laquelle ils sont souvent retrouvés sans dégâts, mais ne peuvent souvent pas être restitués à leurs propriétaires légitimes pour cause de manque de données personnelles. Si les propriétaires de vélos s'en tenaient davantage aux conseils de la Police, par exemple en notant les caractéristiques de

leur vélo telles que la marque, le numéro de cadre ou des signes particuliers, nombre de vélos trouvés pourraient être rendus à leurs propriétaires, ce qui baisserait le taux de vols.

**1. La Ville de Bienne a-t-elle prévu quelque chose pour freiner cette tendance ?**

Dans le cadre de ce qui est possible et judicieux, la Ville de Bienne met à disposition des places de dépôt pour vélos, souvent même avec des possibilités de les attacher. Elle assure un service d'ordre pour les vélos qui permet de localiser les vélos abandonnés et, si possible, de les rendre à leurs propriétaires. La Ville de Bienne a créé un système innovateur de prêt de vélos et soutient en permanence des concepts de mobilité novateurs, ce qui réduit la nécessité d'utiliser des vélos privés et donc le risque de vols.

**2. Une amélioration des places pour vélos est-elle prévue prochainement comme par exemple la création de points d'ancrage sur les places pour vélos ?**

Dans la mesure de ce qui est faisable et judicieux, les places de dépôt pour vélos nouvellement aménagées par la Ville de Bienne sont équipées de points d'ancrage et celles déjà existantes sont rééquipées en conséquence.

**3. La Ville de Bienne a-t-elle prévu de supprimer des places de parc pour voitures en vue d'en créer pour les vélos ?**

Des places de dépôt supplémentaires pour vélos sont créées en permanence. Il peut arriver que la place résultant de la réalisation de mesures de circulation et de la suppression de places de stationnement pour voitures soit utilisée à cet effet, mais de telles places ne sont pas systématiquement supprimées en faveur de places de dépôt pour vélos.

**4. Est-il prévu de construire des infrastructures pour garer son vélo en lieu sûr à Bienne ?**

Les places de dépôt pour vélos créées par la Ville de Bienne le sont conformément aux règles et normes en vigueur. Hormis de nombreux autres aspects, celui de la protection contre les vols est intégré dans la planification des infrastructures concernées. Toutefois, pour des raisons financières, aucune autre mesure n'est prévue actuellement.

**5. La police dispose-t-elle d'assez de moyens pour arrêter ce fléau ?**

Empêcher et clarifier les vols de vélos fait partie des nombreuses tâches de la Police cantonale, mais celle-ci n'a pas suffisamment de moyens pour pouvoir empêcher tous les vols de vélos. Comme le montre l'évolution du nombre de vélos volés selon la statistique présentée plus avant, les vols ont fortement diminué entre 2013 et 2017, avant de repartir à la hausse en 2018, et ce, compte tenu d'effectifs stables de la police à Bienne. On peut donc partir du principe que d'autres facteurs jouent également un rôle important pour l'évolution constatée dans ce domaine.

**6. Faut-il mieux éclairer les places pour vélos pour améliorer la sécurité à ces endroits ?**

Dans le domaine de la sécurité dans l'espace public, il est juste qu'un éclairage suffisant la nuit joue sans nul doute un rôle important. Un bon éclairage représente un facteur important aux abords des places de dépôt pour vélos en lien avec la lutte contre le vol. Lors de l'aménagement de l'éclairage public, il convient toutefois de prendre en compte divers facteurs ainsi que les zones limitrophes, raison pour laquelle un éclairage optimal ne peut pas toujours être réalisé en lien avec la prévention des vols.

Bienne, le 3 avril 2019

**Au nom du Conseil municipal**

Le maire:

Erich Fehr

La chancelière municipale:

Barbara Labbé

Annexe: interpellation 20180418

## Interpellation ~~urgente~~

### Vol de vélo en ville de Bienne un fléau

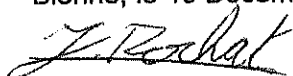
Qui ne s'est jamais fait voler son vélo à Bienne ? nous parlons très souvent d'améliorer la sécurité pour les cyclistes mais jamais des vols de vélos très fréquent en ville de Bienne. Il n'est pas motivant de se promener en ville à vélo sachant que 700 vélos par année sont volés rien que dans la ville de Bienne. Cela coûte évidemment très cher aux assurances et bien sûr aux possesseurs de vélo.

Le prix d'un vélo moyen de gamme aujourd'hui se situe aux alentours 1500 à 2000 frs et cela monte très vite si l'on passe au vélo électrique, ce qui va encore plus encourager les voleurs, et de ce fait, décourager fortement les citoyens à prendre leurs vélos pour se rendre en ville.

En 2017 la probabilité de se faire voler son vélo était 75 % plus élevée que dans toute la Suisse. Un dicton existe même, et dit que : Si tu ne t'es jamais fait voler ton vélo c'est que tu n'es pas Biennois. La Ville de Bienne est connue pour ses vols fréquents de vélos et il serait tant que cela change.

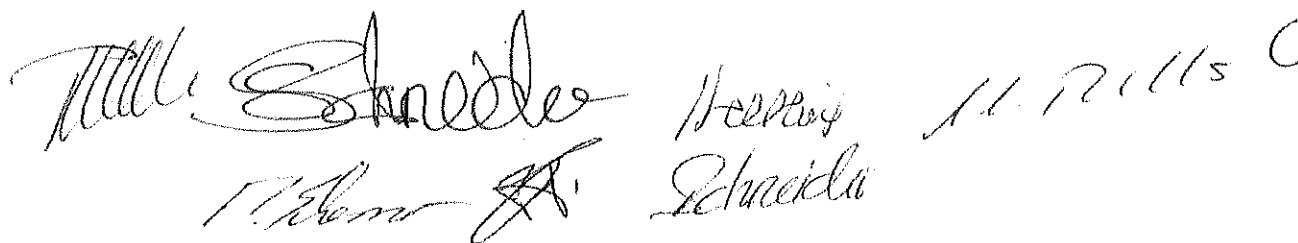
1. La ville de Bienne a-t-elle prévu quelque chose pour freiner cette tendance ?
2. Une amélioration des places pour vélo est-elle prévue prochainement comme par exemple la création de point d'ancrage sur les places pour vélos,
3. La ville de Bienne a-t-elle prévu de supprimer des places de parc pour voiture en vue d'en créer pour les vélos ?
4. Est-il prévu de construire des infrastructures pour garer son vélo en lieu sûr à Bienne ?
5. La police dispose-t-elle d'assez de moyens pour arrêter ce fléau ?
6. Faut-il mieux éclairer les places pour vélo pour améliorer la sécurité à ces endroits ?

Bienne, le 19 Décembre 2018



Julien Rochat

UDC les confédérés



Below the main signature, there are several other handwritten signatures, likely representing the UDC confederates mentioned in the text. These include names like 'M. Schneider', 'M. H. Müller', and others, though some are partially obscured or written in a cursive style.



## Réponse

à l'interpellation 20180420, Glenda Gonzalez, Groupe PSR, «Communiquons mieux pour nous entendre !»

L'auteure de l'interpellation s'interroge sur le timing et la diffusion de la communication des changements de régime de circulation effectués en novembre 2018 au Champ-du-Moulin ainsi que sur l'effet de ces mesures.

Le Conseil municipal répond comme suit:

1. *Pourquoi l'information aux habitants du quartier intervient-elle un jour seulement avant la mise en place de la nouvelle signalisation ?*

Effectivement, l'information de la population concernée du quartier a eu lieu très tardivement dans le cas cité par l'intervenante. La Ville de Bienne communique habituellement les changements de régime de circulation par voie de presse. Dans le cas du Champ-du-Moulin, une soirée d'information publique a eu lieu en amont pour communiquer les changements prévus, des contacts ont lieu régulièrement avec la guilde et les habitantes et habitants des tronçons directement concernés par des sens uniques ont été informés au moyen d'une lettre distribuée aux riverains et riveraines seulement une journée avant la mise en œuvre de la mesure de circulation, et ce, entre autres parce que celle-ci a été avancée en raison de conditions météorologiques idéales.

2. *Pourquoi n'y a-t-il pas eu un tout ménage aux habitants du quartier, tous concernés par la mise en place de la nouvelle signalisation ?*

Les changements sont communiqués par voie de presse et sur la plateforme [www.bienne-en-mouvement.ch](http://www.bienne-en-mouvement.ch) créée spécifiquement pour la communication des mesures d'accompagnement en matière de circulation liées à l'ouverture de la branche Est. La définition du périmètre pour des informations spécifiques aux riverains et riveraines n'est pas une affaire simple et doit faire l'objet d'une différenciation au cas par cas. En effet, le périmètre ne peut pas seulement être choisi trop petit, mais aussi trop grand, et il faut bien sûr tenir compte aussi des ressources à disposition. Contrairement aux mesures mises en place, une information à l'ensemble du quartier ne relève pas de la compétence de la Ville de Bienne, puisqu'une part importante du Champ-du-Moulin est située sur le territoire de Nidau. Pour ces raisons, il a été décidé de communiquer dans un périmètre restreint.

3. *La Ville pense-t-elle que c'est une bonne chose de dévier la circulation motorisée dans une rue passant devant une école primaire sans trottoir (rue Ganguillet, devant l'école des Peupliers) ?*

L'objectif du Conseil municipal est de réduire les charges de trafic dans les quartiers d'habitation en empêchant le transit et en dirigeant les automobilistes sur le réseau supérieur.

Les comptages effectués indiquent une légère augmentation des charges sur le chemin Emile-Ganguillet. Ces charges restent toutefois faibles en chiffres absolus (<350 véh/j, soit moins d'un véhicule par minute à l'heure de pointe du soir) et le gabarit de la rue implique une conduite modérée.

Bienne, le 3 avril 2019

**Au nom du Conseil municipal**

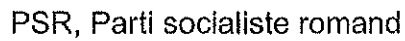
Le maire:

Erich Fehr

La chancelière municipale:

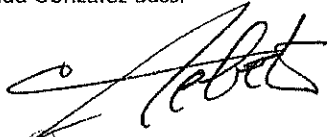
Barbara Labbé

Annexe: interpellation 20180420

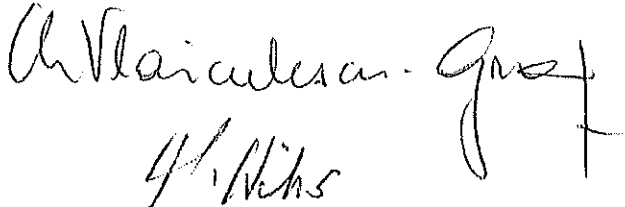


## Communiquons mieux pour nous entendre !

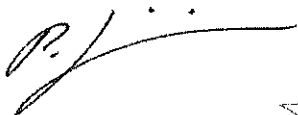
  
 Groupe parlementaire PSR,  
 Glenda Gonzalez Bassi

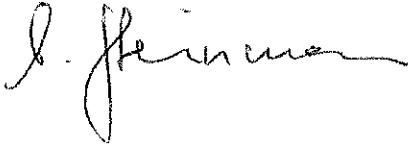
  
 J. J. J.

  
 J. J. J.

  
 J. J. J.

  
 J. J. J.

  
 J. J. J.

  
 J. J. J.

  
 J. J. J.

  
 J. J. J.



## Beantwortung

der überparteilichen Interpellation 20180424, Titus Sprenger, Passerelle, Julien Stocker, GLP, Christoph Grupp, Grüne, Urs Scheuss, Grüne, Mohamed Hamdaoui, partellos, «Aktionsplan Luftreinhaltung – Stand der Massnahmen»

Mit der Interpellation wird der Gemeinderat aufgefordert,

- über den Stand der Massnahmen aus dem Aktionsplan Luftreinhaltung der Stadt Biel sowie
- über die Notwendigkeit weiterer, ergänzender Massnahmen (aus seiner Sicht) zu informieren.

Der Gemeinderat nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

### 1. *Stand der Massnahmen aus dem Aktionsplan Luftreinhaltung der Stadt Biel*

Der Aktionsplan Luftreinhaltung aus dem Jahr 2014 hatte bzw. hat zum Ziel, dass die Stadt Biel – mit Massnahmen innerhalb ihres Kompetenzbereiches – zu einer Verbesserung der Bieler Luftqualität beiträgt. Der aktuelle Stand der sechs Massnahmen aus dem städtischen Aktionsplan Luftreinhaltung sieht wie folgt aus:

#### **Massnahme 1: Rubrik «Luft» auf der Webseite der Stadt Biel**

Diese Rubrik ist seit fünf Jahren unter [www.biel-bienne.ch/luft](http://www.biel-bienne.ch/luft) online aufrufbar und wird periodisch aktualisiert. Die verschiedenen Seiten der Rubrik werden häufig besucht (ca. 500 Besucherinnen und Besucher im 2018). Die Rubrik enthält allgemeine Informationen und weiterführende Quellen zum Thema Lufthygiene. Sie verweist unter anderem auf den Bieler Aktionsplan, auf den kantonalen Massnahmenplan sowie auf Ergebnisse von Messungen. Zudem werden einfach umsetzbare Massnahmen aufgezeigt, mit denen die Bevölkerung zur Verbesserung der Luftqualität beitragen kann.

#### **Massnahme 2: «Newsletter Umwelt»**

Es wurde nur ein Newsletter publiziert. Für weitere Newsletter fehlten die nötigen finanziellen und personellen Ressourcen, weshalb die Massnahme nicht weitergeführt wurde.

#### **Massnahme 3: Informationskampagne zu Holzfeuerungsanlagen**

Die Kampagne richtet sich an Besitzerinnen und Besitzer von Holzheizungen und Cheminées und orientiert über die Wahl des richtigen Brennstoffs, die richtige Verbrennungstechnik, die Notwendigkeit regelmässiger Kontrollen sowie die technische Optimierung der Anlagen zur Senkung der Luftverschmutzung. Alle drei im Aktionsplan vorgesehenen Massnahmen wurden umgesetzt:

- Die Webseite «Luft» verweist auf das Merkblatt «Feuern – rauchfrei und luftfreundlich» der Abteilung Immissionsschutz des beco Kanton Bern.
- In Zusammenarbeit mit den in Biel tätigen Kaminfegern wird das genannte Merkblatt an die betroffene Bevölkerung verteilt und wird so für das Thema sensibilisiert.
- Die Mitglieder des Hauseigentümergebietes Biel und Umgebung wurden an ihrer Generalversammlung im Jahr 2014 separat informiert.

#### **Massnahme 4: Aktionswochen «walk-to-school» in Biel fördern**

Seit 2014 bewirbt die Stadt Biel die Aktionswochen in den Bieler Schulen und veranlasste in diesem Zusammenhang die Übersetzung der Unterlagen, welche bis dahin nur in Deutsch

vorhanden waren. 2018 nahmen eine deutschsprachige und eine französischsprachige Schulklassen (insgesamt 41 Schülerinnen und Schüler) an der Aktion teil.

**Massnahme 5: Tausch des Autoschlüssels für einen Personenwagen gegen zwei Monatsabonnemente für umweltschonendere Verkehrsmittel, nämlich ein Monatsabo Velosport und ein Monatsabo zigzag der Verkehrsbetriebe Biel**

Die Massnahme hat – wie übrigens auch andernorts – in der Stadt Biel nicht verfangen. Es haben lediglich vier Familien mitgemacht.

**Massnahme 6: Kontrolle der städtischen Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter**

Der nachträgliche Einbau von Partikelfiltern in Dieselmotoren kann die Emissionen von Feinstaubpartikeln um bis zu 40 Prozent reduzieren. Eine Umrüstung ist jedoch sehr teuer und, je nach Alter, Typ und Kosten/Nutzen-Analyse, nicht immer zweckmässig. Der Kanton, beco Immissionsschutz, hat ein Analysetool entwickeln lassen, womit die Zweckmässigkeit eines nachträglichen Einbaus abgeschätzt werden kann. Im 2014 wurden die städtischen Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter analysiert. Die kantonale Fachperson kam damals zum Schluss, dass mit der vorgesehenen etappenweisen Erneuerung des Fahrzeugparks (innert der nächsten fünf Jahre sollten ca. 40 Prozent der im Tool aufgeführten Fahrzeugflotte durch neue Fahrzeuge ersetzt werden, was bisher auch passiert ist), der konsequenten Beachtung einer Partikelfilterpflicht bei dieselbetriebenen Neufahrzeugen und insbesondere durch den kontinuierlichen, konsequenten Ersatz der Dieselfahrzeuge, wenn alternative Antriebe zur Verfügung stehen, die entsprechenden Dieselermissionen um mehr als 50 Prozent reduziert werden. Vor diesem Hintergrund entschied man sich gegen kostspielige Nachrüstlösungen für bestehende Fahrzeuge.

**2. Die Notwendigkeit weiterer, ergänzender Massnahmen**

Aus naheliegenden Gründen liegen die Zuständigkeiten für die gesetzgeberischen Rahmenbedingungen beim Umweltschutz und so auch bei der Luftreinhaltung vor allem auf der Ebene des Bundes (Luftreinhalteverordnung, Abgasvorschriften, etc.).

In ihren Zuständigkeitsbereich und bei der Umsetzung von Massnahmen nimmt die Stadt Biel aber ihren Einfluss wahr: So beispielsweise im Bereich Verkehr (verkehrlich flankierende Massnahmen Ost-Ast, gezielte Fahrverbote für den Schwerverkehr, Tempo-30-Zonen, Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs), im Bereich Feuerungen, Heizungen (Feuerungskontrollen, Bestrebungen zur Reduktion des Energieverbrauchs, Förderung von Wärmeverbänden) oder im Bereich Dieseleratz (Beschaffung von Elektrofahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte, Förderung erneuerbarer, nicht fossiler Energien).

Biel, 3. April 2019

**Namens des Gemeinderates**

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

## Aktionsplan Luftreinhaltung – Stand der Massnahmen

---

Im Rahmen des «Aktionsplans Luftreinhaltung der Stadt Biel» von 2014 wurden verschiedene Massnahmen erwähnt, «die sich noch in Umsetzung befinden» (Ziffer 1 des fraglichen Dokuments<sup>1</sup>).

Ziffer 4 dieses Aktionsplans enthält zudem sechs detailliert formulierte Massnahmen.

Die Unterzeichnenden bitten den Gemeinderat,

- über den Stand dieser Massnahmen sowie
- über die Notwendigkeit weiterer, ergänzender Massnahmen (aus seiner Sicht)

zu informieren.

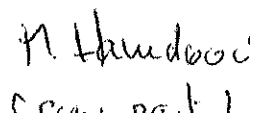
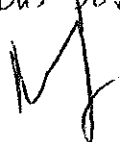
Biel/Bienne, 20.12.2018

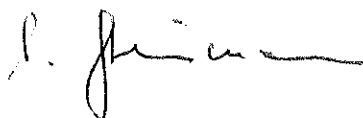
  
Titus Sprenger  
Passerelle

  
Julien Stocker  
glp

  
Christoph Grupp  
Grüne

  
Urs Scheuss  
Grüne

  
N. Handberg  
(ren, park)  




---

<sup>1</sup> <https://www.biel-bienne.ch/de/pub/leben/umwelt/luft.cfm>