



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

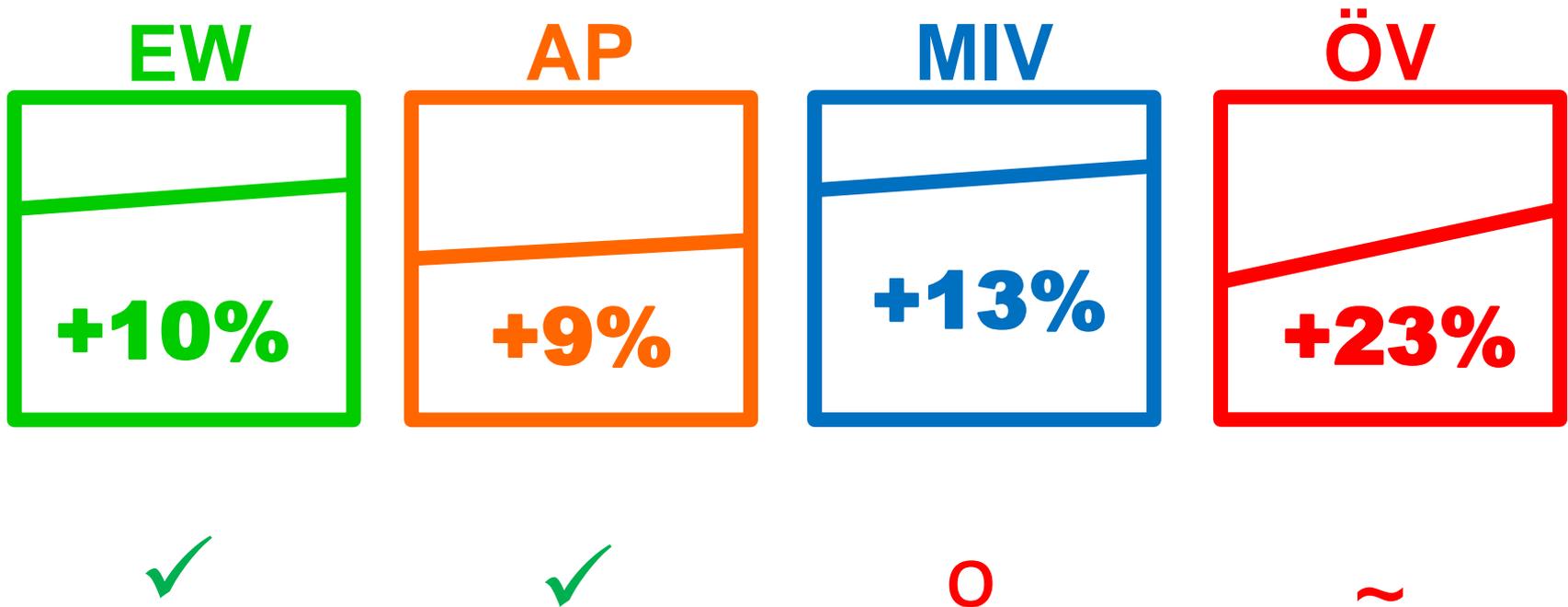
# Velo-Offensive der Stadt Bern

carvelo camp 2016 Mobilitätsakademie AG, 25.10.16

Christof Bähler

Leiter Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

# Prognose Mobilitätsentwicklung 2030



# Warum eine Velo-Offensive?

- Das Mobilitätswachstum muss aufgefangen werden können
- Das Velo ist ressourceneffizient



Schnelles  
Verkehrsmittel



Kein Lärm/  
Abgas



Wenig  
Platz-  
bedarf



Gutes  
Kosten/Nutzen-  
Verhältnis



Velofahren  
ist gesund

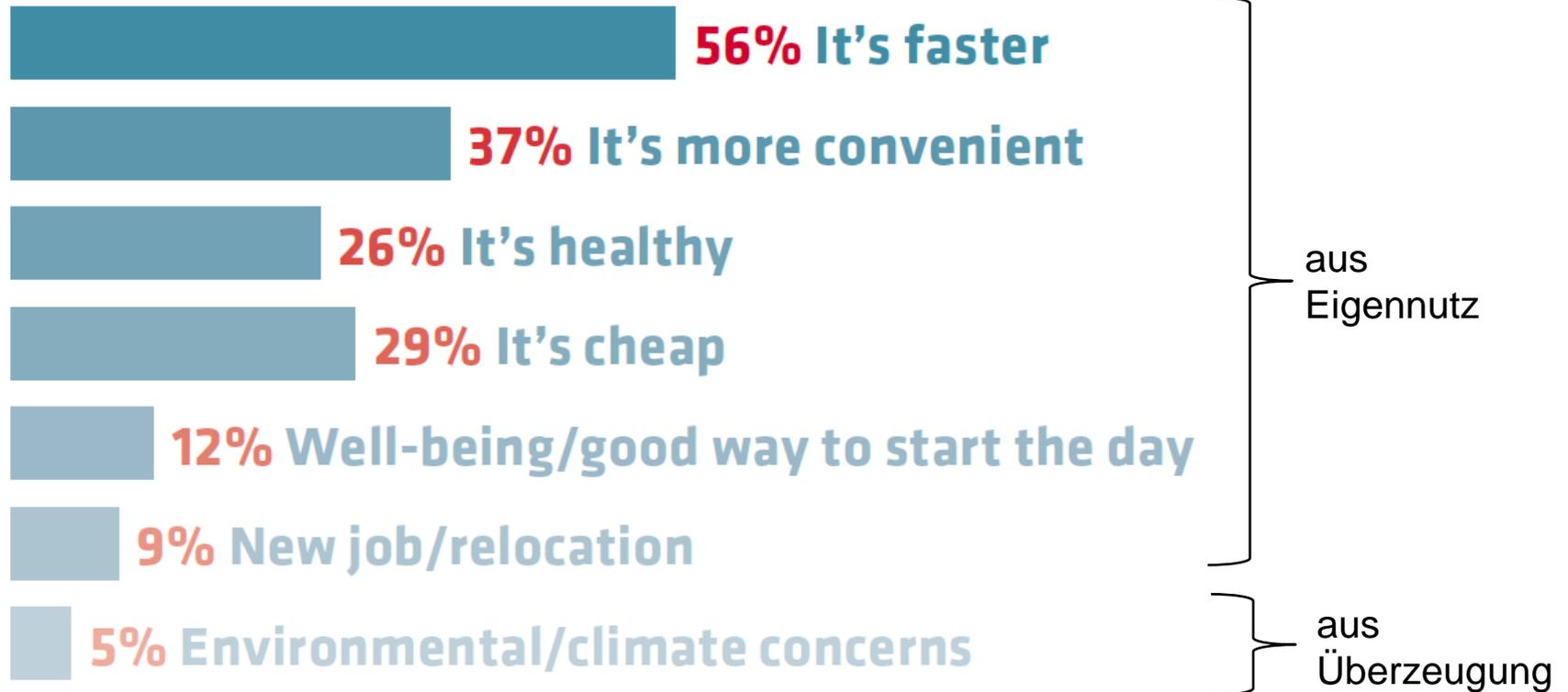
# Nutzer / Kunden

Typen	Häufigkeit	Art der Velonutzung	Anteil der Bevölkerung (Prozent)
<b>Alltagsfahrende</b>	täglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ganzjährig</li> <li>• für alle Zwecke</li> <li>• bei jedem Wetter</li> <li>• in jeder Verkehrssituation</li> </ul>	15
<b>Gewohnheitsfahrende</b>	zwei bis fünf Mal pro Woche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alltagswege im Quartier / in der Agglomeration</li> <li>• für den Arbeitsweg bei geeigneter Distanz und Strecke</li> <li>• vorzugsweise tagsüber bei gutem Wetter</li> </ul>	20
<b>Gelegenheitsfahrende</b>	ein Mal pro Monat bis ein Mal pro Woche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velotouren am Wochenende mit den Kindern oder im Sommer an den See</li> </ul>	20
<b>Nichtfahrende</b>	in der Stadt gewöhnlich nie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velotouren im Grünen</li> </ul>	45

Quelle: Masterplan Veloverkehr Zürich (Daten: Stadt Zürich)

# Gründe für's Velofahren

## THE BICYCLE IS EASY AND FAST



Quelle: Copenhagen Bicycle Account 2012

# Das Ziel: Bern, die Velohauptstadt



**20% Veloanteil  
bis 2030**



# Velo-Hauptstadt Bern: Das Potenzial ist da!



# Massnahmen

## Velo-Kultur

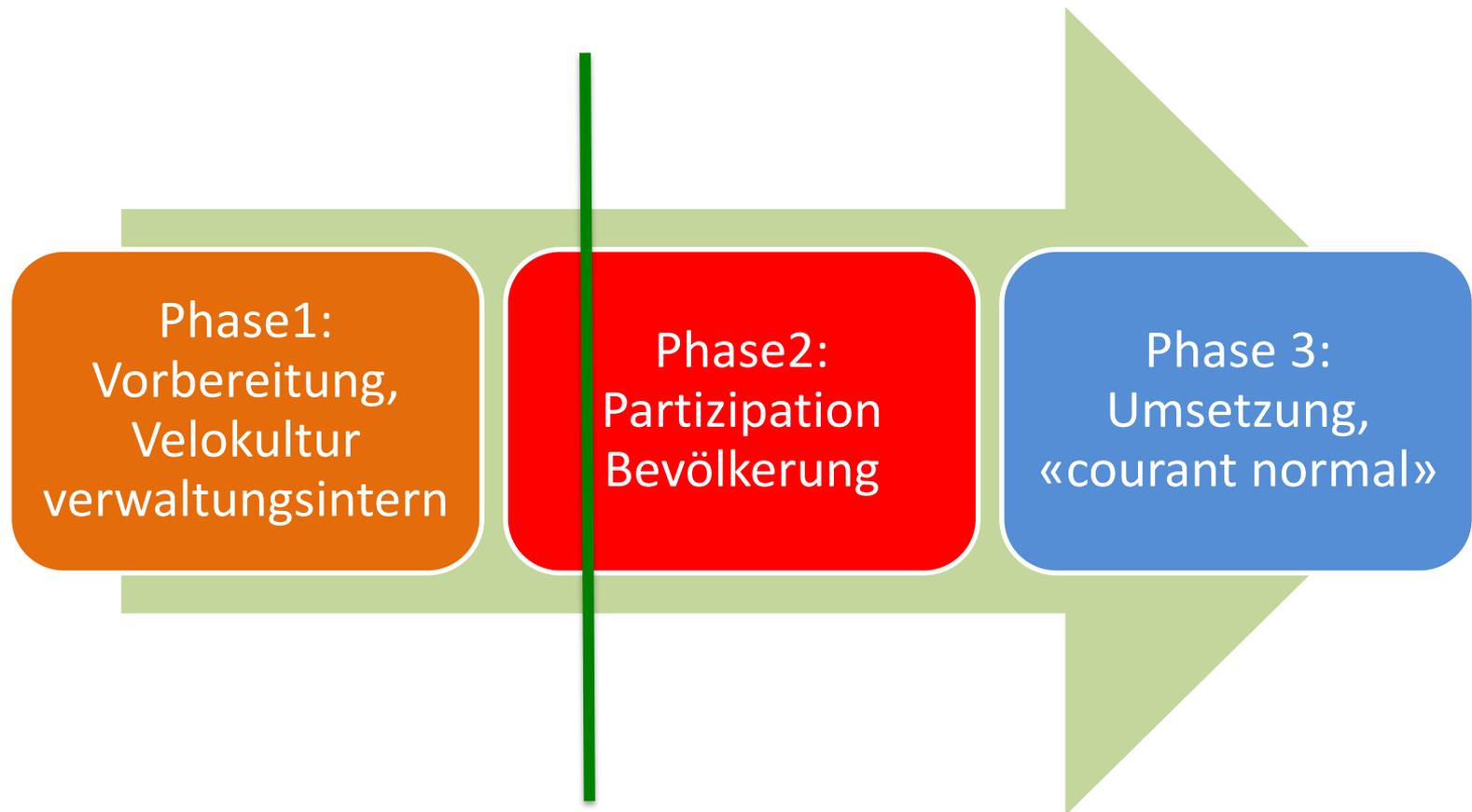
- Etablierung einer Velokultur unter Einbezug aller Zielgruppen
- Velo wird selbstverständlich

## Infrastruktur

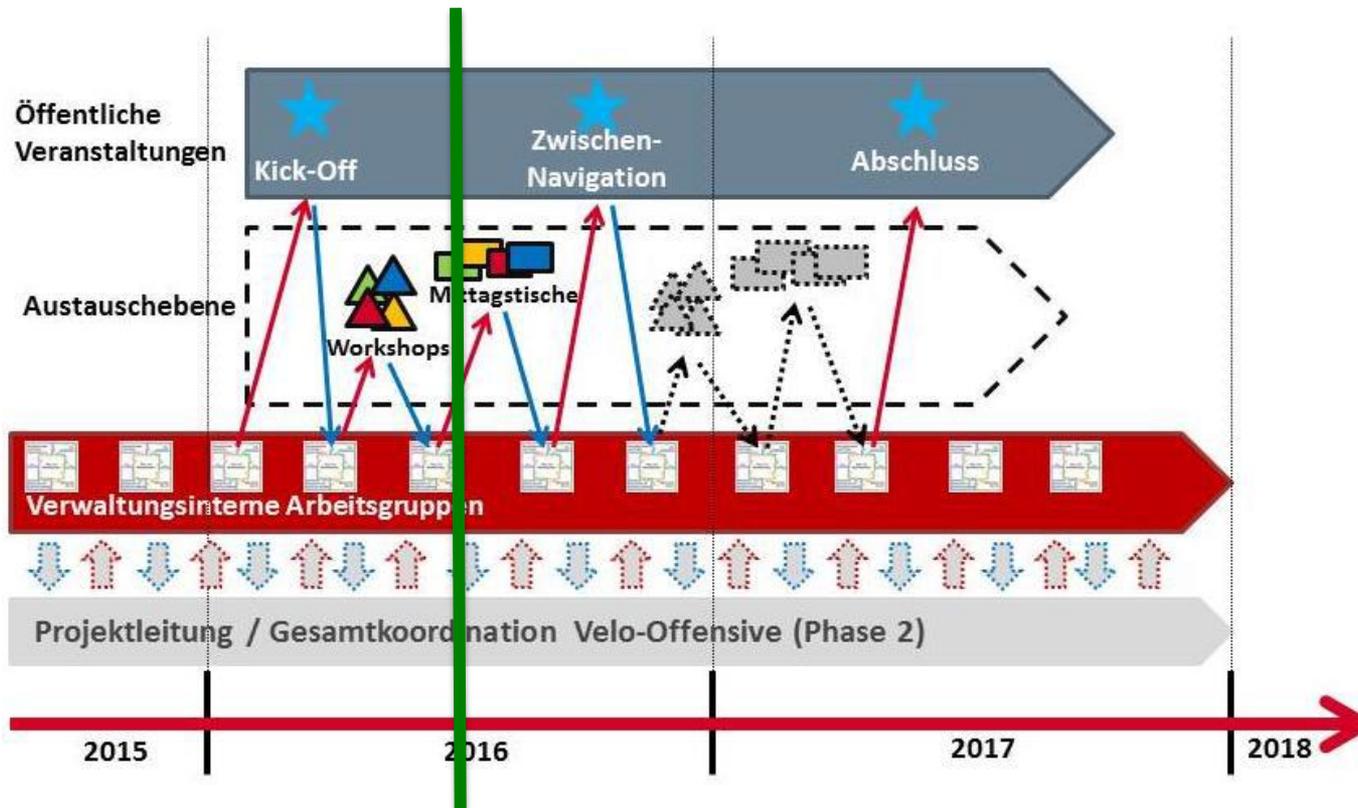
- Neue, höhere Standards für Infrastruktur und Betrieb
- Attraktive und durchgehende Hauptrouten



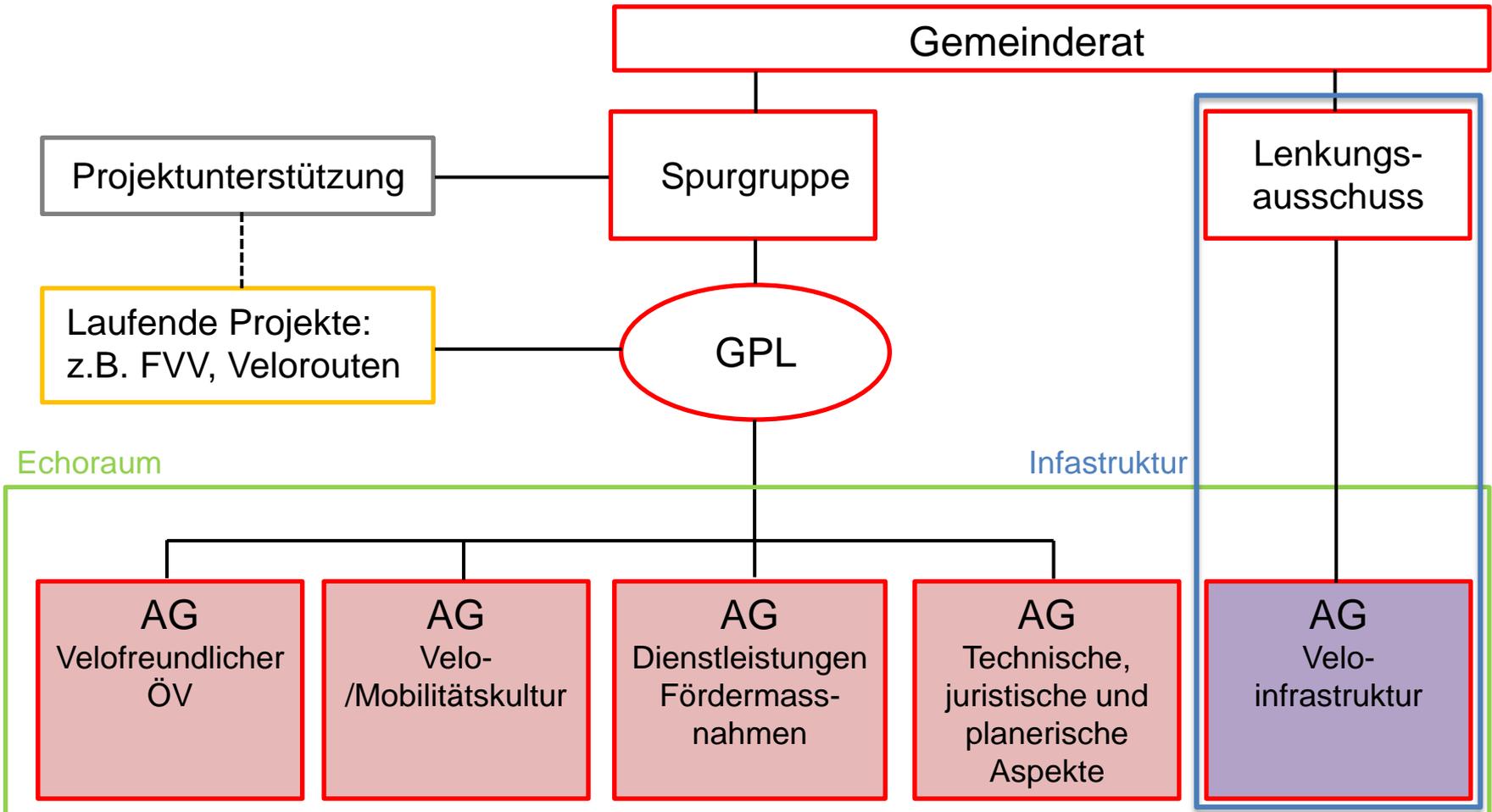
# Die drei Phasen der Velo-Offensive



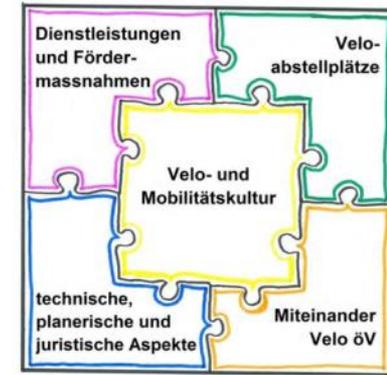
# Die Partizipation



# Der verwaltungsinterne Prozess



# Die Arbeitsgruppen



Arbeitsgruppen	Federführung	Ziele
Veloabstellplätze	Verkehrsplanung	Mehr Veloabstellplätze für Bern planen und zur Verfügung stellen
Velo-Kultur / Mobilitätskultur	Amt für Umweltschutz	Velo als Transportmittel ist selbstverständlich Etablierung einer Velokultur unter Einbezug aller Zielgruppen
Technische, planerische und juristische Aspekte	Tiefbauamt	Vereinheitlichung der Projektierungsvorgaben der Stadt Bern
Dienstleistungen / Fördermassnahmen	Sportamt	Durch gezielte Dienstleistungen den Veloverkehr fördern
Veloinfrastruktur	Verkehrsplanung	Velorouten optimieren
Velofreundlicher öv	Fachstelle ÖV	Nutzungskonflikte im Strassenraum minimieren

# Velokultur

Das Velo ist im Alltag und Freizeit allgegenwärtig und selbstverständlich



# Velokultur: Fashion & Trend



# Velokultur: Grossanlässe



# Velokultur: Lernen & Spass



# Infrastruktur: Neues Qualitätslevel



# Infrastruktur: Standards Velohaupttrouten

**Velohaupttrouten** mit erhöhtem Standard entlang/abseits Hauptverkehrsstrassen

1.80 - 2.50 m

2.20 - 2.50 m



T30 oder  
Velostrasse  
3.50 - 5.00 m



**Velorouten** mit normalem Standard entlang/abseits Hauptverkehrsstrassen

1.50 - 1.70 m

1.50 - 1.70 m

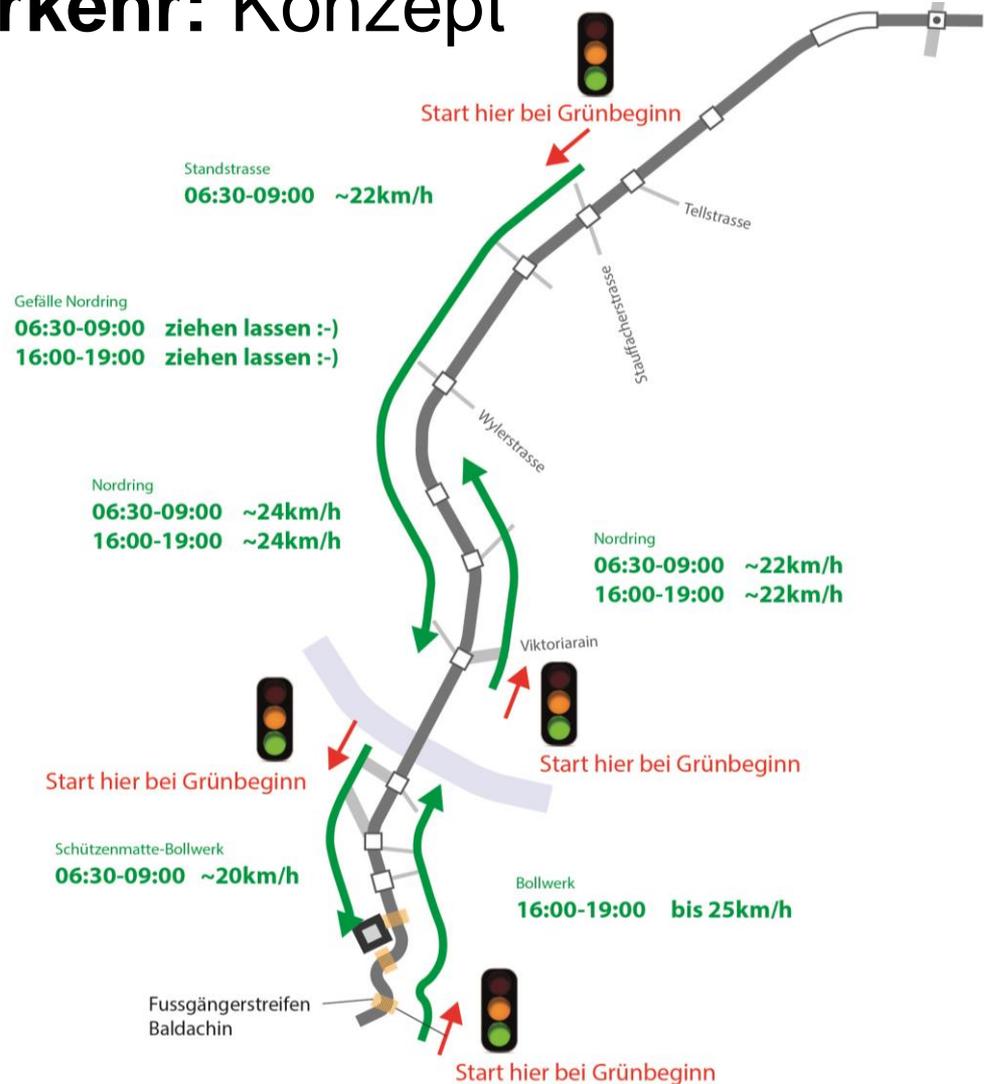


T30  
3.50 - 5.00 m



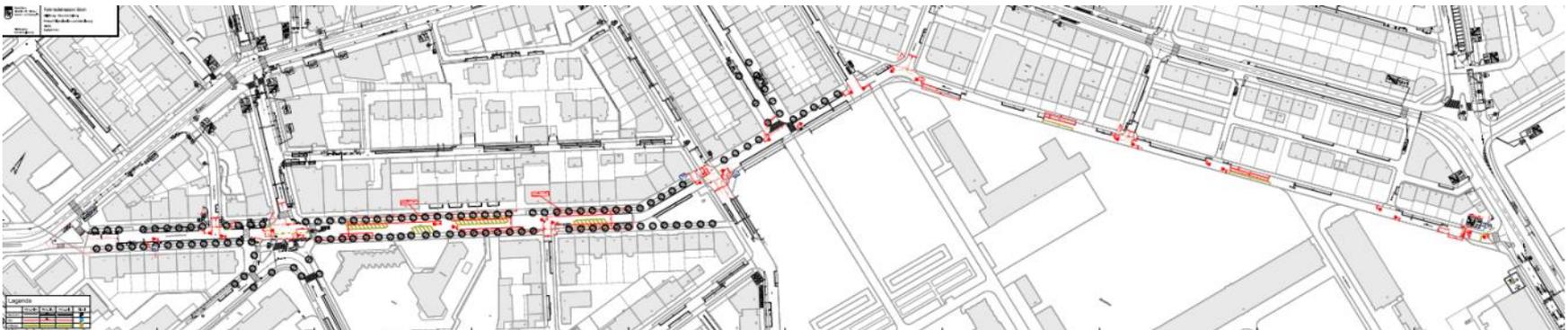
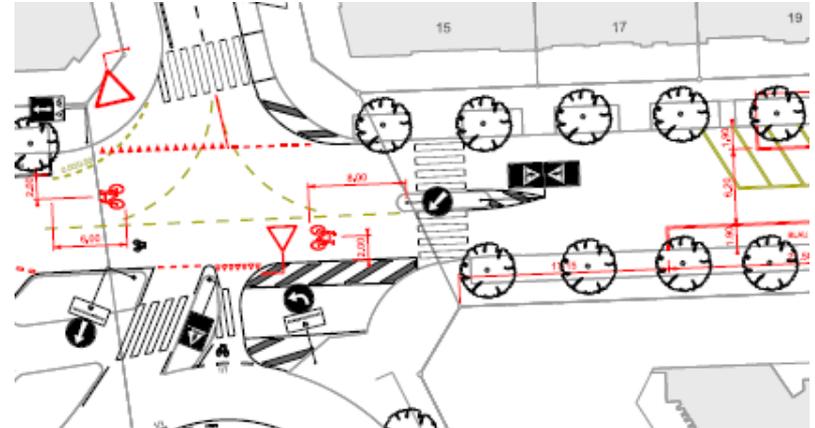


# Grüne Welle Veloverkehr: Konzept

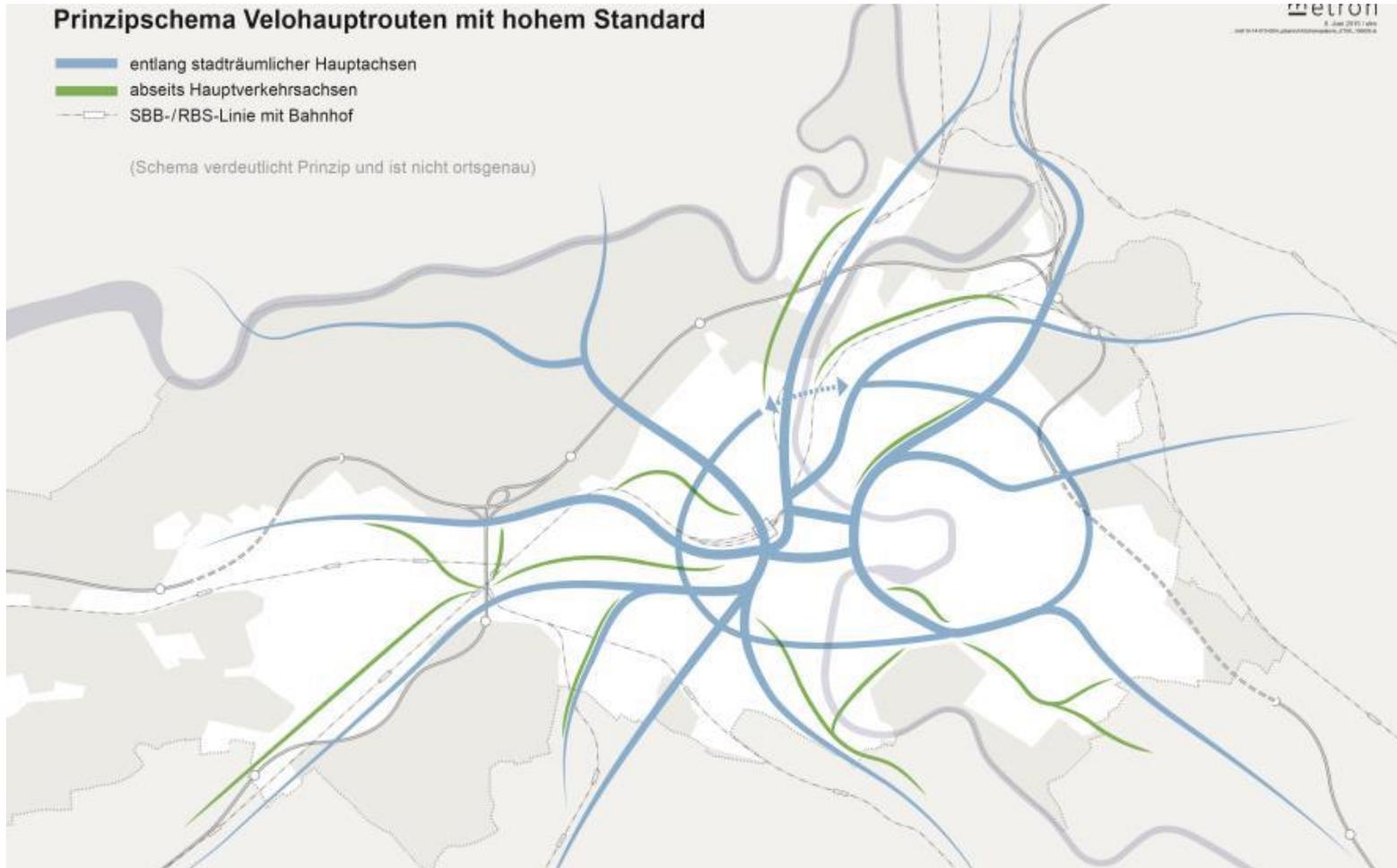




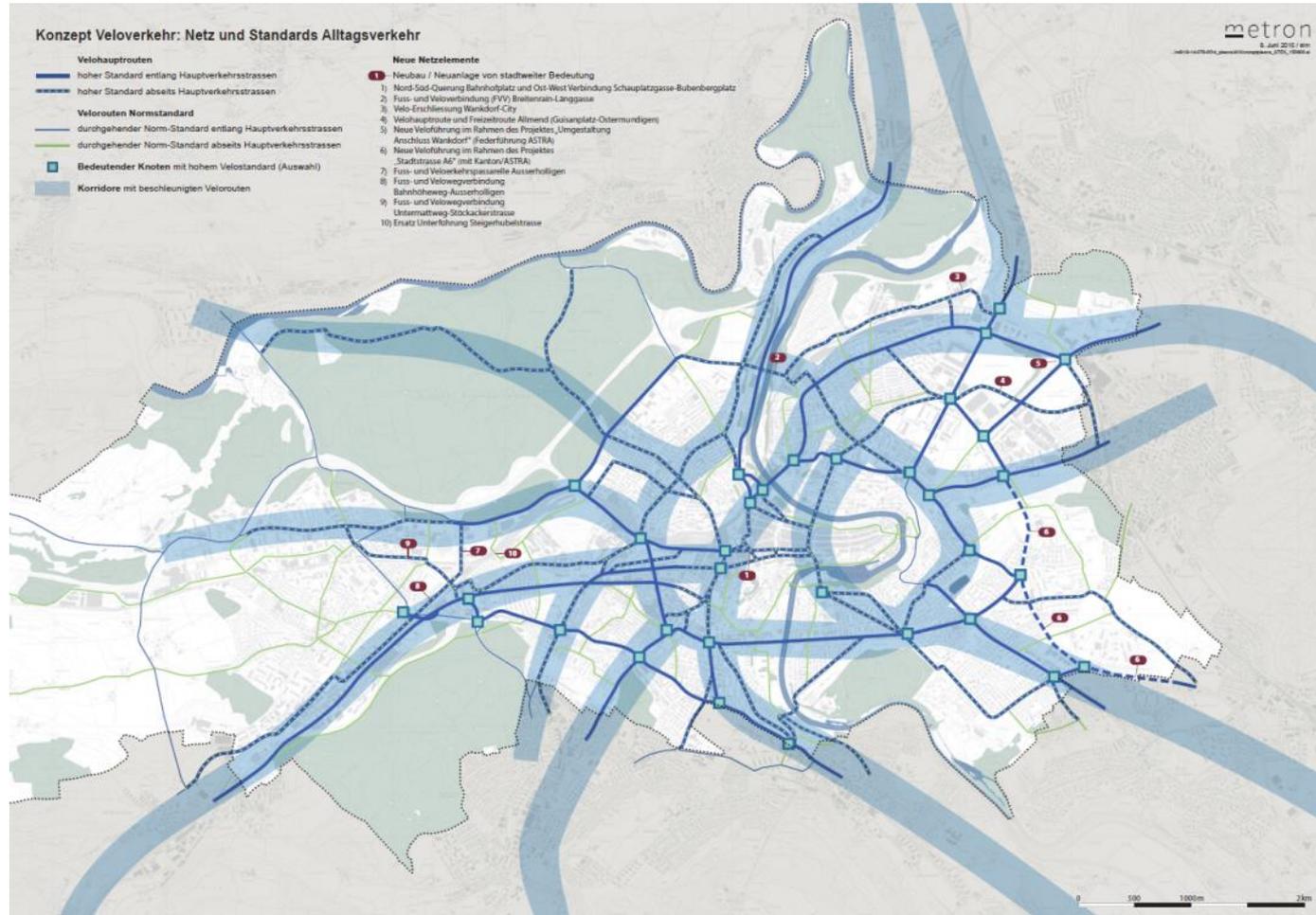
# Velostrassen: Pilotprojekt Beundenfeld- /Militärstr.



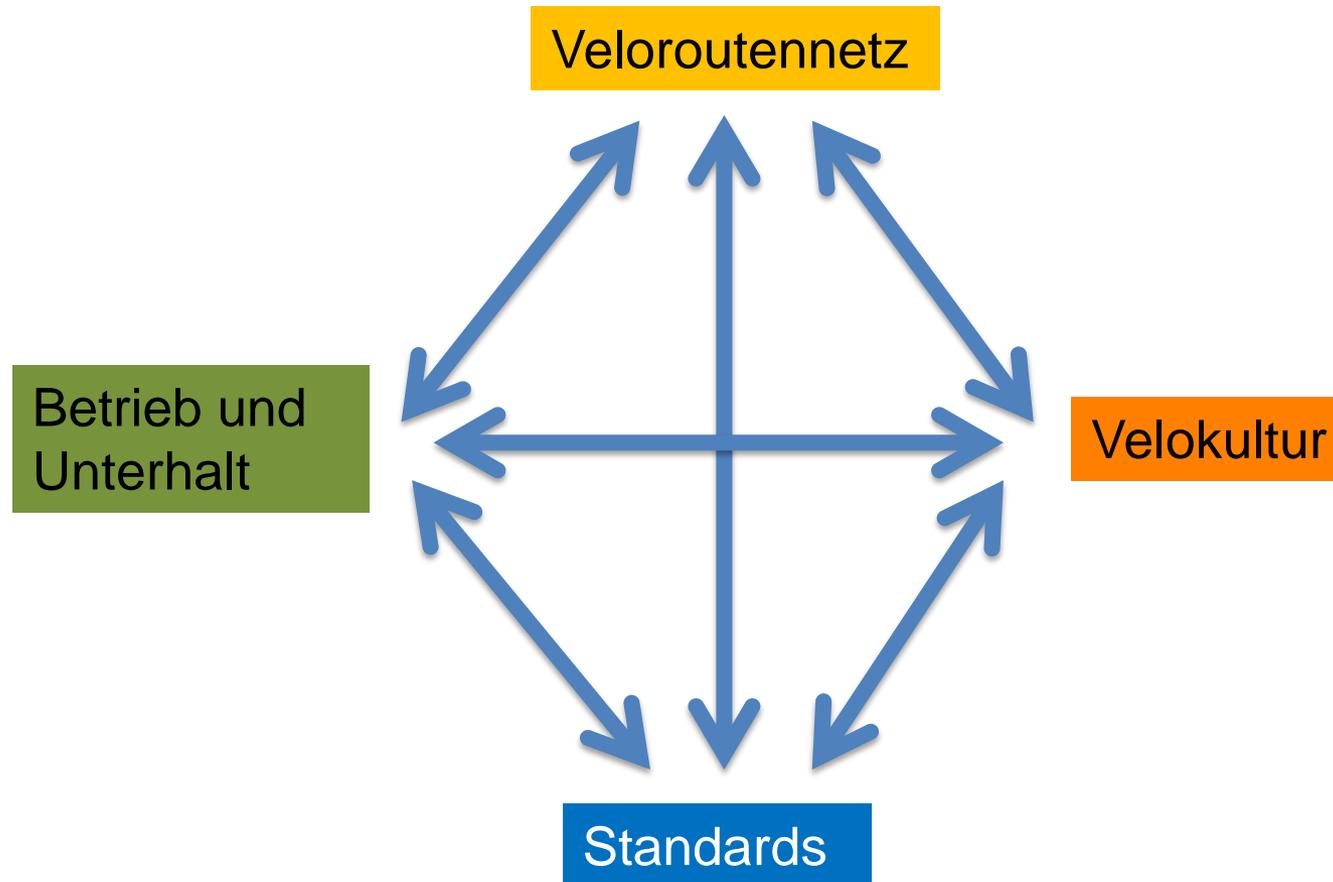
# Infrastruktur: Routen mit hohem Standard



# Infrastruktur: Netzplanung STEK 2016

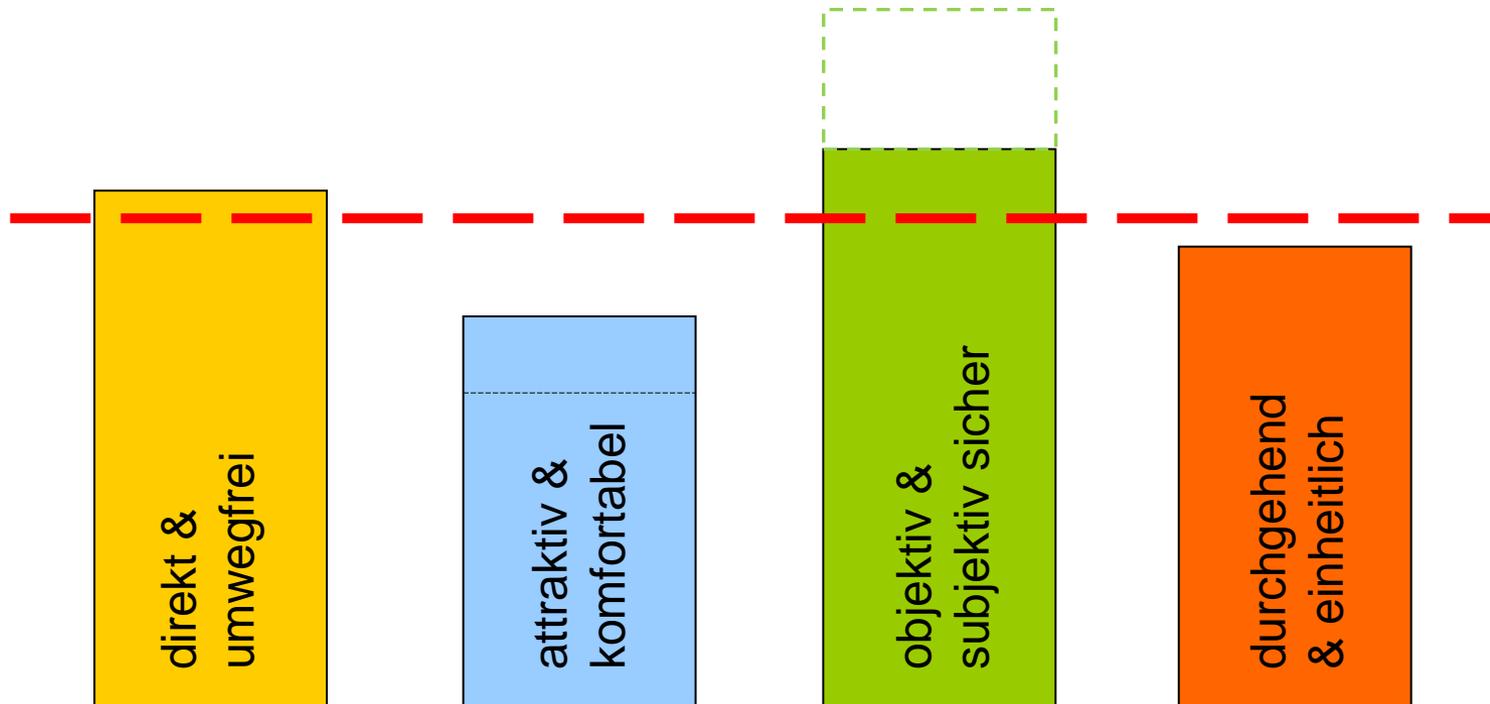


# Infrastruktur: Einflussfaktoren Routennetz



# Infrastruktur: Anforderungen

Ziel: Ausgewogene Lösungen. Defizite können nicht kompensiert werden



# Grundlagen: Planungsstufen

**STEK 2016 & RGSK II (Haupttroutennetz),  
Velo-Offensive (Kultur, Grundlagen)**



**Masterplan Veloinfrastruktur**



**Routenkonzepte pro Hauptroute/Korridor**

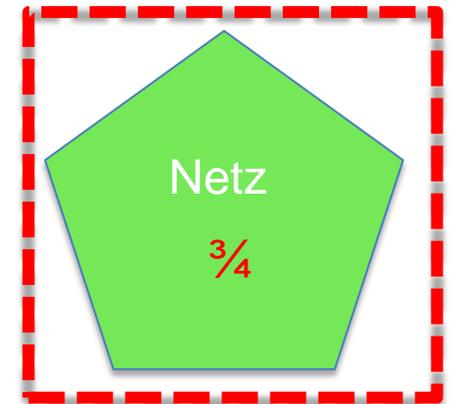
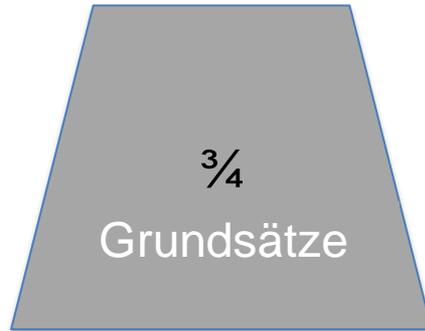


**«jährliche Schwerpunktprogramme»**



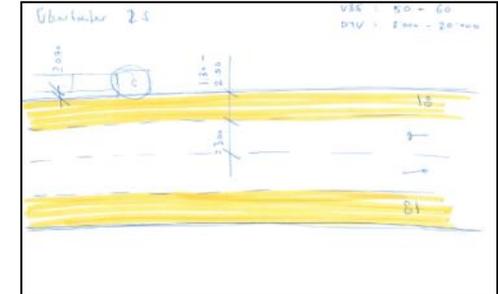
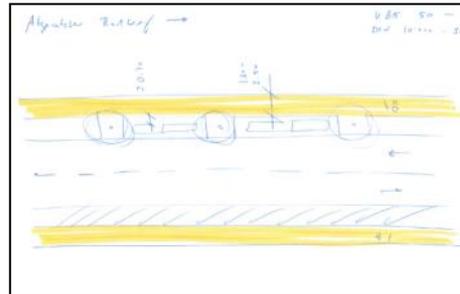
Geplante und laufende Projekte (Gesamtprojekte, Massnahmen FVV)

# Masterplan Velo

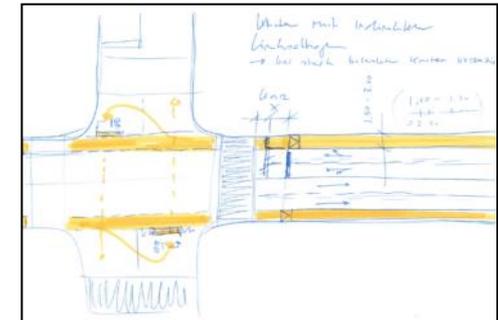
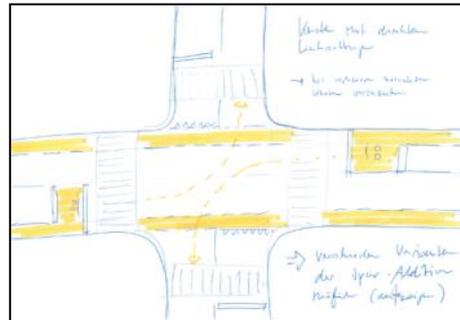


# Gliederung Standards

## Strecken

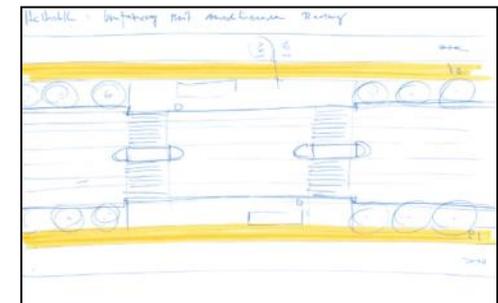
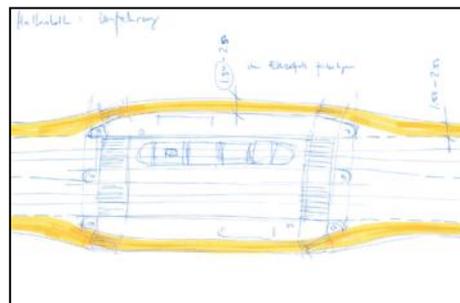


## Knoten



## ÖV-Haltestellen

→ Koordination Pilot UHR

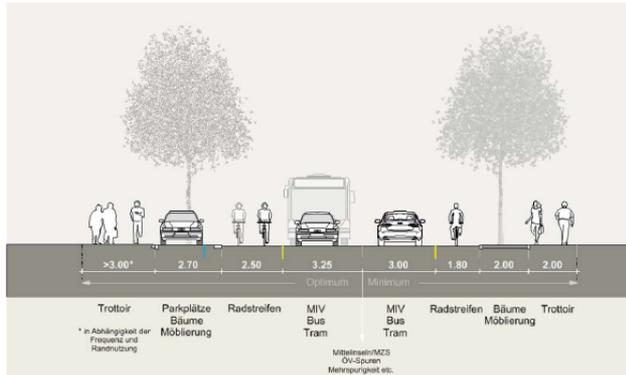


# Standards: Mögliche Darstellungsart

Masterplan Veloinfrastruktur 2030, Kapitel Querschnitte

## Querschnittstyp: Überbreiter Radstreifen (ohne Haltestelle)

Bewertung Zielerreichung Velo-Offensive: \*\*\*\* (4 von 5 Sternen) (3 von 5 bei vielen PP)



### Beschreibung:

Der überbreite Radstreifen baut auf der vorliegenden Veloinfrastruktur in Bern und der Schweiz auf. Ein **durchgängiger** und **überbreiter** Radstreifen stellt gegenüber dem Ist-Zustand in vielen Fällen eine starke Verbesserung dar. Der Querschnittstyp ist, sofern in hoher Qualität umgesetzt, bis zu einem gewissen Mass geeignet, neue Benutzergruppen zum Velofahren zu bewegen. Vor allem Parkplätze und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs stellen Herausforderungen dar, die vielfach zu Unterbrüchen oder Qualitätseinbußen führen.

### Denkbare Abschnitte (in BKG zu prüfen)\*

- Effingerstr. (Hirschengraben-Loryplatz)
- Schlosstrasse (Loryplatz-Ausserholligen)
- Laupen-/Murtenstr. (Bahnhof-Forsthaus)
- Bollwerk/Neubrückstr./Schützenmatte
- Lorrainebrücke
- (Velohauptoute Wankdorf (Lorraine-Wankdorfplatz)
- Thunstr. (Helvetiaplatz-Thunplatz)
- etc.

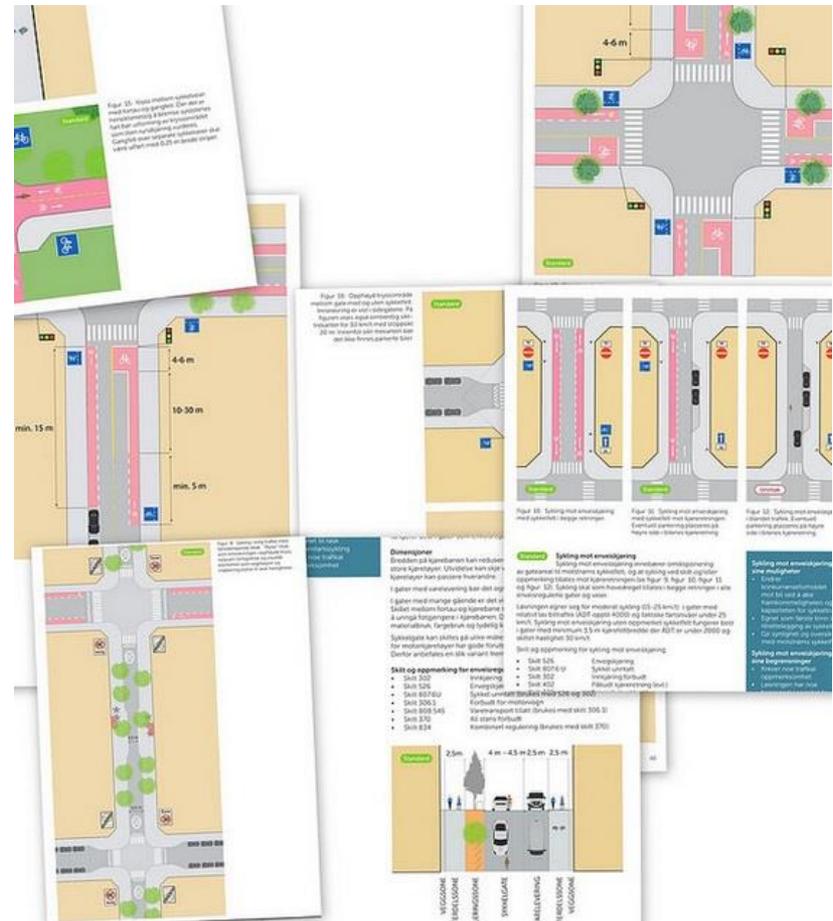
\* Der Masterplan Veloinfrastruktur weist einen langfristigen gültigen Horizont auf. Es sind deshalb auch Strassen aufgeführt, welche in den letzten Jahren bereits saniert wurden.

### Einsatzbereich und Vorteile:

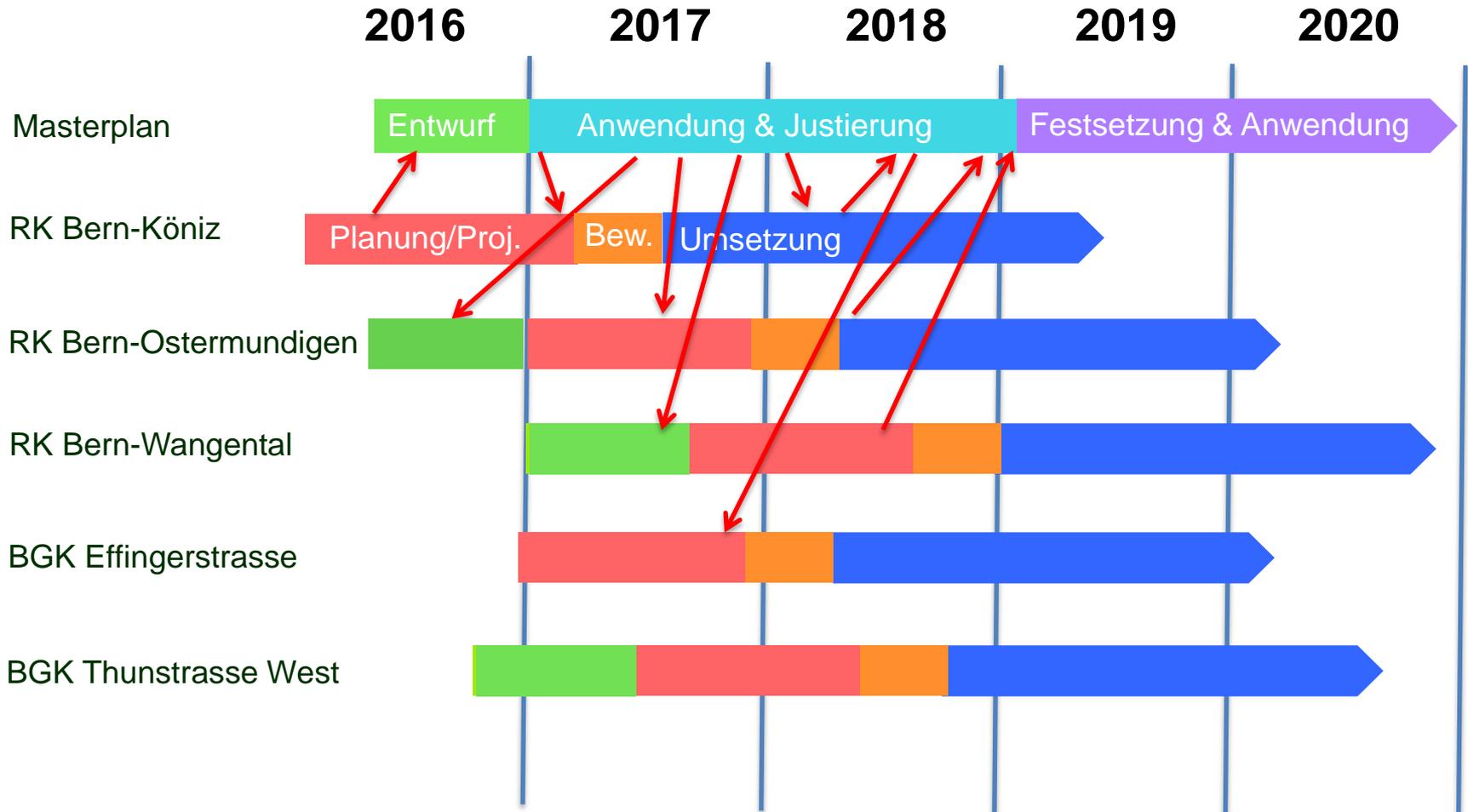
Entlang von Hauptverkehrsstrassen oder städtischen Hauptachsen, wo aufgrund des DTV (ca. 6'000-18'000) und/oder der Geschwindigkeit (40km/h-60km/h) eine Separierung des Verkehrs notwendig ist. Der Querschnittstyp lässt sich auf breiten Strassen oftmals verhältnismässig einfach erstellen. Die Sichtverhältnisse zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Veloverkehr sind durchgehend gut. Die Übergänge oder Kombinationen zu Umweltpuren sind i.d.R. einfach zu lösen. Der Querschnittstyp deckt die Bedürfnisse der schnellen Velofahrenden ab.

### Worauf zu achten ist:

Die seitliche Parkierung und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen in hoher Qualität gelöst werden. Beim Busverkehr ist eine Haltestellenbreite von mind. 4.50m anzustreben. Bei Tramlinien ist eine Haltestellenumfahrung nötig, womit auf den Typ "Radweg" gewechselt werden muss. Als Alternativlösung kommt eine überfahrbare Kaphaltestelle in Frage. Bei sehr hohem DTV (>20'000) und/oder hohen Geschwindigkeiten sind Lösungen mit stärkerer Separierung zu bevorzugen. Parallele Nebenachsen sind weiterhin nötig.

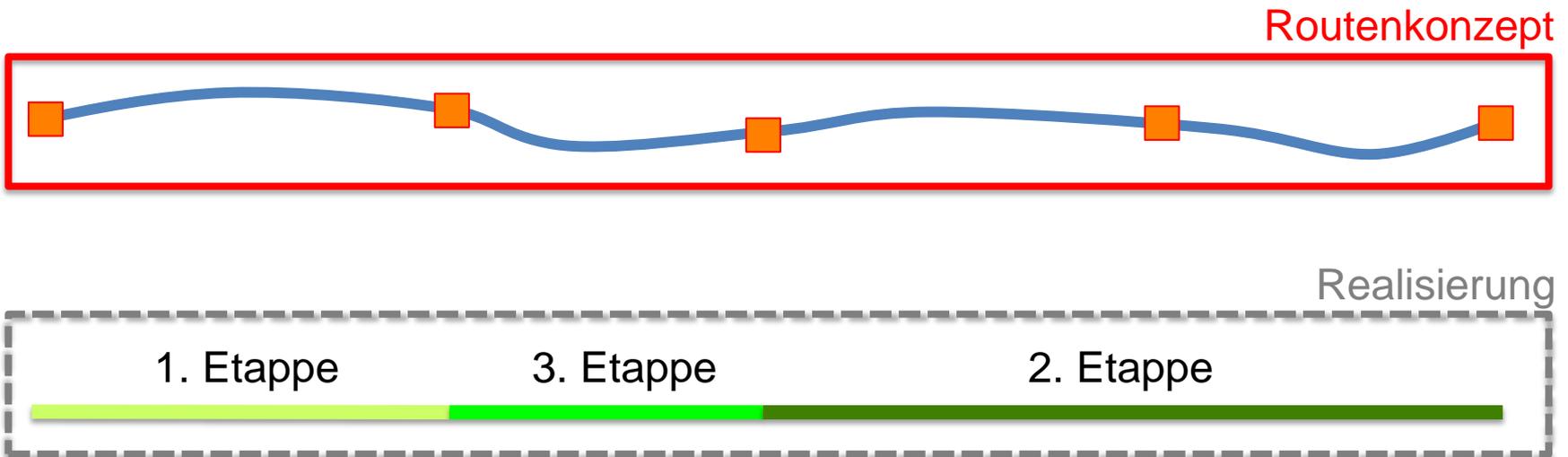


# Masterplan Velo

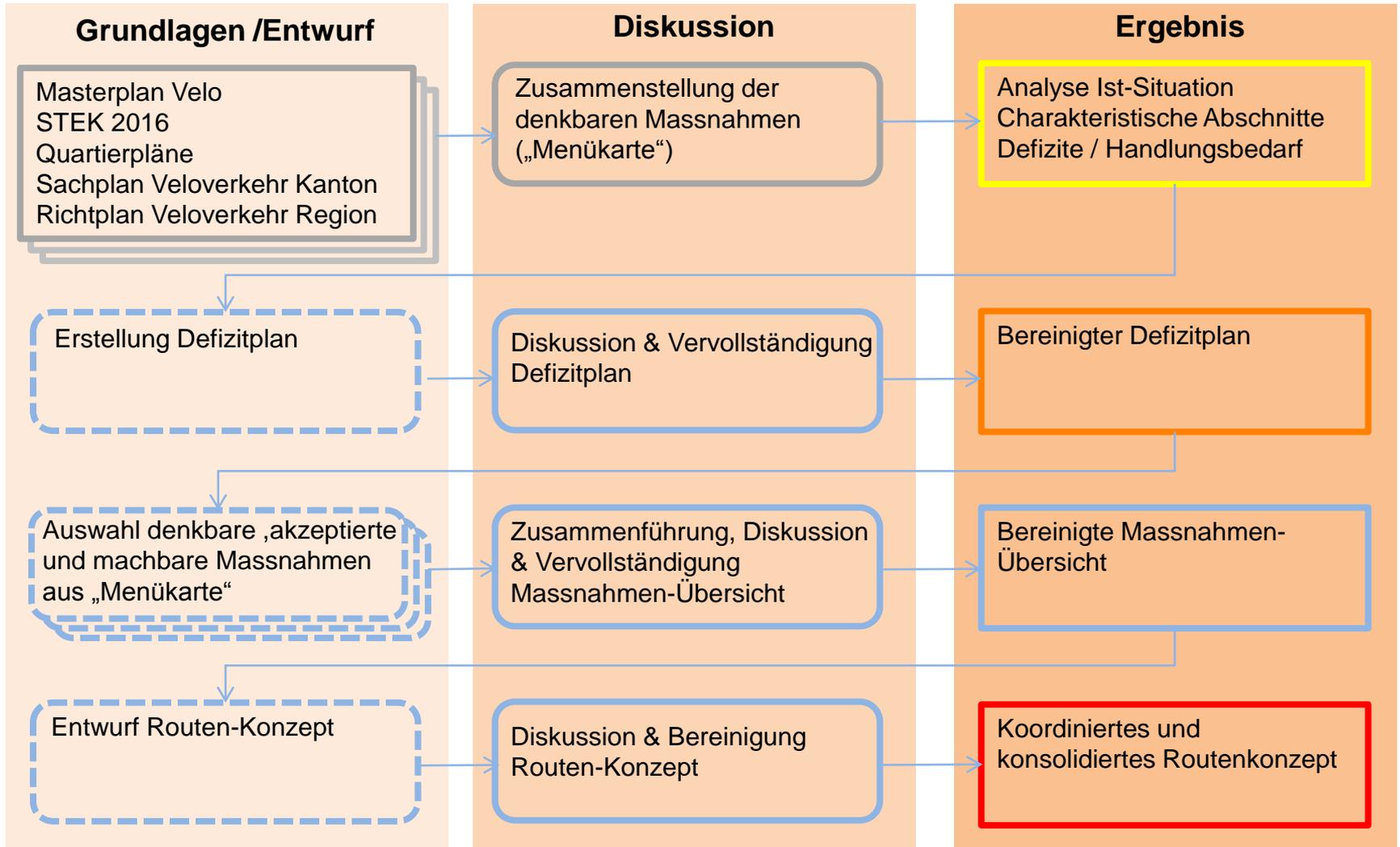


## Ziele Umsetzung Routen

- Routenkonzepte für durchgehende und konsistente Qualität
- Die Routenkonzepte sind
  - koordiniert (stadtintern, Region, Kanton)
  - konsolidiert (Quartierkommissionen, Gemeinden)
  - und ihre technische Machbarkeit ist nachgewiesen



# Erarbeitung Routenkonzepte



# Routenkonzepte: «Menükarte» Massnahmen

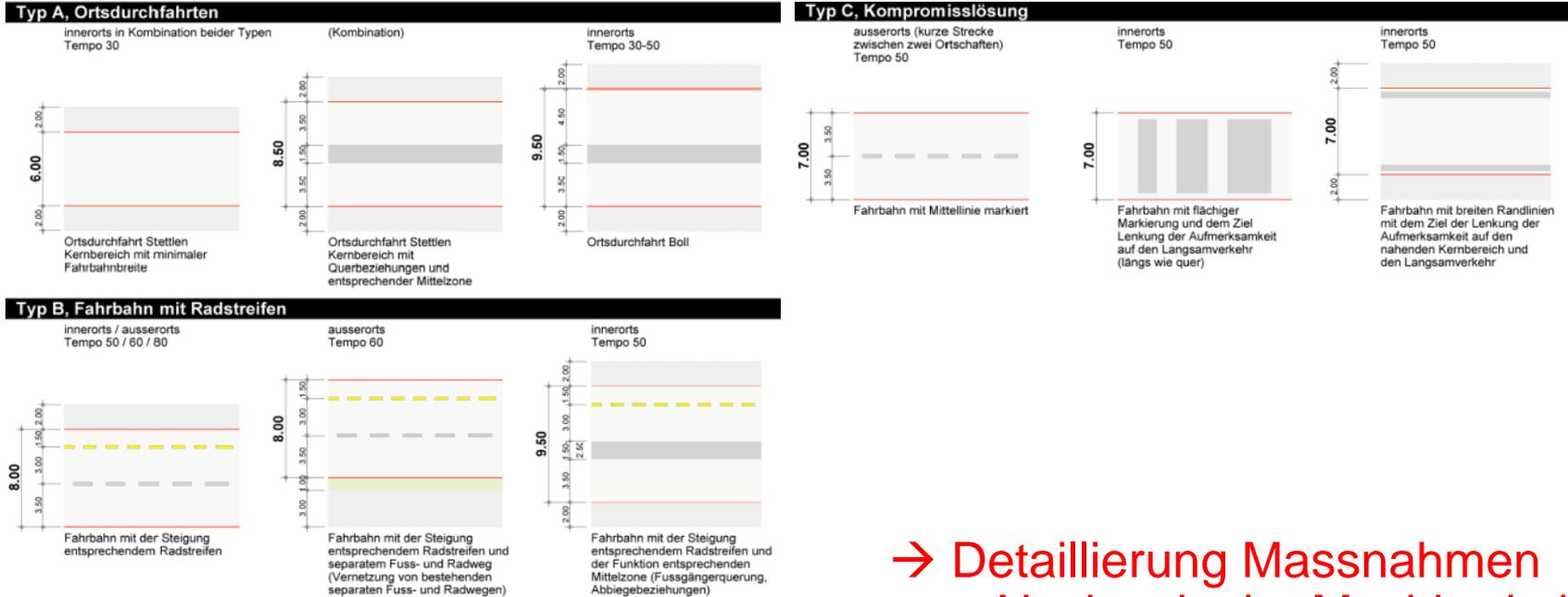
Fachbereich Verkehr

Fachbereich Städtebau

Regime	Begegnungszone, Tempo 20	Tempo 30	Tempo 50	Tempo 60	Tempo 80		
							
Knoten	4-ärmige Kreuzung	3-ärmige Kreuzung	Kreisverkehr	Abbiegespur			
							
Raumaufteilung	2 Spung mit Mittelstreife	2 Spung ohne Mittelstreife	Randstreifen	Mittelzone	Kernfahrbahn	Mischfläche	Grenzseilung
							
ruhender Verkehr	Längsparkierung	Senkrecht Parkierung	Schrägparkierung	Parkierungsakrote			
							
Veloführung	Überbreite Fahrbahn	Ein- oder beidseitige Kernfahrbahn / Radstreifen	Randlinie	von der Strasse losgelöste Verkehrsfläche			
							
Fussgängerführung	Trottoir beidseitig	Trottoir einseitig	ohne Trottoir	von der Strasse losgelöste Wegführung	Mischfläche	Grenzseilung	
							
Querungen	Querung	Querung über Mittelzone	Querung auf horizontalem Versatz	Querung im Engpass	Querung mit Schutzinsel	freies Queren	
							
ÖV - Abwicklung	Fahrbahnhaltestellen	Haltestellen in Buchten	Haltestellen auf Platz				
							

Siedlungskörper / Zentren	Dorflicher Raum ohne Zentrum	Dorflicher Raum mit einem / verschiedenen Zentren	Dorfliches langgestrecktes einseitiges Zentrum	Dorflicher Raum mit langen Zentren	kein Siedlungskörper
					
Strassenraum / Randbebauung	durch Bauten definiert	durch private Vorbereiche definiert	durch historisches Ensemble geprägt	ohne Bezug	Strasse in Landschaft
					
Tore / Ortseingänge	durch Bauten definiert	durch Massnahmen im Strassenraum	durch Installationen definiert		
					
Verbindendes Element	Beleuchtung / Installation	Bepflanzung	Belag / Fläche	Kombination von Elementen	Keine verbindende Elemente
					

# Routenkonzepte: Standards Massnahmen

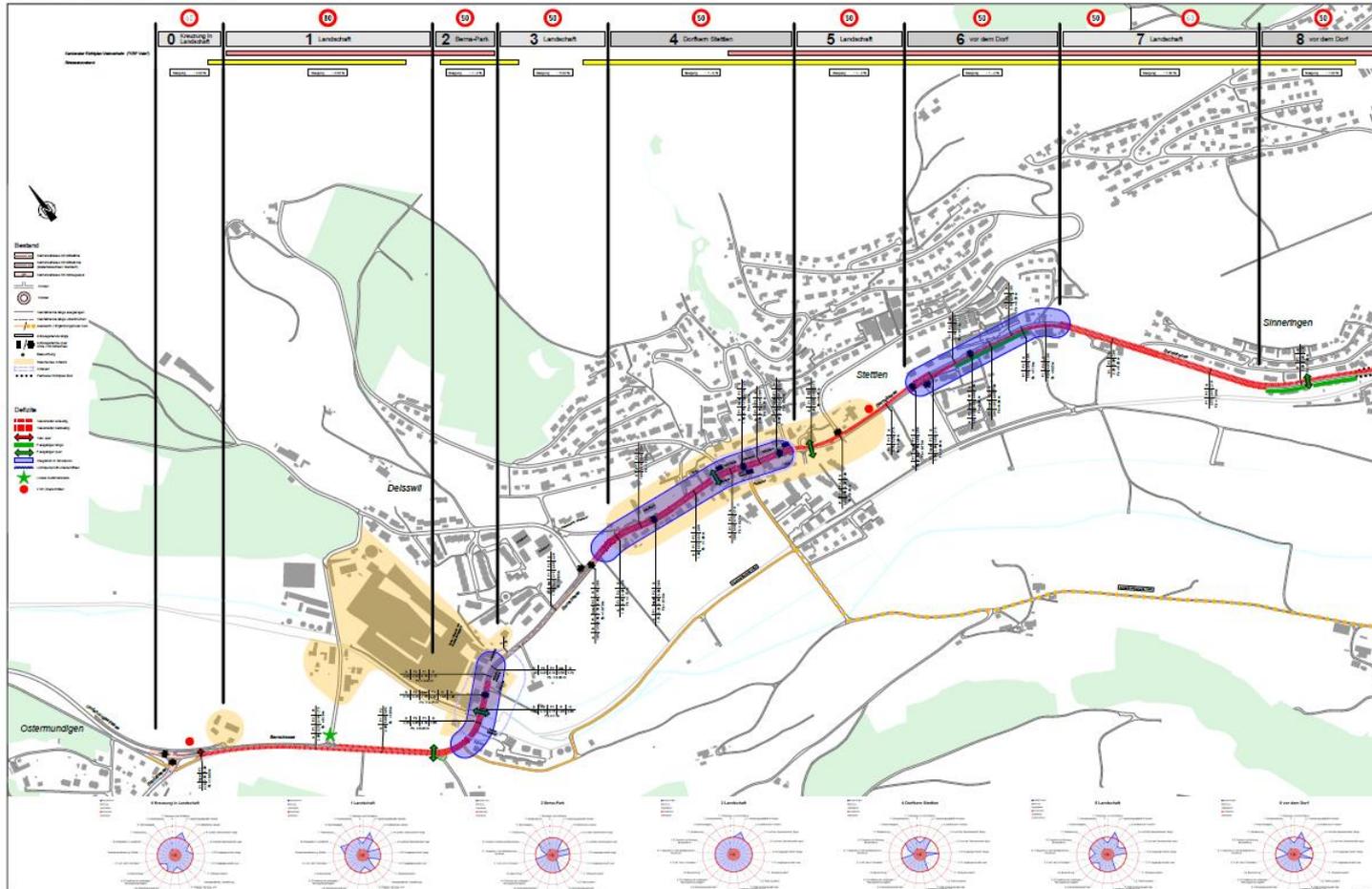


→ Detaillierung Massnahmen zum Nachweis der Machbarkeit

# Routenkonzepte: Partizipative Bereinigung Defizite

Massnahmenkonzept Wädenswil  
Situation Ostermündigen - Stetten - Vechnigen - Worb 1:2000

Defizite



# Routenkonzepte: Denkbare & akzeptierte Massnahmen

## 9 Richtplan Kern Boll Süd

## 10 vor dem Dorf

## 11 Landschaft

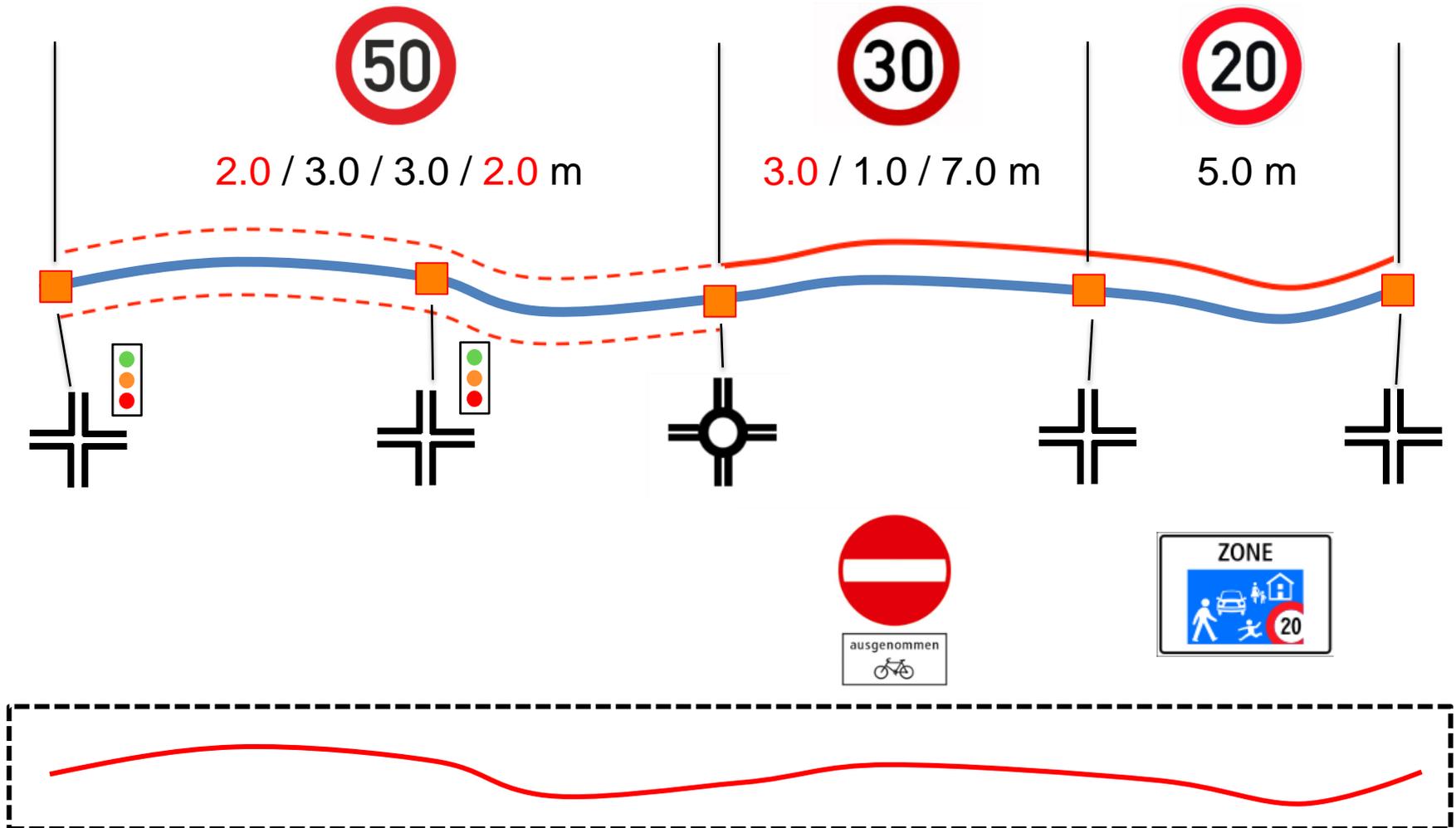
  

Begrenzungszone, Tempo 20	Tempo 30	Tempo 50	Tempo 60	Tempo 80
4-stellige Kreuzung	3-stellige Kreuzung	Kreiselverkehr	Abbiegespur	
2-Staumit Mittelstreife	2-Staumit ohne Mittelstreife	Handläufe	Mittelstreife	Fächige Markierung
Längsplanung	Bereinigt Parkierung	Straßengärtnerei	Parkungsgewebe	
Überbreite Parkzonen	Ein- oder Mehrspur vorzeichenlos/Handläufe	Handläufe	von der Straße abgesetzte Abfuhrung	
Trottoir beidseitig	Trottoir einseitig	ohne Trottoir	von der Straße abgesetzte Abfuhrung	
Quertung	Quertung über Mittelstreife	Quertung auf Fußstreifen verlegt	Quertung in Engpass	Quertung mit Schutzstreifen
Handschuttbahnen	Handschuttbahnen in Straßen	Handschuttbahnen auf Platz		

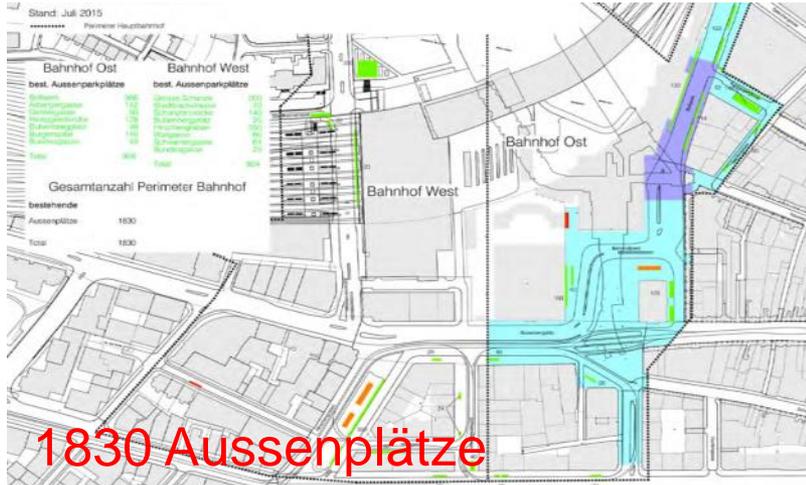
  

Definitiver Raum ohne Zentrum	Definitiver Raum mit einem/ mehreren Zentren	Definitives ungegliedertes Einzelgürtelzentrum	Definitiver Raum mit einem/ mehreren Zentren	kein Bedienungsort
Durch Busse definiert	Durch private Vorzeichen/Ortsname definiert	Durch historisches Ortsname/Ortsname definiert	ohne Beleg	Stresse in Landschaft
Durch Busse definiert	Durch Massnahmen in Straßennetzen	Durch Verkehrszeichen definiert		
Beleuchtung / Installation	Beleuchtung	Beleg / Fläche	Kombination von Elementen	Keine verbindliche Elemente

# Routenkonzepte: Ergebnis



# Infrastruktur: Veloparkierung Bhf: Von 3500 auf 8000 Pl.



# Infrastruktur: Velofreundlicher ÖV



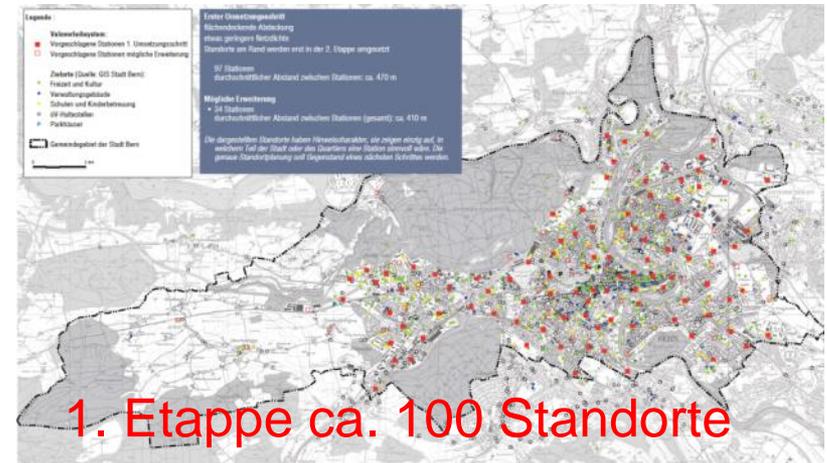
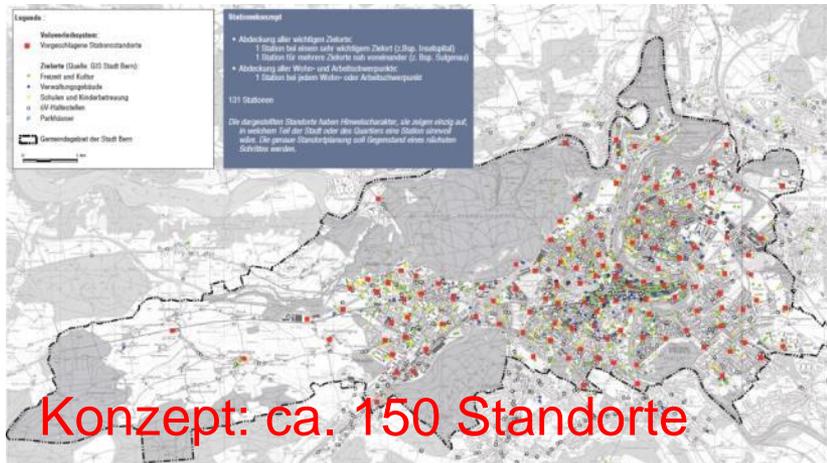
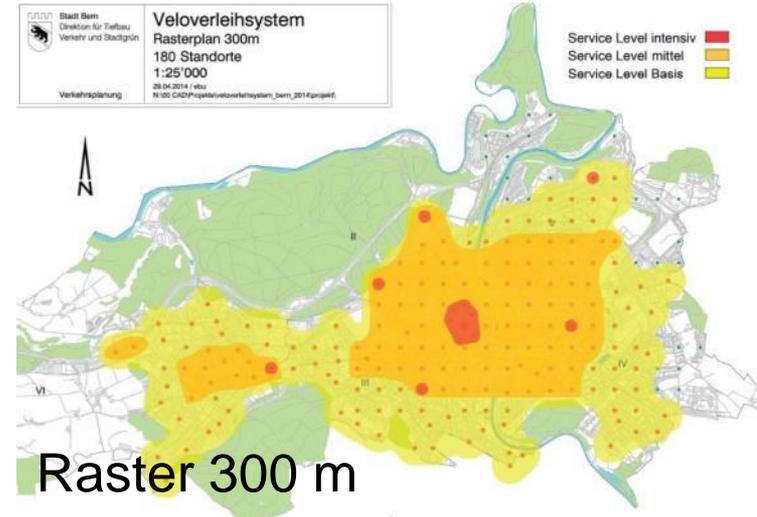
Strecken



Haltestellen (UHR)



# Dienstleistung: Veloverleihsystem: Realisierung naht...



# Dienstleistung: Velohauslieferdienst in Vorbereitung..

