



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

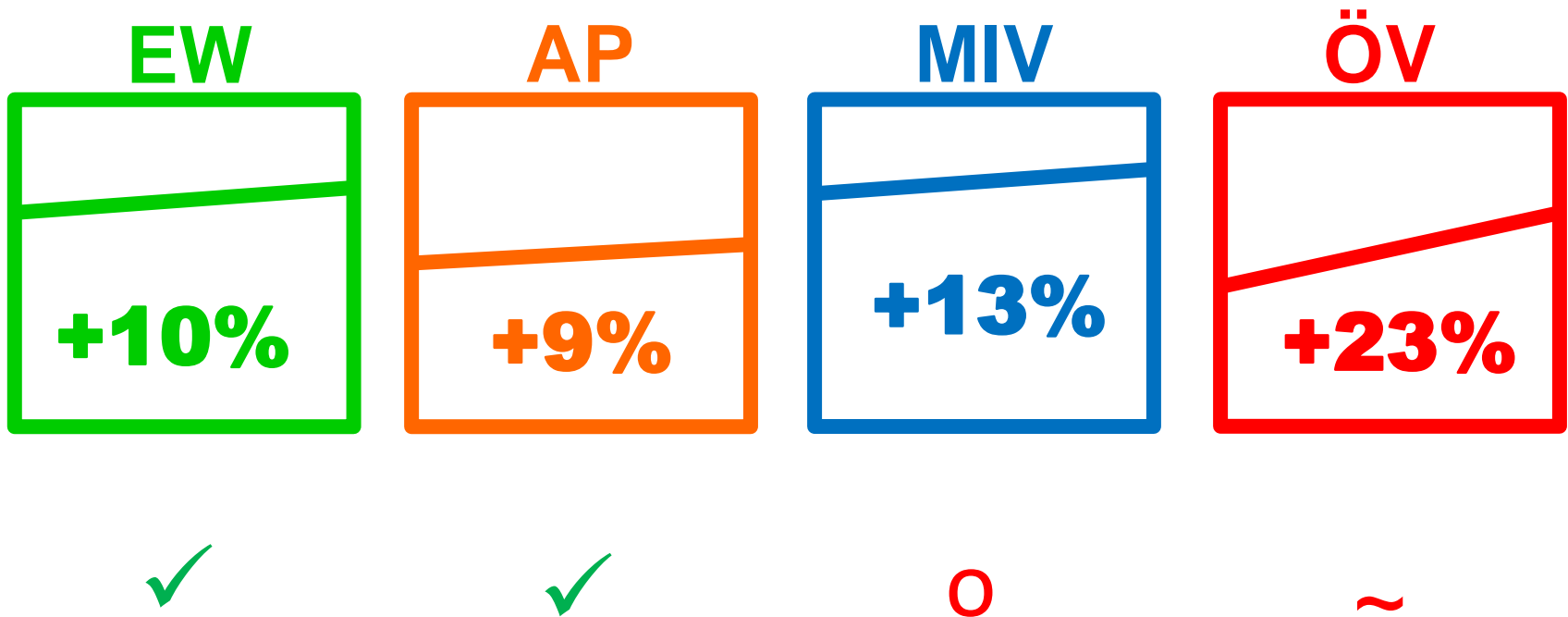
Velo-Offensive der Stadt Bern

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
Platzbedarf



Gutes
Kosten/Nutzen-
Verhältnis



Velofahren
ist gesund

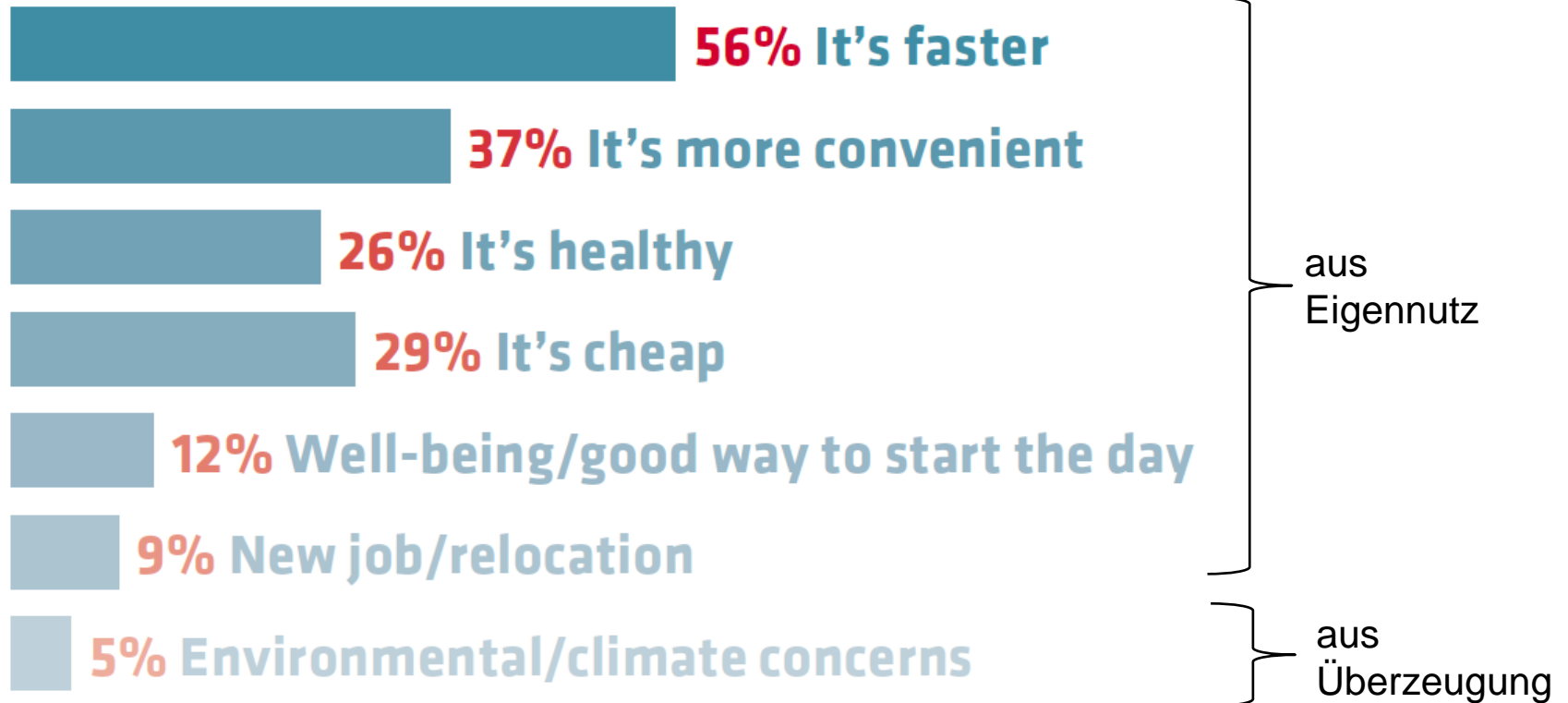
Nutzer / Kunden

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

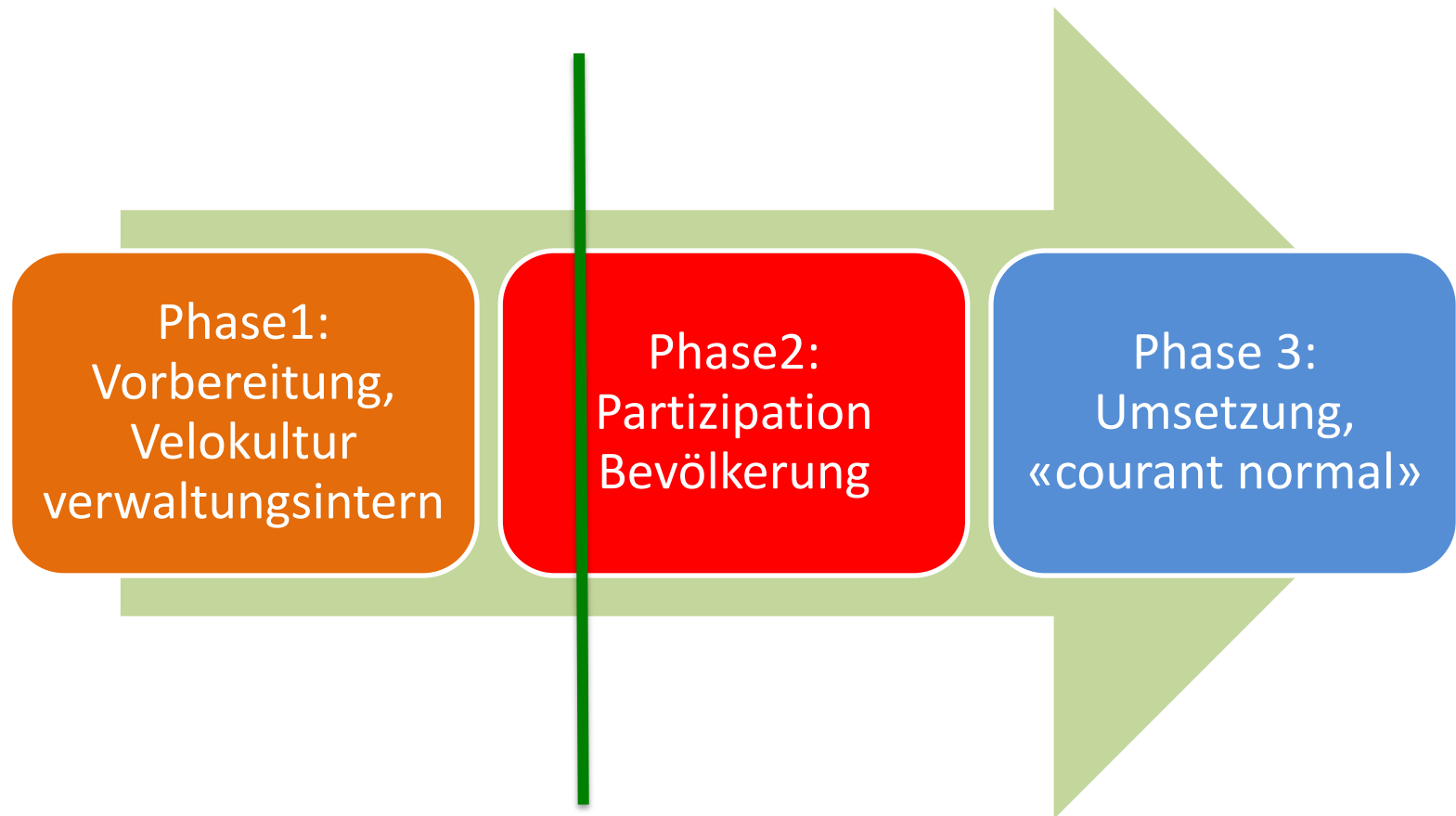
- Etablierung einer Velokultur unter Einbezug aller Zielgruppen
- Velo wird selbstverständlich

Infrastruktur

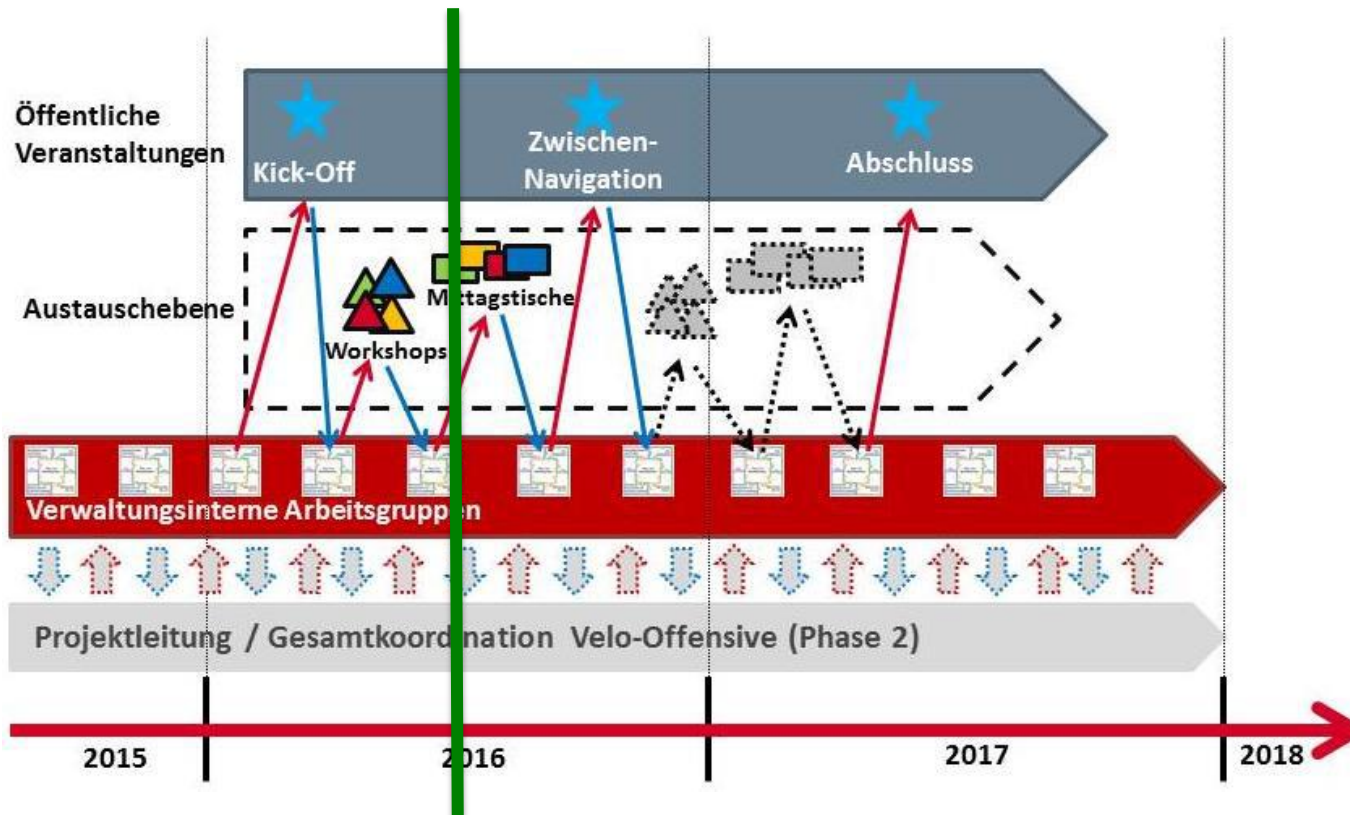
- Neue, höhere Standards für Infrastruktur und Betrieb
- Attraktive und durchgehende Hauptrouten



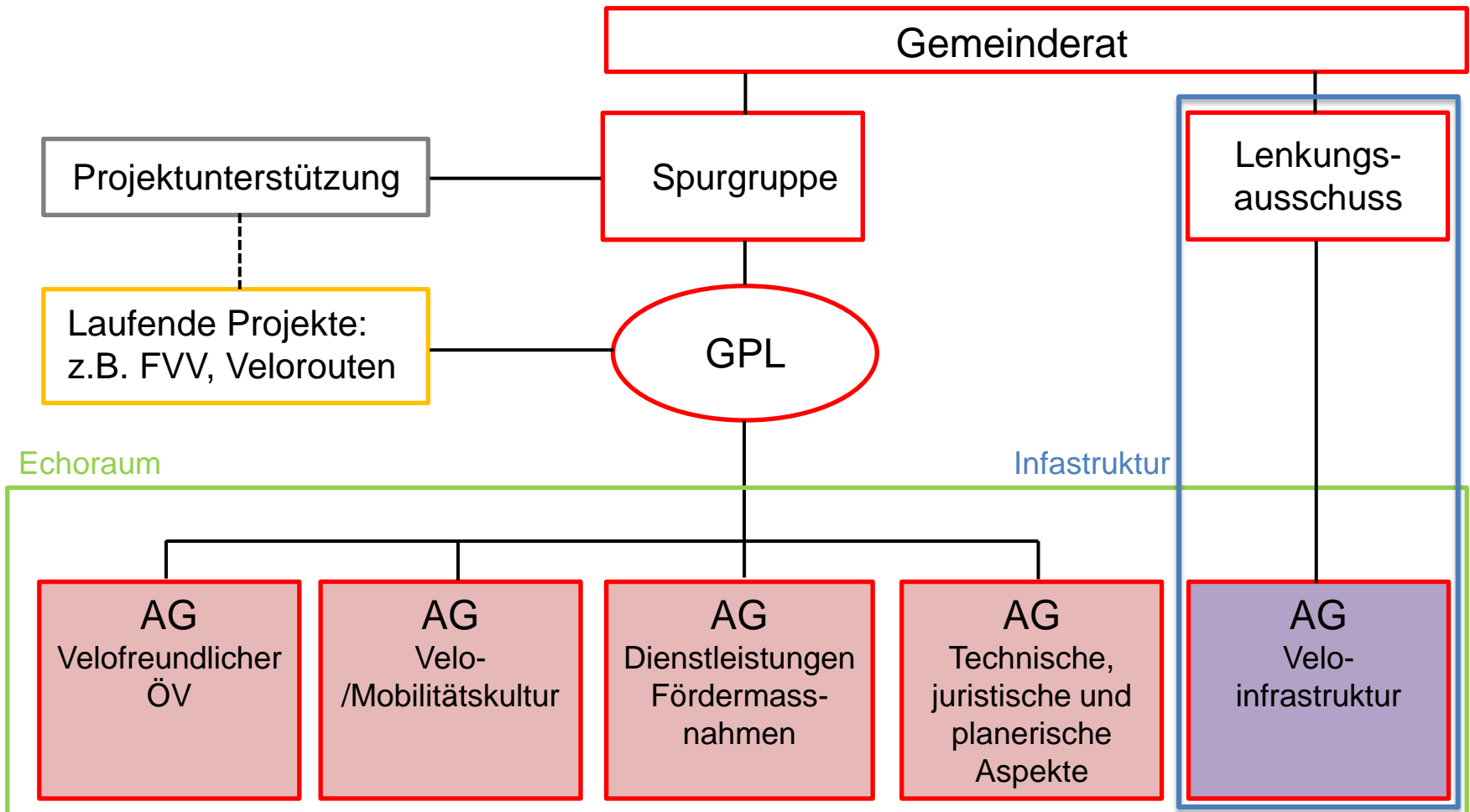
Die drei Phasen der Velo-Offensive



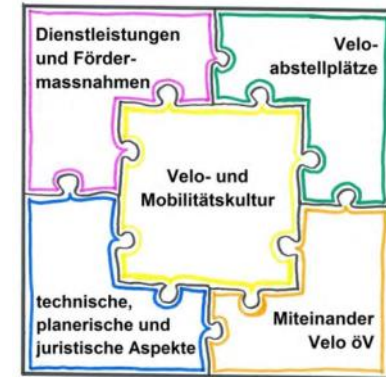
Die Partizipation



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

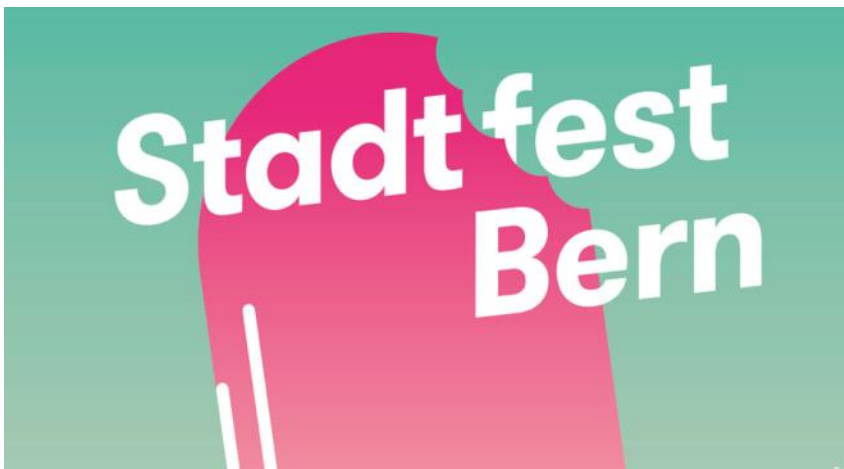
Das Velo ist im Alltag und Freizeit allgegenwärtig und selbstverständlich



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

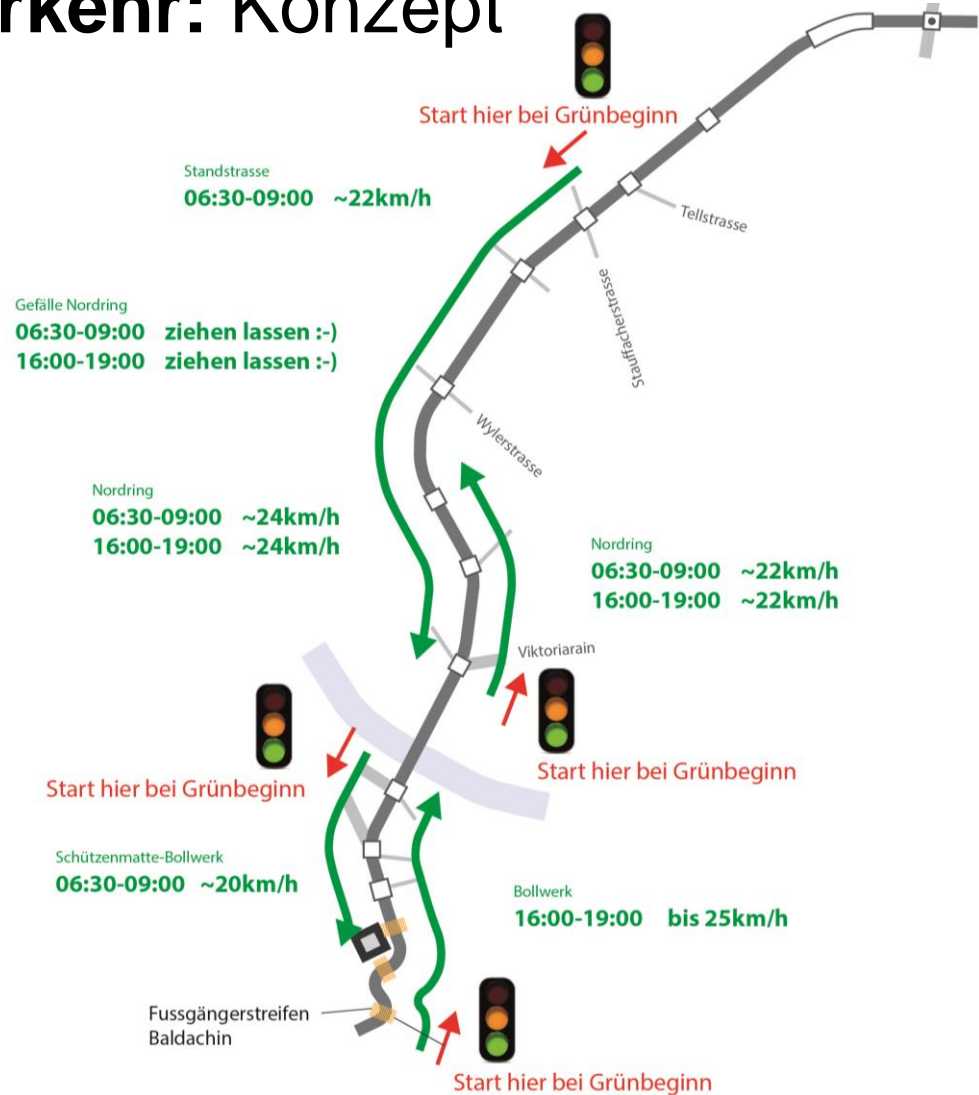
1.50 - 1.70 m



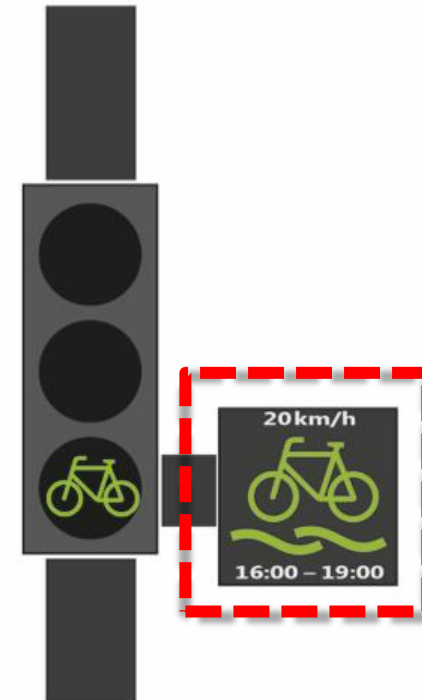
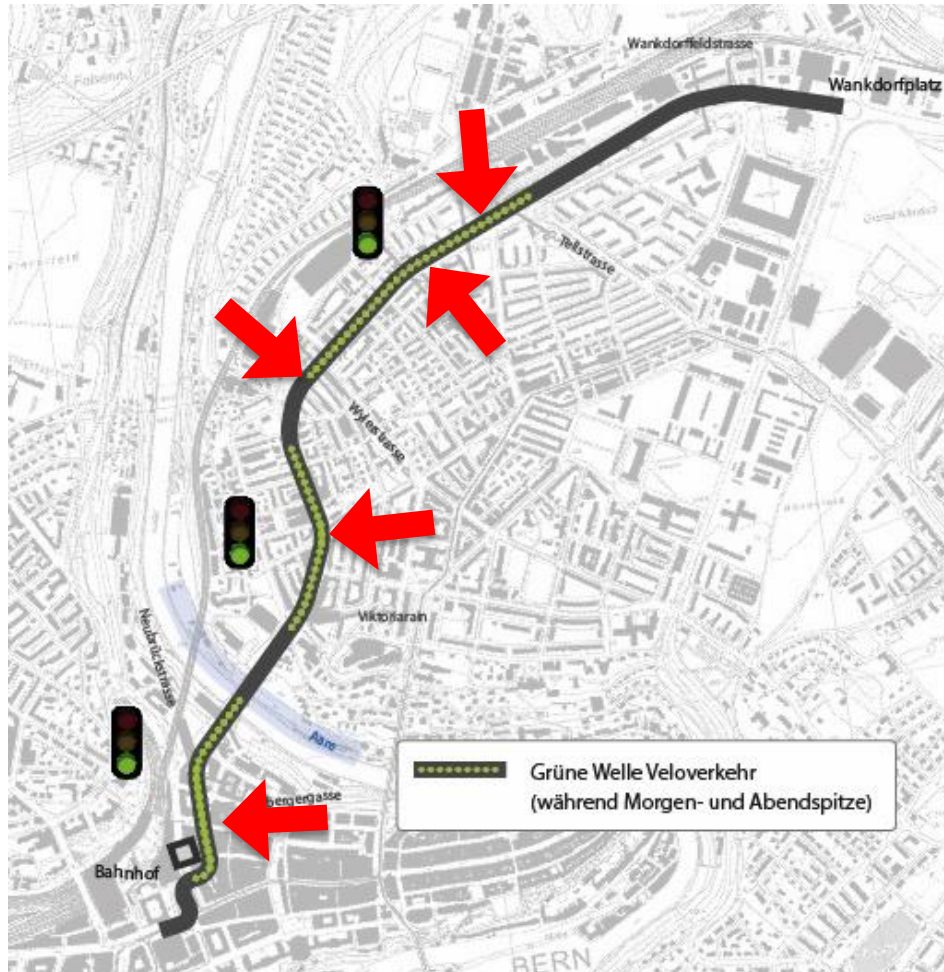
T30
3.50 - 5.00 m



Grüne Welle Veloverkehr: Konzept

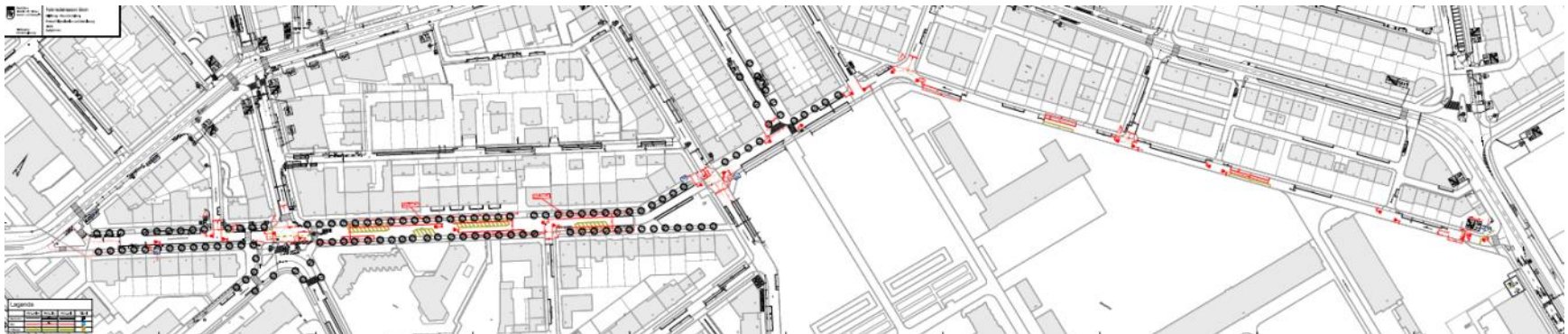
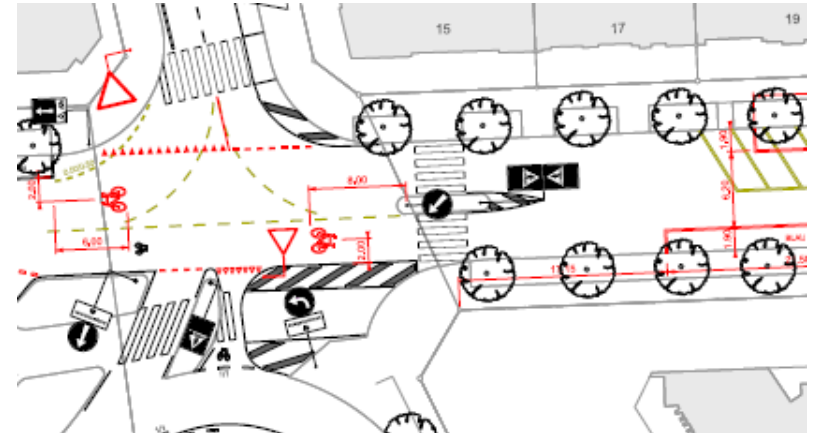


Grüne Welle Veloverkehr: Verbesserung Zugang

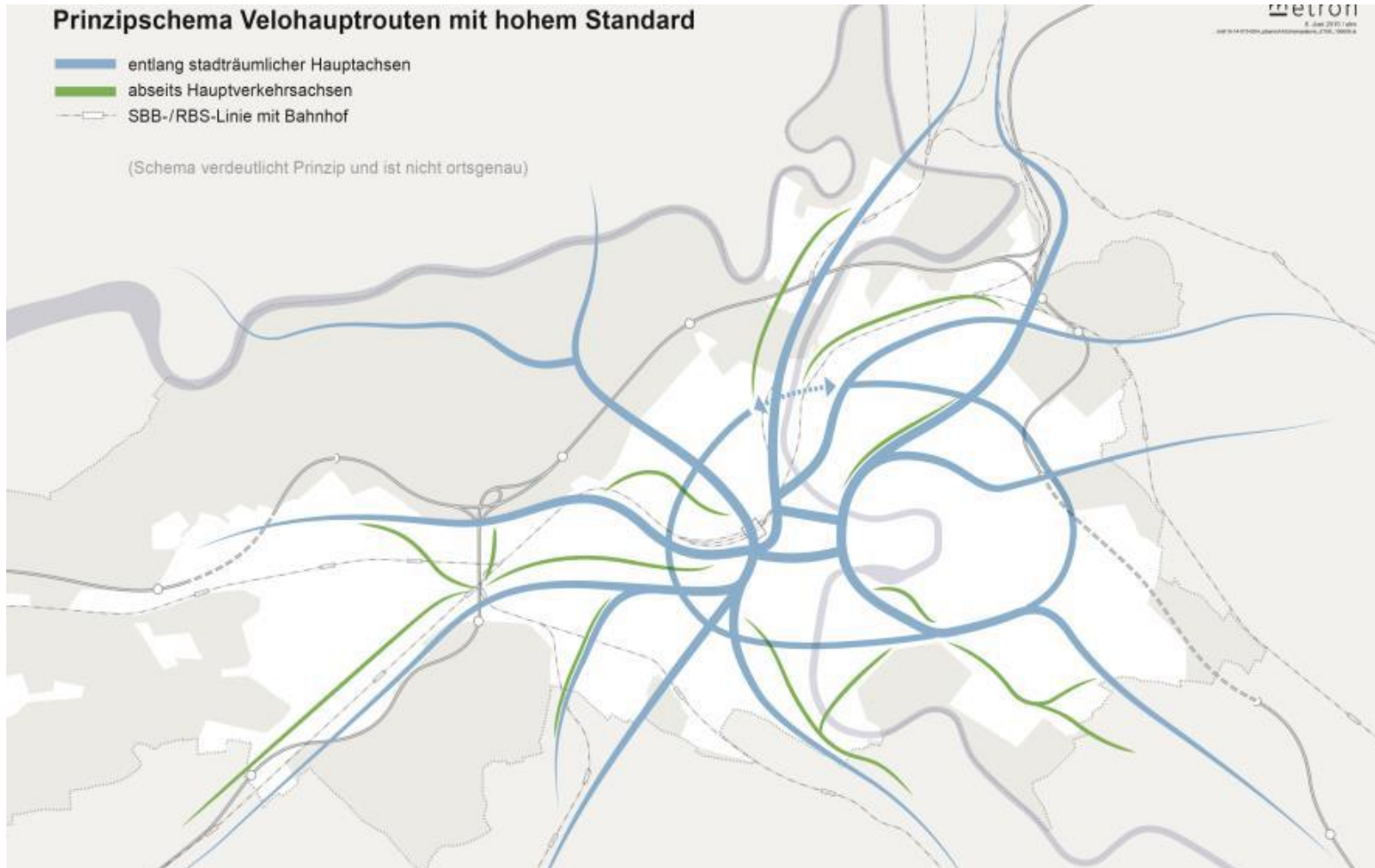


Leuchtet Grün während der Zeit in von der grünen Welle profitiert werden kann

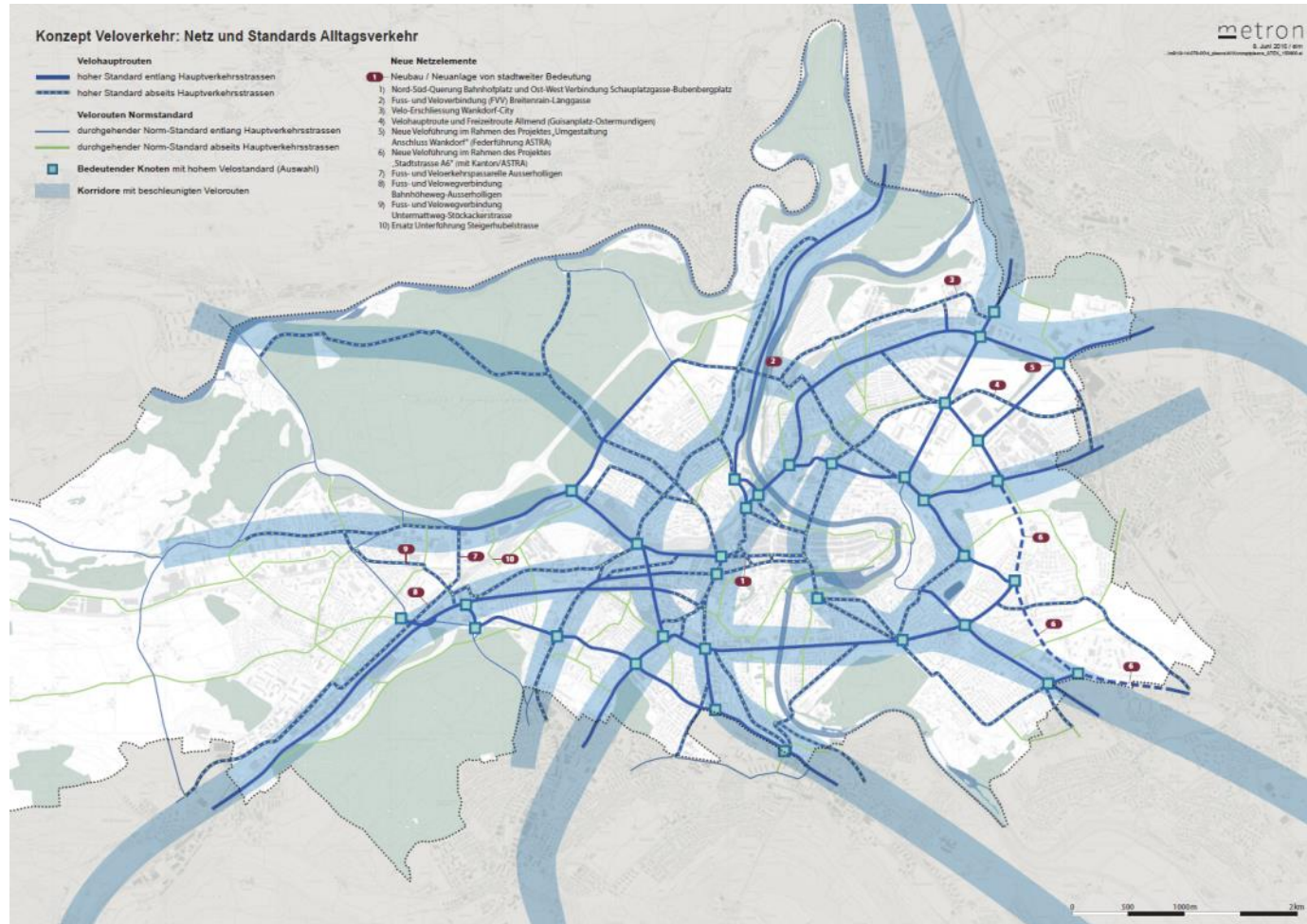
Velostrassen: Pilotprojekt Beundenfeld- /Militärstr.



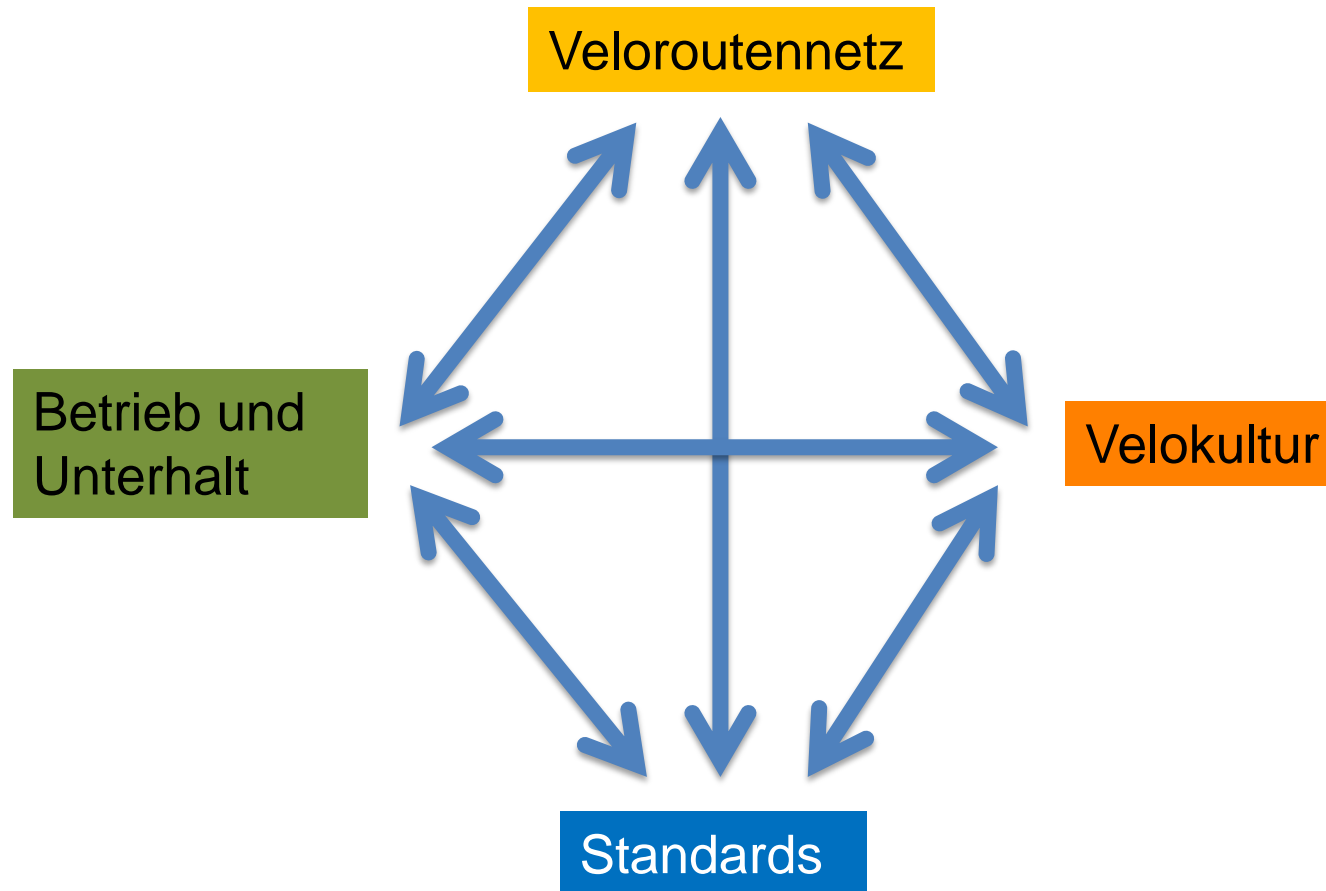
Infrastruktur: Routen mit hohem Standard



Infrastruktur: Netzplanung STEK 2016

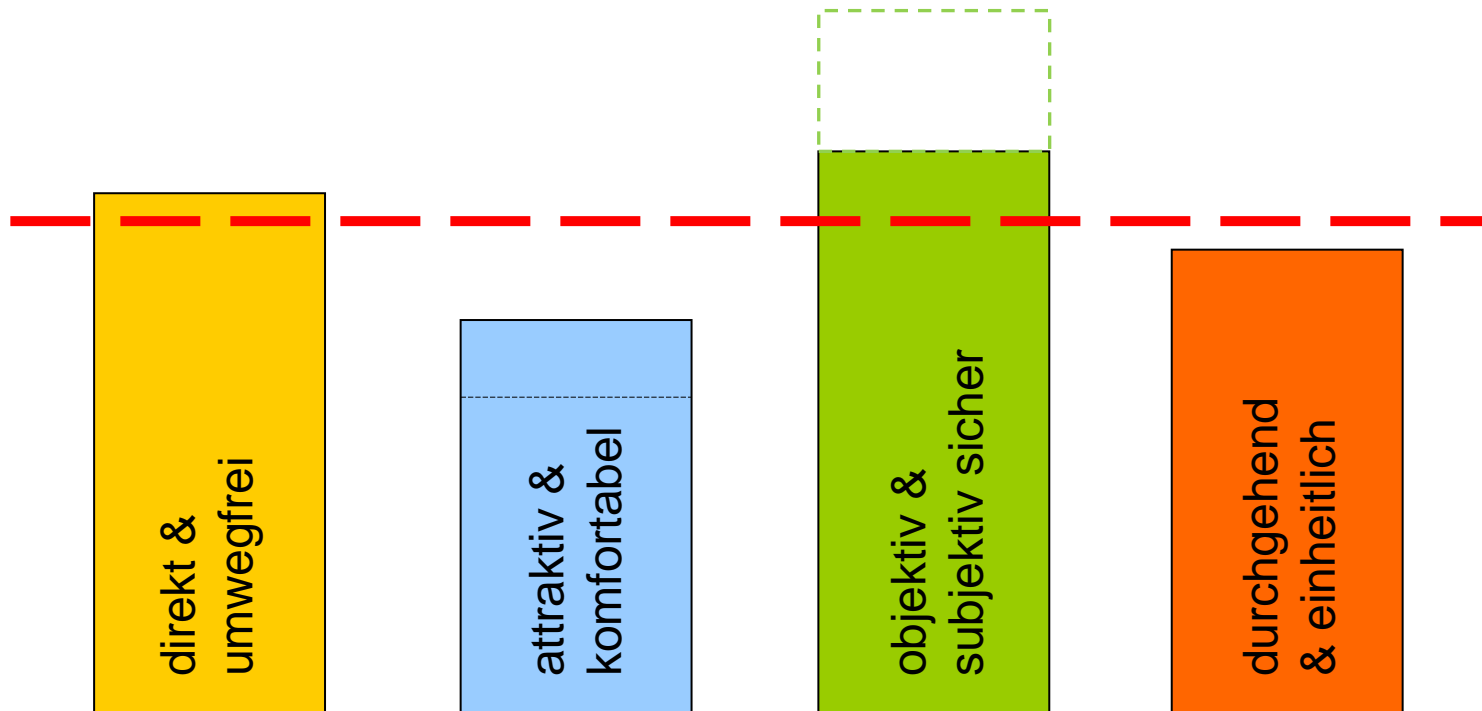


Infrastruktur: Einflussfaktoren Routennetz



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

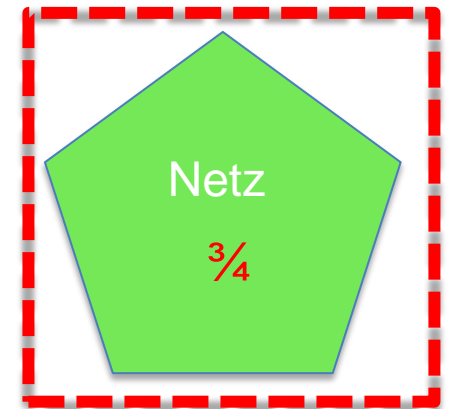
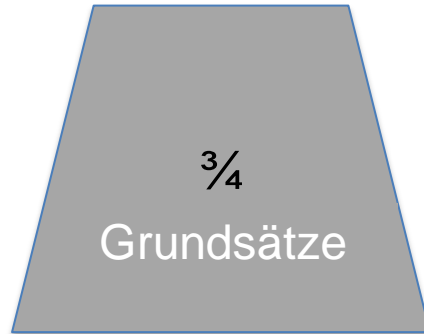


«jährliche Schwerpunktprogramme»



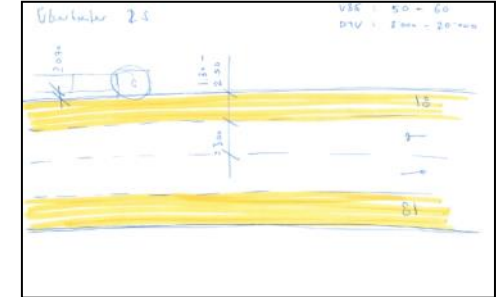
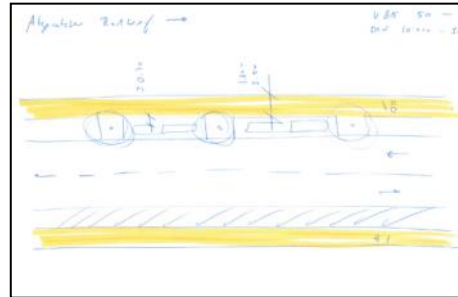
Geplante und laufende Projekte (Gesamtprojekte, Massnahmen FVV)

Masterplan Velo

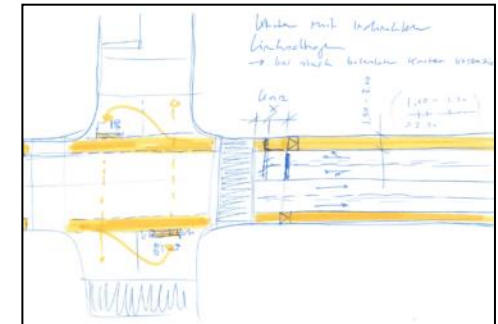
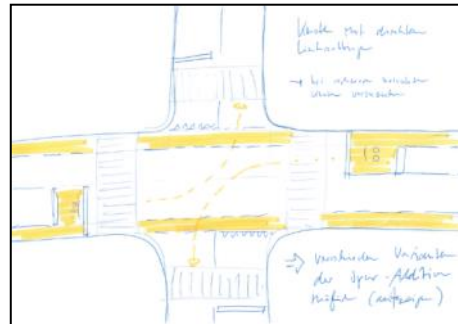


Gliederung Standards

Strecken

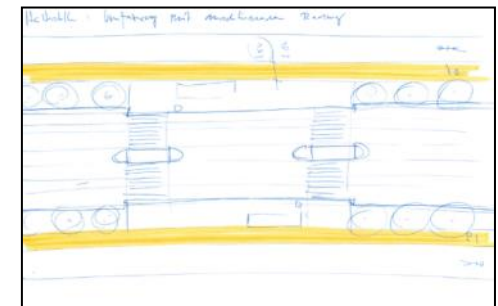
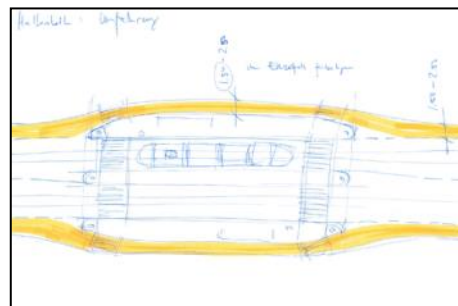


Knoten



ÖV-Haltestellen

→ Koordination Pilot UHR

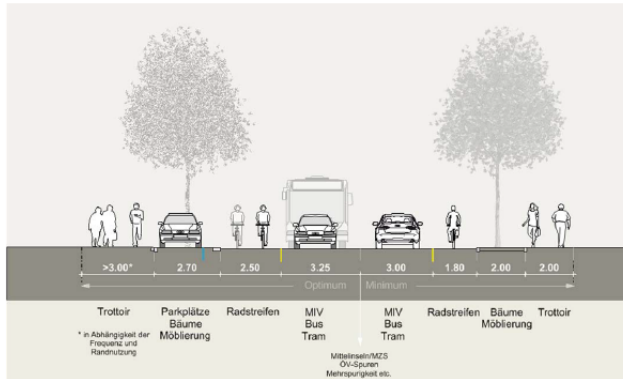


Standards: Mögliche Darstellungsart

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.

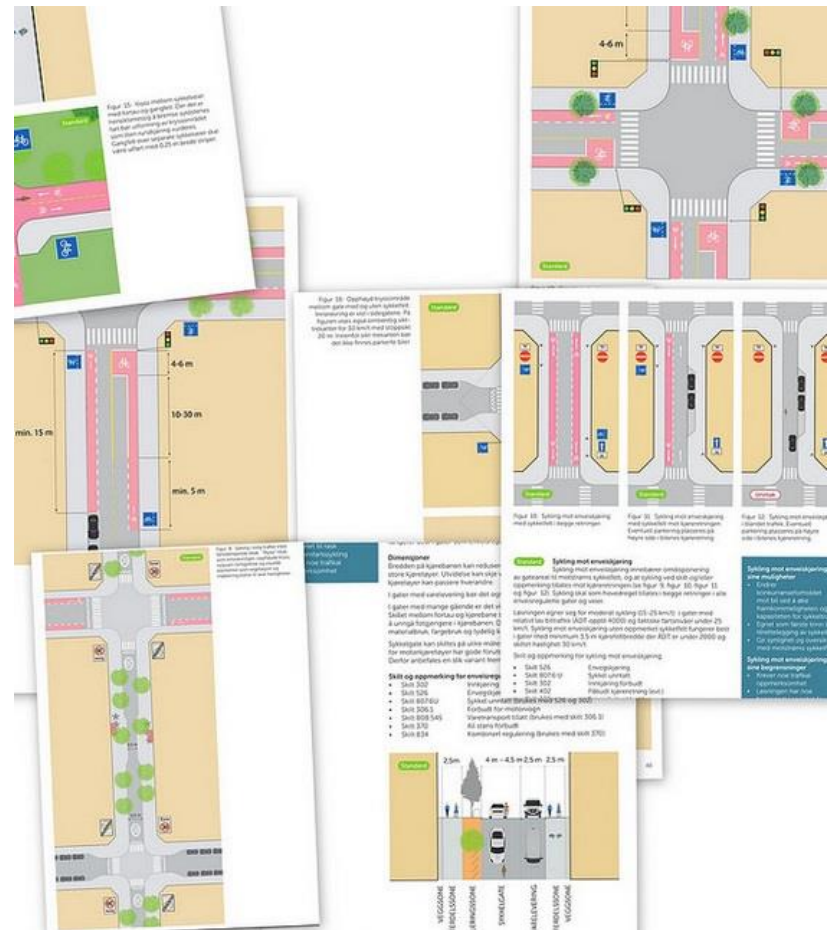
* Der Masterplan Veloinfrastruktur weist einen langfristigen gültigen Horizont auf. Es sind deshalb auch Strassen aufgeführt, welche in den letzten Jahren bereits saniert wurden.

Einsatzbereich und Vorteile:

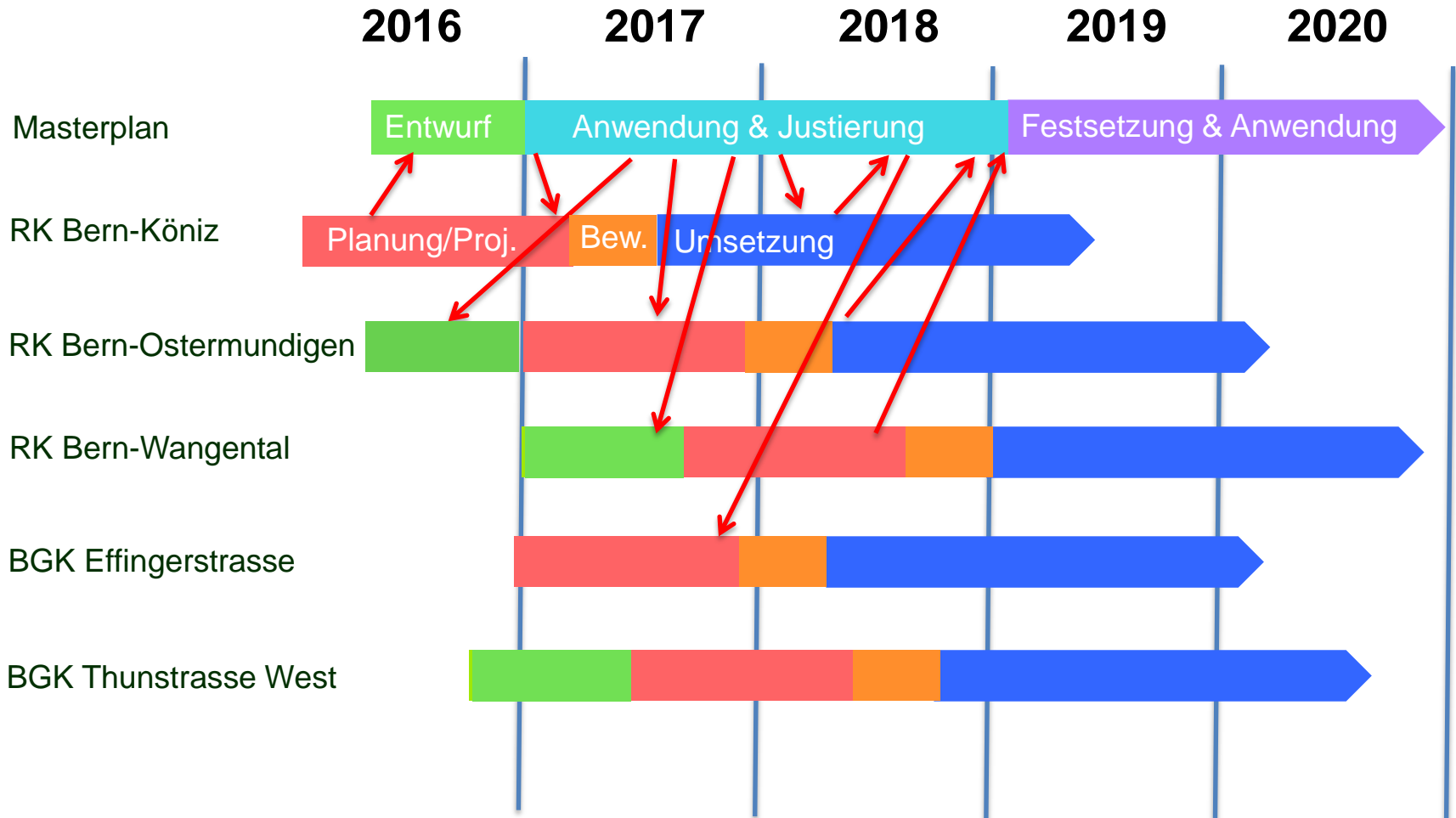
Entlang von Hauptverkehrsstrassen oder städtischen Hauptachsen, wo aufgrund des DTV (ca. 6'000-18'000) und/oder der Geschwindigkeit (40km/h-60km/h) eine Separierung des Verkehrs notwendig ist. Der Querschnittstyp lässt sich auf breiten Strassen oftmals verhältnismässig einfach erstellen. Die Sichtverhältnisse 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.

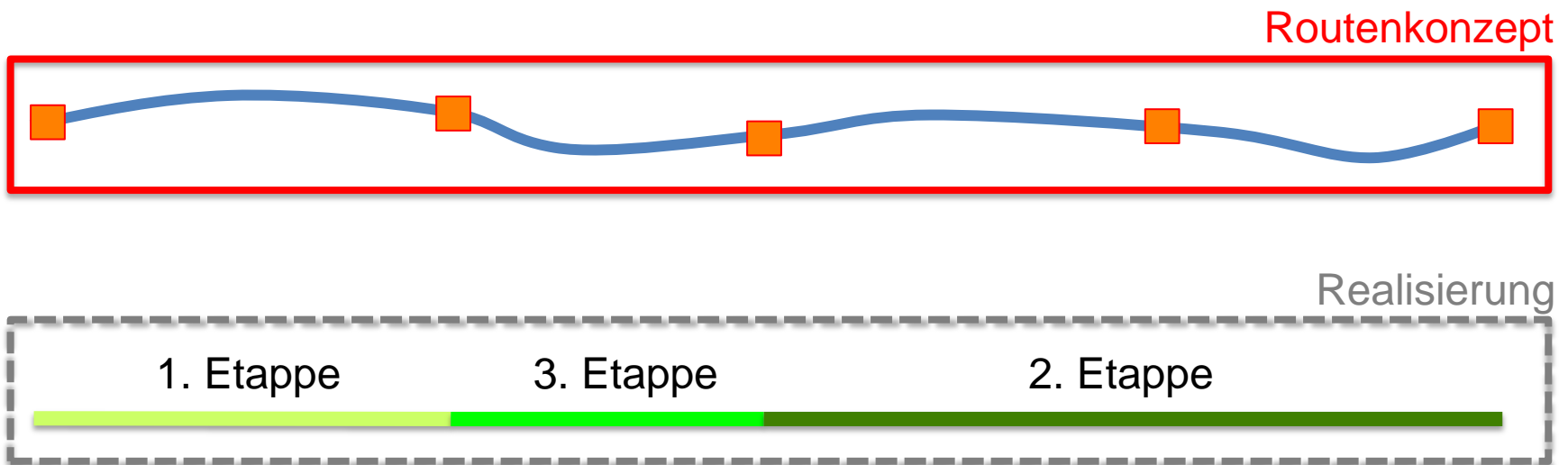


Masterplan Velo

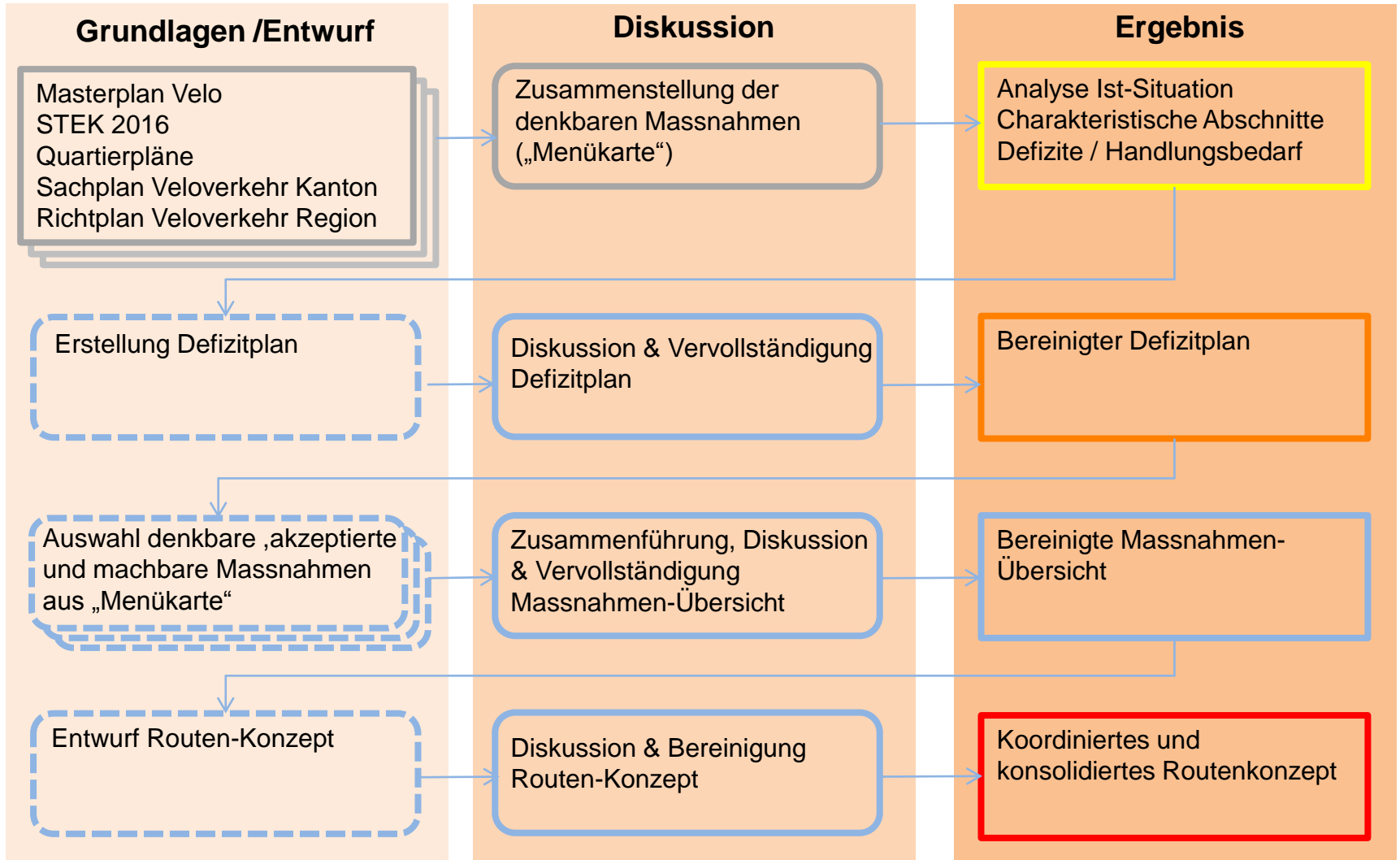


Ziele Umsetzung Routen

- 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

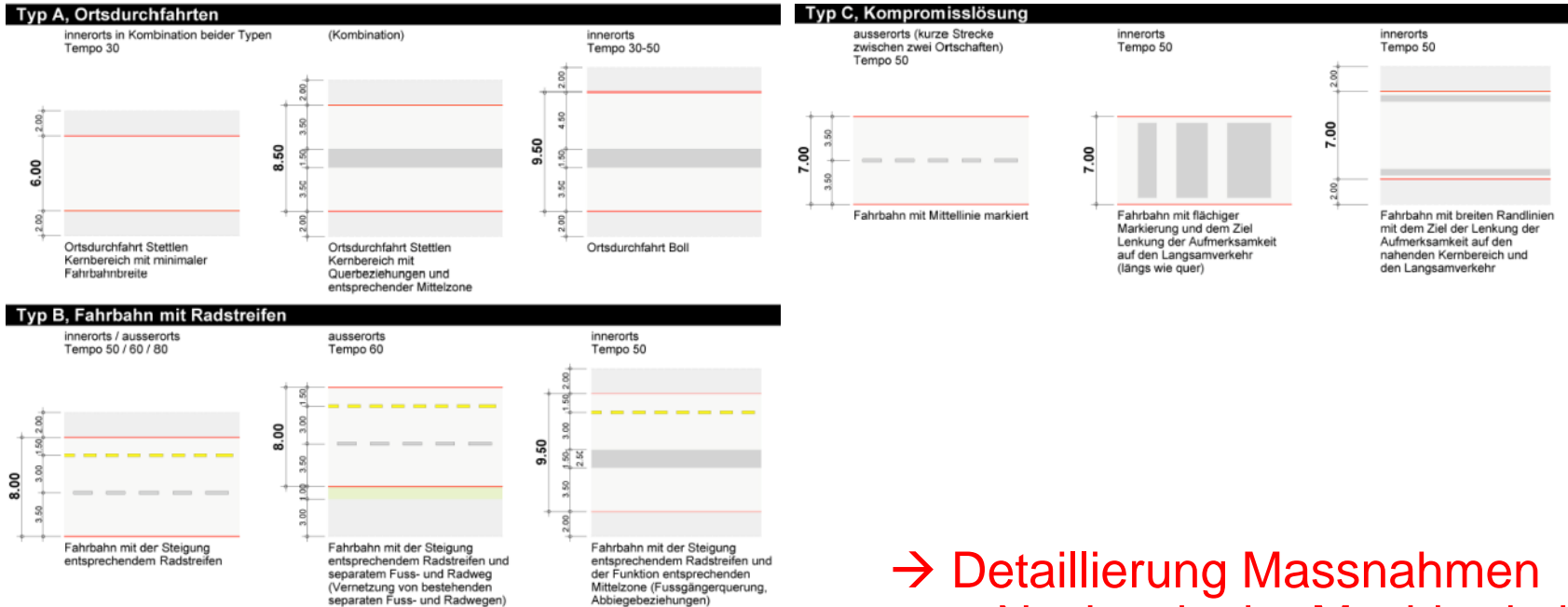
Fachbereich Verkehr

Fachbereich Städtebau

Regime	Begegnungszone, Tempo 30	Tempo 30	Tempo 50	Tempo 60	Tempo 80		
							
Knoten	4-ärmige Kreuzung	3-ärmige Kreuzung	Kreisverkehr	Abbiegespur			
							
Raumaufteilung	2 Spung mit Mittelrinne	2 Spung ohne Mittelrinne	Randriem	Mittelzone	Kernfahrbahn	Mischfläche	Grenzseilung
							
ruhender Verkehr	Längsparkierung	Senkrecht Parkierung	Schrägparkierung	Parkierungsakate			
							
Veloführung	Überbreite Fahrbahn	Ein- oder beidseitige Kernfahrbahn / Radstreifen	Randlinie	von der Strasse losgelöste Vollführung			
							
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

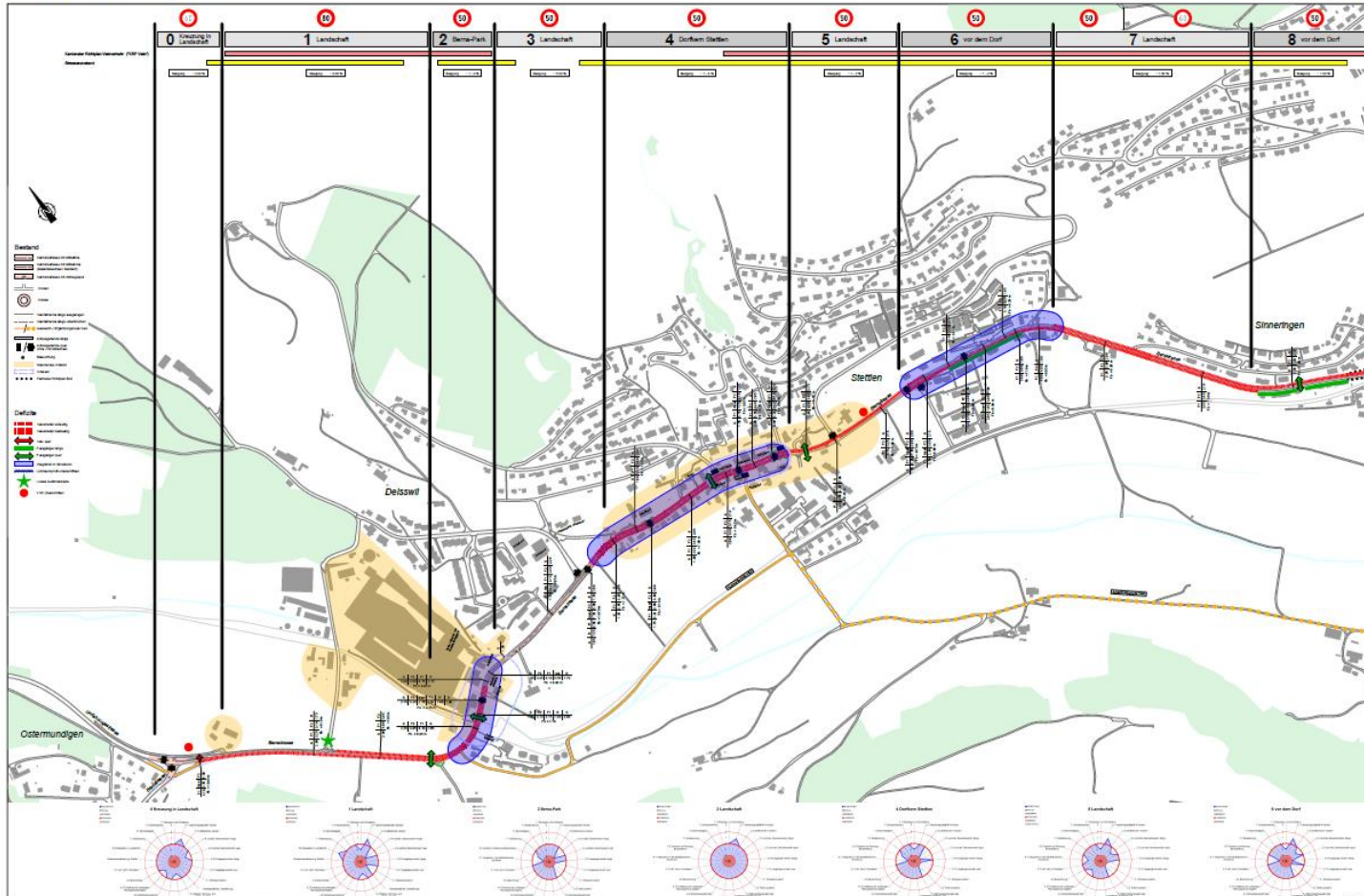


→ Detaillierung Massnahmen zum Nachweis der Machbarkeit

Routenkonzepte: Partizipative Bereinigung Defizite

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

Defizite



Routenkonzepte: Denkbare & akzeptierte Massnahmen

9 Richtplan Kern Boll Süd

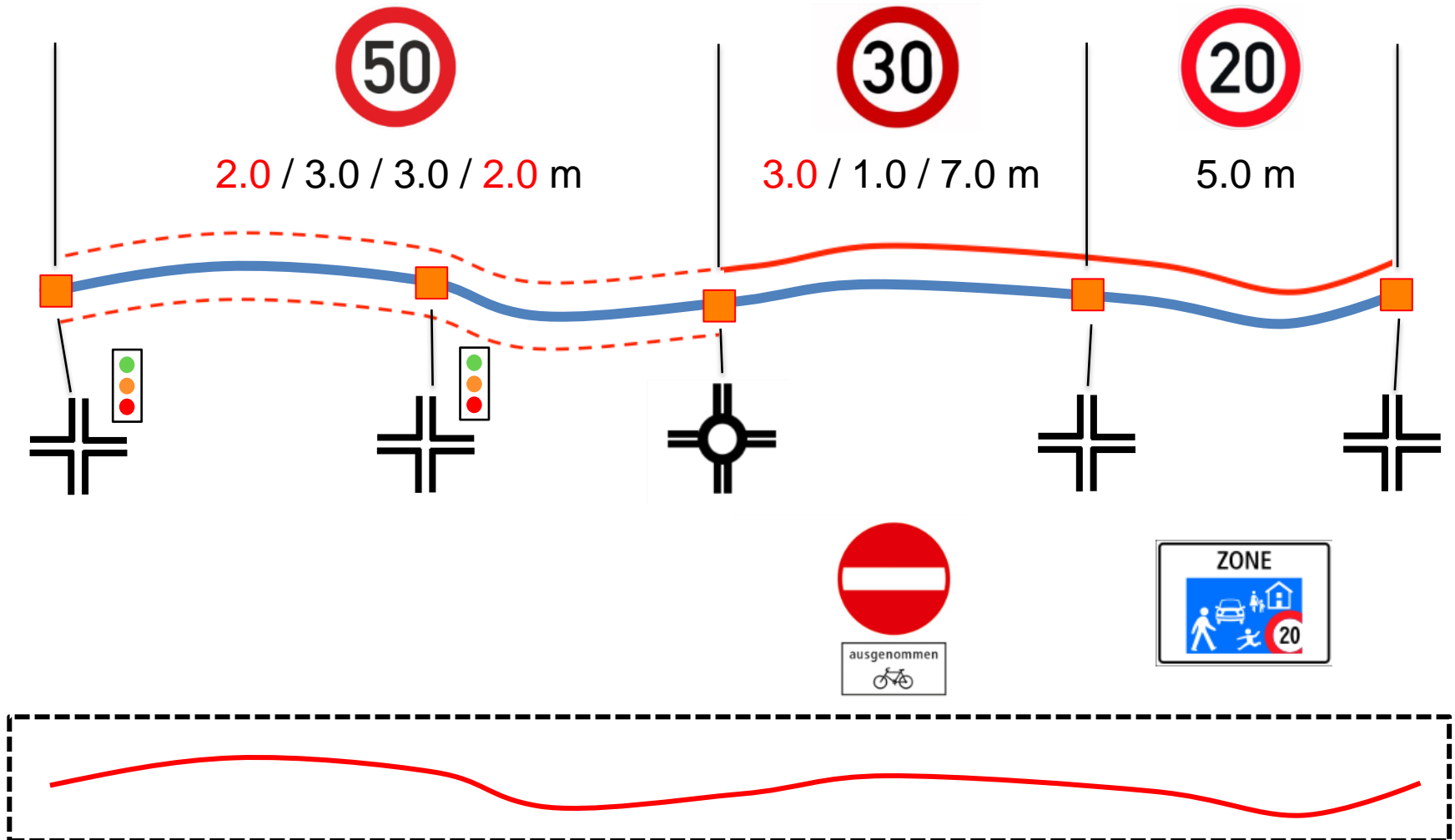
10 vor dem Dorf

11 Landschaft

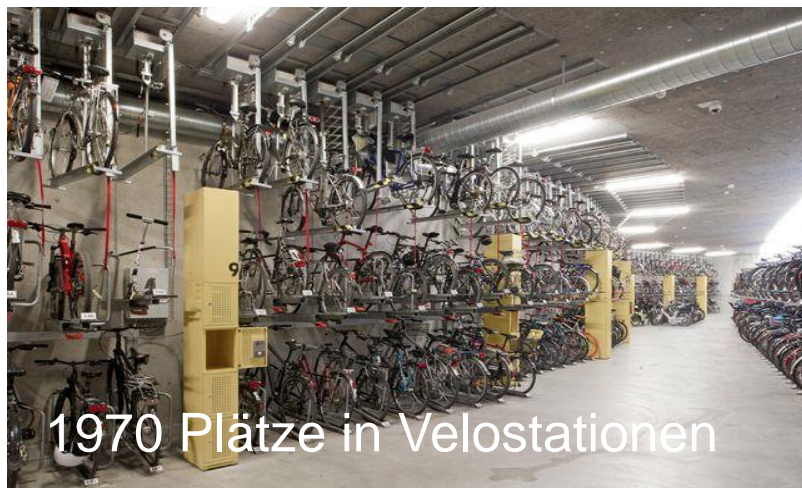
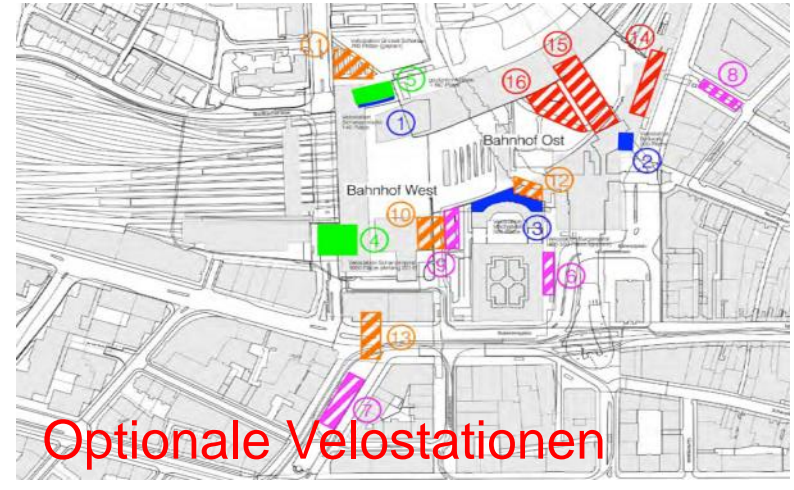
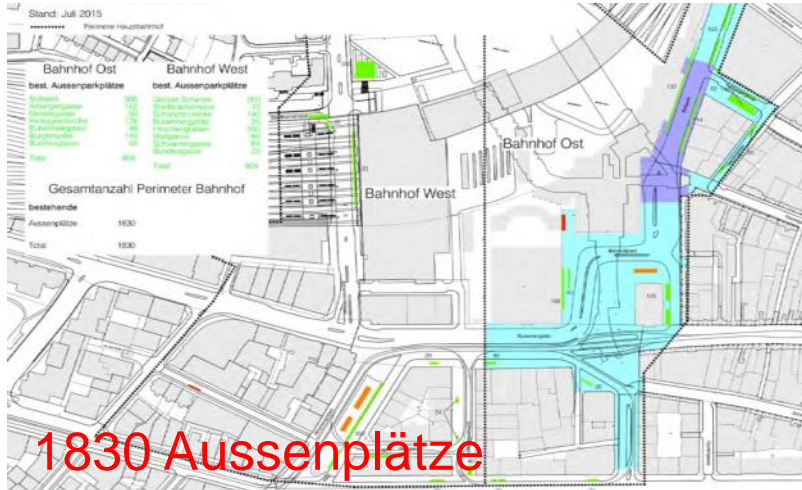
9 Richtplan Kern Boll Süd					10 vor dem Dorf					11 Landschaft														
Begrenzungszone, Tempo 20					Tempo 30					Tempo 50					Tempo 60					Tempo 80				
4-stellige Kreuzung					3-stellige Kreuzung					Kreiselverkehr					Abbiegespur									
2-Stuig mit Mittelstreife					2-Stuig ohne Mittelstreife					Handfläche					Mittelstreife					Flächige Markierung				
Langspaltenmarkierung					Bereichert Parkierung					Straßengrenzung					Parkierungswegweiser									
Oberbreite Parkstreifen					Stütz- oder Haltefläche vor dem Straßeneingangs					Handfläche					von der Straße zugewandte Markierung									
Trottoir beidseitig					Trottoir einseitig					ohne Trottoir					von der Straße zugewandte Markierung									
Quertung					Quertung über Mittelstreife					Quertung auf Fußgängerstreifen					Quertung in Engpass					Quertung mit Schutzstreifen				
Kantenschutzstreifen					Helfestreifen in Straßen					Helfestreifen auf Platz														

9 Richtplan Kern Boll Süd					10 vor dem Dorf					11 Landschaft														
Definitiver Plan mit einem/ mehreren Zeilen					Definitive Plan mit einem/ mehreren Zeilen					Definitives Vorgehenskonzept					Definitiver Plan mit einem/ mehreren Zeilen					kein Bedienungselement				
Streife in Landschaft					Streife in Landschaft					Streife in Landschaft					Streife in Landschaft					Streife in Landschaft				
Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft				
Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft				
Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft					Streifen in Landschaft				

Routenkonzepte: Ergebnis



Infrastruktur: Veloparkierung Bhf: Von 3500 auf 8000 Pl.



Infrastruktur: Velofreundlicher ÖV



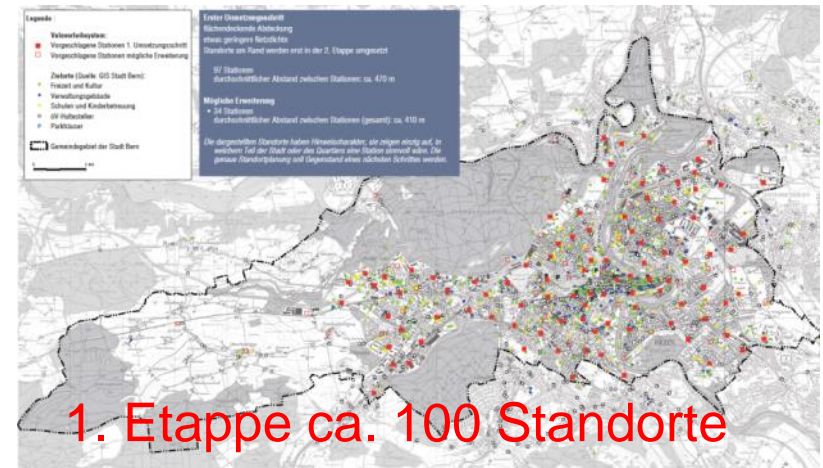
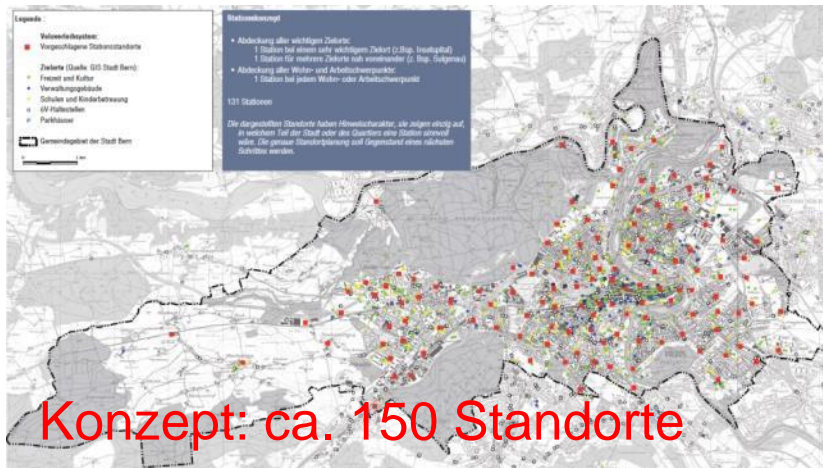
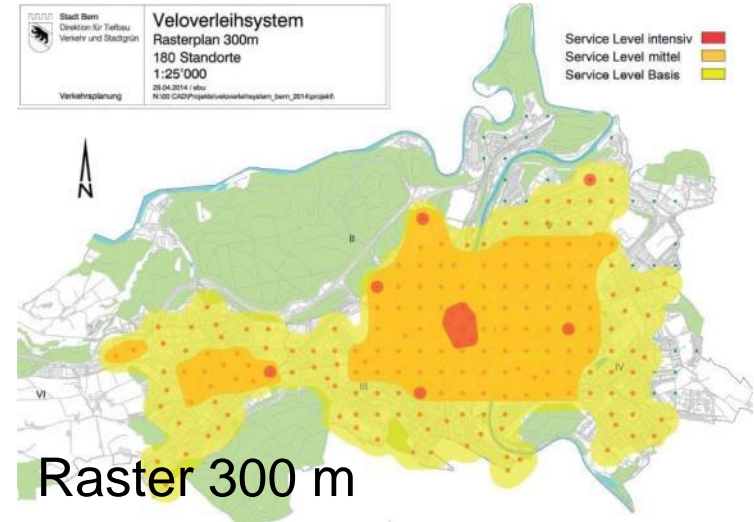
Strecken



Haltestellen (UHR)



Dienstleistung: Veloverleihsystem: Realisierung naht...



Dienstleistung: Velohauslieferdienst in Vorbereitung..

