

Vernehmlassungen Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur Informationsveranstaltung vom 24. Januar 2024



Marieke Kruit

Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün



Eine Veranstaltung – Zwei Vernehmlassungen

Masterplan Fussverkehr Standards

Stand zu Händen der
öffentlichen Vernehmlassung
13. Dezember 2023



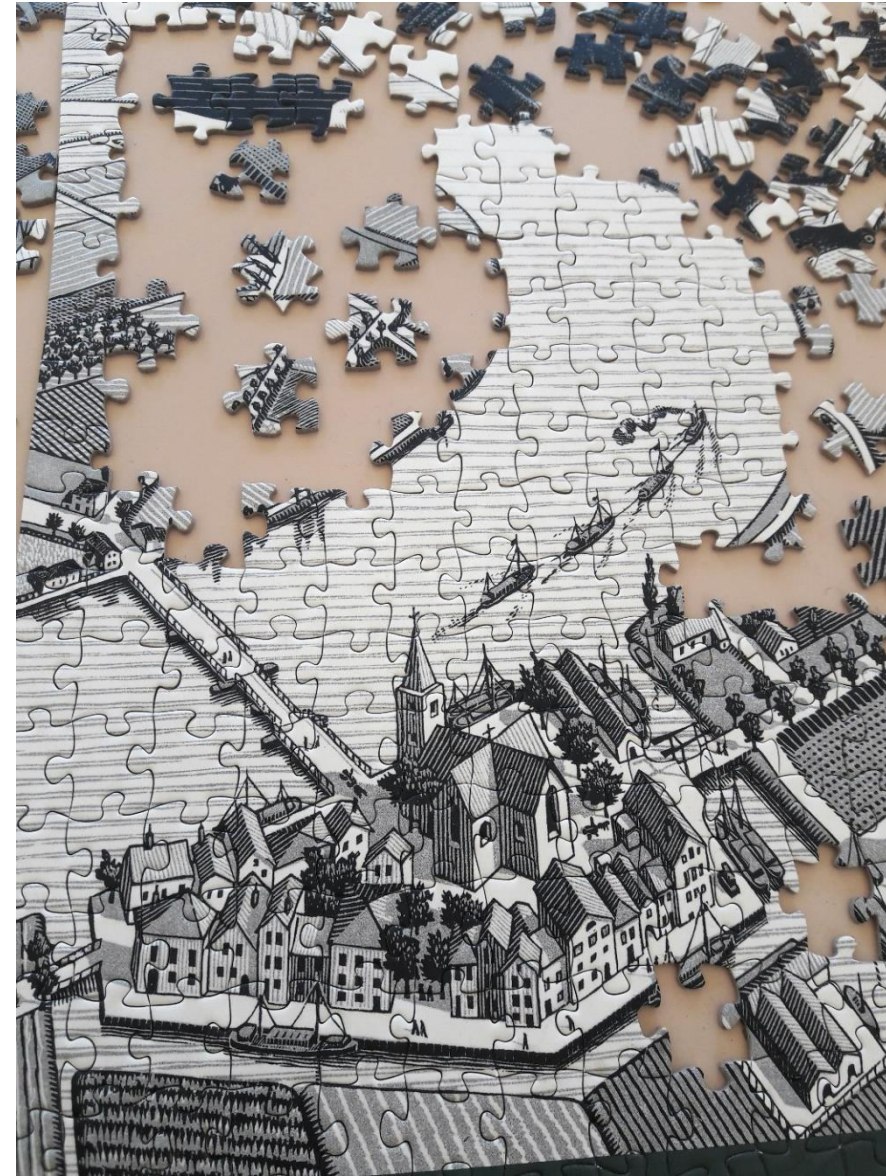
Masterplan Veloinfrastruktur Bericht

Stand zu Händen der
öffentlichen Vernehmlassung
13. Dezember 2023





Masterpläne – wichtige Instrumente für die Planung





Stadt Bern

Masterplan Fussverkehr



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Masterplan Fussverkehr Standards

Stand zu Händen der
öffentlichen Vernehmlassung
13. Dezember 2023





Stadt Bern

Masterplan Veloinfrastruktur

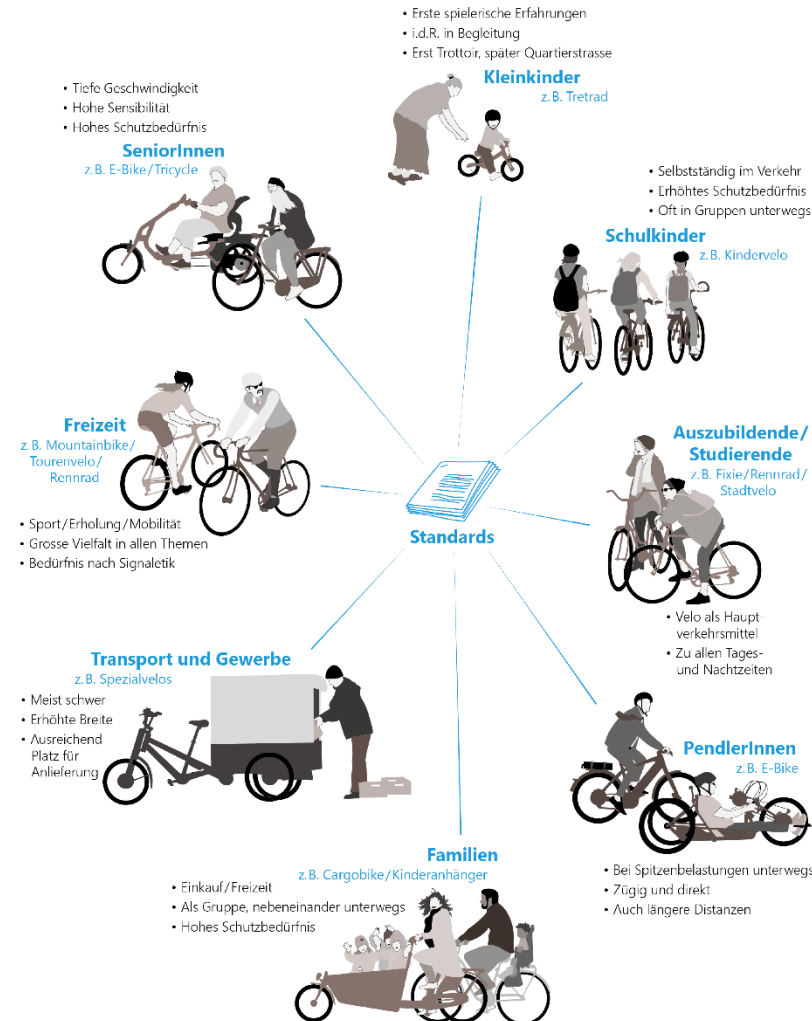


Direktion für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün

Masterplan Veloinfrastruktur

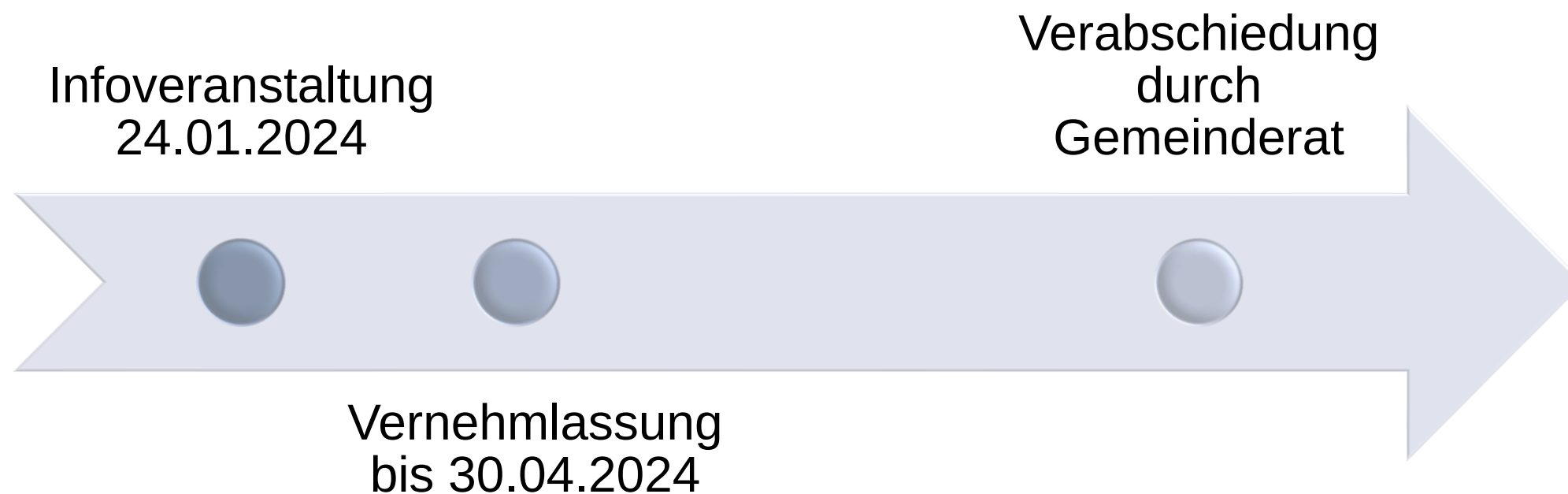
Bericht

Stand zu Händen der
Öffentlichen Vernehmlassung
13. Dezember 2023





Überblick



Karl Vogel

Verkehrsplaner Stadt Bern





Ablauf

1. Begrüssung & Einführung
2. Die Masterpläne im Überblick
3. Organisatorisches
4. Vertiefung an Infopoints
5. Bedankung / Abschluss

Marieke Kruit

Karl Vogel

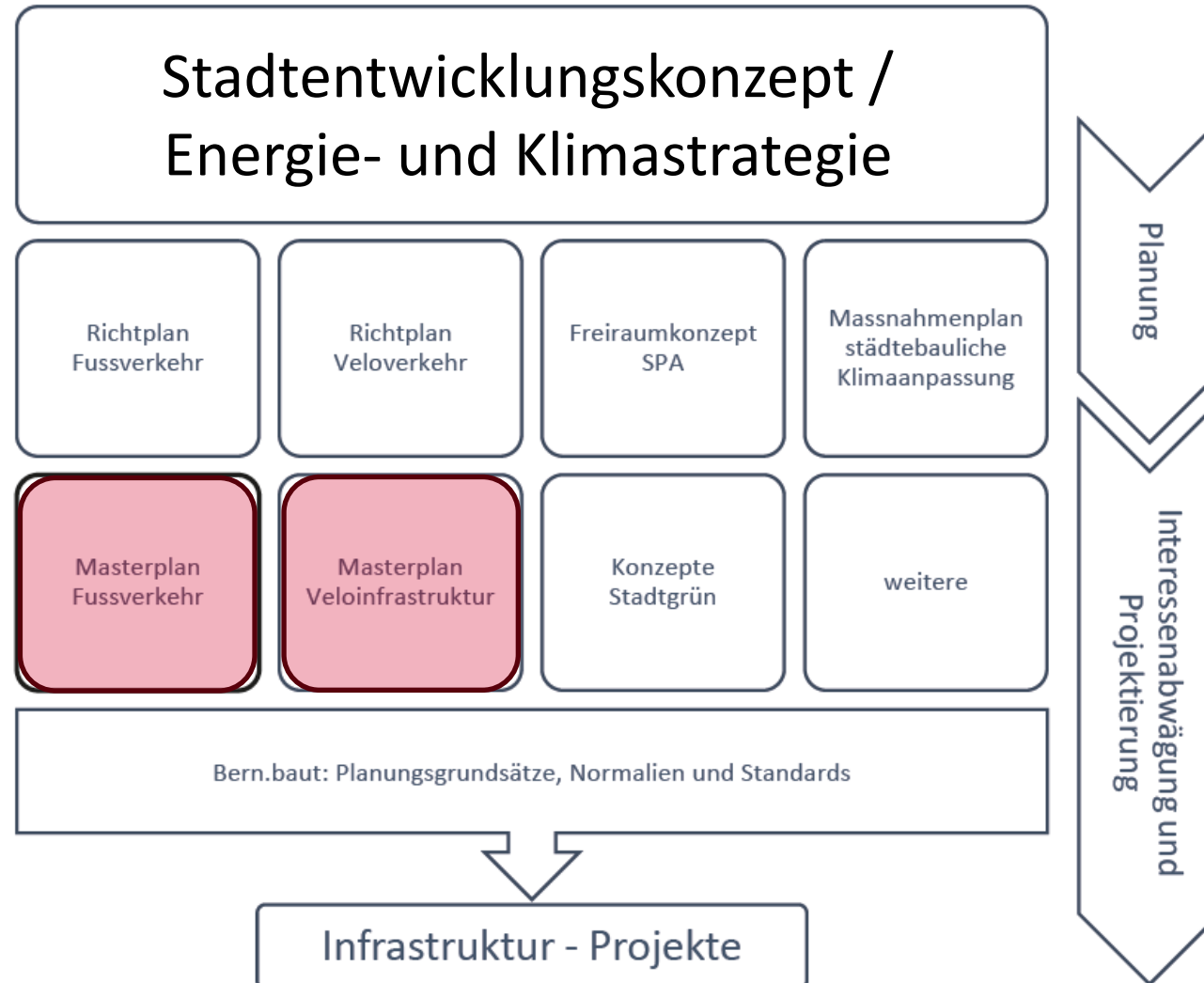
Michael Liebi

verschiedene Referent*innen

Marieke Kruit

Anschliessend: Austausch & Apéro im Festsaal

Einordnung



Masterplan Fussverkehr



Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

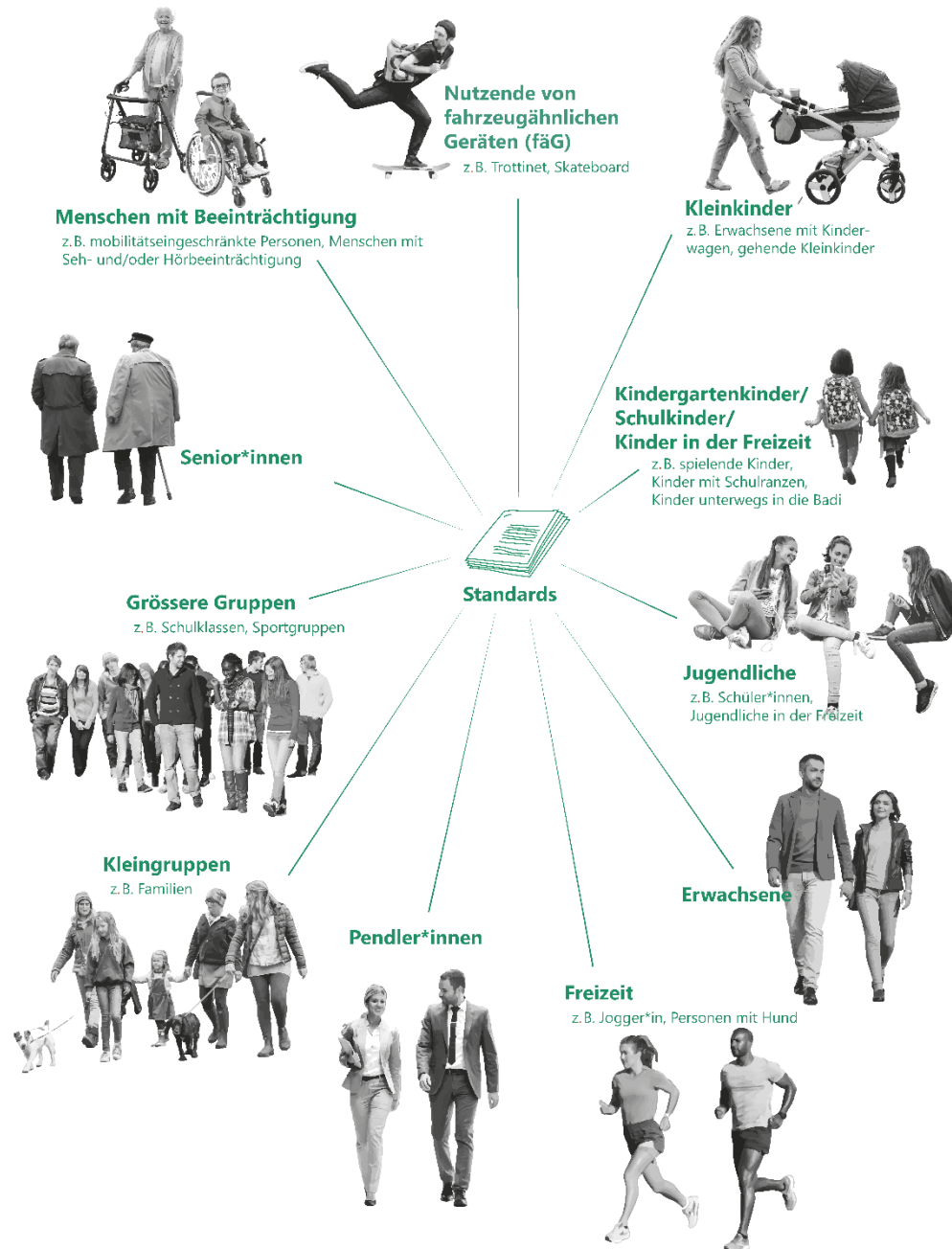
Masterplan Fussverkehr Standards

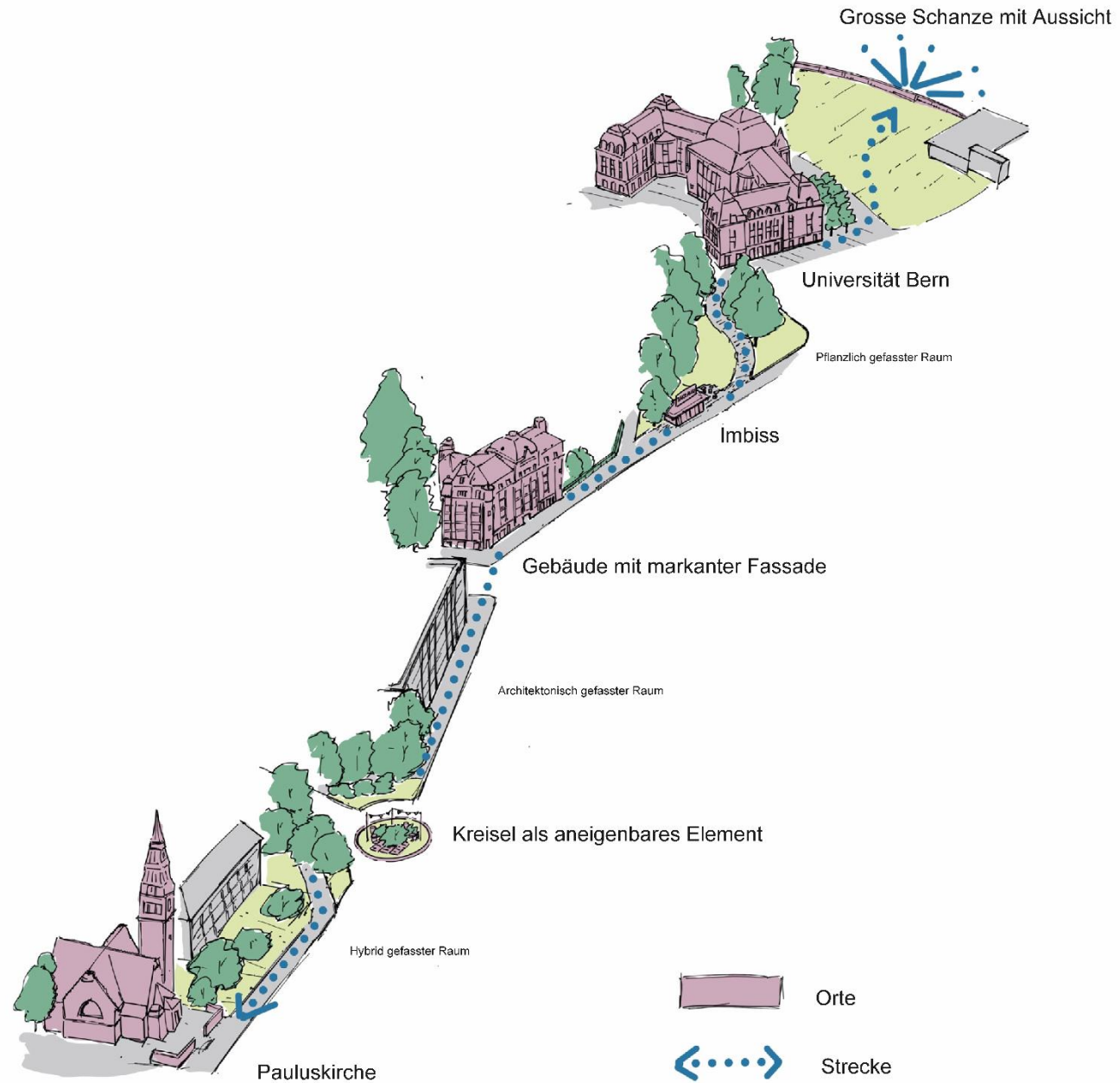
Stand zu Händen der
öffentlichen Vernehmlassung
13. Dezember 2023



Inhalte

- Ziele Fussverkehr Stadt Bern
- Fussverkehr in der Stadt Bern
- Gehen im Fokus
- **Streckenelemente**
- **Querungen**
- Weitere Elemente
- **Umfeldqualität**







Stadt Bern

Masterplan Veloinfrastruktur



Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Masterplan Veloinfrastruktur Bericht

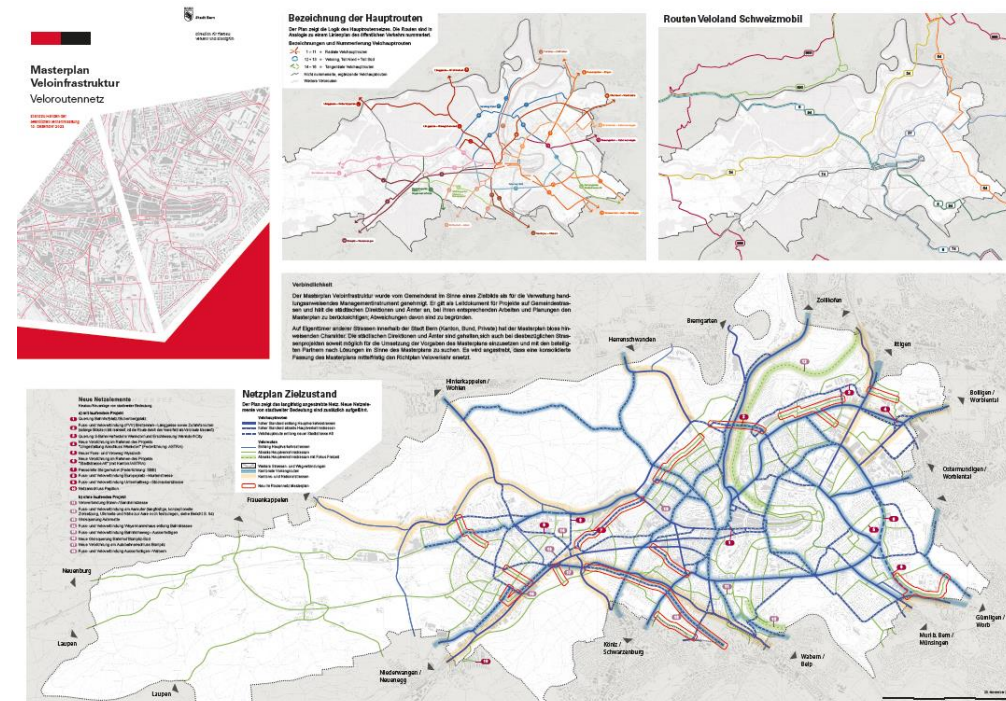
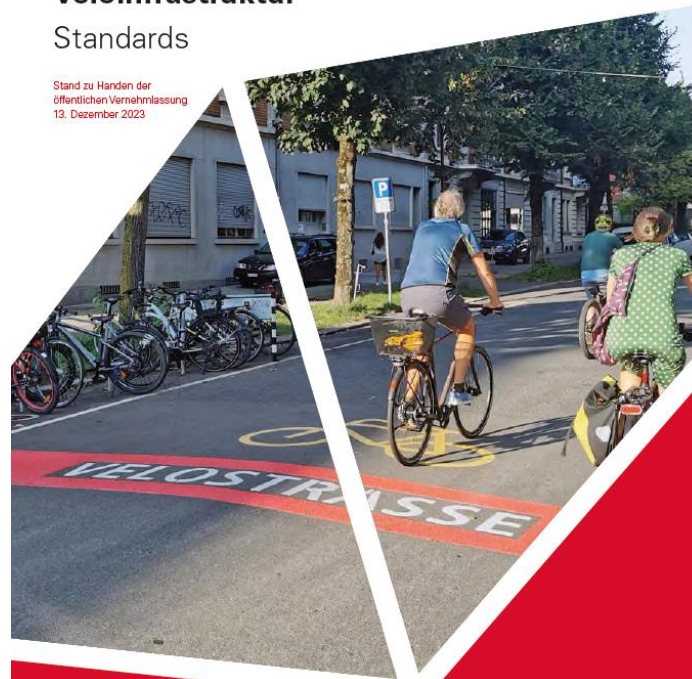
Stand zu Händen der
öffentlichen Vernehmlassung
13. Dezember 2023



Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

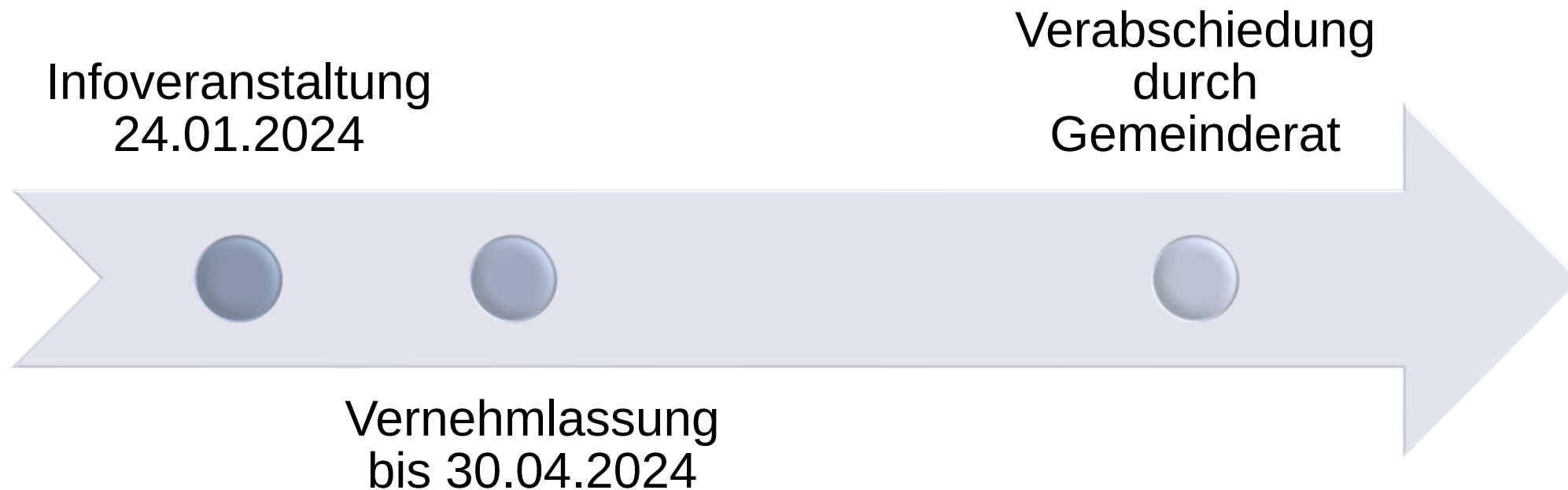
Masterplan Veloinfrastruktur Standards

Stand zu Händen der
öffentlichen Vernehmlassung
13. Dezember 2023



„Sämtliche Änderungen in den Dokumenten (Bericht und Standards) sind im Vergleich zu den 2020 verabschiedeten Dokumenten durch eine rote Hervorhebung gekennzeichnet.“

Überblick



Michael Liebi

Verkehrsplanung

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr





Infopoints

Masterplan Fussverkehr

- | | |
|---------------------|----------------|
| 1. Streckenelemente | Festsaal 2. OG |
| 2. Querungen | Festsaal 2. OG |
| 3. Umfeldqualitäten | Festsaal 2. OG |

Masterplan Veloinfrastruktur

- | | |
|-----------------------|------------------------------|
| 4. Knoten | Schulzimmer 2. OG (Raum 207) |
| 5. Veloparkierung | Cafeteria 3. OG (Raum 303) |
| 6. Fokus Velovielfalt | Cafeteria 3. OG (Raum 303) |



Vernehmlassung Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur

bis 30. April 2024

www.bern.ch/masterplaene



www.bern.ch/masterplaene



 THEMEN POLITIK UND VERWALTUNG ZU GAST IN BERN WIRTSCHAFT 

Masterplan Fussverkehr – Vernehmlassungsunterlagen

 [Masterplan Fussverkehr \(PDF, 66.9 MB\)](#)

ONLINE-FRAGEBOGEN
FUSSVERKEHR 

Masterplan Veloinfrastruktur (Aktualisierung) – Vernehmlassungsunterlagen

 [Masterplan Veloinfrastruktur Bericht \(PDF, 34.3 MB\)](#)

 [Masterplan Veloinfrastruktur Standards \(PDF, 18.2 MB\)](#)

 [Masterplan Veloinfrastruktur Netzplan \(PDF, 15.3 MB\)](#)

ONLINE-FRAGEBOGEN
VELOINFRASTRUKTUR 



Stadt Bern

Vielen Dank!



Infopoint 1: Masterplan Fussverkehr - Streckenelemente

Tim Wettstein und Petra Stocker



Ziele Fussverkehr Stadt Bern



Zu Fuss unterwegs von kleinen Kindern bis ins hohe Alter



Sicher sein und sich sicher fühlen



Öffentlicher Raum mit Atmosphäre



Gemeinsam zu Fuss

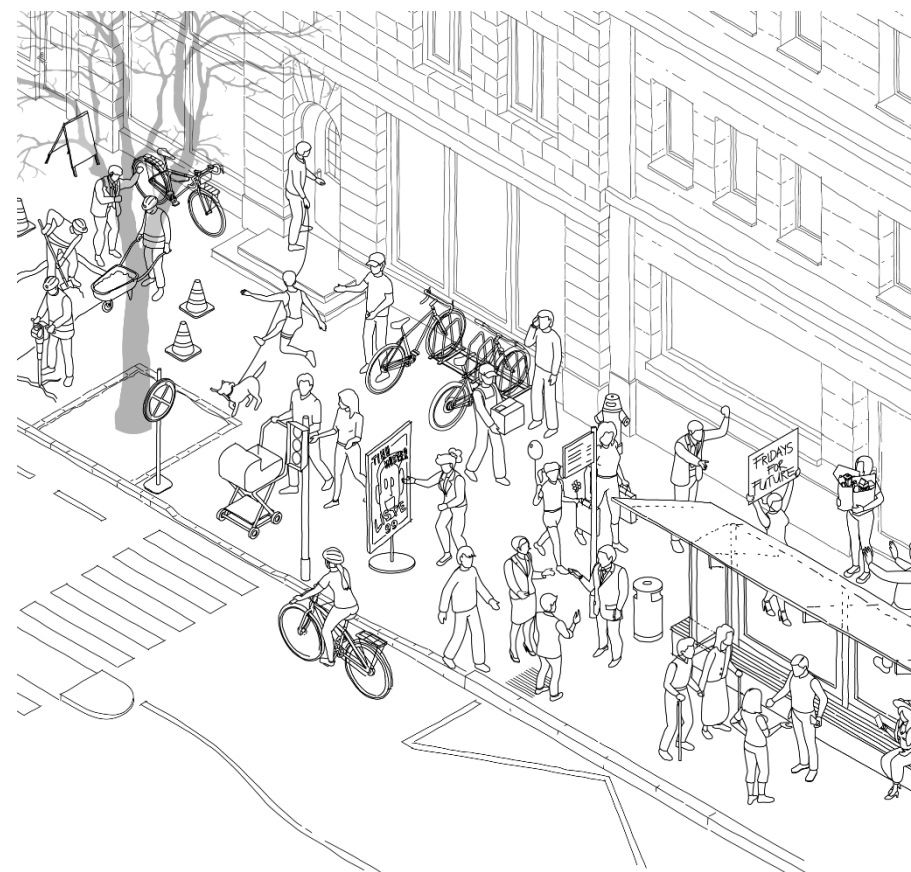


Visionen

- **Zu Fuss unterwegs – von kleinen Kindern bis ins hohe Alter: Die Infrastruktur ist auf unterschiedliche Bedürfnisse der Bevölkerung ausgelegt.**
- **Sicher sein und sich sicher fühlen: Die subjektive und objektive Sicherheit wird stetig verbessert.**
- **Öffentlicher Raum mit Atmosphäre: Es bestehen abwechslungsreiche und spannende Räume mit hoher Aufenthaltsqualität.**
- **Gemeinsam zu Fuss: Die Trottoirs, Fusswege und Warteräume sind grosszügig dimensioniert. Das Fussverkehrsnetz ist durchgängig, hindernisfrei und attraktiv.**

Strecken Masterplan Fussverkehr

- Gehen im Fokus (Seite 19)
 - Vielfältige Fussgänger*innen
 - Netzelemente und Dimensionierung
 - Superblock
- Streckenelemente (Seite 33)
 - Strassenraum: Verhältnisse Fahrbahn und Steitenraum
 - Nutzungen in den Seitenräume
 - Zirkulationsfläche
 - Standartblätter





Fussverkehrspotenzial Stadt Bern



Stadt der kurzen Wege = Stadt der kurzweiligen Wege



Grundsätze bei der Planung



Durchgängig und Barrierefreiheit



Sicherheit



Ganzjährige Nutzung und Unterhalt



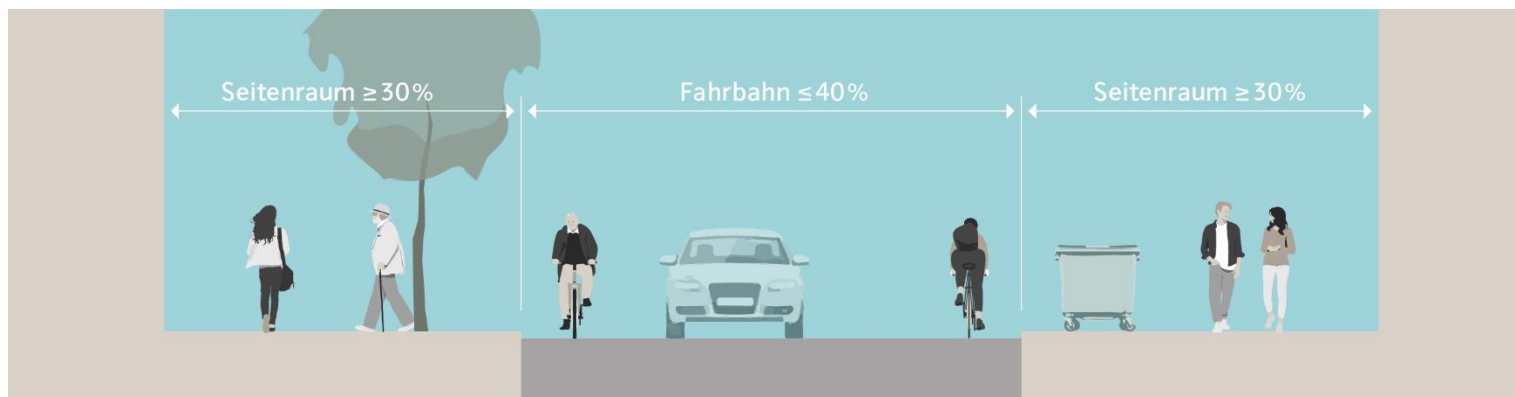
Akustik



Streckenelemente

- S1: Trottoir, Gehweg
- S2: Eigenständiger Fussweg
- S3: Begegnungszone (BGZ)
- S4: Fussgängerzone
- S5: Strasse ohne Fussverkehrsinfrastruktur
- S6: Mischverkehrsfläche Fuss- und Veloverkehr
- S7: Vertikale Streckenelemente
- S8: Brücke, Über- und Unterführung
- S9: Platz und Aufenthaltsfläche

Verhältnis Fahrbahn und Seitenraum



Zielverhältnis 3:4:3 für beidseitig baulich gefasste Strassenräume



Zielverhältnis 4:6 für einseitig baulich gefasste Strassenräume

Nutzungen in den Seitenräumen



Bepflanzung



Kommerzielle Nutzungen

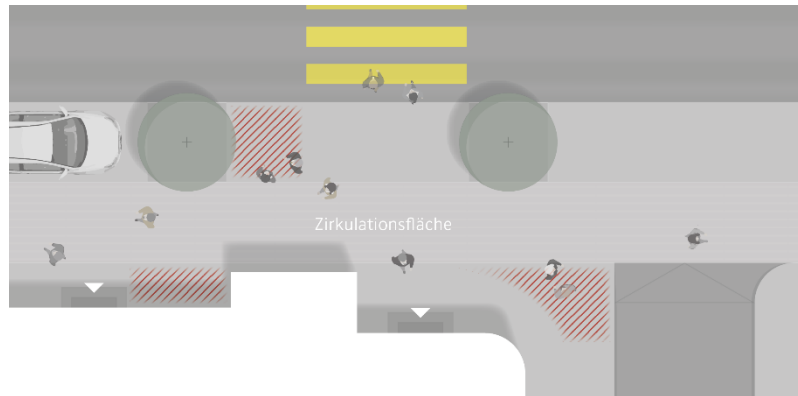


Parkierung



Aufenthalt

Zirkulationsfläche

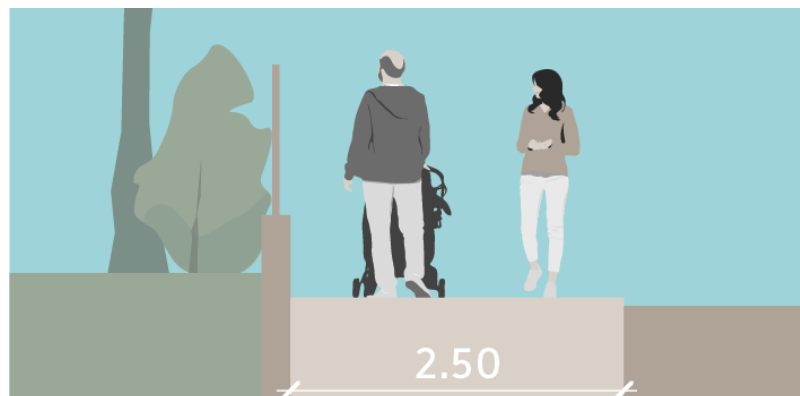


Mögliche Aufenthaltsräume (rot) und weitere Elemente wie Parkierung und Warteräume abseits der Zirkulationsfläche.



Bsp. Gehbahn in Berlin

Dimensionierung Begegnungsfälle



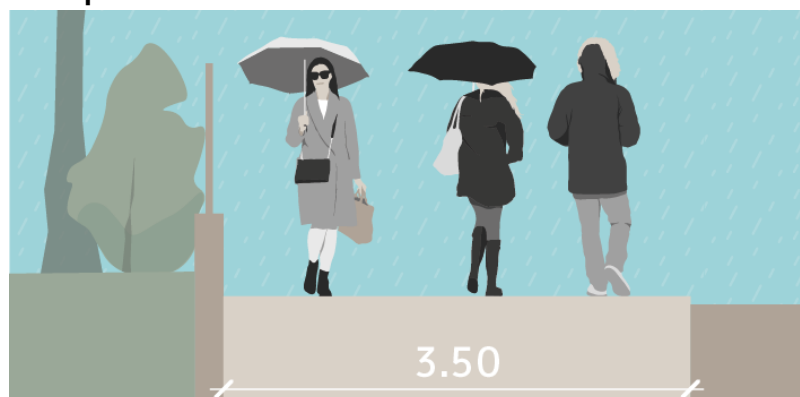
Genügend FG+ / FG+

Bequem FG / FG



Genügend FG / FG / FG

Bequem FG+ / FG+



Genügend FG+ / FG+ / FG

Bequem FG / FG / FG



Genügend FG / FG / FG / FG

Bequem FG+ / FG+ / FG

S1: Trottoir, Gehweg



Trottoir ohne Parkierung entlang einer Hauptstrasse



Strassenbegleitender Gehweg:
Grünrabatten mit Bäumen als Abgrenzung

Wegkategorie	Standardbreite Trottoir
1 Basisnetz publikumsintensiv	≥ 3.50 m
2 Basisnetz	≥ 2.50 m
3 Feinverteilernetz publikumsintensiv	≥ 2.50 m
4 Feinverteilernetz	≥ 2.00 m
5 Wanderwegnetz*	≥ 2.00 m

S2: Eigenständiger Fussweg



Eigenständiger Fussweg entlang der Engestrasse



Spazierweg entlang der Aare mit Signalisation 3-teiliges Fahrverbot.

<i>Wegkategorie</i>	<i>Standardbreite eigenständiger Fussweg</i>
1 Basisnetz publikumsintensiv	≥ 3.50 m
2 Basisnetz	≥ 3.00 m
3 Feinverteilernetz publikumsintensiv	≥ 3.00 m
4 Feinverteilernetz	≥ 2.50 m
5 Wanderwegnetz*	(nach Bedarf)

S3: Begegnungszone (BGZ)



Partizipation



Pilot: Temporäre Aufwertungs- und Belebungsmaßnahmen



BGZ im Bereich einer Schule



Grossflächige BGZ in der unteren Altstadt

S4: Fussgängerzone



Fussgängerzone in Bümpliz.
Neugestaltung erfolgte im Jahr 2021.



Beispiel Querschnitt einer Fussgängerzone
in der Innenstadt.

Superblock



S6: Mischverkehrsfläche Fuss- und Veloverkehr



Kreuzung von nicht getrennten Fuss- und Radwegen an der Bernstrasse /
Bahnhöheweg



Mischverkehrsfläche beim Dählhölzli
Restaurant



Infopoint 2: Masterplan Fussverkehr - Querungen Manuela Fontanive und Roger Schmid



Querungen MPFV

- Gehen im Fokus (Seite 19)
 - Vielfältige Fussgänger*innen
 - Netzelemente und Dimensionierung
- Querungen (Seite 53)
 - Anforderungen Querungspunkte
 - Orientierungshilfe Querungstypen und –elemente
 - Standardblätter
- Weitere Elemente (Seite 71)
 - Schutzelemente
 - Belagsgestaltung
 - Sofortmassnahmen Markierung und Signalisation



Visionen



Zu Fuss unterwegs von kleinen Kindern
bis ins hohe Alter



Sicher sein und sich sicher fühlen



Öffentlicher Raum mit Atmosphäre



Gemeinsam zu Fuss

Handlungsempfehlung Gehsund



Getrennte Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr



Verbesserung der Schulwege



Dem Fussverkehr Vortritt einräumen

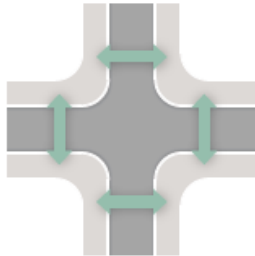
Handlungsempfehlung Gehsund



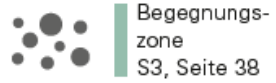
Hindernisfreie Gestaltung der Infrastruktur



Mehr Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr



Vordergründige Typen und Elemente



Begegnungs-
zone
S3, Seite 38

Weitere anwendbare Typen und Elemente



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56

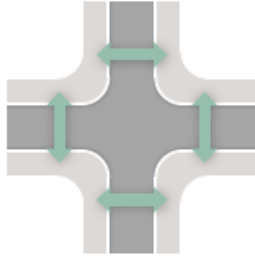


Verkürzung
der Querungs-
distanz
E2, Seite 63

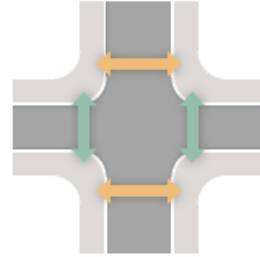


Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64

Knoten von
Quartierstrassen



Knoten von Hauptverkehrs-
und Quartierstrassen



Stadt Bern

Vordergründige Typen und Elemente



Begegnungs-
zone
S3, Seite 38



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Schutzinsel
E1, Seite 62



Trottoirüber-
fahrt
Q3, Seite 60

Weitere anwendbare Typen und Elemente



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Begegnungs-
zone
S3, Seite 38



Verkürzung
der Querungs-
distanz
E2, Seite 63



Lichtsignal-
anlage
Q2, Seite 57



Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64

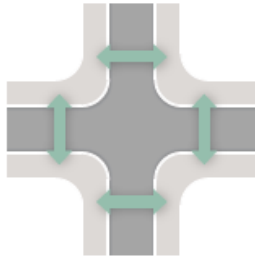


Verkürzung
der Querungs-
distanz
E2, Seite 63

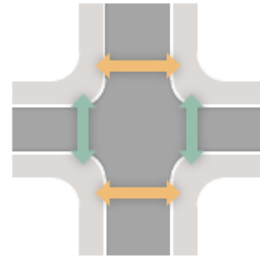


Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64

Knoten von
Quartierstrassen



Knoten von Hauptverkehrs-
und Quartierstrassen



Knoten von
Hauptverkehrsstrassen



Stadt Bern

Vordergründige Typen und Elemente



Begegnungs-
zone
S3, Seite 38



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Schutzinsel
E1, Seite 62



Trottoirüber-
fahrt
Q3, Seite 60



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Schutzinsel
E1, Seite 62

Weitere anwendbare Typen und Elemente



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Verkürzung
der Querungs-
distanz
E2, Seite 63



Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64



Begegnungs-
zone
S3, Seite 38



Lichtsignal-
anlage
Q2, Seite 57



Verkürzung
der Querungs-
distanz
E2, Seite 63



Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64

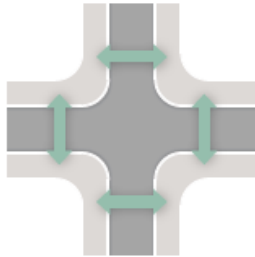


Lichtsignal-
anlage
Q2, Seite 57

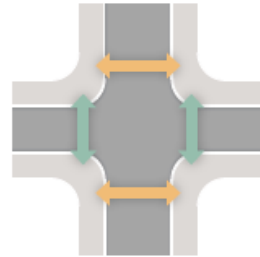


Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64

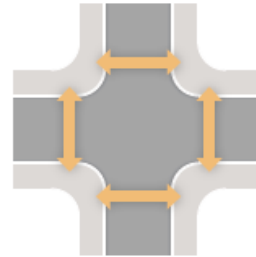
Knoten von
Quartierstrassen



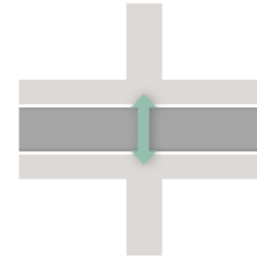
Knoten von Hauptverkehrs-
und Quartierstrassen



Knoten von
Hauptverkehrsstrassen



Durchgehende Strasse



Stadt Bern

Vordergründige Typen und Elemente



Begegnungs-
zone
S3, Seite 38



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Schutzinsel
E1, Seite 62



Trottoirüber-
fahrt
Q3, Seite 60



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Schutzinsel
E1, Seite 62



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64

Weitere anwendbare Typen und Elemente



Fussgänger-
streifen
Q1, Seite 56



Verkürzung
der Querungs-
distanz
E2, Seite 63



Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64



Begegnungs-
zone
S3, Seite 38



Lichtsignal-
anlage
Q2, Seite 57



Verkürzung
der Querungs-
distanz
E2, Seite 63



Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64



Lichtsignal-
anlage
Q2, Seite 57



Anhebung der
Fahrbahn
E3, Seite 64



Begegnungs-
zone
S3, Seite 38



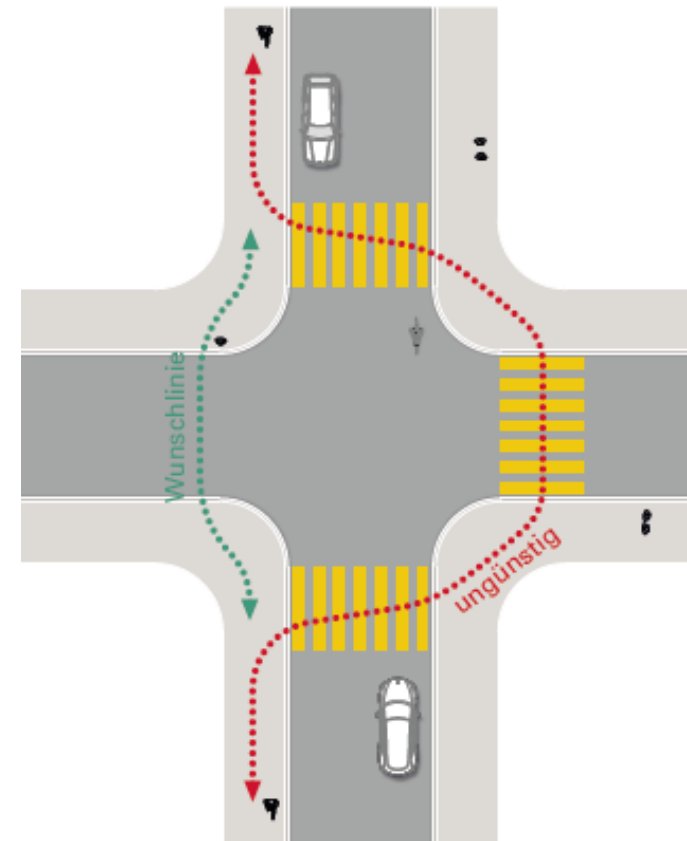
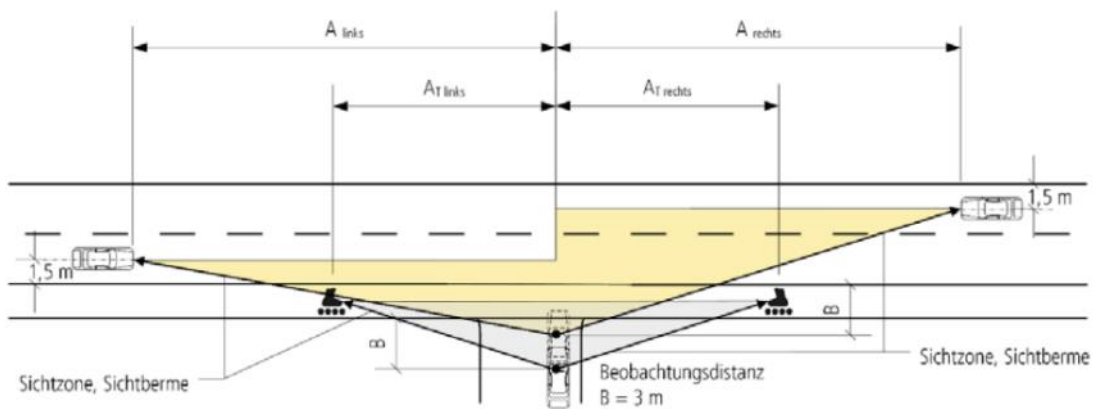
Lichtsignal-
anlage
Q2, Seite 57



Verkürzung
der Querungs-
distanz
E2, Seite 63

Zentrale Punkte

- Abdecken von Wunschlinien
- Klare Vortrittsverhältnisse bei hohen Geschwindigkeiten
- Ausreichende Sichtweiten
- Ausreichende Warteräume



Q1: Fussgängerstreifen (Zebrastreifen)



Fussgängerstreifen über Velostrasse in Tempo-30-Zone



Q1: Fussgängerstreifen (Zebrastreifen)

Gründe für Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

- Wo befindet sich die vortrittsberechtigte und verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle
- Mit Zufussgehenden rechnen
- Für Kinder verständlich
- Studie / Forschungsarbeiten
- Bundesgesetz: Fusswegnetz sinnvoll verknüpfen

Q2: Lichtsignalanlage (LSA)



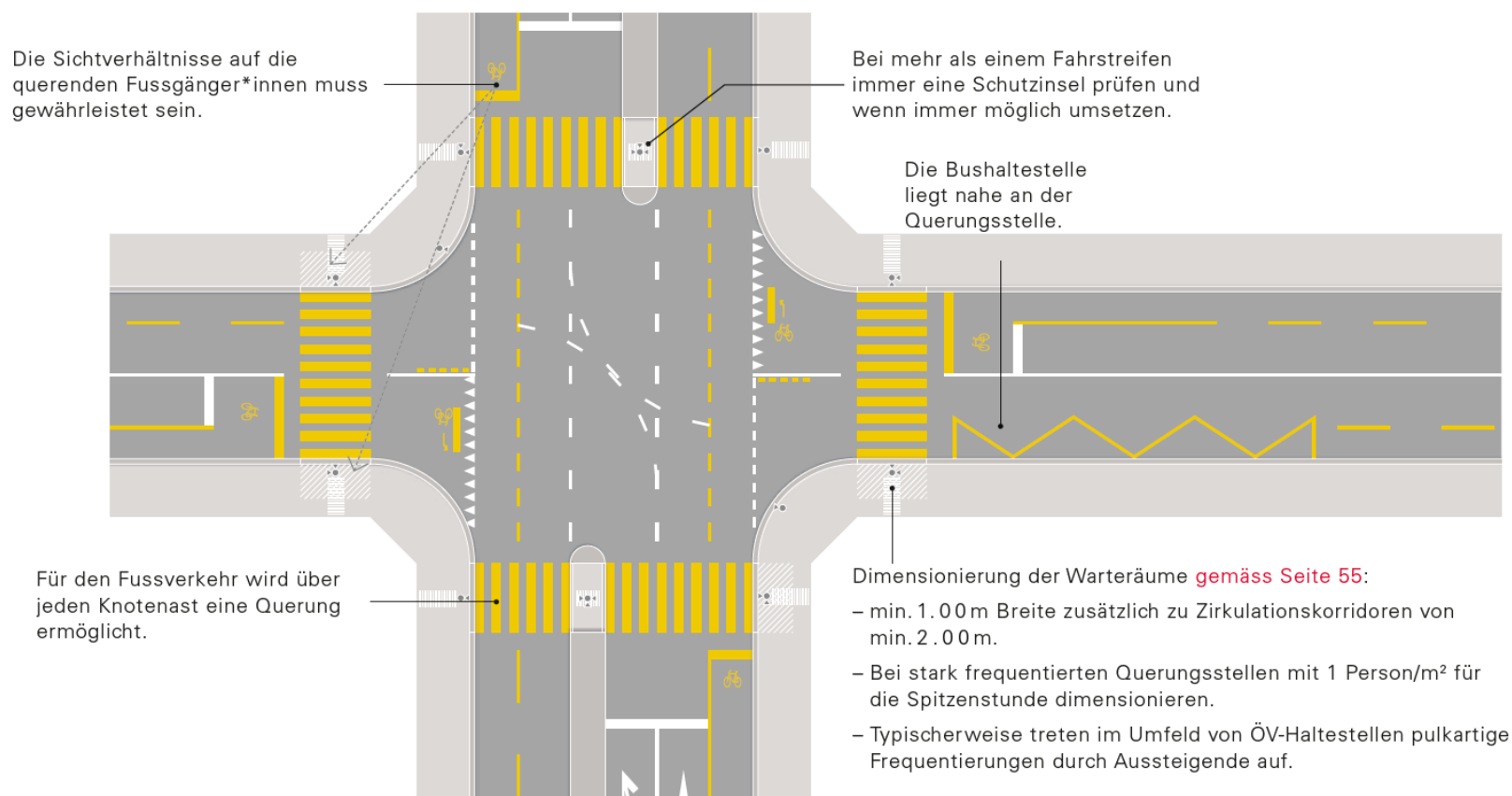
Bubenbergplatz



Bahnhof Bern.

- Wartezeiten Fussverkehr
- Warteräume
- Bedarfsanlagen
- Wartezeiten auf Mittelinseln vermeiden
- Bewegungsmelder
- Haltestellen abstimmen
- Weitergabe Anmeldung

Q2: Lichtsignalanlage (LSA)



Schematische Darstellung wichtiger Anforderungen an eine LSA

Q2: Lichtsignalanlage (LSA)



Bedarfsanlage
Lichtsignalanlage



Automatische
Verlängerung Grünphase



Pilot «Countdown-Ampel»



Pilot automatische Anmeldung

Q3: Trottoirüberfahrt (Durchgehendes Trottoir)



Durchgehendes Trottoir am Knoten
Moserstrasse/Jägerweg mit Leitlinien.



Durchgehendes Trottoir am Knoten
Moserstrasse/Beundenfeldstrasse mit
Leitlinien..

S3: Begegnungszone (BGZ)



Partizipation



Pilot: Temporäre Aufwertungs- und Belebungsmaßnahmen

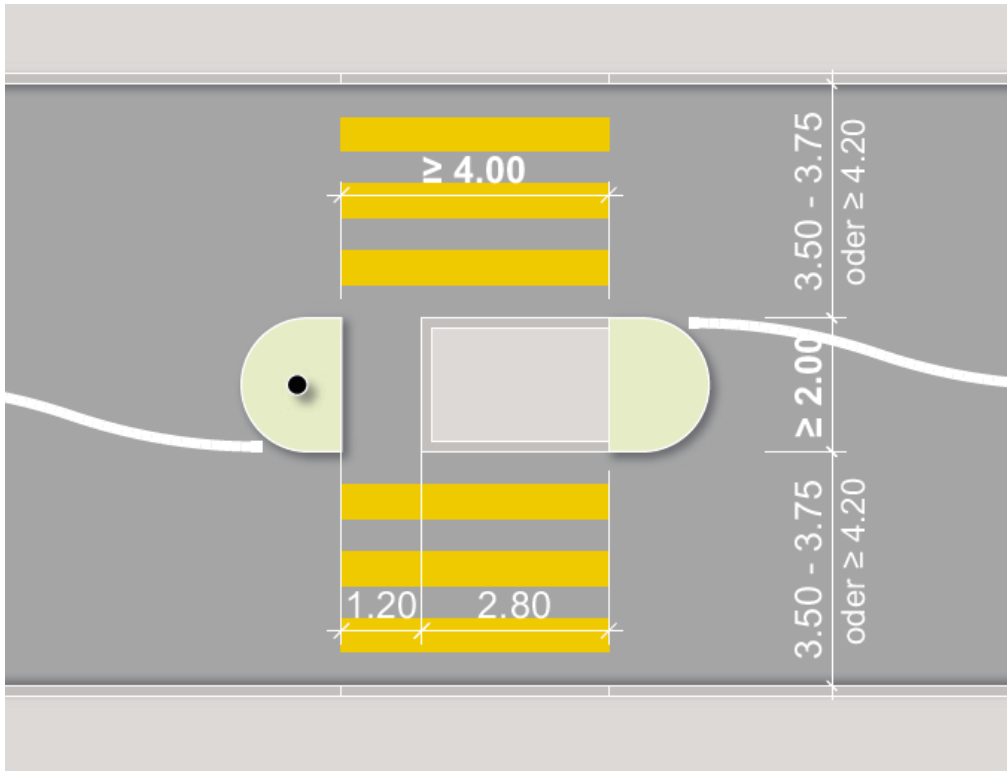


BGZ im Bereich einer Schule



Grossflächige BGZ in der unteren Altstadt

E1: Schutzinsel



Neues Prinzip: Mittelinsel mit Rollstuhlfurt



Aufweitung Veloverkehr Murtenstrasse.

E2: Verkürzung der Querungsdistanz (Horizontalversatz)



Kombination vertikalem Versatz und
Fussgängerstreifen



Baulicher Horizontalversatz mit Begrünung

- Verkürzt die Querungsdistanz
- Übersichtlichkeit und Sichtverhältnisse verbessert
- Querungsdistanz reduziert

E3: Anhebung der Fahrbahn (Vertikalversatz)



Fussgängerstreifen in Kombination mit Anhebung der Querungsstelle (Bühlstrasse).



Anhebung gesamter Knoten auf dem Winterfeldweg

- Unterstützt den Vortritt für den Fussverkehr
- Verlangsamt die Fahrgeschwindigkeit

Querungen über Tramschienen



Fussgängerstreifen über Tramschienen
im Mischverkehr mit «Achtung Tram»

- Herausforderung für Zufussgehende
- Querung situativ zu prüfen
- Missverständnisse Querung über Strassen mit nebeneinanderliegenden Tram- und MIV-Spur



Um Personen bei der Tramhaltestelle Kocherpark zu schützen, wurden Umlaufsperrn errichtet.

Weitere Elemente



Schutzelemente



Sofortmassnahmen Markierung und
Signalisation



Belagsgestaltung

Infopoint 2: Masterplan Fussverkehr - Querungen



Grundformen Querungstypen

+	+	++	++
Q1 Fussgängerstreifen (Zebrastreifen) 	Q2 Lichtsignalanlage (LSA) 	Q3 Trottoirüberfahrt (Durchgehendes Trottoir) 	S3 Begegnungszone 
Standardlösung bei gebündeltem Querungsbedürfnis	Einsatz bei Hauptverkehrsachsen und wenn aufgrund Sicherheits- oder Kapazitätsgründen erforderlich	Vorzugslösung zur Führung des Fussverkehrs bei Strassen mit höherem Fuss-, Velo- und motorisiertem Individualverkehr.	Vorzugslösung aus Sicht Fussverkehr für Quartierstrassen und Zentrumsgebiete
			

Kombination mit Elementen

	E1 E2 E3	E1 E3	E1 E2 E3	E1 E2 E3
Mit Vortritt Fussverkehr	✓	✓	✓	✓
Flächiges Querungsbedürfnis			(✓)	✓
Gebündeltes Querungsbedürfnis mit niedrigen oder mittleren Frequenzen	✓	✓	✓	(✓)
Gebündeltes Querungsbedürfnis mit hohen Frequenzen	✓	✓	✓	(✓)
Hohe MIV- / ÖV- / Velobelastung	✓	✓		(✓)
Tempo > 50 km/h	✓	✓	(✓)	
Tempo 50 km/h	✓	✓	✓	
Tempo 30 km/h	✓	(✓)	✓	
Begegnungszone			(✓)	✓

Orientierungshilfe Querungstypen

Legende

✓	Standardlösung
(✓)	Ausnahmefall
	nicht möglich
	nicht zuzuordnen

++	Vorzugslösung
+	Standardlösung
×	Ausnahmelösung

Querungselemente	+	+	++
	E1 Schutzinsel 	E2 Verkürzung der Querungsdistanz (Horizontalversatz) 	E3 Anhebung der Fahrbahn (Vertikalversatz) 
	Standardelement bei Querungen über stark befahrene Strassen	Standardelement zur Verbesserung der Sichtweiten oder zur allgemeinen Klärung der Situation	Vorzugselement bei gebündeltem Querungsbedarf
			

Orientierungshilfe Querungelemente

Mit Vortritt Fussverkehr			
Flächiges Querungsbedürfnis			
Gebündeltes Querungsbedürfnis mit niedrigen oder mittleren Frequenzen	✓	✓	
Gebündeltes Querungsbedürfnis mit hohen Frequenzen	✓	✓	✓
Hohe MIV- / ÖV- / Velobelastung	✓	✓	(✓)
Tempo > 50 km/h	✓	✓	
Tempo 50 km/h	✓	✓	✓
Tempo 30 km/h	✓	✓	✓
Begegnungszone		✓	✓

Legende

✓	Standardlösung
(✓)	Ausnahmefall
	nicht möglich
	nicht zuzuordnen

++	Vorzugslösung
+	Standardlösung
×	Ausnahmelösung

Infopoint 3: Masterplan Fussverkehr - Umfeldqualität Stefan Manser und Mathias Haltner



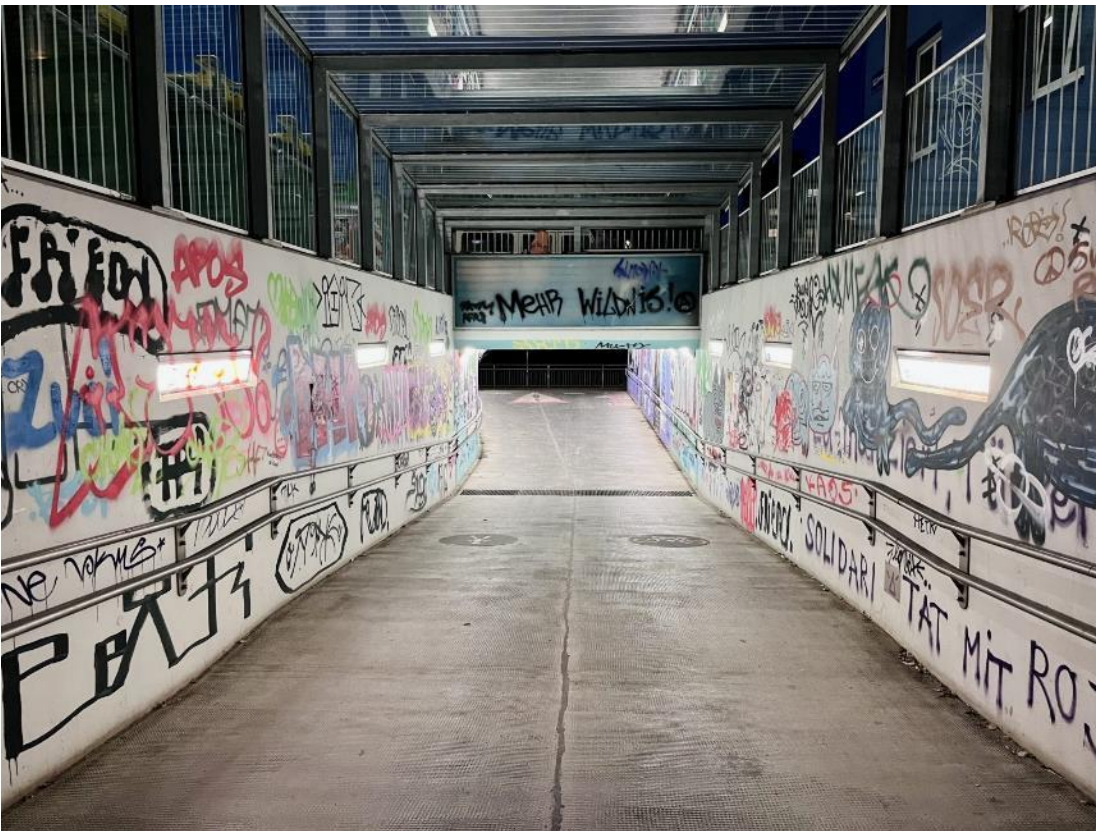
Inhalte

- **1) Was versteht man unter Umfeldqualität?**
→ Es reicht nicht, an den richtigen Orten genügend Platz für Fussverkehr zu schaffen. Der Geh-Raum und sein Umfeld müssen auch angenehm, sicher, interessant und einprägsam sein.
- **2) Gute Beispiele aus Bern und von anderswo.**
- **3) Was trägt der Masterplan Fussverkehr bei?**

a) Die grundlegendsten Bedürfnisse des Menschen sind körperlich.



b) Sicherheitsbedürfnisse: Bei Angst oder Stress meiden wir Wege.



c) Wehe, wenn
Langeweile
aufkommt...

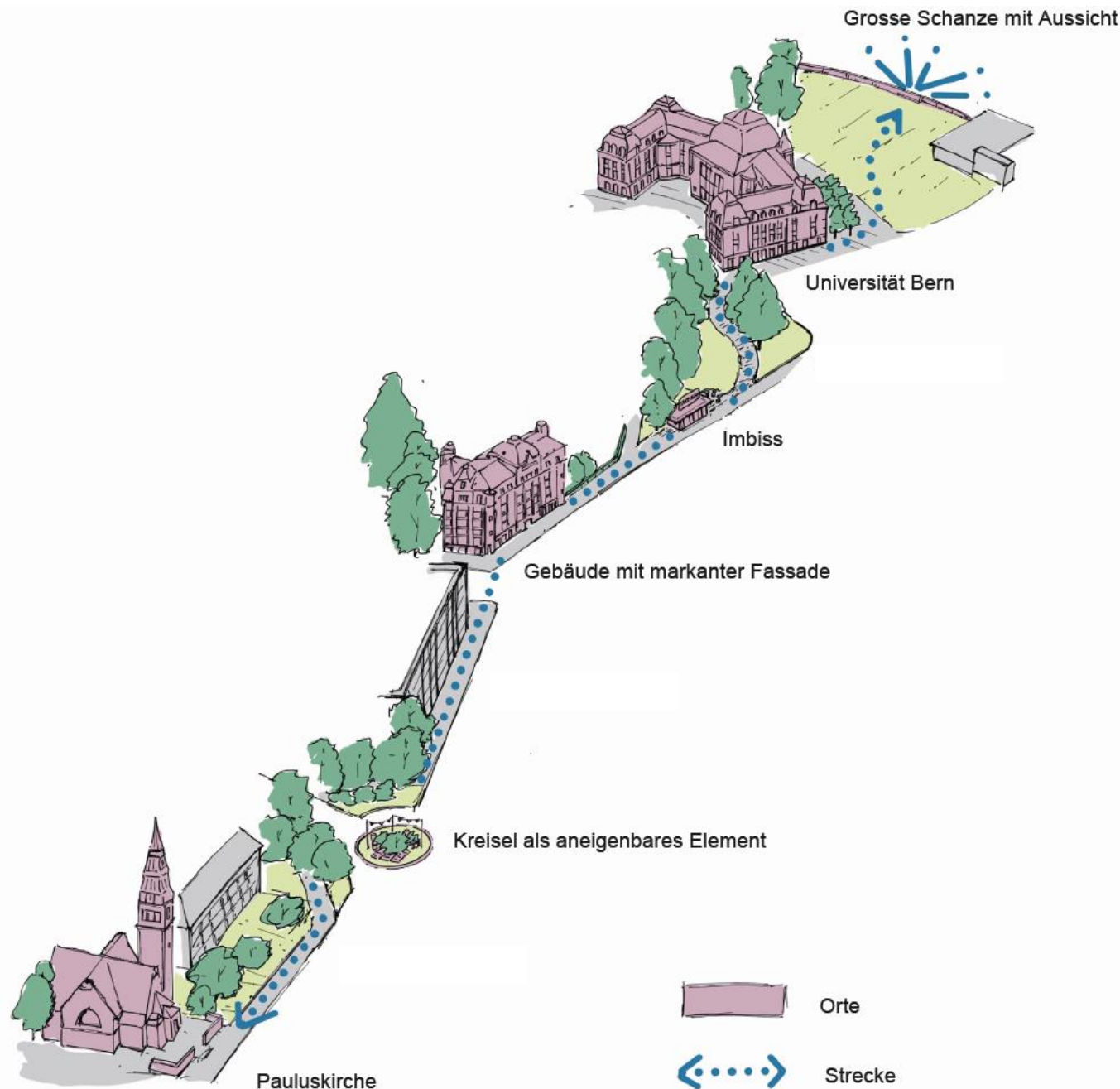
Die
«4s-Regel»

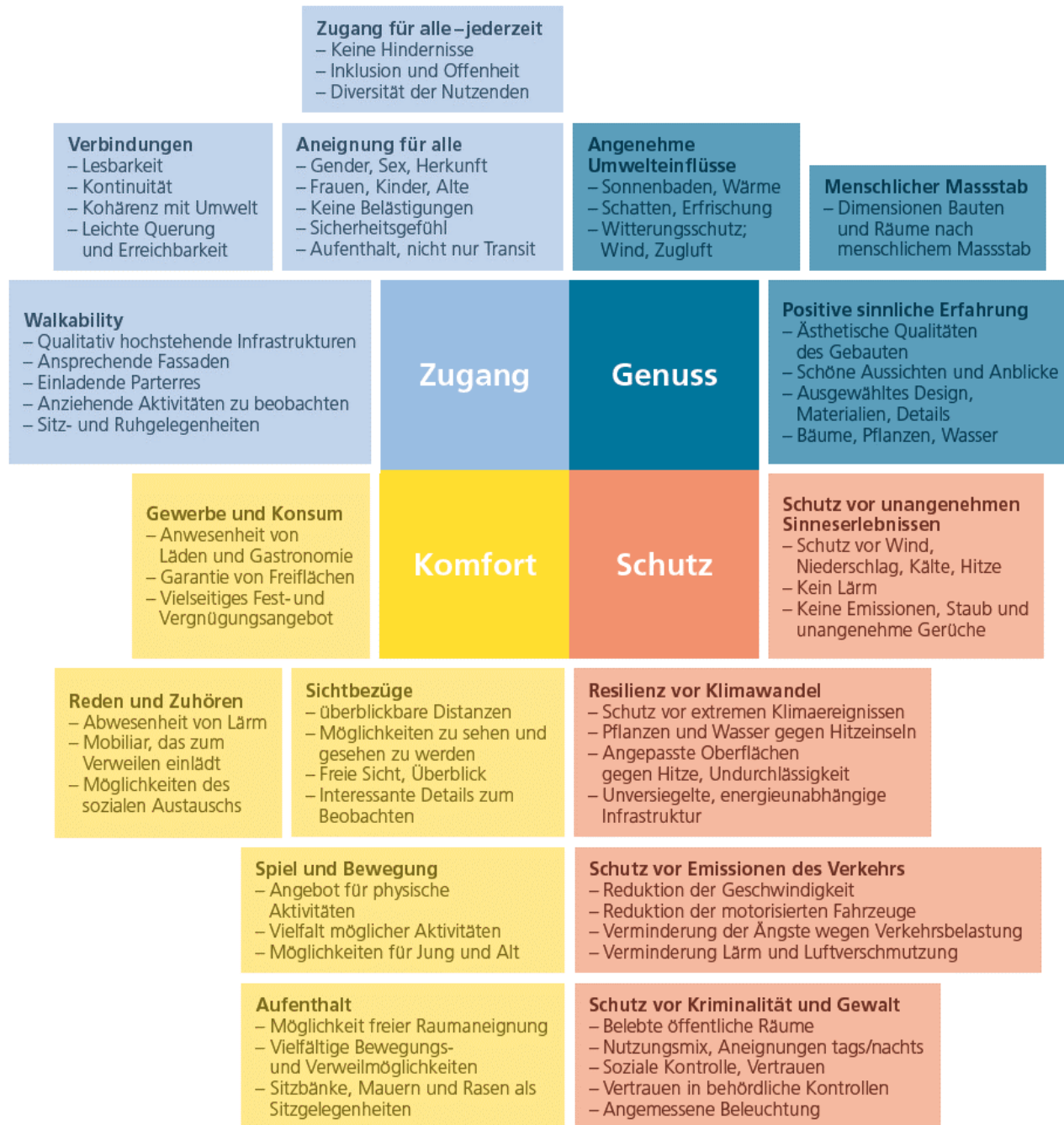




Stadt Bern

d) Der Mensch will sich orientieren und benötigt dafür einprägsame Elemente.





Qualitätsmerkmale des öffentlichen Raumes gemäss dem Handbuch Fussverkehr und öffentlicher Raum vom ASTRA & Fussverkehr Schweiz (2021)



Netzplanung
Dimensionierung
Verkehrssicherheit
Umfeldqualität

Gute Beispiele aus Bern und von anderswo.



Stadt Bern

Menschlicher Massstab in Perfektion: Die Berner Altstadt





Lärm ist ein schlimmer Stressor.

Akustische Ruhe ist eine Voraussetzung für körperliches und psychisches Wohlbefinden.



Bundesgasse:
Je niedriger der Lärmpegel, desto
eher können Gespräche
im öffentlichen Raum stattfinden.







Baumbestandene Strassenräume wie die Papiermühlestrasse sind typisch Bern und beweisen:

Schon zu Zeiten der Fuhrwerke wurde auf das Mikroklima geachtet.



Stadt Bern





Entsiegelte Fläche am Viktoriaplatz





Entsiegelte Fläche am Breitenrainplatz

Entsiegelte Fläche bei der
S-Bahnstation Tiefenau:
Manchmal ist grün rot.





Zürich / Optingenstrasse: Rückbau von
Fahrbahnen zur Hitzeminderung





«Microforest» in
Wankdorf-City (Rosalia-
Wenger-Platz)

Wurde Anfang 2023
nachträglich als
Projektoptimierung.

Tellplatz:
Aneignbarkeit und
Anregung zu Spiel und
Bewegung.





Stadt Bern



Aufenthalt am Loryplatz:
schöner dank Sitzbänken,
Tischen und Stühlen;
reichhaltiger dank Buvette.





Stadt Bern



Neufeldstrasse:
Sitzbänke in einem
Grünstreifen.



Was trägt der Masterplan Fussverkehr bei?

- Umfeldqualität als Anspruch schwingt im STEK und in den stadteigenen Normalien (Bern Baut) mit. Der Masterplan Fussverkehr konkretisiert, «standardisiert» diese Ansprüche.
- Der Masterplan erhebt die Ansprüche auf das gleiche Niveau wie z.B. die Ansprüche des Veloverkehrs (Masterplan Veloinfrastrukturen). Sie erhalten dadurch in den alltäglichen Interessenabwägungen in Planungen mehr Gewicht.
- Für die Sicherstellung einer hohen Umfeldqualität ist sicher das im Masterplan festgehaltene Commitment zur konzeptionellen Berücksichtigung des Themas am wichtigsten.
- Die Standardisierung der Gestaltung von öffentlichen Räumen ist schwierig und auch nicht sinnvoll.

Der Masterplan postuliert eine Typisierung von Räumen. Für Räume mit ähnlicher Funktionalität (bezogen auf den Fussverkehr) und ähnlicher Typologie schlägt er Gestaltungselemente vor, welche im konkreten Fall zu prüfen sind.

Infopoint 4: Masterplan Veloinfrastruktur - Knoten Christof Bähler



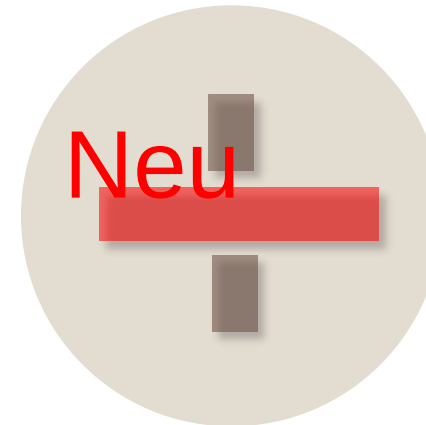


Informationsveranstaltung

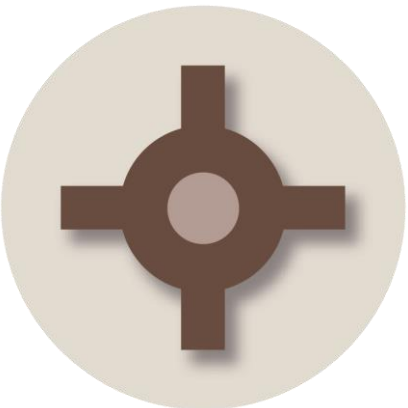
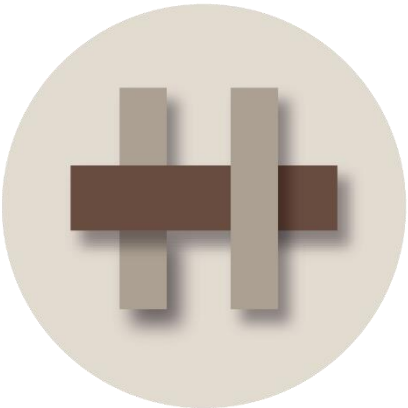
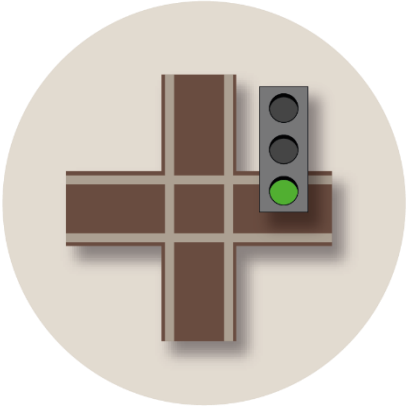
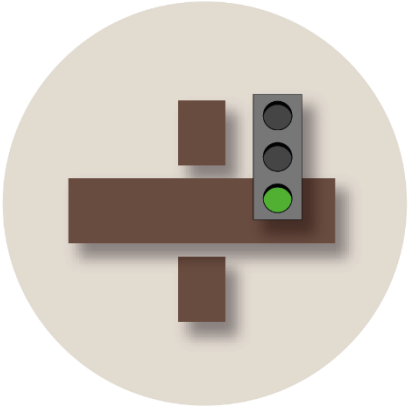
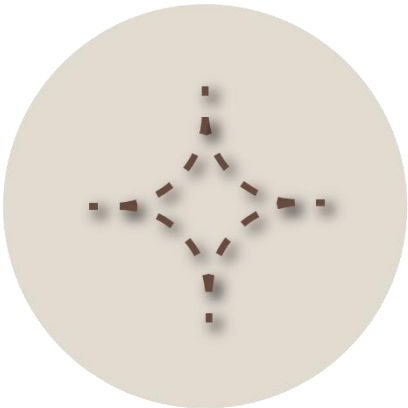
- Übersicht Aktualisierung und Ergänzung Masterplan
- Hilfestellung beim Einstieg
- Information, keine Partizipation

Inhalte Präsentation

- Grundsätzliches zu Knoten
- Neue Knotenformen



Knoten



Ziele zu Knoten

(Bericht s. 56)

- Ausgestaltung gemäss Grundsätzen «**Velofahren für alle**», **für alle** sicher und komfortabel
- **Verlässliche Standards auch in Knoten**: Durchgehend und logisch
- Standards orientieren sich an nationalen und internationalen Vorbildern, **schaffen Massstäbe** für die Schweiz (**→ neue Knotenformen**)
 - Verbesserung Verständlichkeit, Aufenthaltsqualität, resp. gefühlte Sicherheit
 - **möglichst abgetrennte Führung** gegenüber dem MIV
 - Bei LSA: Klar **erkennbare und genügend grosse Warteräume**
- Mit Pilotprojekten werden Erfahrungen gesammelt
(im Rahmen von Gesamtplanungen, In Koordination und Zusammenarbeit mit weiteren Städten und dem ASTRA).

Grundsätze zu Knoten

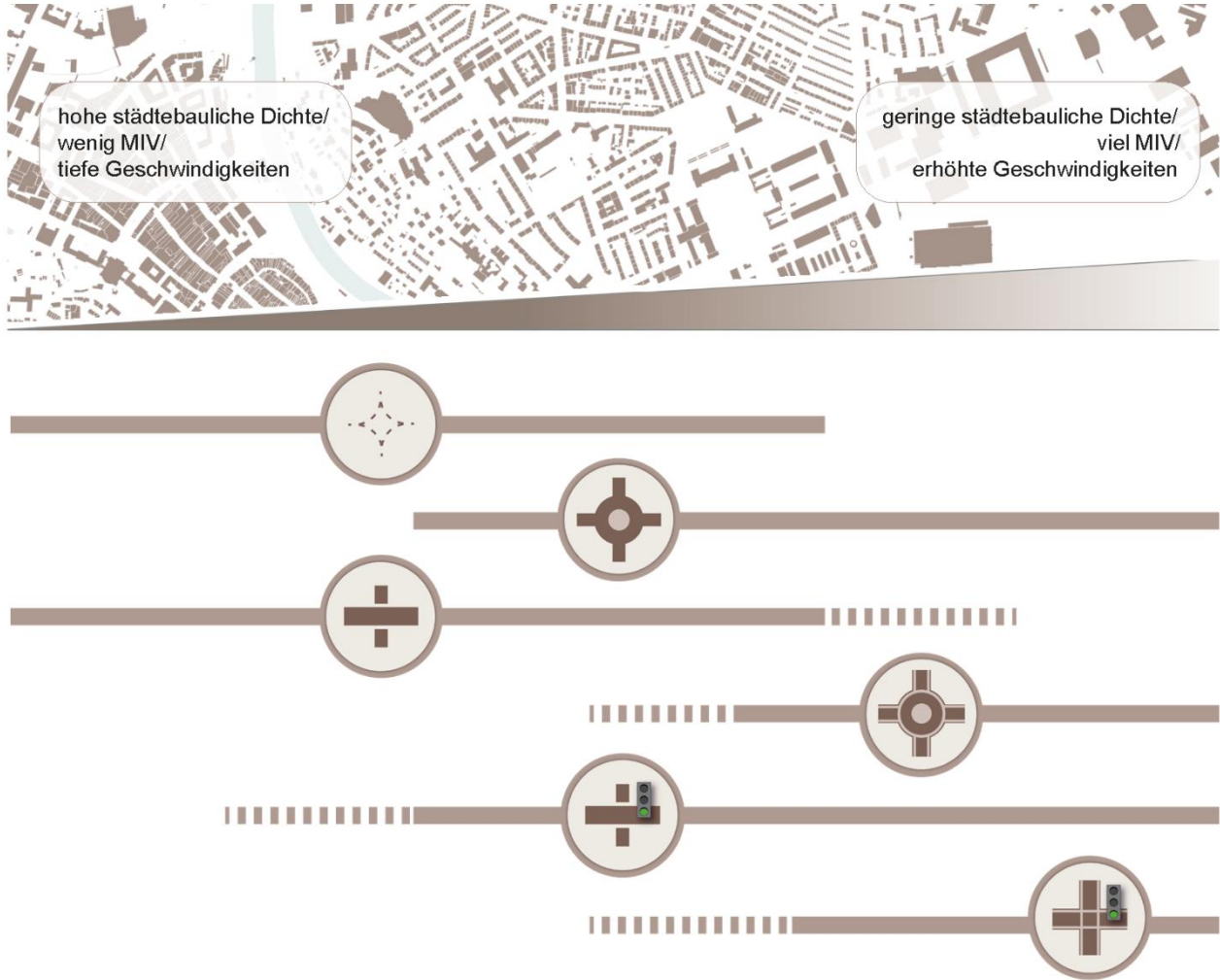
- Knoten sind grundsätzlich von "acht bis achtzig" befahrbar
 - Einfache Knotenformen im Mischverkehr: Nur bei wenig motorisiertem Verkehr und T30
 - starke Separation des Veloverkehrs bei viel MIV
- Bei einfachen Knoten sind tiefe Geschwindigkeiten des MIV essentiell
 - entsprechende Geometrie (insb. enge Radian, ggf. Vertikalversätze) und/oder
 - mittels Strecken- oder Zonensignalisation sicher zu stellen
- Linksabbiegen:
 - Gesicherte Angebote zum Linksabbiegen werden meist indirekt angeboten
 - Direktes Linksabbiegen bleibt jedoch möglich. Entscheidend ist die Situationsanalyse vor Ort.



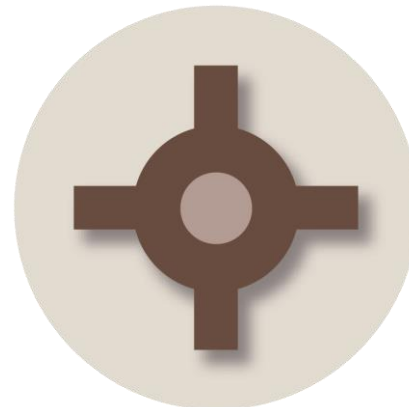
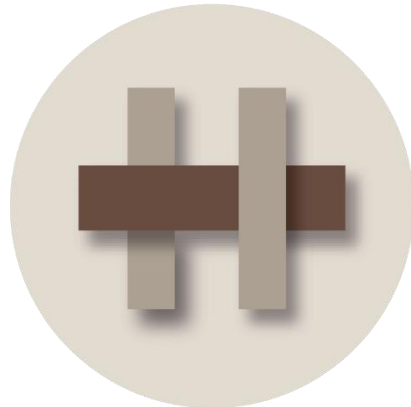
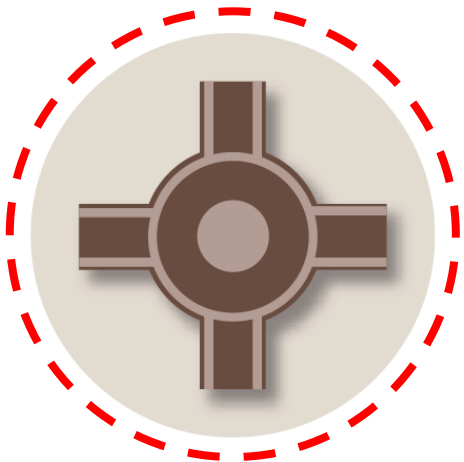
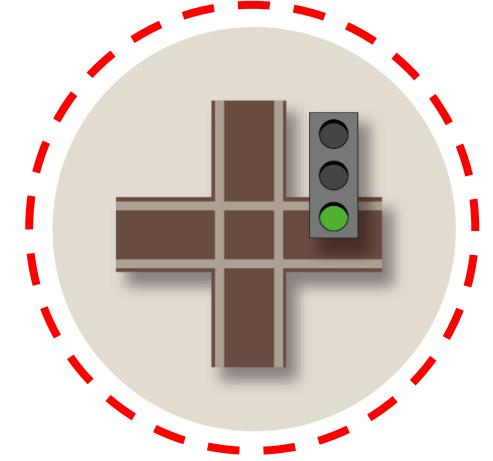
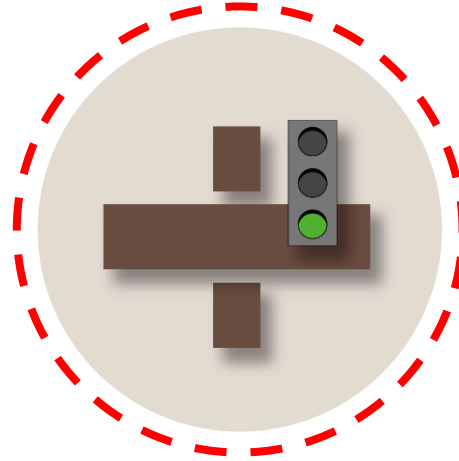
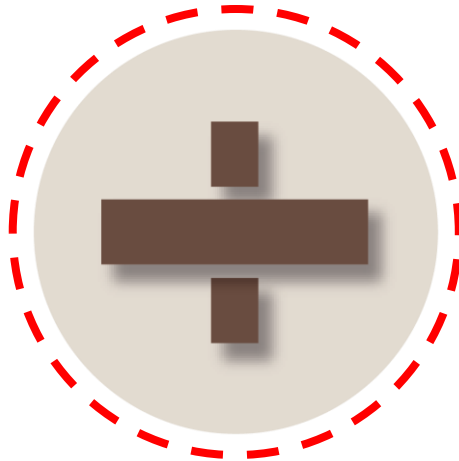
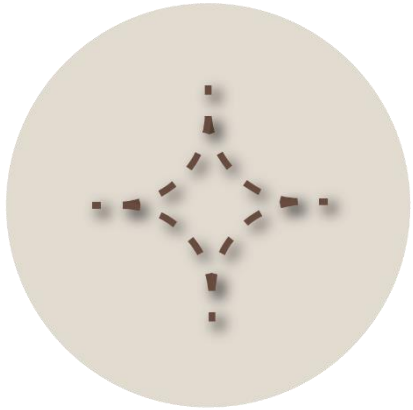
Grundsätze zur Wahl der Knotenform

- Einfache Knotenformen sind gegenüber Kreiseln oder Knoten mit LSA vorzuziehen
- Konsequent, intuitiv erfassbare Lösungen
- Für die Wahl des Knotensystems ist der Gesamtkontext entscheidend, die Führung auf den angrenzenden Strecken und Knoten ist zu berücksichtigen.

Anwendungshilfe Knotenform



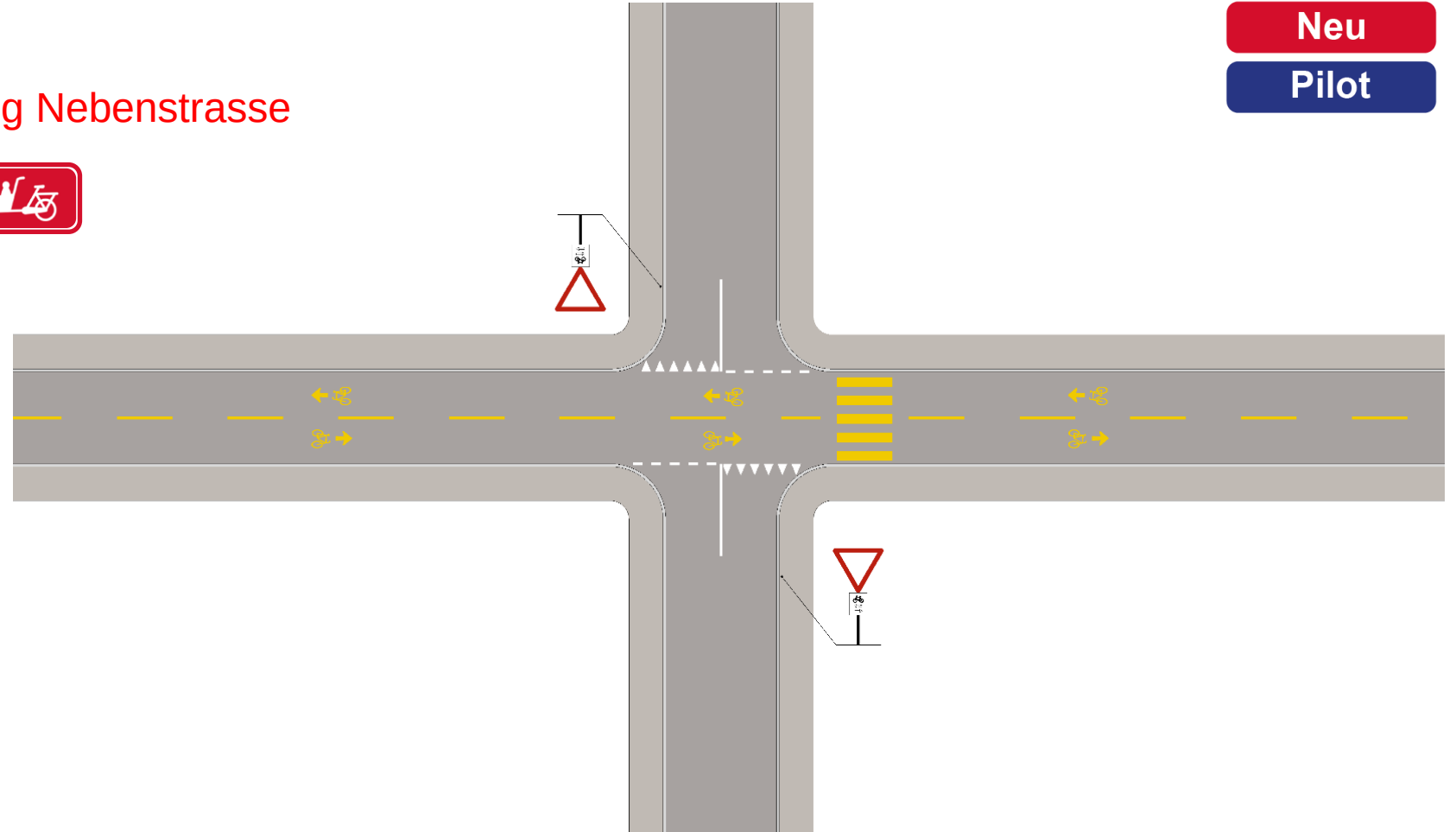
Neue Knotenformen



Neue Knotenformen

K 7: Vortrittsberechtigte Querung Nebenstrasse

Einsatzbereich:



Neu

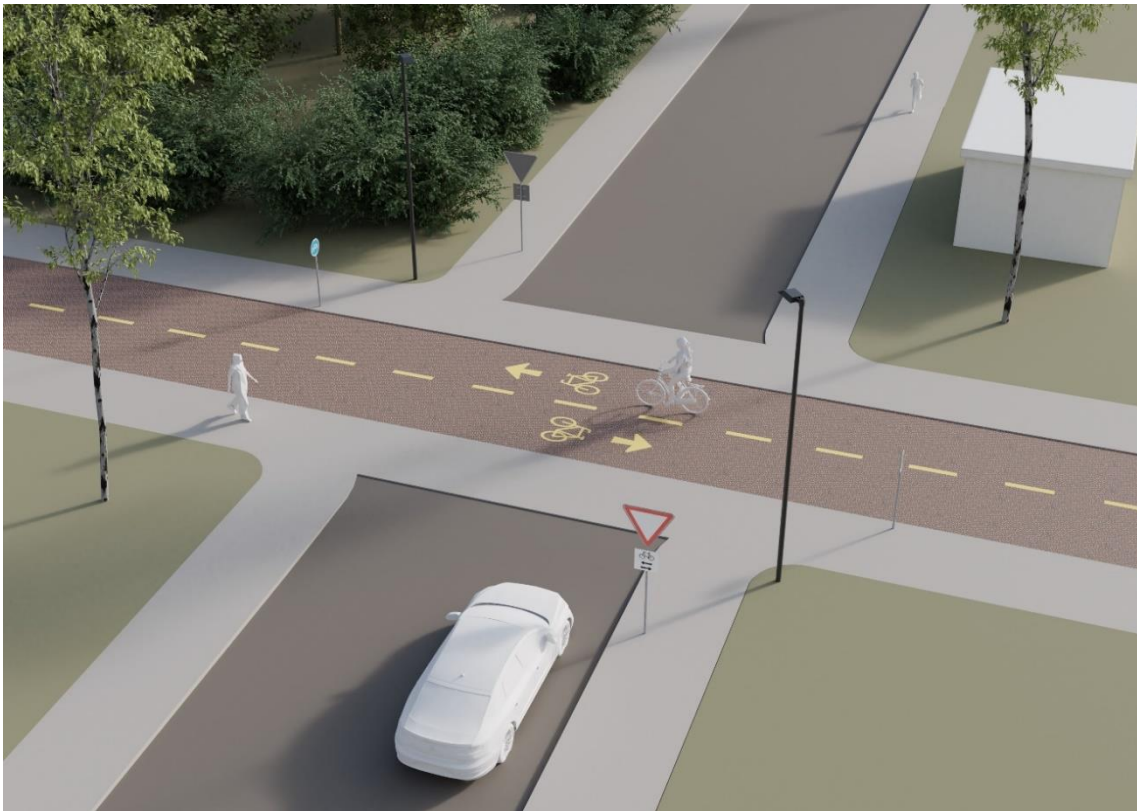
Pilot

Neue Knotenformen

K 7: Vortrittsberechtigte Querung Nebenstrasse

Neu

Pilot

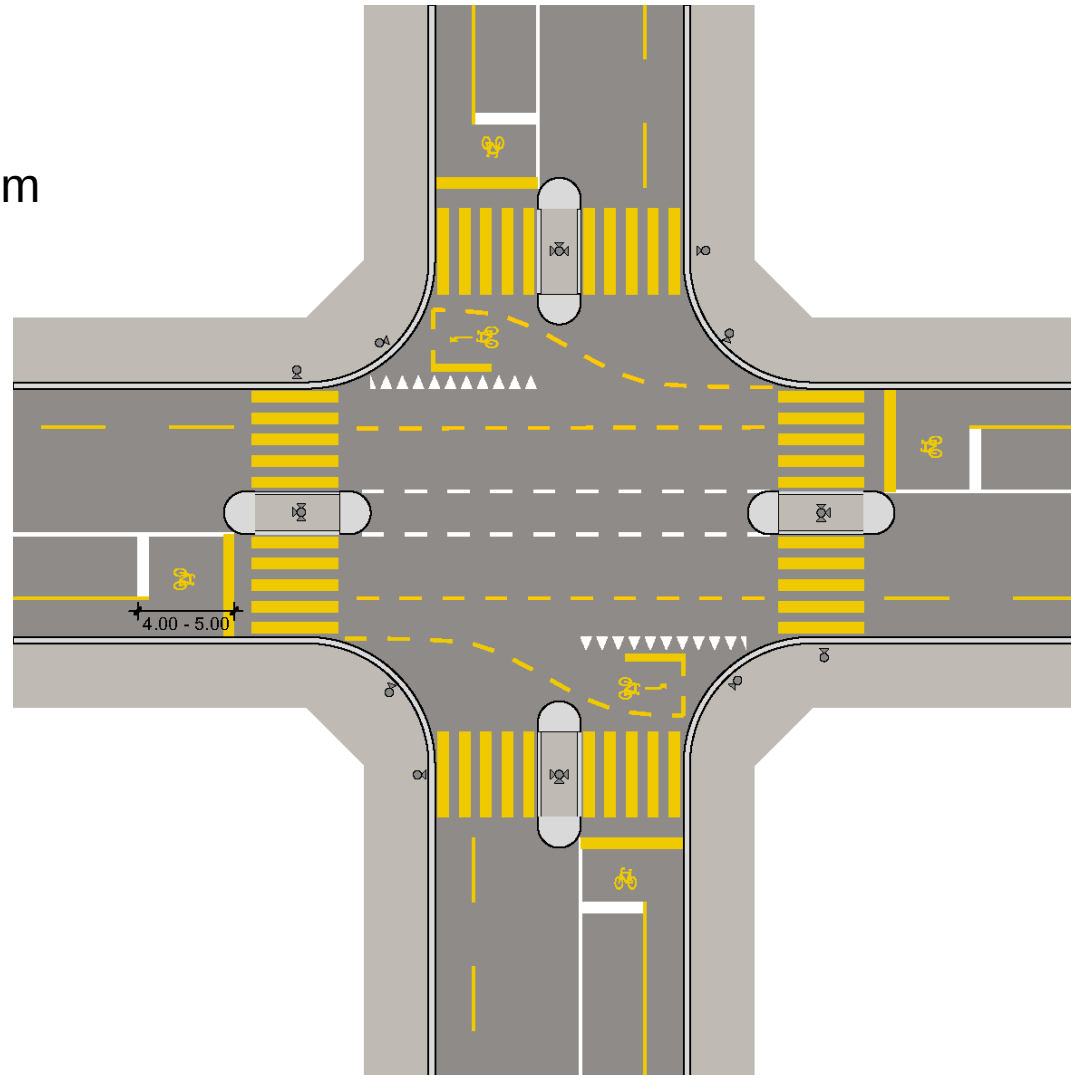


Neue Knotenformen

Indirektes Linksabbiegen

K3a: Lichtsignalanlage; Grundform

Einsatzbereich:



Standard

Neue Knotenformen

Indirektes Linksabbiegen

K3a: Lichtsignalanlage; Grundform

Standard

Neu



Neue Knotenformen

Indirektes Linksabbiegen

K3a: Lichtsignalanlage; Grundform

Standard

Neu



Neue Knotenformen

Indirektes Linksabbiegen

K3a: Lichtsignalanlage; Grundform

Standard

Neu

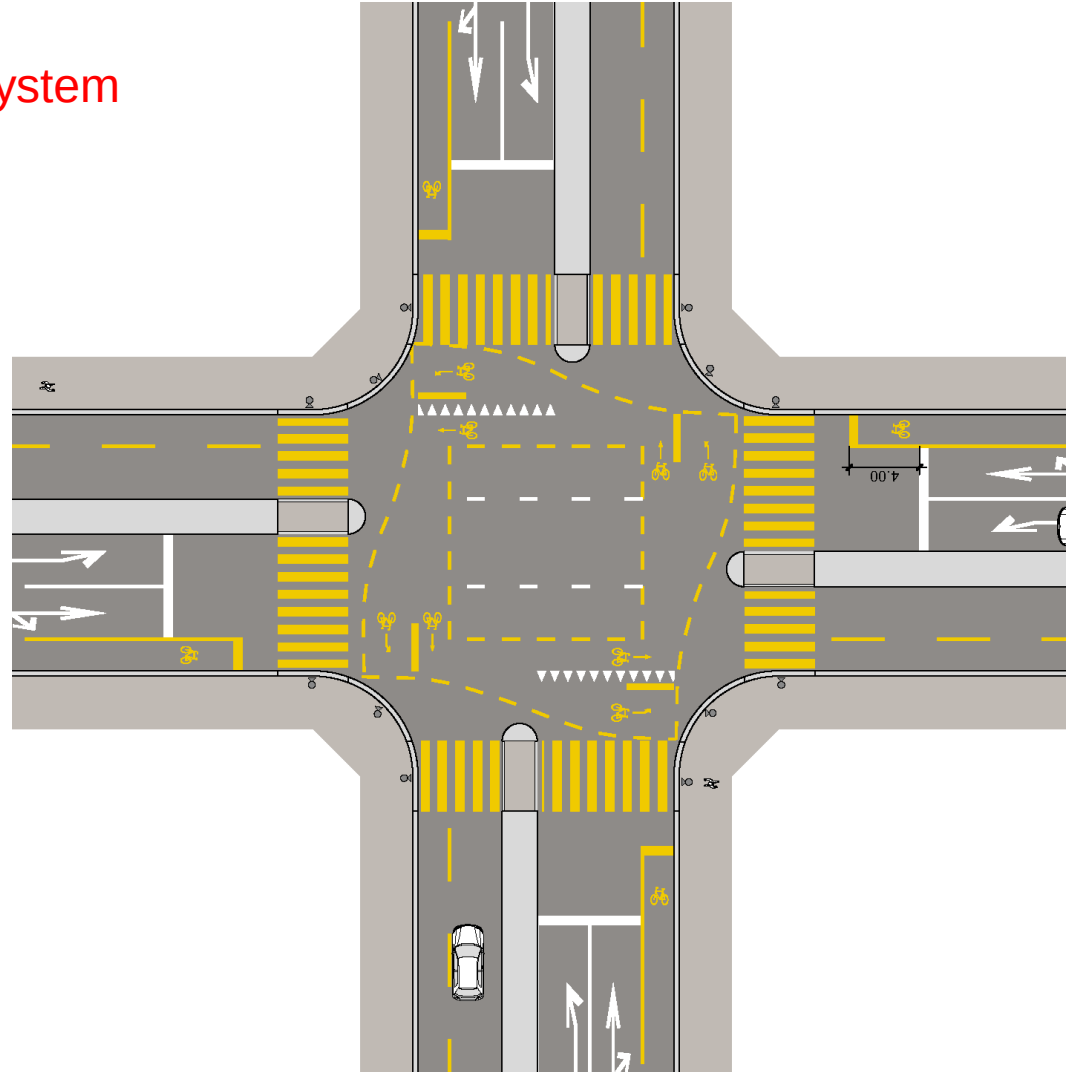


Neue Knotenformen

Indirektes Linksabbiegen als Knotensystem

K3a: Lichtsignalanlage; Grundform

Pilot



Neue Knotenformen

Indirektes Linksabbiegen
als Knotensystem

K3a: Lichtsignalanlage;
Grundform

Pilot



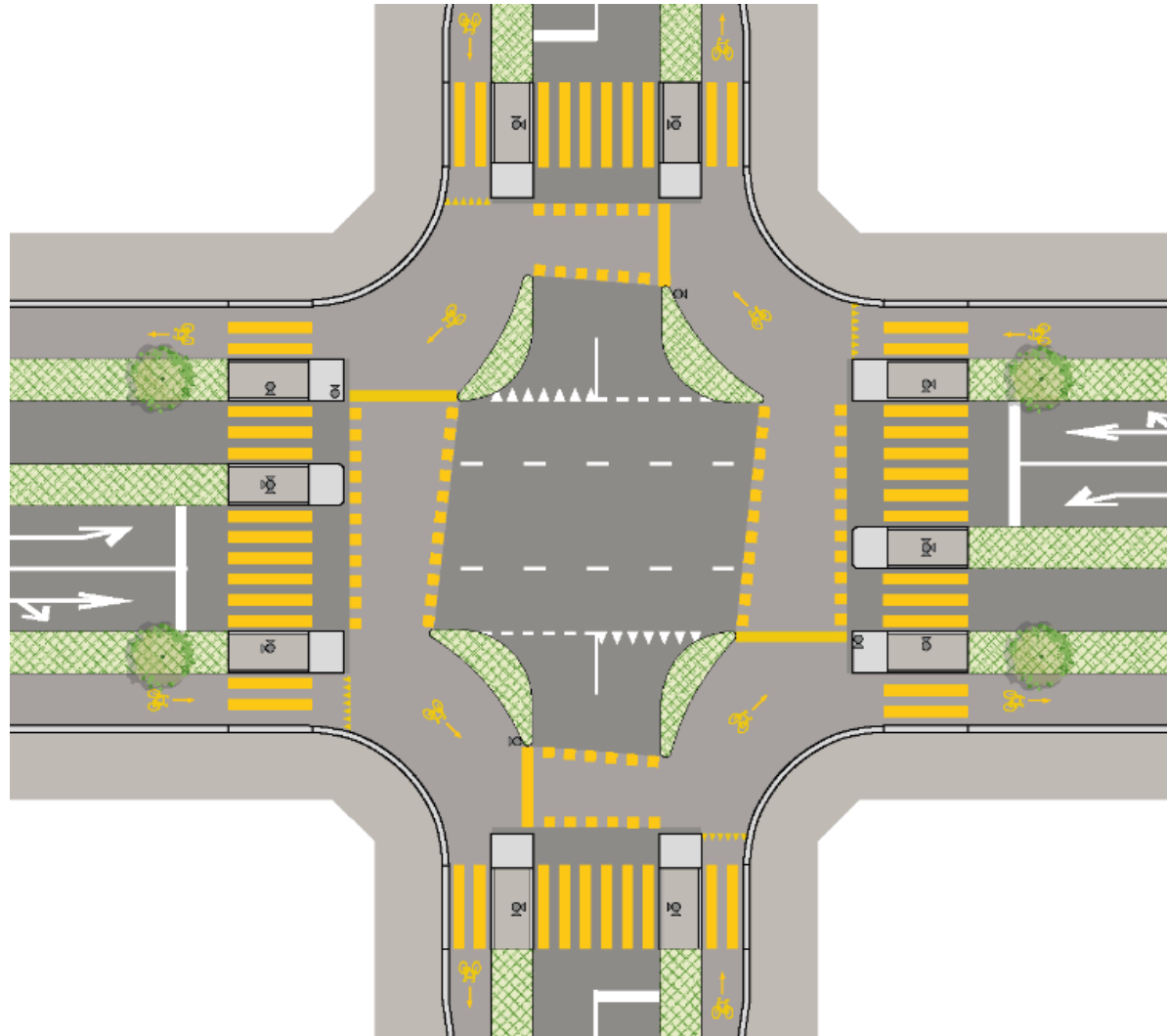
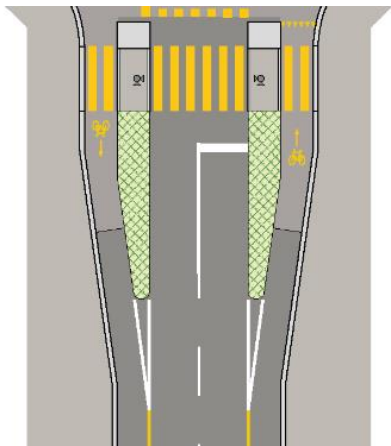
Neue Knotenformen

K6: Knoten mit umlaufendem Radweg

Einsatzbereich:



Pilot



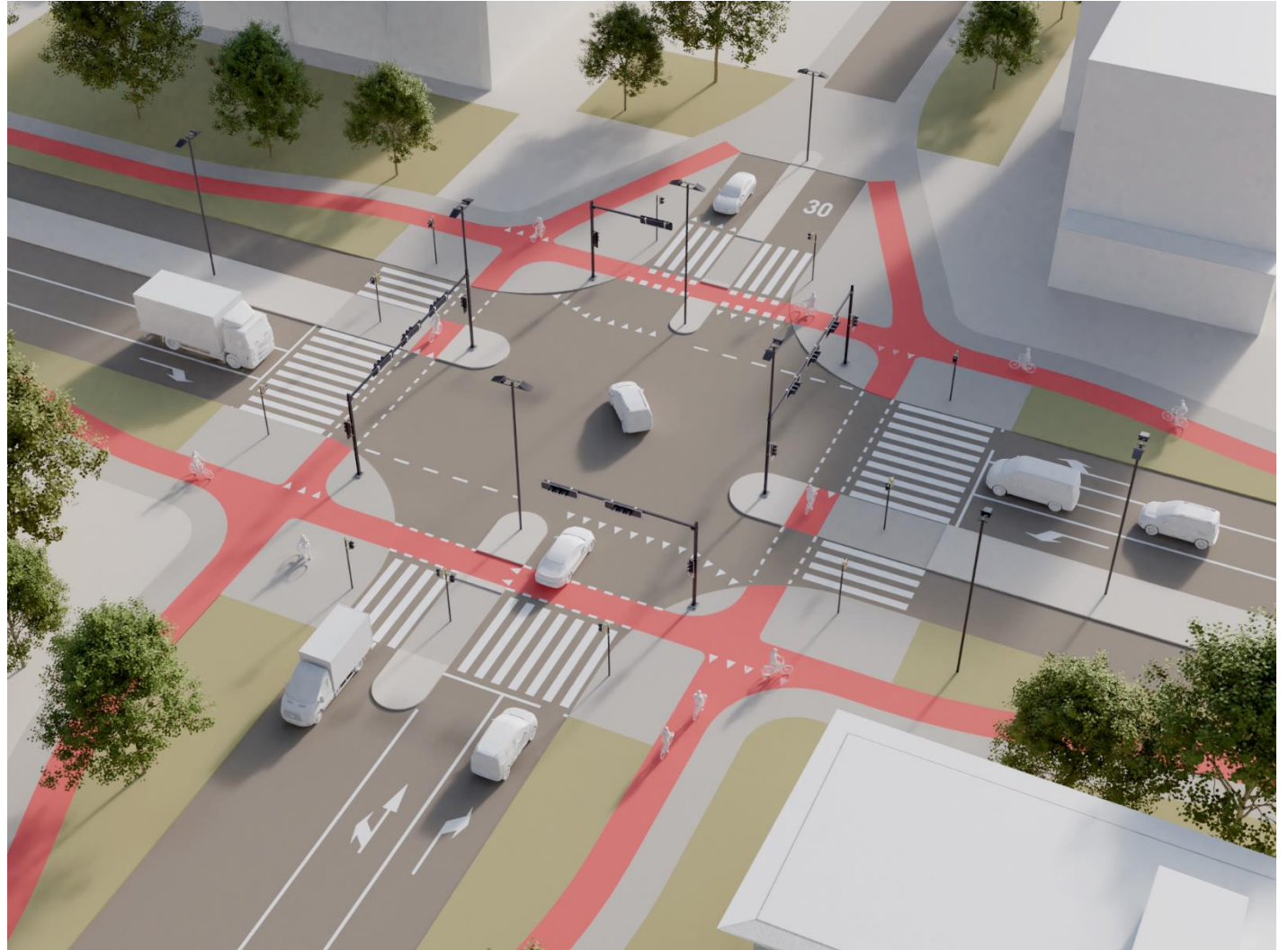
Neue Knotenformen

K6: Knoten mit umlaufendem Radweg

Einsatzbereich:



Pilot



Neue Knotenformen

K6: Knoten mit umlaufendem Radweg

Einsatzbereich:



Pilot



Neue Knotenformen

K5: Kreisel mit umlaufendem Radweg

Einsatzbereich:



Pilot



Neue Knotenformen

K5: Kreisel mit umlaufendem Radweg

Einsatzbereich:



Pilot





Stadt Bern



Infopoint 5:

Masterplan Veloverkehr – Veloparkierung

Stephanie Stotz und Leonie Töngi

Das Velo – ein flexibles Verkehrsmittel von Tür zu Tür...



1.5m-Regel



Abstellplätze zu Hause



Abstellplätze im öffentlichen Raum

...die Einfachheit der Nutzung ist zentral und soll beibehalten und weiter gefördert werden

Velovielfalt – auch beim Parkieren. Es gibt je länger je weniger das eine „Standardvelo“

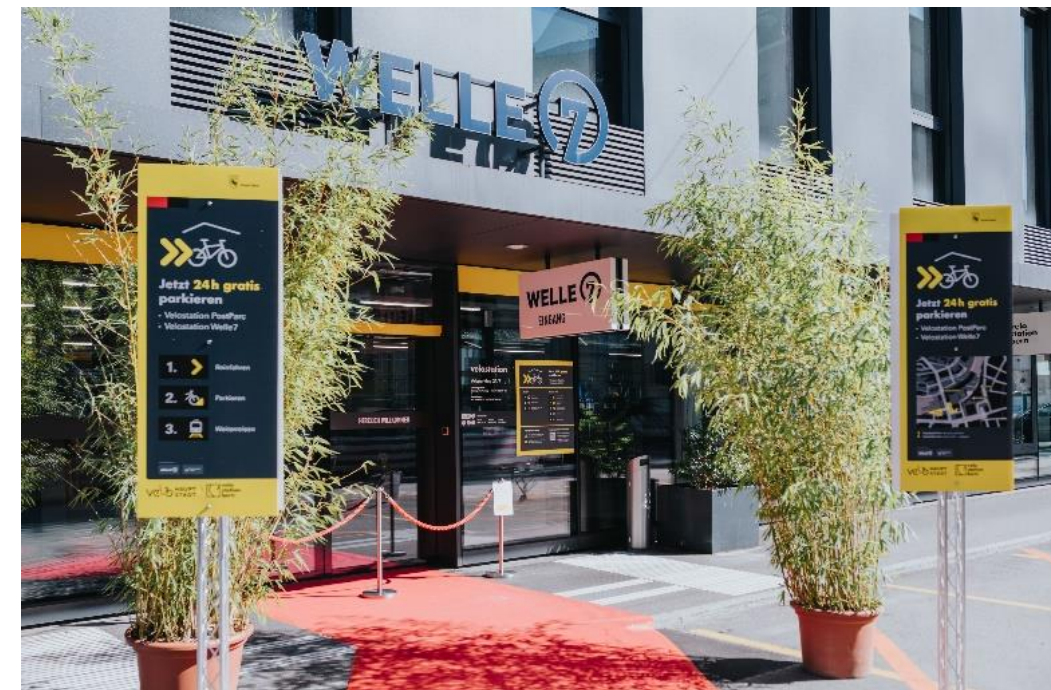


Veloparkierung: 3 Schwerpunkte im Masterplan

- Veloparkierung am Bahnhof (Drehscheibe kombinierte Mobilität, 10'000 Plätze)
- Veloparkierung im öffentlichen Raum (offene VAP mit Anbindemöglichkeit)
- Veloparkierung in Wohnarealen (anzustreben 1.5 Veloabstellplätze pro Zimmer)



Veloparkierung am Bahnhof



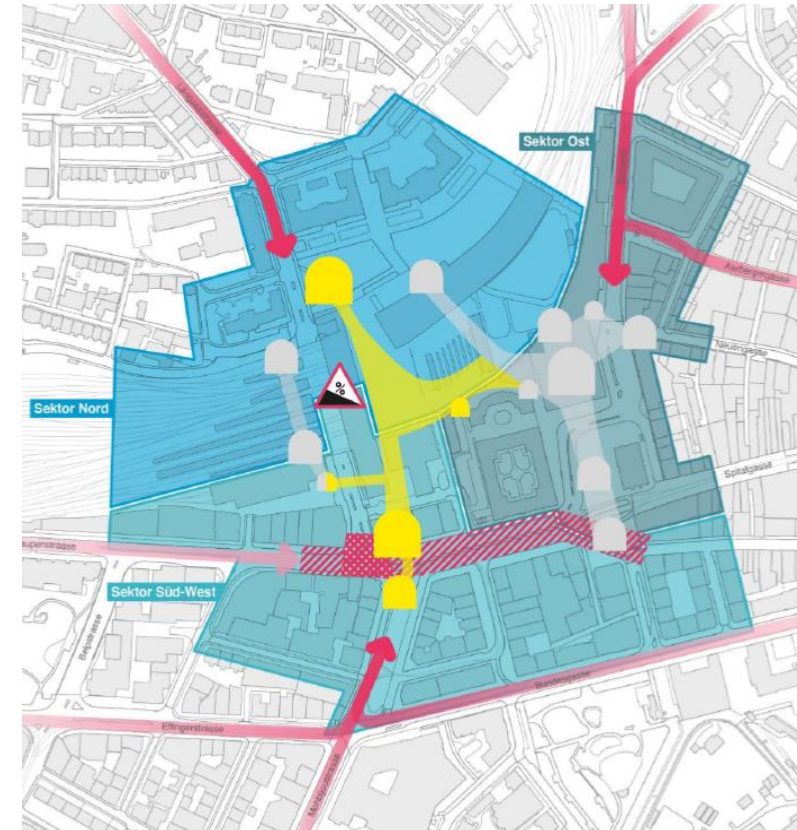
Veloparkierung am Bahnhof

Der Masterplan fasst die wichtigsten und langfristigen Planungsgrundsätze und Standards zusammen. Der Lead zur Umsetzung ist aber anderswo festgehalten:

- **Strategie:** Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld (Gesamtkonzept), 2019
- **Umsetzung:** auf Projektebene

Stossrichtung:

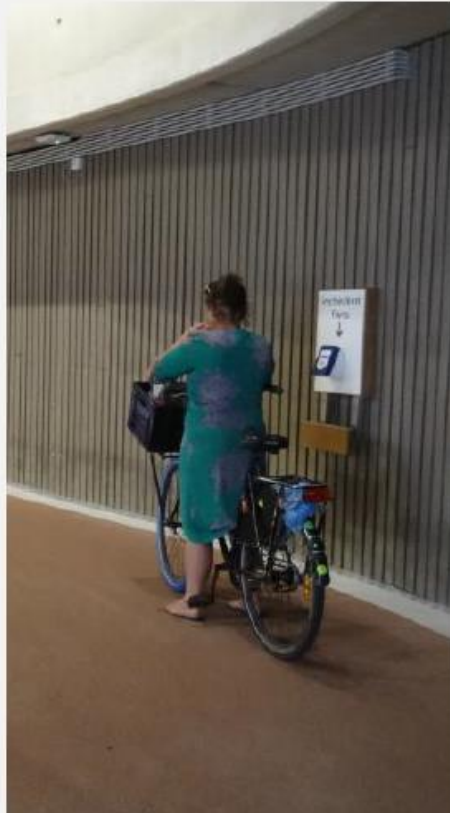
- Neue, grosse Velostationen
- Aus allen Zufahrtsrichtungen
- 24h-gratis (Pilot)
- Stärkere Bewirtschaftung öff. Raum



Gesamtkonzept, 2019

Vorbild Niederlande

Best Practice: Velostation in Utrecht



Der einfache Registrierungsprozess, ...



... die fahrbare Erreichbarkeit der Veloabstellplätze und die helle und einladende Gestaltung zeichnen diese Velostation aus. Quelle: TVS VP.



Veloparkierung im öffentlichen Raum

- Daueraufgabe seit vielen Jahren.
- Konstanter Zubau an Veloabstellplätzen in den Quartieren.
- **2021-2023: >30 neue Abstellplätze realisiert**
- Im 2024 geht es weiter..

Strategie:

- Aufgrund Bürgerrückmeldungen
- Pro-aktive Erstellung wo Bedarf
- Kurze Wege, wir reagieren schnell auf Bedarfsmeldungen
- Häufig zulasten Auto-PP, wo möglich nicht im Trottoirraum
- Zukünftig vermehrt auch als Teil-entsiegelte Flächen möglich

Veloparkierung im öffentlichen Raum



Pappelweg



Muristrasse

Veloparkierung im öffentlichen Raum



Veloparkierung im öffentlichen Raum - Ausrüstung



Standardbügel

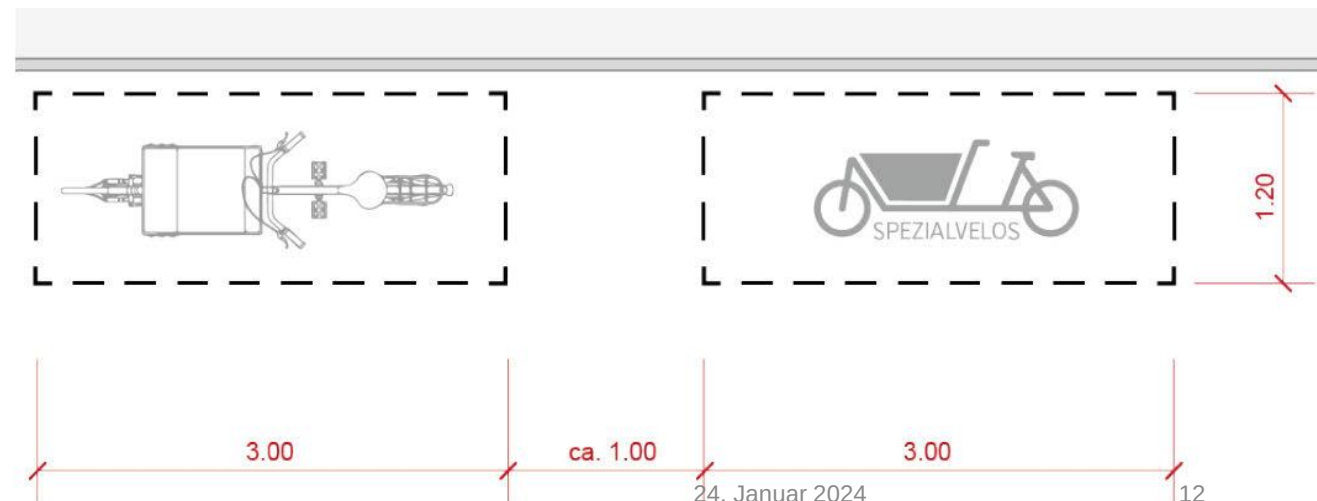
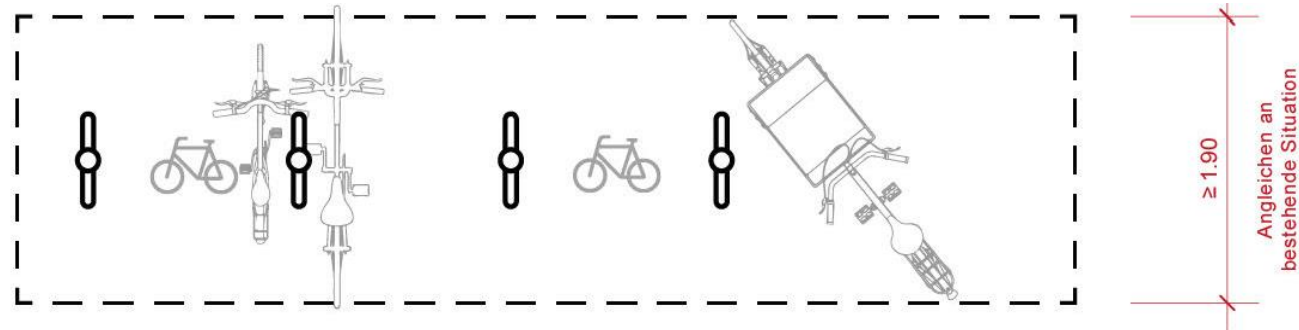


Anlehnbügel
UNESCO-
Perimeter



Neu: auch
Abstellplätze für
Spezialvelos

Veloparkierung im öffentlichen Raum





Stadt Bern

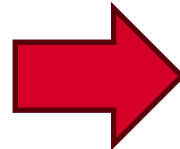
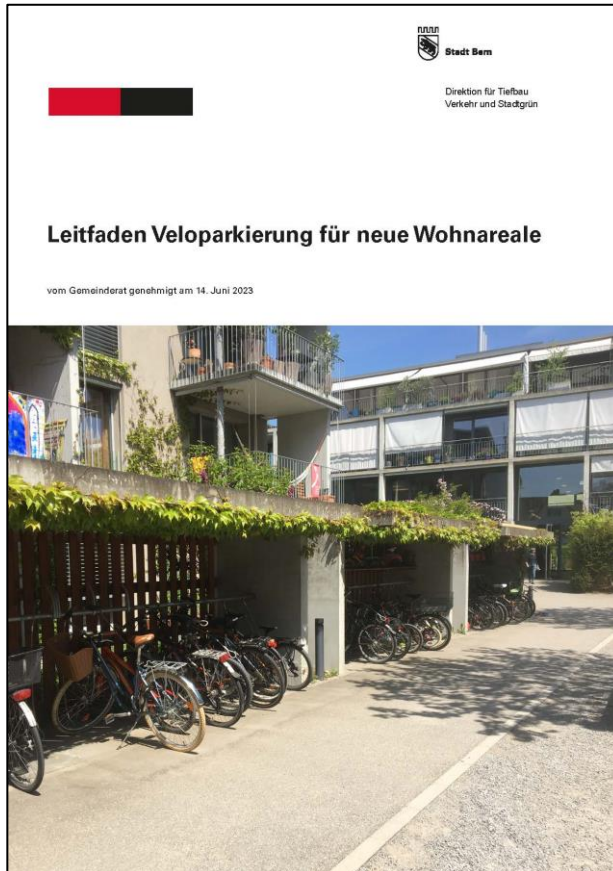
Veloparkierung Wohnareale: Standards für die Stadt Bern



*„...Umso voller ist der Velokeller.
Cargovelos, Rennvelos und Elektrovelos
stehen dicht an dicht. Obwohl erst die Hälfte
der Wohnungen bezogen ist....“*

Der Bund, 3.11.23

Veloparkierung Wohnareale



Die Planungsgrundsätze für Wohnareale

Anzahl

**1.5
Veloabstellplätze
pro Zimmer**



Verteilung

**30 %
vor dem
Hauseingang**



Zufahrt

**fahrend oder
rollend erreichbar**



Ausstattung

**überdacht
mit Sicherungs-
möglichkeit
ausreichend breit**



Lage und Distanz

**kurze Wege
ohne Hindernisse**



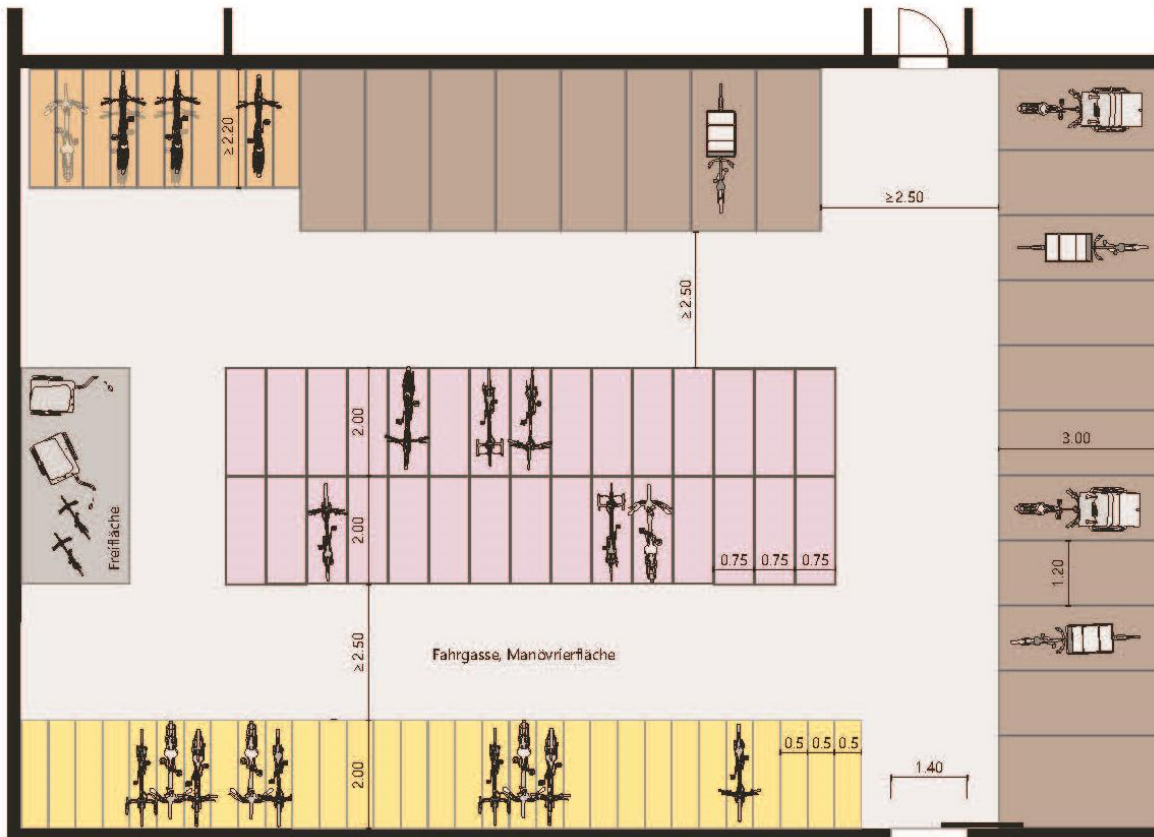
Nutzungsvielfalt

**20 %
für Spezialvelos

Steckdosen
für E-Bikes**

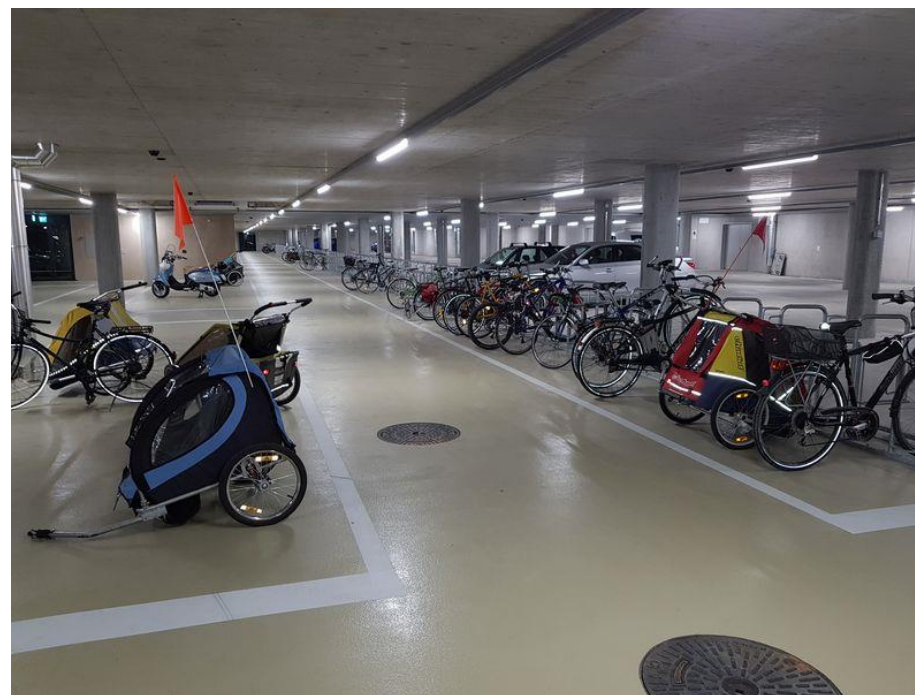


Die Vielfalt macht es aus – Angebote für Alle



- Vorderradhalter, hier höhenversetzt
- Doppelparker
- Freiflächen ohne Abstellsystem
- Spezialvelos
- Freifläche für Anhänger, Kinderverlos, etc.

Auch bei der Parkierung: Das Velo schafft Platz



Pro Autoparkplatz haben bis zu 10 Velos Platz



Stadt Bern

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Stadt Bern

Infopoint 6: Masterplan Veloinfrastruktur – Fokus Velovielfalt Dominik Guggisberg und Laura Mosimann



Anspruchsgruppen und Bedürfnisse nach Alter, Geschlechter und soziale Rollen

- Erste spielerische Erfahrungen
- i.d.R. in Begleitung
- Erst Trottoir, später Quartierstrasse

Kleinkinder

z.B. Tretrad



- Selbstständig im Verkehr
- Erhöhtes Schutzbedürfnis
- Oft in Gruppen unterwegs

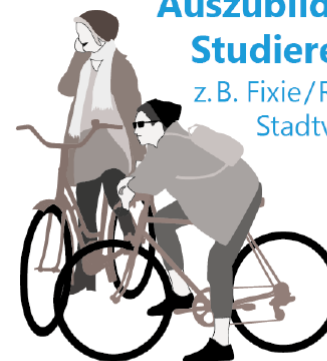
Schulkinder

z.B. Kindervelo



Auszubildende/ Studierende

z.B. Fixie/Rennrad/
Stadtvelo



- Velo als Hauptverkehrsmittel
- Zu allen Tages- und Nachtzeiten

- Tiefe Geschwindigkeit
- Hohe Sensibilität
- Hohes Schutzbedürfnis

SeniorInnen

z.B. E-Bike/Tricycle



Anspruchsgruppen und Bedürfnisse nach Aktivitäten und Velotypen

Familien

z.B. Cargobike/Kinderanhänger

- Einkauf/Freizeit
- Als Gruppe, nebeneinander unterwegs
- Hohes Schutzbedürfnis



Transport und Gewerbe

z.B. Spezialvelos

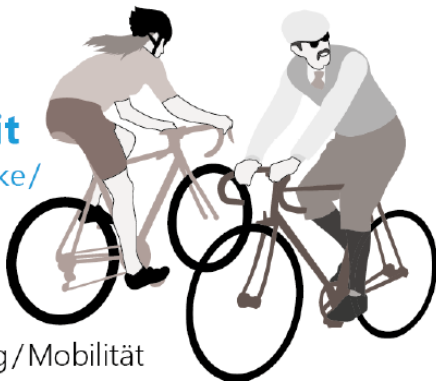
- Meist schwer
- Erhöhte Breite
- Ausreichend Platz für Anlieferung



Freizeit

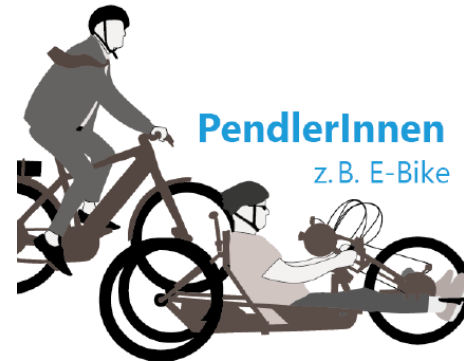
z.B. Mountainbike/
Tourenvelo/
Rennrad

- Sport/Erholung/Mobilität
- Grosse Vielfalt in allen Themen
- Bedürfnis nach Signaletik



PendlerInnen

z.B. E-Bike



- Bei Spitzenbelastungen unterwegs
- Zügig und direkt
- Auch längere Distanzen

Vielfalt als Aufgabe

- Das Veloangebot ist
 - einfach nutzbar,
 - attraktiv,
 - subjektiv sicher
 - Fokus auf die Nutzenden mit weniger Übung und Gewöhnung ans Velofahren
- > Damit das Veloangebot von möglichst vielen Personen genutzt werden kann.



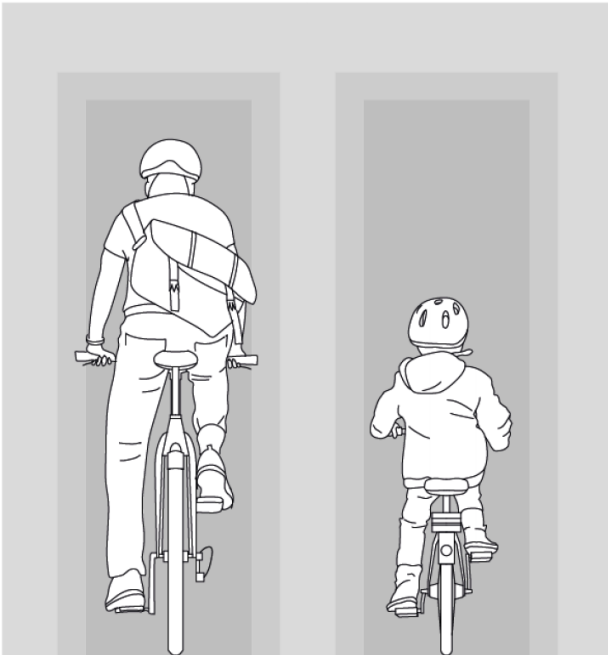
Vielfalt als Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Veloförderung

Erfolgreiche Veloförderung lässt sich an der Menge und Vielfalt lesen:

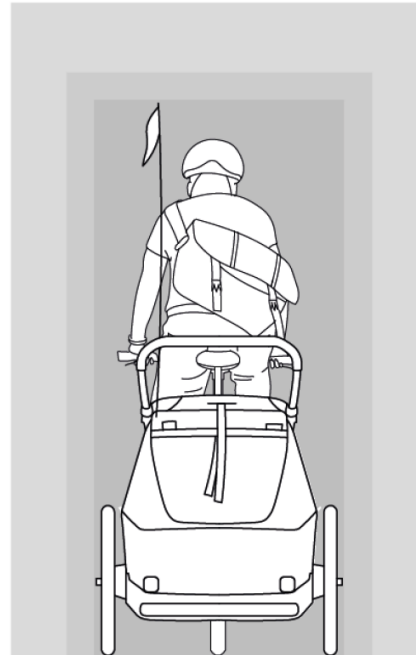
- Eine inklusive, einladende Veloinfrastruktur für mehr Alltagsmobilität
- Vielfalt der Nutzenden als wichtiger Bestandteil für erfolgreiche Veloförderung



Mehr Raum



Nebeneinander/Überholen
2.50 m
→ *stets anzustreben*

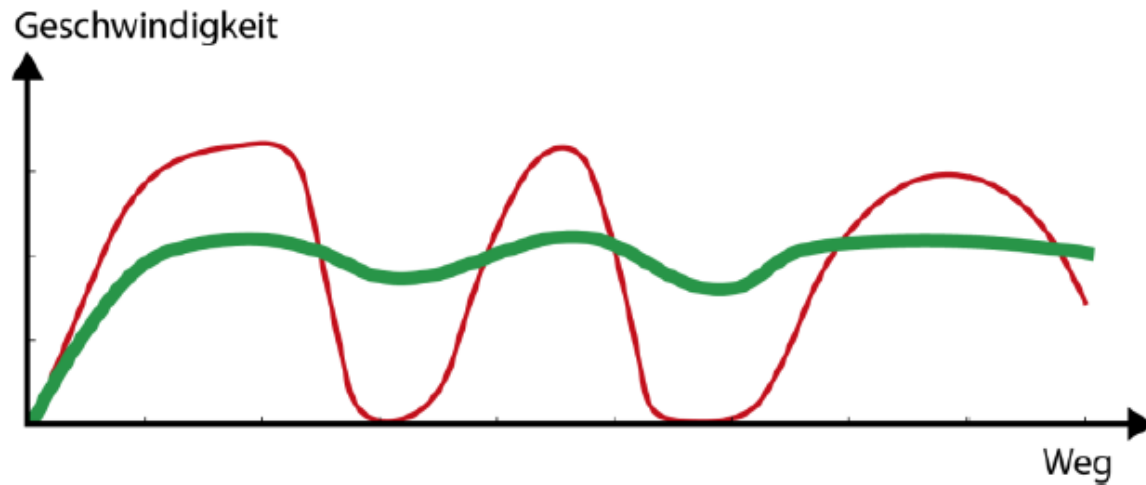


Veloanhänger
1.80 m
→ *Minimum für Hauptrouten*



Stadtvelo
1.50 m
→ *Minimum*

Unterschiedliche Geschwindigkeiten



- Vermeidung von Stop-and-go statt möglichst hoher Geschwindigkeiten
- Mit mehr Velovielfalt sinkt voraussichtlich die Durchschnittsgeschwindigkeit
- Velokultur: Nebeneinanderfahren & Überholmanöver

Grundsätze



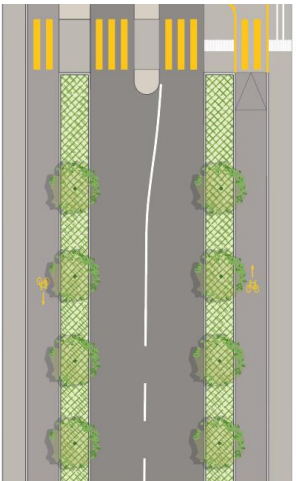
- Dem Veloverkehr wird in der Stadt Bern ein separater, angemessener Raum verschaffen. Entlang der Hauptstrassen entsteht ein durchgängiges vom MIV weitgehend abgetrenntes Velonetz.
- Der Veloverkehr und der Fussverkehr werden grundsätzlich auf getrennten Flächen geführt.
- Velo- und öffentlicher Verkehr werden gemeinsam weiterentwickelt, Konflikte werden mittels besserer Infrastruktur und gegenseitiger Sensibilisierung vermindert.

Beispiele aus den Standards: Stempel Velovielfalt

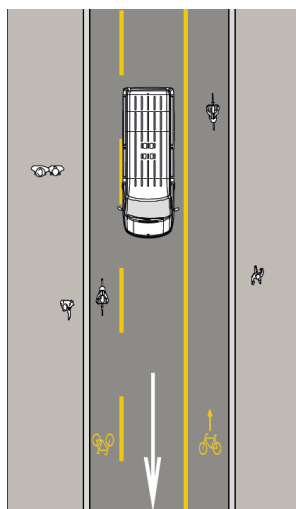


- Dieses Angebot richtet sich nach den vielfältigen Bedürfnissen der Nutzer*innen.
- Dieses Angebot ist einfach nutzbar, attraktiv und sicher.

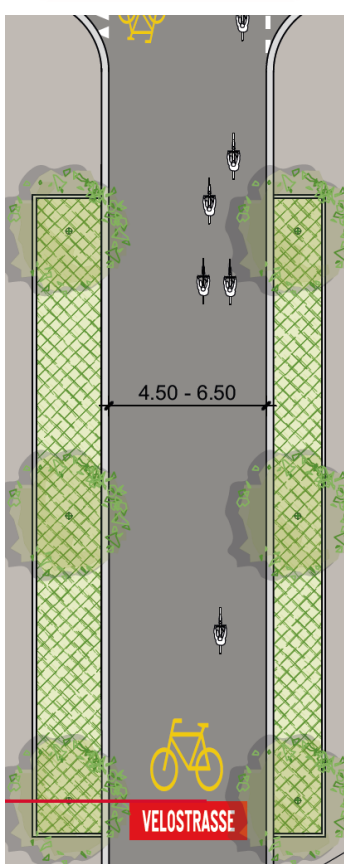
Abgesetzter & strassenbegleitender Radweg



Einbahn mit Velogegeverkehr



Velostrasse

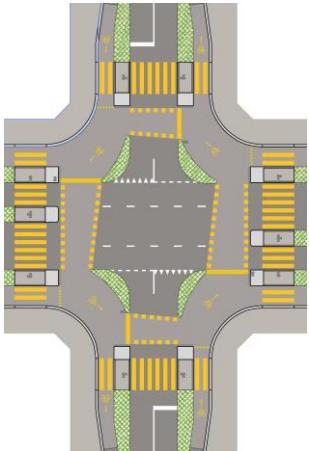


Beundenfeldstrasse, Bern.

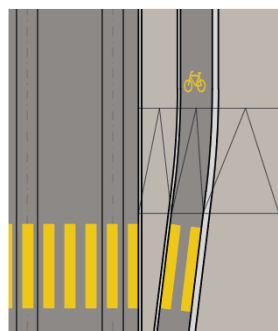
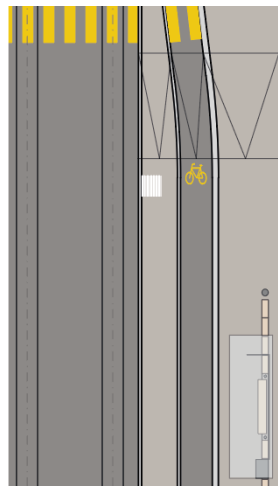


Freiestrasse, Bern.

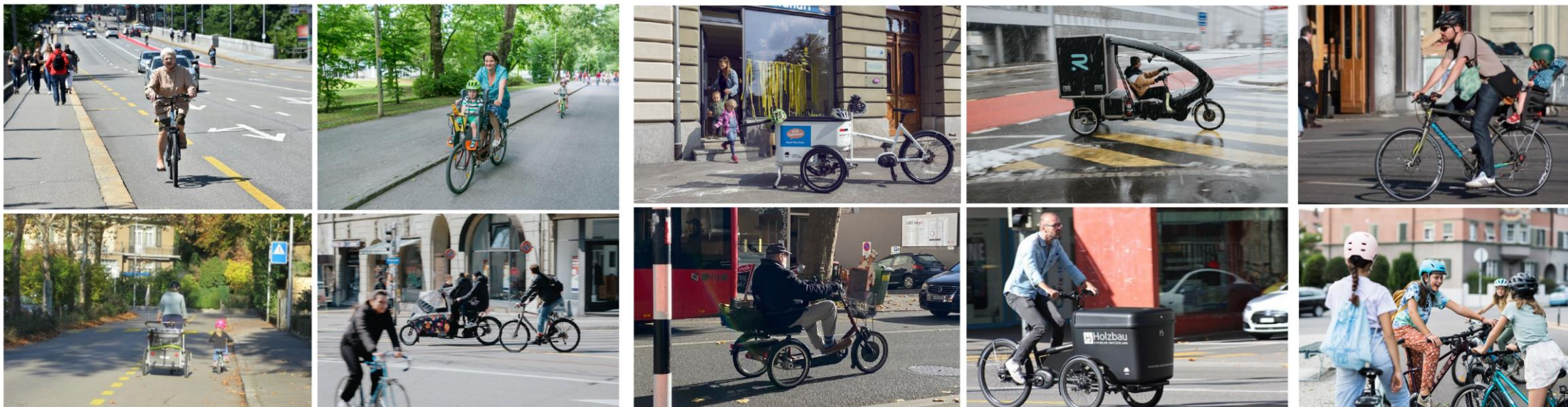
Knoten mit umlaufendem Radweg



Haltestelle mit Veloumfahrung



Fazit: Velovielfalt als Massstab der Infrastrukturplanung

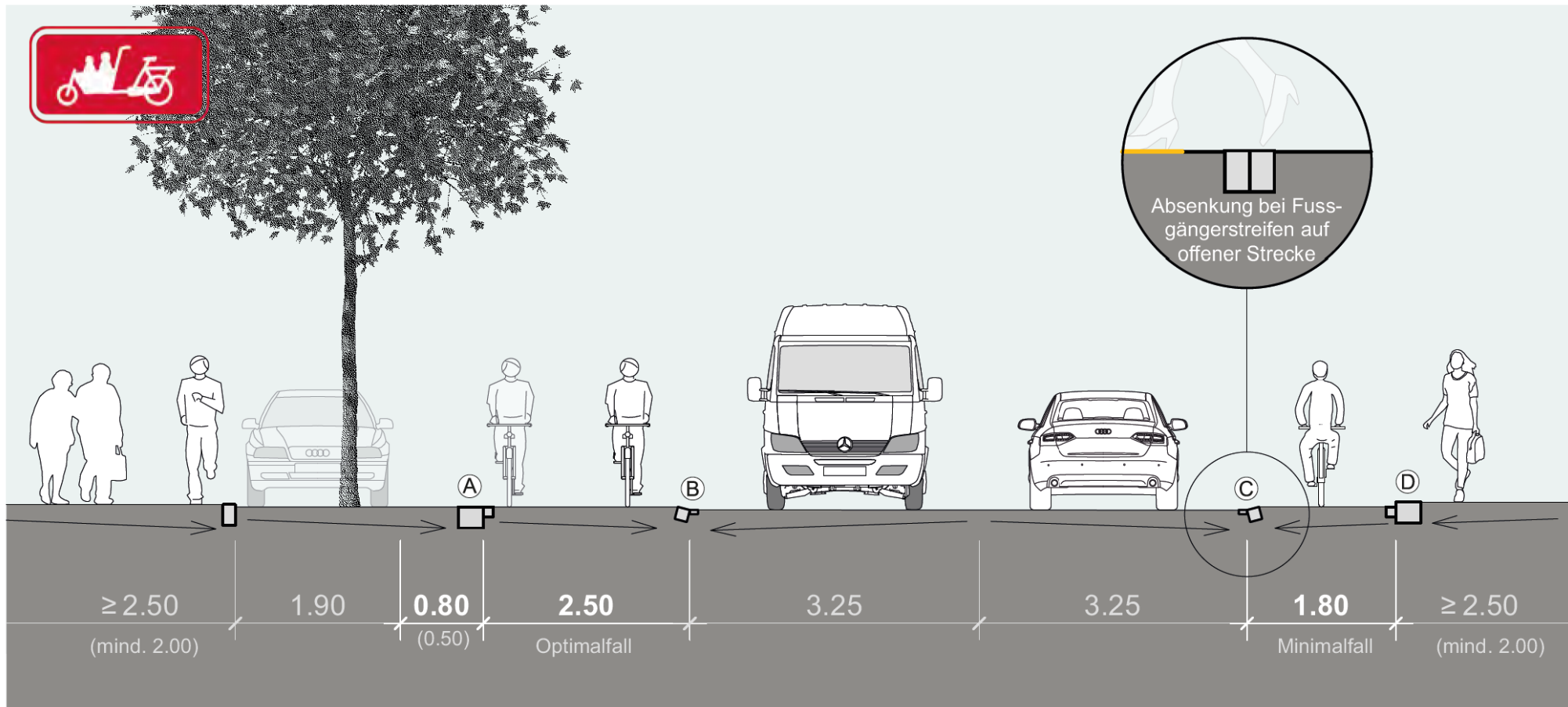


- Die Infrastrukturplanung legt den Fokus auf die Velovielfalt.
- Die Veloinfrastruktur lädt alle Menschen zum Velofahren ein.
 - Der Schwerpunkt wird auf die Bevölkerungskreise gelegt, die sich bisher noch nicht getraut haben, das Velo im Alltagverkehr zu nutzen.
- Bilder und Sprache schaffen Wirklichkeit. Bei Publikationen achtet die Stadt Bern auf die Vielfalt von Velofahrenden.



Querschnitt der Standards auf den folgenden Folien

Q 2a: Strassenbegleitender Radweg, Typ A

StandardEinsatzbereich: 



Stadt Bern

Q 3: Abgesetzter Radweg

Einsatzbereich:

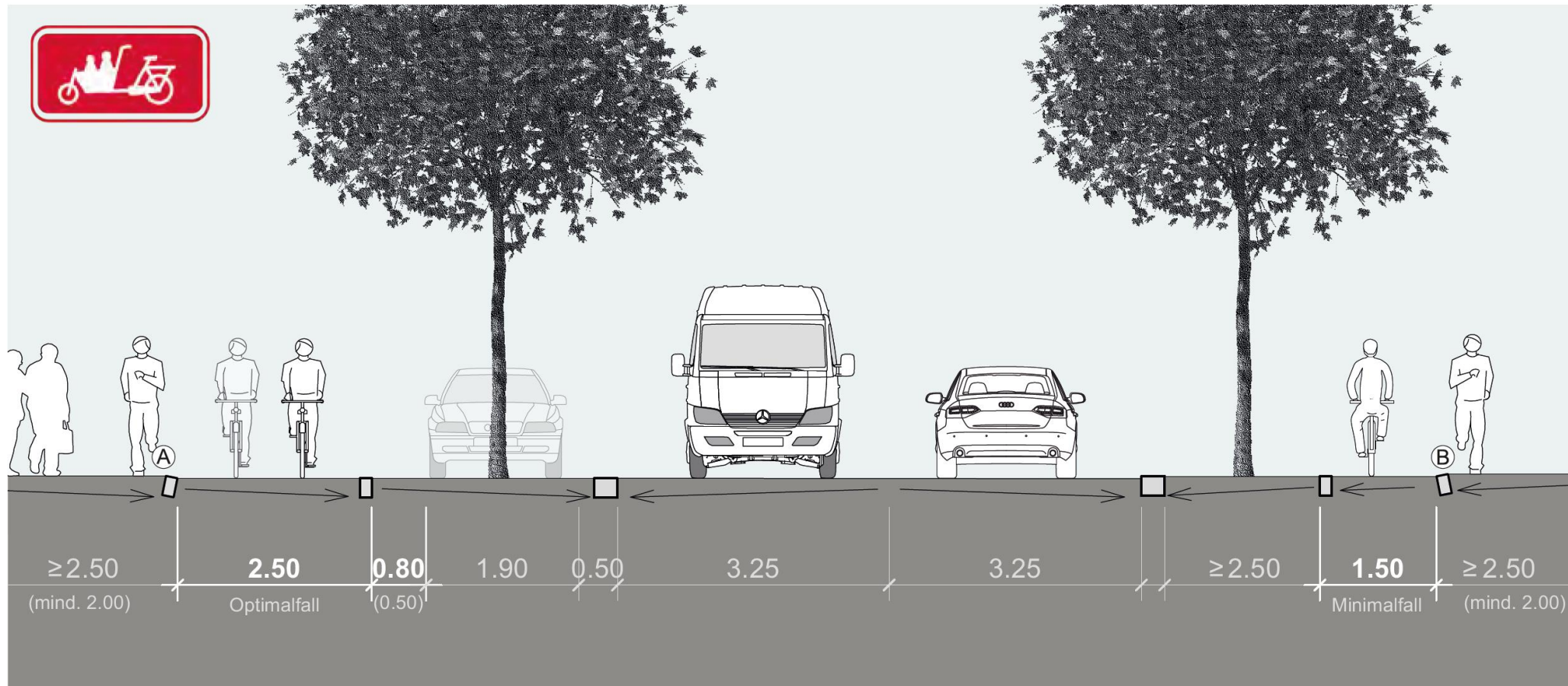


für Strecken

Standard

für Knoten

Pilot

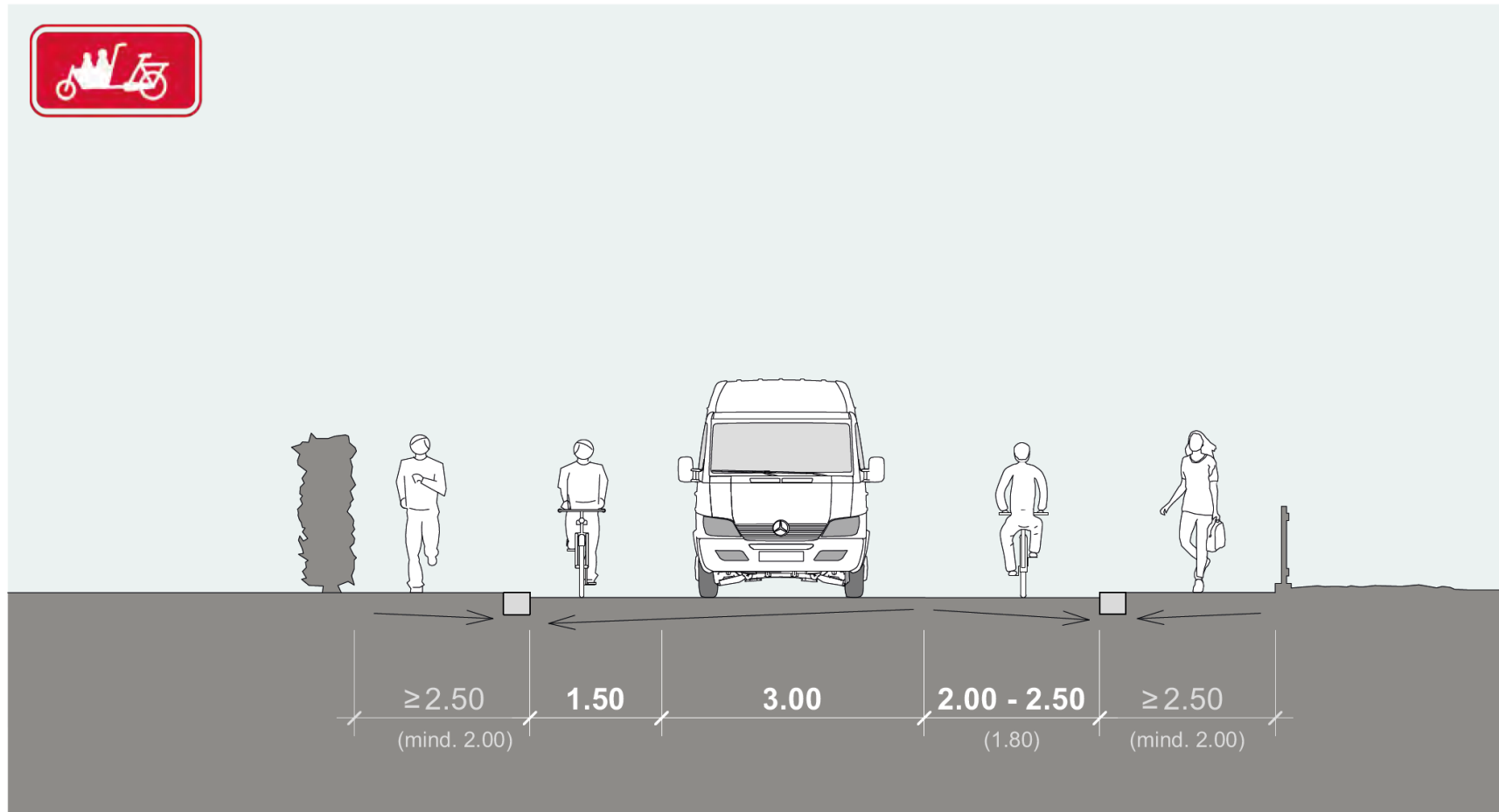


Q 7: Einbahn mit Velogegeverkehr

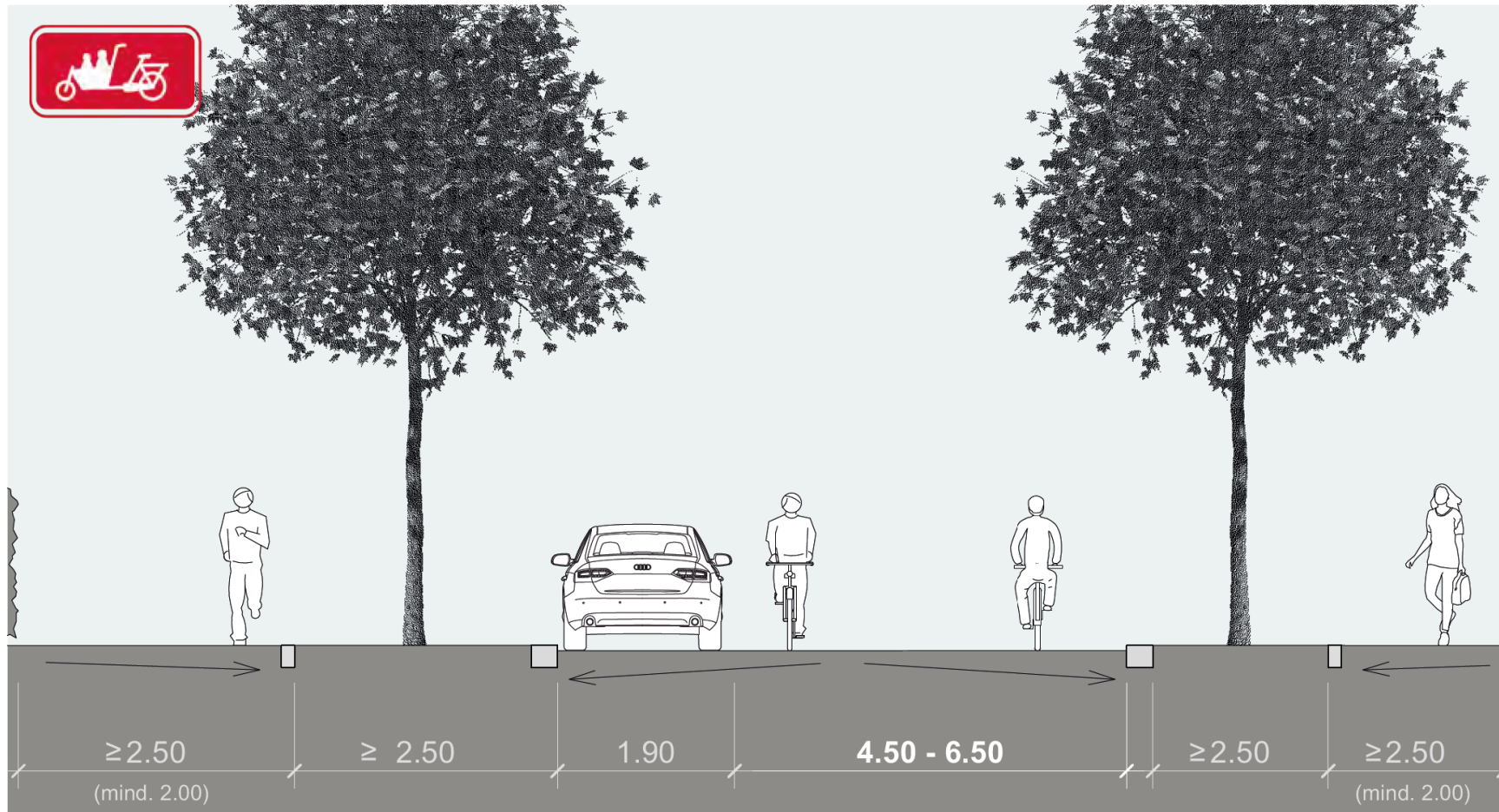
Einsatzbereich:

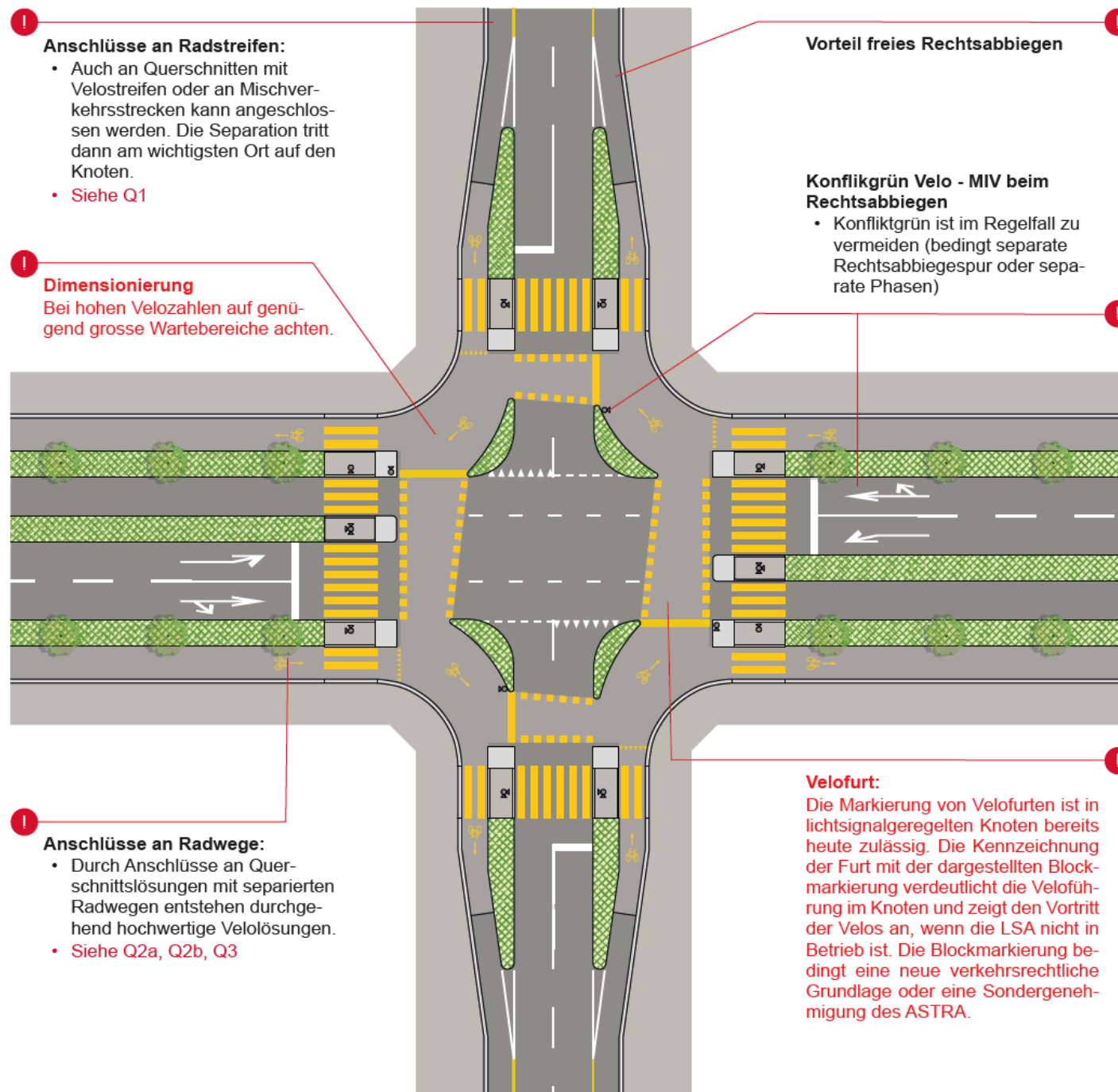


Standard



Q 9: Velostrasse

Einsatzbereich: **Neu**



HS 1: Haltestelle mit Veloumfahrung

Einsatzbereich: **Standard**