

Region

Donnerstag, 29. Januar 2026

«Man darf Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander ausspielen»

Es gehe weniger darum, ob jemand in Biel mit dem Auto oder dem Velo unterwegs sei, sondern, wie die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer aneinander vorbeikommen. TCS-Sektionspräsident Markus Jordi äussert sich zu dieser Herausforderung.

Interview: Deborah Balmer

Markus Jordi, Pro Velo Biel-/Bienne hat die Stadt kritisiert. Biel sei für Velofahrer noch immer sehr unsicher. Es fehle an klaren Markierungen und sicheren Abbiegemöglichkeiten. Hingegen heisst es von Autofahrern oft, die Bieler Verkehrsführung sei nur noch für Velofahrer ausgelegt. Welche Seite hat recht?

Markus Jordi: Es sprechen sicher beide Seiten reale Probleme an. Das heisst, Velofahrer erleben Sicherheitslücken wie beispielsweise unklare Markierungen oder unsichere Abbiegemöglichkeiten. Gleichzeitig fühlen sich die Autofahrer durch teils einseitige Massnahmen benachteiligt. Hier spreche ich zum Beispiel von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen oder problematischen Verkehrsführungen wie am Bieler Bahnhof oder dem Guisanplatz. Aus Sicht des TCS geht es aber nicht um ein «Entweder-Oder». Sprich, das Problem ist nicht das Verkehrsmittel, sondern die Verkehrsführung, die man besser aufeinander abstimmen muss.

Die Verkehrsführung ist also für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer nicht aufeinander abgestimmt?

Ich glaube, da gibt es schon noch einiges zu machen. Aber ich kann jetzt nicht konkrete Beispiele aufzählen, da könnten wir stundenlang diskutieren. Es ist aber ein Problem, das man weiter angehen muss.

Wie bekommt der TCS mit, wenn etwas nicht stimmt?

Wir machen Erhebungen, versuchen den Puls zu spüren, auch national. Wir vertreten immerhin 24'000 Mitglieder, alleine in unserer Sektion. Schweizweit sind es 1,6 Millionen Mitglieder. Damit vertreten wir natürlich die ganz breite Masse. Vom Velofahrer über den Trottinettfahrer bis zur Fussgängerin. Selbstverständlich vertreten wir auch Autofahrerinnen und Autofahrer – ohne Wenn und Aber.

In Biel könnten beide Seiten unzufrieden sein, Velofahrer und Autofahrer. Ist das am Ende sogar eine bessere Ausgangslage für die Stadt?

Als Anwalt würde ich das jetzt unterstreichen. Vor Gericht heisst es: Ein guter Vergleich ist ein Vergleich, in dem beide unzufrieden sind, oder in dem beide nachgeben mussten. Vom Grundsatz her stimmt das sicher auch für dieses Problem, aber nur vom Grundsatz her. Man muss versuchen, die breiten Interessen aller zu berücksichtigen, gleich zu gewichten und zu schauen, wie man eine gemeinsame Lösung findet. Es geht nicht darum, dass man einzelne Verkehrsträger gegeneinander ausspielt. Dieser Eindruck entsteht in Biel aber manchmal ein wenig.



«Der begrenzte Raum ist begrenzt, der wird nicht grösser»: TCS-Sektionspräsident Markus Jordi über den Strassenraum in Biel.

Bild: Matthias Käser

Und die Schuld daran trägt die Stadt?

Es steht mir nicht zu, in meinen ersten vier Wochen als Sektionspräsident Schuldige zu suchen. Ich werde sicher in Zukunft die einzelnen politischen Prozesse in unserem Vorstand analysieren. Dann wird man vielleicht noch das eine oder andere sehen, was man hoffentlich einbringen und zu einer Optimierung beitragen kann.

Die Stadt wehrt sich ja gegen die Vorwürfe von Pro Velo. Sie sagt, sie setzen die Forderungen des Sachplans Velo

durchaus um. Aber halt in einem langsam Tempo, weil die Ressourcen fehlen würden. Würde die Stadt diese Aufgaben besser extern abgeben?

Ich glaube nicht. Verkehrsprobleme kann man nicht extern lösen. Für mich gehört es zu den ureigensten Aufgaben eines Gemeinwesens und letztendlich der Verwaltung, Verkehrsplanung objektiv und für alle Verkehrsträger zu beurteilen und umzusetzen. Ich habe viel mehr das Gefühl, dass häufig Sachen mit externen Gutachten gelöst werden und die Verantwortlichen sich diesen Proble-

men nicht mehr selbst annehmen.

Wie erklären Sie sich, dass es in Biel mehr schwere Fahrerunfälle gibt, als in anderen Städten von ähnlicher Grösse?

Biel hat sicher einen überdurchschnittlich hohen Fahrradanteil. Gleichzeitig treffen städtischer Verkehr, Durchgangsverkehr und Agglomerationsachsen auf enorm engem Raum zusammen. Dass diese Dichte die Zahl potenzieller Konflikte zwischen Fahrradfahrern, Fussgängern und anderen Verkehrsteilnehmern erhöht, ist eigentlich

klar. Aber auch hier: Es kann nur mit einer ganzheitlichen Beurteilung gehen. Es braucht einen Blick auf das Ganze. Der begrenzte Raum ist begrenzt, der wird nicht grösser.

Für Autofahrer ist es natürlich auch unangenehm, wenn die Sicherheit für Velofahrer fehlt.

Unsicherheit betrifft immer alle Verkehrsteilnehmenden und führt häufig zu Stress, Konflikten und Fehlverhalten. Darum ist es dringend, dass man das Verkehrsnetz so ausgestaltet, dass ein sicheres Miteinander bezie-

hungswise ein Nebeneinander möglich wird. Nur eine solche Gestaltung reduziert Risiken. Es geht um das gegenseitige Verständnis, das damit gestärkt wird. Ich bin seit Jahren im Strassenverkehrsrecht tätig und hatte mit X problematische Situationen zu tun. Es geht letztendlich genau um das: Es braucht die Bereitschaft von allen Mobilitätssträgern, Verantwortung zu übernehmen und dann auch respektvoll zu handeln.

Gibt es etwas, was man in Biel ganz dringend angehen muss?

Biel setzt schon heute Prioritäten zugunsten des Langsamverkehrs und positioniert sich eindeutig als velofreundliche Stadt. Angesichts der räumlich engen Verkehrsverhältnisse ist es wichtig, die vorhandenen Verkehrsflächen effizient zu nutzen und die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer sorgfältig aufeinander abzustimmen. Dort gehört auch der motorisierte Individualverkehr dazu. Das kann man nicht wegdenken.

Denkt man den motorisierten Verkehr manchmal zu fest weg?

Ja, und das hat auch etwas mit dem Zeitgeist zu tun. Ich muss sagen, die Entwicklung und der Ausbau der Veloinfrastruktur ist etwas, das man nicht schon vor 40 Jahren angefangen hat. Das ist etwas eher Junges. Seither hat man das massiv gefordert, was auch nachvollziehbar ist, weil Nachholbedarf bestanden hat. Aber es ist jetzt einfach an der Zeit, wieder einmal durchzuschnaufen und zu schauen, dass man nicht in die andere Richtung Probleme provoziert, die dann nicht so einfach wieder lösbar sind.

Gibt es etwas, was Biel besonders gut macht, was die Mobilität angeht?

Ich glaube, eine perfekte Stadt gibt es in diesem Sinne nicht, weil der Verteilungskampf um Verkehrsinfrastruktur das urbane Umfeld prägen. Faszinierend ist sicher, wie Solothurn für alle gut erreichbar ist. Das Miteinander funktioniert dort aus meiner Sicht gut. Aber ich weiss nicht, ob das ein fairer Vergleich ist. Jede Stadt ist anders gewachsen, jede Stadt hat eine andere Aufteilung. Dass das in Biel nicht so einfach ist, muss man ganz klar anerkennen.

Zur Person

- Markus Jordi (Jahrgang 1972) ist Rechtsanwalt und arbeitet bei Fröté und Partner mit Kanzleien in Biel, Solothurn und Neuenburg.
- Seit dem 1. Januar ist Jordi Sektionspräsident der TCS-Sektion Biel, Biel/Bienne-Seeland.
- In seinen Jugendjahren hat er lange in einer Garage gearbeitet, um Geld zu verdienen. (bal)