



## Um was geht es?

Ein gutes Netz an sicheren, durchgängigen und attraktiven Veloverbindungen bildet eine zentrale Grundlage für eine erfolgreiche Veloförderung. Im Workshop zum Thema Velorouten wurden das geplante Routennetz sowie mögliche Anpassungen und Ergänzungen diskutiert. Zudem setzte sich eine Gruppe mit den anzustrebenden Standards (Spurbreite, Lichtsignalanlagen, ÖV-Haltestellen) auf den verschiedenen Routen auseinander. Zu guter Letzt wurde auch der Betrieb der Velorouten unter die Lupe genommen. Das vorliegende Infoblatt gibt einen Überblick der am Workshop erarbeiteten Resultate.

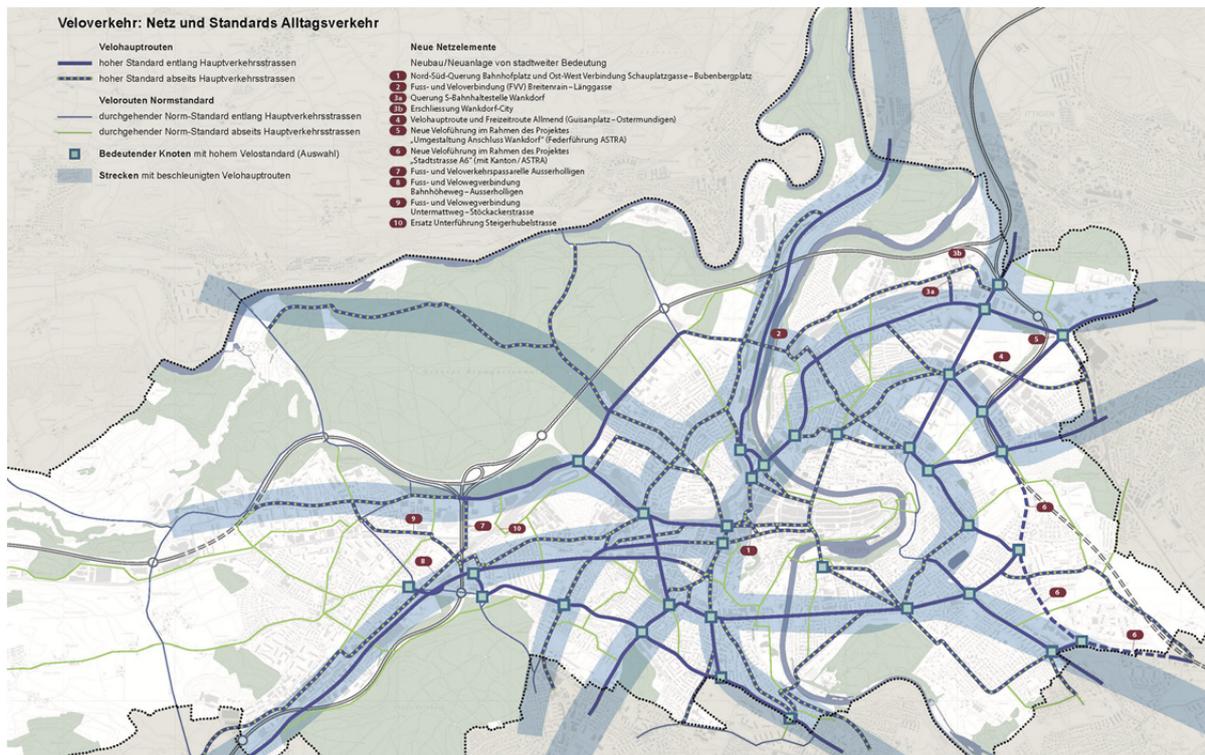
# Routennetz

## Input

Das geplante Veloroutennetz mit erhöhtem Standard basiert auf **radialen Verbindungen**, die von der Innenstadt in die einzelnen Stadtteilzentren und weiter in die Agglomerationskerne führen. Sie werden verbunden durch den **Veloring** um die Innenstadt, von dem aus mehrere Verbindungen die Innenstadt und den Bahnhof erschliessen.

Die Velorouten müssen ein ausgewogenes, durchgängig hohes Level an **Direktheit, Sicherheit, Attraktivität und Kohärenz** aufweisen. Zur Umsetzung dieser Anforderungen dienen **Routenkonzepte** für die einzelnen Verbindungen. Diese sollen mit Region und Kanton koordiniert, sowie in einem mehrstufigen Prozess durch Quartiere und umliegende Gemeinden konsolidiert werden. Basierend darauf wird die Realisierung längerer zusammenhängender Abschnitte von durchgängig hoher Qualität angestrebt.

Infrastrukturseitig sind auf den Hauptrouten die Varianten Velostreifen 1.80 bis 2.50 Meter oder separierte Velowege von 2.20 bis 2.50 Meter denkbar. Die Umsetzbarkeit und die Ausprägung dieser **Standards** werden anhand der Routenkonzepte ermittelt und laufend konkretisiert.



*Veloverkehr: Netz und Standards Alltagsverkehr (Abbildung STEK 2016: Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept; Mitwirkung Stand: 17.08.2016).*



# Standards

## Input

Velogerechte Lösungen können dann erstellt werden, wenn der Veloverkehr als eigene Verkehrsart mit spezifischen Bedürfnissen behandelt wird. Velofahrende sind weder "schnelle Zu-Fuss-Gehende", noch "langsame Autofahrende". Sie benötigen im Gegenteil eine eigene, adäquate Veloplanung und -infrastruktur.

Bei geringer Verkehrsbelastung und tiefen Geschwindigkeiten kann der Veloverkehr zusammen mit den motorisierten Fahrzeugen auf der Fahrbahn geführt werden. Bei erhöhten Verkehrsmengen und/oder erhöhten Geschwindigkeiten gilt es international als "Best Practice", eine eigene, separate Veloführung zu erstellen. Länder und Regionen mit hoher Velobenutzung (wie bspw. NL und DK) weisen direkte, komfortable und sowohl objektiv wie subjektiv sichere Veloinfrastrukturen auf. Vielfach werden dort baulich abgetrennte Radwege erstellt.

Es stellt sich die Frage, wie Lösungen aus diesen Velo-Vorbildländern nach Bern adaptiert werden können. Sollen wir weiter Radstreifen markieren oder vermehrt auch Radwege bauen? Welche Breite sollen diese haben? Muss überholen stets möglich sein? Wie sieht es mit der Benutzungspflicht von Radstreifen aus, insbesondere auch für E-Bikes? Welche Lösungen streben wir für Knoten und Haltestellen an?

Die im Rahmen der Velo-Offensive realisierten Projekte wie bspw. die Velohauptroute Wankdorf zeigen, dass ein deutlich höherer Standard auch in Bern möglich ist.



*«Velofahrende sind nicht langsame Autofahrer», Aussage am Workshop zu den Velorouten. (Bild: naturaqua PBK).*

Der Blick auf die Strassen zeigt zudem die Vielfalt der heutigen Velofahrenden und ihrer speziellen Bedürfnissen: Alt und Jung, langsam und schnell, mit Velos, mit E-Bikes, mit Cargobikes oder mit Fahrradanhängern. Bei der Festlegung von Standards muss daher stets an die verschiedenen Bedürfnisse der Nutzergruppen gedacht werden. Die Ableitung von allgemein gültigen Standards darf nicht nur auf eigenen Bedürfnissen und Möglichkeiten beruhen ("*ich* komme mit dieser Lösung gut zurecht"), sondern sollte vermehrt auf breiten Umfragen unter heutigen und potenziellen Velofahrenden abstützen ("kundenorientiertes" Denken).

## Resultate

In der Diskussion haben sich folgende Hauptaspekte herauskristallisiert, welche in die Planung der Velostandards einfließen sollen:

1. Der zu erstellende **Velo-Standard** hängt von der jeweiligen Ausgangslage ab; je höher die Verkehrsbelastung und -geschwindigkeit, desto höher ist das Separationsbedürfnis des Veloverkehrs. Und je mehr Velos auf derselben Strecke unterwegs sind, desto wichtiger sind gute Überholmöglichkeiten.
2. Die Veloinfrastruktur sollte wo möglich für **verschiedene Nutzertypen** ("Schnelle" und "Gemütliche") angeboten werden (kein "entweder/oder"). Im Zweifelsfall ist die Infrastruktur bei Konfliktpunkten jedoch stärker als heute auf die langsameren Nutzenden auszurichten (schnelle/geübte Fahrer können sich besser anpassen).
3. Die **E-Bikes** müssen beachtet / mitgedacht werden; die Geschwindigkeitsunterschiede unter den Velofahrenden haben sich dadurch erhöht. Wer muss auf wen Rücksicht nehmen? Sollen die schnellen E-Bikes auf Radwegen fahren, oder eher zusammen mit dem Motorfahrzeugverkehr auf der Strasse?
4. **Lichtsignalanlagen**: Lieber einmal länger warten als dreimal kurz hintereinander. Auf wen sollen bei koordinierten Anlagen die Geschwindigkeiten ausgerichtet sein? Auch hier herrscht die Meinung vor, dass sich eher die "Schnelleren" anpassen sollen, während eine Beschleunigung für die "Langsameren" oft nicht möglich ist.
5. **Haltestellen**: der in Bern praktizierte Standardfall der Tram-Kapphaltestellen ist für Velofahrende nicht geeignet. Eine gut gelöste Umfahrung ist vorzuziehen. Damit die Hindernisfreiheit gewährleistet ist, soll die Umfahrung mit einem kleinen Absatz vom Trottoir abgetrennt werden.
6. Das **Infrastrukturangebot und die Velonachfrage** können sich gegenseitig begünstigen: ein besseres Angebot erhöht die Nachfrage, was wiederum eine verstärkte Legitimation für den nächsten Ausbauschritt ergibt. Und: wo gute Angebote vorliegen, werden diese auch eher korrekt benutzt.

# Betrieb

## Input

Damit die Velofahrenden sicher und komfortabel unterwegs sein können, muss auch der Betrieb der Infrastruktur velofreundlich ausgestaltet sein. Bei der Frage zum **Design der Velorouten** geht es darum, wie die Veloführung intuitiv erkennbar gemacht wird. Ein weiteres betriebliches Thema sind bei Kreuzungen Massnahmen für **velofreundliche Lichtsignalanlagen**. Im Hinblick auf die erwünschte Zunahme des Veloverkehrs und der Zunahme von E-bikes kommt zudem der **Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr** eine besondere Bedeutung zu. Beim Thema **Baustellen** und **Unterhalt** der Velorouten besteht für den Veloverkehr trotz entsprechenden Bemühungen seitens des städtischen Tiefbauamts noch Verbesserungspotenzial. In all diesen Bereichen sind entsprechende Anstrengungen nötig, um den Betrieb möglichst velofreundlich auszugestalten.



*Diskutiertes Thema: Die Signaletik der Velohauptrouuten. (Montage: FFV)*

## Resultate

Im Workshop wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmer konkrete Fragen gestellt und die Vorschläge und Rückmeldungen am Schluss bewertet (insgesamt pro Frage 25 Punkte). Es wurden weitgehend Massnahmen diskutiert, welche in Bern bis jetzt noch nicht umgesetzt worden sind. Im Folgenden werden die Punkte genannt, die von den Teilnehmenden eine **hohe Bewertung erhielten** (> 4 Punkte).

**Design der Velorouten:** Wie wird die Veloführung intuitiv erkennbar (farbiger Asphalt, Markierung mit Routenlogo, Signalisation)?

- Farbiger Belag als Kommunikationsmittel (zulässige Farben in VSS-Norm 640 214)



Thema Lichtsignalanlagen. (Bild: FFV)

**Velofreundliche Lichtsignalanlagen (LSA):** Entspricht das freie Velo-Rechtsabbiegen einem Bedürfnis? In welchen Situationen soll es installiert werden?

- Das freie Rechtsabbiegen bei Rot entspricht einem grossen Bedürfnis
- Die Betriebszeiten von LSA sollen überprüft werden -> Bedarfsanlagen

**Koexistenz Velo- und Fussverkehr:** Braucht es eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Velos bei heiklen Stellen? Braucht es eine Verdeutlichung des Velobereichs?

- Rücksicht: Signalisieren / Markieren
- Schnelle E-Bikes brauchen eine gezielte Regelung

**Unterhalt (Scherben, Grünpflege, Eisglätte) und Baustellen:** Braucht die Stadt Bern eine «schnelle Eingreiftruppe», z.B. mit Cargo- Unterhaltsvelo?

- Cargo-Velo (bei Bedarf!) ideal
- Meldung von kritischen Baustellen erleichtern und Bestätigung verschicken

## Wie geht es weiter?

Die Resultate aus dem Workshop werden von den Mitarbeitenden der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr aufgearbeitet. Sie bilden eine wichtige Grundlage bei den weiteren Planungsschritten des Routennetzes, der Standards und des Betriebs. Mit dem Workshop konnte die Diskussion mit interessierten Akteuren vertieft werden. Diese Arbeit wird weitergeführt. Der **zweite Workshop «Velorouten»** findet statt **am Do, 23. Februar 2017**.

## Wer war dabei?

Liste der angemeldeten Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Alternative Linke Bern	Klingsor	Reimann
Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	Herbert	Bichsel
BERNMOBIL	Daniel	Hirt
Büro für Mobilität AG	David	Häggi
Createers GmbH	Roman	Vatter
Drahtesel	Bernhard	Leu
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern	Christof	Bähler
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern	Florian	Boller
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern	Michael	Moser
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern	Stephanie	Stotz
Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, Stadt Bern	Urs	Germann
Fussverkehr Bern, Parlamentarier Köniz	Hansueli	Pestalozzi
Gemeinde Köniz	Rolf	Albisser
Generalsekretariat TVS	Claudia	Dubacher
GLP Stadt Bern	Christoph	Thommen
Grünes Bündnis	Marius	Christen
Jugendamt	Ursula	Rettinghaus
Kontextplan	Judith	Bernet
Kontextplan	Markus	Reichenbach
LP Ingenieure	Oskar	Balsiger
lunchuno GmbH	Dominique	Nydegger
Metron Bern	Antje	Neumann
Metron Bern	Michael	Liebi
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
Pro Velo Bern	David	Stampfli
Pro Velo Bern	Thomas	Schneberger
Pro Velo Bern	Rebecca	Müller
PubliBike AG	Lukas	Roher
QM3	Daniel	Imthurn

Quartierkommission Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Regionalkonferenz Bern Mittelland	Laurent	Reusser
Riksha Taxi Schweiz AG	Pascal	Nydegger
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband	Monika	Bernoulli
Sigmaplan	Klaus	Dörnenburg
Sportamt	Simone	Weber
TBF	Jacqueline	Sauter
TCS Bern-Mittelland	Rudolf	Schmid
Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt Kanton Bern	Oliver	Dreyer
Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt Kanton Bern	Tanja	Trachslar-Hug
Tiefbauamt Stadt Bern	Christian	Beiner
Tiefbauamt Stadt Bern	Mathias	Kühni
Tiefbauamt Stadt Bern	Reto	Zurbuchen
Triebhaus Kommunikation	Adrian	Kiener
Velokonferenz Schweiz, B+S AG	Roland	Pfeiffer
Verkehrsplanung, Stadt Bern	Karl	Vogel
verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner

## Weitergehende Infos

[Präsentation Input-Referate Workshop «Velorouten» \(Link zur PDF-Datei, 5.0 MB\)](#)

## Kontakt

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Christof Bähler, Stephanie Stotz, Florian Boller

E-Mail: [fuss.velo@bern.ch](mailto:fuss.velo@bern.ch)

Telefon: 031 321 70 10

*Verkehrsplanung Bern, Oktober 2016*