



## Verkehrsplanung

### Richtplan Veloverkehr



November 2009

---

---

---

---

---

---



## Vorwort

Wer Velo fährt, ist rascher am Ziel, bleibt länger gesund, braucht weniger Platz, schont das Portemonnaie und verursacht weder Lärm noch Abgase. Angesichts dieser Vorzüge ist die Förderung des Veloverkehrs für den Gemeinderat der Stadt Bern eine Selbstverständlichkeit und angesichts des Klimawandels ein Gebot der Stunde.

Allen, die heute schon mit dem Velo unterwegs sind und dabei auch auf die anderen Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen, sei vorab herzlich gedankt. Mit dem Richtplan Veloverkehr wollen wir zum einen dafür sorgen, dass das Velo als Verkehrsmittel weiterhin attraktiv bleibt. Zum anderen möchten wir noch mehr Leute ermuntern, aufs Velo umzusteigen. Zahlen aus dem Jahr 2005 belegen, dass das Umsteigepotenzial gross ist: Beispielsweise sind 30 Prozent der Autofahrten nicht länger als drei Kilometer und 45 Prozent nicht länger als fünf Kilometer. Für so kurze Strecken spart man mit dem Velo Zeit und Geld.

Im Richtplan Veloverkehr zeigt der Gemeinderat der Stadt Bern auf, welche Ziele er beim Veloverkehr generell erreichen will, welches Routennetz er anstrebt und welche Grundsätze bei Planung und Realisierung sowie Betrieb und Unterhalt von Verkehrsanlagen im Interesse des Veloverkehrs zu beachten sind. Der Richtplan ist damit ein wichtiges Planungs- und Koordinationsinstrument für Gemeinderat und Verwaltung, sozusagen der „Velowegweiser in die Zukunft“.

Die knappen finanziellen Mittel setzen der Förderung des Veloverkehrs allerdings Grenzen, ebenso die Topographie und die teilweise enge räumliche Struktur der Stadt. Daher lässt sich eine velofreundlichere Politik nur in kleinen Schritten verwirklichen. Wer aber das Ziel nicht aus den Augen verliert – und dabei wird der Richtplan hilfreich sein – kann trotzdem viel bewegen und schliesslich einem sozial-, wirtschafts- und umweltverträglichen Stadtverkehr ein grosses Stück näher kommen.

Bern, Oktober 2009

Regula Rytz  
Gemeinderätin, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün



## Inhaltsverzeichnis

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung</b>   | <b>04</b> |
|          | 1.1 Verbindlichkeit   | 04        |
|          | 1.2 Baukoordination   | 04        |
| <b>2</b> | <b>Ziele</b>  | <b>06</b> |
| <b>3</b> | <b>Netze</b>  | <b>07</b> |
| <b>4</b> | <b>Grundsätze</b>   | <b>08</b> |
| <b>5</b> | <b>Infrastrukturmassnahmen mit erhöhtem Koordinationsbedarf</b> | <b>18</b> |
|          | 5.1 Massnahmen im Agglomerationsprogramm Langsamverkehr         | 18        |
|          | 5.2 Massnahmen auf Kantonsstrassen                              | 25        |
| <b>6</b> | <b>Umsetzung</b>  | <b>26</b> |
| <b>7</b> | <b>Genehmigungsvermerke</b>                                     | <b>27</b> |

## 1. Einleitung

Mit dem Richtplan Veloverkehr wird die Umsetzung der Veloförderung in der Stadt Bern definiert und koordiniert.

Zu diesem Zweck beinhaltet der Richtplan

- einen Netzplan mit Haupt- und Nebenrouten,
- Grundsätze zum Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrs-/Veloanlagen,
- Hinweise zur Umsetzung des Richtplans.

### 1.1 Verbindlichkeit

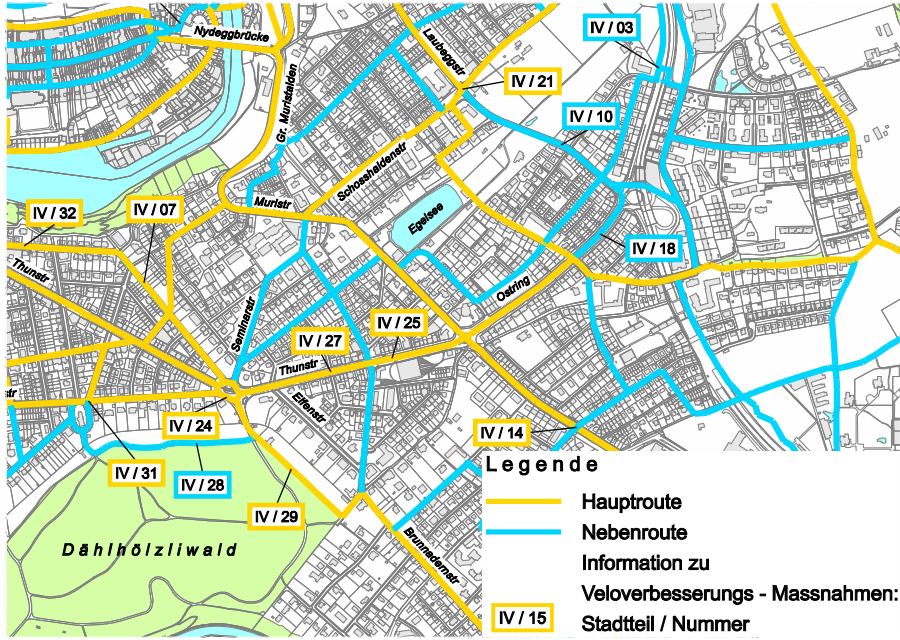
Der Richtplan basiert auf dem kantonalen Baugesetz (BauG, Artikel 68 Absatz 1) und der Bauverordnung des Kantons Bern (BauV, Artikel 111 ff.). Der Netzplan und die Grundsätze des Richtplanes sind für den Gemeinderat der Stadt Bern verbindlich.

### 1.2 Baukoordination

Seit Oktober 2000 sind alle Stellen der Verwaltung, Werke und Dritte bei der Planung und Realisierung ihrer Vorhaben im öffentlichen Raum zur Koordination verpflichtet (Gemeinderatsbeschluss 1909 vom 25. Oktober 2000). Verbindliches Grundlageninstrument für diesen Koordinationsprozess bildet das geographische Informationssystem „Bauko-Tool“. Im Bauko-Tool sind auch alle Vorhaben und Bedürfnisse zum Veloverkehr eingetragen, die bei der Erarbeitung des Richtplans in umfangreichen Listen festgehalten wurden

Das Bauko-Tool wird durch das Tiefbauamt der Stadt Bern verwaltet. Sämtliche Stellen der Verwaltung aktualisieren jährlich die darin enthaltenen Massnahmen. So ist sicher gestellt, dass nicht nur bestehende Massnahmen periodisch kontrolliert werden, sondern auch neue Bedürfnisse und Vorhaben Eingang finden können.

Die Öffentlichkeit kann sich via Homepage der Verkehrsplanung über die realisierten Massnahmen informieren ([www.verkehrsplanung-bern.ch](http://www.verkehrsplanung-bern.ch)).



Ausschnitt Bedarfsplan (abrufbar unter [www.verkehrsplanung-bern.ch](http://www.verkehrsplanung-bern.ch))

## **2. Ziele**

Das Velo ist im innerstädtischen Verkehr, der sich durch einen hohen Anteil kurzer und mittellanger Wege auszeichnet, das effizienteste aller Verkehrsmittel. Veloverkehr belastet die Luft nicht, schafft keine Lärmprobleme und beansprucht wenig Platz. Diese Vorzüge haben in dicht genutzten städtischen Gebieten mit einer vergleichsweise hohen Verkehrs- und Umweltbelastung besondere Bedeutung.

Die Verkehrspolitik der Stadt Bern hat deshalb schon seit Jahren zum Ziel, den Veloverkehr zu fördern, um diese Vorzüge optimal zu nutzen. Der Anteil des Veloverkehrs erhöht sich aber nicht von selbst. Allein schon um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu halten, sind grosse Anstrengungen nötig. Damit der Anteil weiter erhöht werden kann, wird die Stadt Bern Ausbau-Massnahmen zur Attraktivierung der entsprechenden Infrastrukturen umsetzen.

Ziele dieses Ausbaus sind:

- durchgehende, direkte und komfortable Veloverbindungen zu schaffen,
- hohe Sicherheit für Velofahrende, insbesondere auch für Schulkinder, zu erreichen,
- attraktive Angebote an öffentlichen Veloabstellplätzen bereitzustellen und
- optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Velo- und öffentlichem Verkehr anzubieten.

Mit ihrer Veloförderung will die Stadt Bern jene honorieren, die sich stadtverträglich fortbewegen. Sie will aber auch alle anderen dazu motivieren, ebenfalls vermehrt das Velo zu benutzen.

Das Umsteigepotenzial ist beachtlich.

Entscheidend sind vor allem

- das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den Veloverkehr für Wege unter 5 Kilometern Länge und
- die Substitution von längeren Autofahrten durch einen kombinierten Weg „Veloverkehr – öffentlicher Verkehr“.

In städtischen Gebieten liegt zwischen Quelle und Ziel eines Weges oft nur eine kurze Distanz, für die sich die Benutzung des Velos auch lohnt, weil man rascher am Ziel ist als zu Fuss oder mit motorisierten Verkehrsmitteln.

Für den Veloverkehr weist das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern (2005, Seite 102 ff.) bis in das Jahr 2010 ein Wachstumspotenzial von rund 50% bezogen auf die Anzahl Wege aus. Unter Einbezug nachfrageorientierter Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (zum Beispiel Verkehrssystemmanagement oder Parkplatzpolitik bei Neubauten) sowie der Massnahmen für die kombinierte Mobilität (z.B. Bike & Ride) wird das Wachstumspotenzial für den Veloverkehr in der Region Bern bis in das Jahr 2025 gar auf 100% geschätzt. Das würde für die Stadt Bern bedeuten, dass von den vier Wegen, die Bernerinnen und Berner durchschnittlich pro Tag zurücklegen, in Zukunft knapp ein Weg mit dem Velo bewältigt wird und nicht wie heute nur knapp ein halber Weg (Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000, Region Bern). Dieses Potenzial will die Stadt Bern mit der Förderung des Veloverkehrs umsetzen.

Die Stadt kann viel zur Veloförderung beitragen. Andere können dies auch. Deshalb setzt sich die Stadt dafür ein, dass die Veloförderung auch zum Anliegen von Firmen, Schulen und Vereinen wird.

Die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Bern ist primär auf den Velo-Alltagsverkehr ausgerichtet, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und der Sicherheit aller Verkehrsarten (Artikel 18a des Strassenbaugesetzes)

### 3. Netze

Der Richtplan definiert das Haupt- und Nebenroutennetz des Veloverkehrs. Sie bilden zusammen ein Veloroutennetz, welches auf dem gesamten Gemeindegebiet

- sicher,
- kohärent,
- direkt und
- komfortabel ist.

Die Velorouten bilden ein zusammenhängendes Netz, das wichtige Quell- und Zielorte des Veloverkehrs miteinander verbindet. Sie tragen den unterschiedlichen Fahrgruppen und Bedürfnissen Rechnung. Ziel ist es, vorhandene Netzlücken schrittweise zu schliessen.

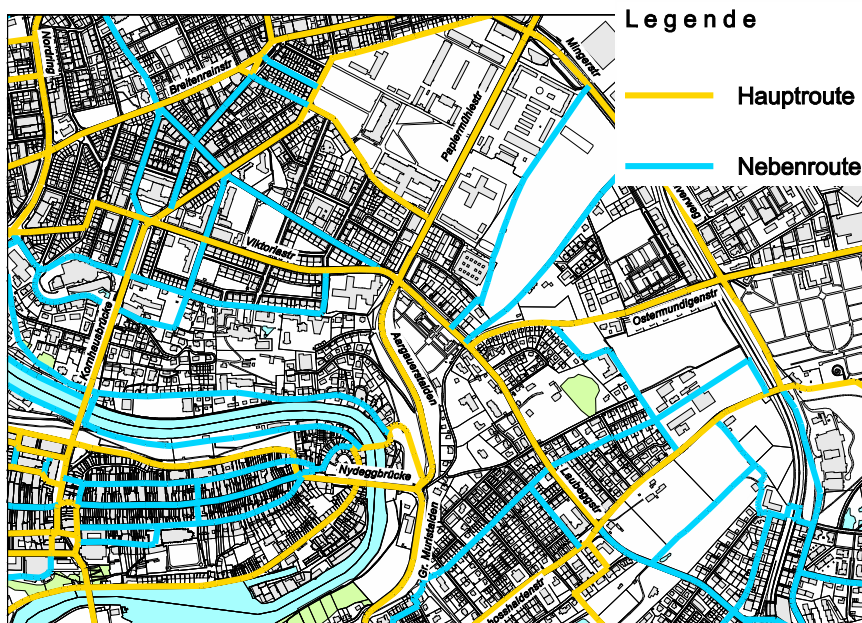
Die Hauptrouten weisen insgesamt eine Gesamtlänge von 125 Kilometern auf und verlaufen

- auf dem Basisnetz von Kanton und Stadt,
- auf Routen, welche wichtige Quartiere, Stadtteile und Gemeinden verbinden,
- entlang den signalisierten Velorouten (nationale, regionale und lokale Velorouten),
- auf Erschliessungstrecken zu wichtigen Knoten des öffentlichen Verkehrs (z.B. S-Bahnstation).

Die Nebenrouten haben eine Gesamtlänge von 121 Kilometern und decken sich mit

- viel befahrenen Veloverbindungen, welche nicht unter die Kriterien der Hauptrouten fallen (z.B. Quartierstrassen, Schulwegverbindungen),
- dem Übergangnetz, welches nicht bereits unter die Kriterien der Hauptrouten fällt,
- den Altstadtgassen. Diese sind in erster Linie den zu Fuss Gehenden vorbehalten, sollen jedoch auch für Velofahrende durchlässig sein

Neben den Haupt- und Nebenrouten gibt es die übrigen Strassen, welche der Feinerschliessung dienen.



Ausschnitt Netzplan, Richtplan Veloverkehr

**4. Grundsätze**

Beim Bau, Betrieb und Unterhalt von allen Verkehrsanlagen orientieren sich alle beteiligten Stellen an den für den Veloverkehr wichtigen 18 Grundsätzen. Diese gelten für das gesamte Strassennetz. Die Grundsätze sind in Abwägung mit anderen Interessen zu berücksichtigen. Bei Routen, welche sich innerhalb des Gemeindegebiets auf Kantonsstrassen befinden, liegt die Federführung zur Bearbeitung von Projekten beim Kanton.

Neben den nachstehend aufgeführten Grundsätzen bestehen die Normalien des Tiefbauamtes, die Gestaltungsrichtlinien der Stadt Bern sowie die VSS-Normen (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute). Diese werden bei Kleinmassnahmen und Projekten zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ebenso beachtet.



4

Grundsätze

1. Anlagen für den Veloverkehr sind einfach und verständlich zu gestalten. Die Verkehrsführung soll von allen Verkehrsteilnehmenden rasch erfasst werden. Dem motorisierten Verkehr wird das frühe Erkennen der Absichten der Velofahrenden ermöglicht. Dies kann durch bauliche Gestaltung, Signalisation oder Markierungen erfolgen.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Lorrainebrücke

2. Bei hohem Verkehrsaufkommen oder bei grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Velo- und motorisiertem Verkehr sowie auf mehrspurigen Fahrbahnen sind Velostreifen anzubieten. In ansteigenden Strassenabschnitten oder bei einer Führung zwischen zwei Fahrspuren des motorisierten Verkehrs müssen diese eine Mindestbreite von 1.50 Meter aufweisen.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen



Marienstrasse

4

Grundsätze

3. Beginn und Ende von Velowegen und Velostreifen sind so zu gestalten, dass Velofahrende direkt und nach denselben Vortrittsregeln weiterfahren können wie der in derselben Richtung fahrende Motorfahrzeugverkehr. Die Signalisation ist so zu gestalten, dass keine Veloweg-Benutzungspflicht besteht.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen



Thunstrasse

4. für die Fahrt geradeaus über den Knoten soll der Veloverkehr keine Fahrstreifenwechsel durchführen müssen.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen



Loryplatz

4

Grundsätze

5. Markierungen werden den Fahreigenschaften und der Fahrdynamik von Velofahrenden angepasst und rutschfest ausgeführt

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Bubenbergplatz

6. Bei Lichtsignalanlagen werden velotaugliche, auch vorgelagerte Induktionsschleifen eingerichtet. Es werden eigene Wartebereiche und je nach Situation Dauer-, Vor- oder Nachgrün angestrebt. Die Vorbeifahrt an stehenden Kolonnen ist zu ermöglichen. Für den Veloverkehr sollen keine unplausiblen Wartezeiten entstehen, er soll von Pflöckerregelungen des motorisierten Individualverkehrs ausgenommen werden.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Laupenstrasse

4

Grundsätze

7. Die Wegweisung für den Veloverkehr beschränkt sich auf wichtige Stadtteil übergreifende Verbindungen. Sie ist vor allem erforderlich, wenn der Veloverkehr anders geführt wird als der Motorfahrzeugverkehr. Nationale, regionale und lokale Velorouten werden durchgehend mit Wegweisern ausgerüstet.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Seftigenstrasse

8. Die Innenstadt ist sowohl wichtiger Zielort wie auch Bindeglied wichtiger Routen zwischen Stadtteilen. Das Verkehrssystem in der Innenstadt wird deshalb für den Veloverkehr besonders durchgängig gestaltet, wobei der Fussverkehr in der Innenstadt vorrangig behandelt wird.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Kornhausplatz

4

Grundsätze

9. Tramgleise sollen vom Veloverkehr in einem Winkel von mindestens 30 Grad und in direkter und geradliniger Fahrt gequert werden können.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen



Kornhausplatz

10. Bei Kaphaltstellen sind ein Abstand von 0,80 Meter zwischen Tramgleis und Perronkante einzuhalten und Überholmöglichkeiten für Velofahrende anzubieten. Bei geringerem Abstand ist für den Veloverkehr eine separate Vorbeifahrt vorzusehen.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen



Kornhausbrücke

11. Strassenreinigung und Winterdienst werden für Anlagen des Veloverkehrs ebenso sichergestellt wie für die übrigen Verkehrsanlagen. Im Fahrbereich des Veloverkehrs werden Schneedepots so rasch als möglich geräumt.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen



Länggasse

12. Das Abstellangebot für Velos ist nachfragegerecht bereitzustellen. Das Angebot ist quantitativ auf eine durchschnittliche Benutzung in den Sommermonaten auszurichten.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Kornhausplatz

4

Grundsätze

13. Veloabstellplätze sind sicher, übersichtlich und benutzerfreundlich zu gestalten. Sie sind zielnah und am Weg liegend anzuordnen. Die Zu- und Wegfahrt ist möglichst in alle Richtungen zu gewährleisten.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Hotelgasse

14. Veloabstellplätze werden mit einer weissen Linie markiert und mit Piktogrammen gekennzeichnet. Wo die Veloparkplätze nicht von abgestellten Motorrädern konkurrenziert werden, wird auf eine Signalisation verzichtet. Veloabstellplätze sind in der Regel mit Anbindepfosten auszurüsten (insbesondere im Gefälle) und nur in Ausnahmefällen mit Abstellsystemen auszustatten und zu überdachen (s. Grundsätze 15 und 16).

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Rathausgasse

15. Abstellanlagen, die zu öffentlichen Gebäuden und Anlagen gehören (z.B. Bahnhof), sind mit Anbindepfosten oder Abstellsystemen auszurüsten und nach Möglichkeit zu überdachen.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen



Grosse Schanze

16. Bei Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden auf öffentlichem Grund gebührenfreie Veloabstellplätze angeboten – möglichst mit Abstellsystem und überdacht. Beim Hauptbahnhof wird dieses Angebot durch gebührenpflichtige Abstellplätze in überwachten Velostationen ergänzt.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen



Velostation Milchgässli



17. Bei Baustellen ist die Sicherheit für Velofahrende während der ganzen Bauzeit zu gewährleisten. Für die Gestaltung von Baustellen sind Bauherrschaft und Unternehmungen in die Pflicht zu nehmen und zu unterstützen. Es wird darauf geachtet, dass nur Metallplatten mit rutschfester Oberfläche verwendet werden. Umleitungen für den Veloverkehr werden verständlich signalisiert. Durch Baustellen beschädigte Markierungen werden nach Abschluss wieder hergestellt.

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Bubenbergplatz

18. Der Veloverkehr wird von allgemeinen Fahrbeschränkungen grundsätzlich ausgenommen (z.B. in Einbahnstrassen oder bei Verkehrslenkungsmassnahmen, welche in erster Linie für den motorisierten Verkehr Bedeutung haben).

Haupt-  
routen  
X

Neben-  
routen  
X



Mottastrasse

**5. Infrastrukturmassnahmen mit erhöhtem Koordinationsbedarf**

Der Richtplan enthält Veloinfrastrukturmassnahmen mit erhöhtem Koordinationsbedarf. Diese werden in Massnahmen, die im Agglomerationsprogramm Langsamverkehr enthalten sind, und in Massnahmen auf Kantonsstrassen unterteilt.

**5.1 Massnahmen im Agglomerationsprogramm Langsamverkehr**

Diese Massnahmen wurden vom Kanton im Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht, der sie als besonders wichtig und wirkungsvoll eingestuft und seine Mitfinanzierung zugesagt hat. Aufgrund zusätzlicher kantonaler Beiträge muss die Stadt demnach je nach Projekt lediglich für 0 bzw. 32.5% der Kosten aufkommen.

Die Massnahmen enthalten:

- Massnahmen, die nur aufgrund des Fuss- und Veloverkehrs ergriffen werden und klar begrenzt werden können Z.B.: Das Schliessen von Netzlücken mit Brücken, das Einrichten von Radstreifen entlang bestehender Strassen inkl. der nötigen Verbreiterung sowie die Erstellung von intermodalen Schnittstellen.
- Strassenumgestaltungen nach Berner Modell: Massnahmen, die den Verkehr erträglicher gestalten, Unfallschwerpunkte beheben und den Lärm vermindern, werden dieser Kategorie zugewiesen. Für den Fuss- und Veloverkehr sind die Verstetigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau, die allgemeine Verringerung der Dominanz des MIV und der Abbau der Trennwirkung der Strassen besonders wichtig. Diese Massnahmen sind nicht nur wegen des Fuss- und Veloverkehrs nötig, sondern verbessern den Verkehrsablauf auf tieferem Geschwindigkeitsniveau, erhöhen damit die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und senken die Schadstoffbelastung.

Die Massnahmen sind nach Priorität gegliedert:

Priorität A: Baureife 2011-14

Priorität B: Baureife 2015-18

Im Folgenden sind die einzelnen Massnahmen kurz beschrieben:

| Nr. | Projekt   |
|-----|---|
| A1  | <p><b>Neue LV Brücke Breitenrain – Längasse</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 11<br/>           Nr. Bund: 351.024</p> <p>Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr über die Aare (auf der Höhe der Quartiere) mit Anschlüssen in den Quartieren.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2005 exkl. MWSt.): 6 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Kanton</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 100% (vorbehaltlich des Ausbaustandards der Brücke)<br/>             Stadt Bern: 0%</li> <li>• Priorität A</li> </ul>  |
| A2  | <p><b>Umgestaltung Thunstrasse – Buchserstrasse</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 22 AP<br/>           Nr. Bund: 351.027</p> <p>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr durch eine Neugestaltung des Strassenraums: Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung der Trennwirkung und Dominanz des MIV und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2005 exkl. MWSt.): 6.9 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität A</li> </ul> |
| A3  | <p><b>Nordring - Erhöhung Verkehrssicherheit</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 22 AP<br/>           Nr. Bund: 351.028</p> <p>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr durch eine Neugestaltung des Strassenraums: Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung der Trennwirkung und Dominanz des MIV und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2005 exkl. MWSt.): 5.1 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität A</li> </ul>    |

| Nr. | Projekt   |
|-----|---|
| A4  | <p><b>Neubau Velostation Schanzenpost</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 41<br/>           Nr. Bund: 351.032</p> <p>Bau einer Velostation mit 800-1000 überwachten und gedeckten Veloparkplätzen bei der Schanzenbrücke.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2005 exkl. MWSt.): 10.1 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität A</li> </ul>   |
| A5  | <p><b>Neue LV-Überführung beim Bahnhof Wankdorf</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 12a<br/>           Nr. Bund: 351.046</p> <p>Fuss- und Veloverkehrsverbindung Wankdorf – Ittigen, resp. Wankdorf-feldstrasse – Anschluss Stauffacherstrasse / Papiermühlestrasse mit neuer Bahnüberführung über den Ast Richtung Thun</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2007 inkl. MWSt.): 3.0 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität A</li> </ul> |
| A6  | <p><b>Neue F+V Brücke über Autobahn Grosse Allmend – Schermen</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 12b<br/>           Nr. Bund: 351.046</p> <p>Neubau Brücke für Fuss- und Veloverkehr über die Autobahn</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2007 inkl. MWSt.): 3.0 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Kanton</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität A</li> </ul>  |

| Nr.       | Projekt   |
|-----------|---|
| <b>A7</b> | <p><b>Neue LV-Verbindung Europaplatz – Weyermannshaus</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 12c<br/>           Nr. Bund: 351.046</p> <p>Fussgänger- und Velopasserelle. Erstellen einer durchgehenden direkten Verbindung zwischen S-Bahnstation Ausserholligen und ESP Weyermannshaus Ost.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2007 inkl. MWSt.): 2.0 Mio.</p> <p>Verbindlicher Richtplaninhalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität A</li> </ul> |
| <b>A8</b> | <p><b>S-Bahnstationen: Neue Bike &amp; Ride Anlagen</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 42c<br/>           Nr. Bund: 351.046</p> <p>Neue Bike &amp; Ride Anlagen (insgesamt ca. 1000 Veloabstellplätze) an S-Bahnstationen (Brünnen, Wankdorf, Ausserholligen etc.)</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2007 inkl. MWSt.): 2.0 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität A</li> </ul>                |

| Nr. | Projekt   |
|-----|---|
| B1  | <p><b>Verbesserung F+V Verbindung Zentrum Paul Klee – Wyssloch – Egelgasse</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 51a<br/>           Nr. Bund: 351.047</p> <p>Teil der Verbindung Thunplatz – Giacomettistrasse für Fuss- und Veloverkehr. Erstellung einer attraktiven Anbindung (geringere Höhendifferenz) der Hinteren Schosshalde an das Zentrum.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2007 inkl. MWSt.): 3.0 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität B</li> </ul>   |
| B2  | <p><b>Neugestaltung Strassenraum Wangental (Freiburgstrasse)</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 63<br/>           Nr. Bund: 351.047</p> <p>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr durch eine Neugestaltung des Strassenraums: Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung der Trennwirkung und Dominanz des MIV und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2005 exkl. MWSt.): 4.2 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Kanton</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 100%<br/>             Stadt Bern: 0%</li> <li>• Priorität B</li> </ul> |

| Nr. | Projekt   |
|-----|---|
| B3  | <p><b>Neugestaltung Weissensteinstrasse</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 61<br/>           Nr. Bund: 351.037</p> <p>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr durch eine Neugestaltung des Strassenraums: Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung der Trennwirkung und Dominanz des MIV und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2005 exkl. MWSt.): 17.1 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität B</li> </ul>   |
| B4  | <p><b>Nachrüstung Bike &amp; Ride Angebot an Bahnhaltstellen</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 81a<br/>           Nr. Bund: 351.047</p> <p>Anmerkung: kein Eintrag auf der Karte<br/>           Jede Bahnhaltstelle ist mit Bike &amp; Ride Anlagen mit folgenden Grundanforderungen zu versehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• genügend und gedeckte Veloparkplätze</li> <li>• das Velo muss am Rahmen bequem anschliessbar sein</li> <li>• die Plätze müssen nahe an den Perrons liegen, sicher erreichbar und beleuchtet sein</li> </ul> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2007 inkl. MWSt.): 3.0 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität B</li> </ul> |

| Nr. | Projekt  |
|-----|--|
| B5  | <p><b>Veloparkieren in Parkhäusern</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 81b<br/>           Nr. Bund: 351.047</p> <p>Anmerkung: kein Eintrag auf der Karte<br/>           Parkhäuser sollen nicht nur der Schnittstelle Auto / ÖV oder Auto / Fussverkehr sondern neu auch der Kombination Auto / Velo und je nach Standort auch Velo / ÖV dienen, da sie häufig an Endhaltestellen von Tram oder Bus oder an zentralen Orten der Innenstadt liegen.</p> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2007 inkl. MWSt.): 0.2 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität B</li> </ul>  |
| B6  | <p><b>Neue Bike &amp; Ride Anlagen bei Bus- u. Tramhaltestellen</b><br/>           Nr. Agglomerationsprogramm: 81c<br/>           Nr. Bund: 351.047</p> <p>Anmerkung: kein Eintrag auf der Karte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jede Endhaltestelle von Bus und Tram ist mit gedeckten Veloparkplätzen zu versehen</li> <li>• Jede wichtige Umsteigehaltestelle ist mit diebstahlsicheren und möglichst gedeckten Veloparkplätzen auszurüsten</li> <li>• ca. 1500 Veloparkplätze an 30 Haltestellen</li> </ul> <p>Gesamtkosten (Grobschätzung; Preisstand 2007 inkl. MWSt.): 3.0 Mio.</p> <p><b>Verbindlicher Richtplaninhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Stadt Bern</li> <li>• Kostenteiler der nicht vom Bund getragenen Kosten:<br/>             Kanton: 50%<br/>             Stadt Bern: 50%</li> <li>• Priorität B</li> </ul> |



## 5.2 Massnahmen auf Kantonsstrassen

Die folgenden Massnahmen liegen an oder im unmittelbaren Bereich von Kantonsstrassen und bedürfen daher einer erhöhten Koordination. Sie sind dem Bedarfsplan Veloverkehr entnommen und bereits im geographischen Informationssystem der Stadt (Bauko-Tool) verzeichnet

| Stadtteil<br>Nr. | Lage, Kurzbeschreibung und Lösungsansatz                     |  |   |  |
|------------------|--|--|---|--|
|                  | Standort   | Problem  | Lösungsansatz   | Bemerkungen  |
| II/10            | Knoten Bremgartenstrasse / Murtenstrasse (Forsthaus)         | Fehlende Zu- / Wegfahrmöglichkeit für Velos zur Erholungsstrecke im Wald. Velofahrende sind gezwungen, die Fussgängerstreifen zu benutzen            | Im Rahmen eines MVS-Projektes wurde der Knoten 2001 mit folgender Empfehlung untersucht: Velozu- und wegfahrt mit Markierungen und LSA-Steuerung ermöglichen oder Routenänderung im Bremgartenwald Richtung Knoten Länggass- / Bremgartenstrasse signalisieren (Anschluss in alle Richtungen gewährleistet) | Diese Kreuzung wird in Zukunft vom ASTRA bearbeitet. |
| III/ 03          | Turnierstrasse / Weissensteinstrasse / Fischermättelistrasse | Gefährliche Kreuzung für Velofahrende  | Errichtung eines Kreisels an der Verzweigung der Turnierstrasse und Anlage Velostreifen   |  |
| III/ 34          | Turnierstrasse (entlang Könizbergwald)                       | Fehlende Velostreifen auf viel befahrener Hauptverkehrsstrasse   | Strassenquerschnitt auf ganzer Länge verbreitern (um min. 1 m), um beidseitig Velostreifen zu markieren   |  |
| III/ 36          | Turnierstrasse / Bernstrasse / Unterführung Bümpliz          | Ungenügende Führung des Veloverkehrs   | Anlage von Velostreifen in beide Richtungen   |  |
| V/23             | Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse                         | Fehlende Fahrbeziehung vom Schermenweg (in Ostermundigen) in die Bolligenstrasse. Komplizierte Querung Bolligenstrasse - Schermenwald (Veloroute 64) | Im Rahmen des Projekts Wankdorfplatz wird eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit geschaffen und die Querung des Knotens verbessert (Veloroute 64).  |  |

## 6. Umsetzung

Seit Anfang 2001 besteht in der Verkehrsplanung der Stadt Bern eine Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Fachstelle

- ist Anlaufstelle für Anliegen der Bevölkerung, die den Fuss- und Veloverkehr betreffen,
- initiiert Projekte und Kampagnen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und
- begleitet in beratender Funktion Vorhaben der Verkehrsplanung, des Stadtplanungsamts, des Tiefbauamts und weiterer Stellen der Verwaltungen von Stadt und Kanton sowie Vorhaben Dritter, die für den Fuss- und Veloverkehr relevant sind.

Gemäss Artikel 8 des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) sind für die Finanzierung von Verbesserungsmassnahmen im Fuss- und Veloverkehr ab 2001 für 10 Jahre mindestens 4.0 Millionen Franken pro Jahr einzusetzen. Angerechnet werden 2.9 Millionen Franken der Kosten von allgemeinen Tiefbauarbeiten zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Auch diese Investitionen dienen den Zielen des RFFV, selbst wenn sie nicht ausschliesslich darauf ausgerichtet sind (der Betrag von 2.9 Millionen Franken entspricht einem Mittelwert, der aufgrund detaillierter Untersuchungen für den Zeitraum 1994 bis 2000 ermittelt wurde). Nach Abzug der Personalkosten der Fachstelle und der Kapitalfolgekosten für Investitionen verbleiben 0.8 Millionen Franken pro Jahr für die Realisierung von weiteren Massnahmen, die durch die Fachstelle definiert werden.

Da das RFFV-Reglement im Jahr 2010 ausläuft beabsichtigt der Gemeinderat die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ab 2011 wie folgt fortzusetzen:

- Beibehaltung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr,
- Weiterführung der Veloförderung nach einem vereinfachten Modell.

Die Fachstelle erstellt periodisch ein Realisierungsprogramm mit Verbesserungsmassnahmen in allen Stadtteilen. Die Programme enthalten neben baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Aktionen und Kampagnen zur Veloförderung. Im Vordergrund stehen Massnahmen wie:

- Schliessen von Netzlücken (zum Beispiel neue Velostreifen),
- Sanieren von Gefahrenstellen auf Schulwegen,
- Sanieren von Gefahrenstellen bei Tramgleisen (zum Beispiel separate Vorbeifahrt für Velos an engen Kaphaltstellen),
- Verbessern von Veloführungen an stark belasteten Knoten (zum Beispiel indirektes Linksabbiegen, durchgehende Markierung von Velostreifen),
- Umsetzen von Anliegen der Quartierorganisationen/ -bevölkerung,
- Optimieren von Lichtsignalanlagen (zum Beispiel separate Veloampel),
- Aufheben einzelner Verkehrsbeschränkungen (zum Beispiel Velogegeverkehr in Einbahnstrassen),
- Erweitern des Angebots an Veloabstellplätzen (zum Beispiel Obere Altstadt, Velostationen Bahnhof Bern),
- Ausrüsten von Veloabstellplätzen mit Anbinde- oder Abstellsystemen,
- Ergänzen der Signalisation von wichtigen, stadtteilübergreifenden Velorouten,
- Bauen von velofreundlichen Trottoirüberfahrten,
- Durchführen von Kampagnen und Plakataktionen (zum Beispiel zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen).

Für die Umsetzung dieser Massnahmen orientiert sich die Fachstelle auch an übergeordneten Konzepten und Richtlinien wie beispielsweise am Stadtentwicklungskonzept, an den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats, am kantonalen Richtplan Veloverkehr oder am Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern. Strategien und Konzepte von anderen städtischen Fachstellen (z.B. Energiefachstelle oder Mobilitätsberatung) werden ebenso berücksichtigt.

**7. Genehmigungsvermerk**

Mitwirkung vom 18.4. bis 13.6.2007

Vorprüfung vom 12.8.2008

Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 16.12.2009

Der Stadtpräsident:

T. Stappal

Der Stadtschreiber:

J. Widmer

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern, den 11. 1. 2010

Der Stadtschreiber:

J. Widmer

GENEHMIGT DURCH DAS AMT FÜR GEMEINDEN UND RAUMORDNUNG

Bern, den - 2. Feb. 2010B. Wiedner**Stadt Bern**Verkehrsplanung  
Zieglerstrasse 62  
Postfach 3001 BernT 031 321 70 10  
F 031 321 70 30  
E [verkehrsplanung@bern.ch](mailto:verkehrsplanung@bern.ch)  
[www.bern.ch](http://www.bern.ch)

Schutzgebühr 35 Fr.