Stadt Bern

Partizipationsveranstaltung «Veloinfrastruktur: Wo stehen wir? Wo wollen wir hin?»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 28. März 2023

Um was geht es?

Am 28. März 2023 fand im Rahmen der Partizipation Velo-Offensive die Veranstaltung «Veloinfrastruktur: Wo stehen wir? Wo wollen wir hin?» statt. Die Verkehrsplanung überarbeitet derzeit ihr Leitdokument für die Veloförderung, der Masterplan Veloinfrastruktur. Darin sind die langfristig gültigen Standards für die Veloinfrastruktur festgelegt. Der Masterplan beinhaltet zudem das Veloroutennetz. Er ist die zentrale Grundlage für die Behörden und beauftragten Unternehmungen bei der Planung und Realisierung der Veloinfrastruktur.

In einem ersten Teil präsentierten die Verantwortlichen der Verkehrsplanung, welche Massnahmen zur Förderung des Velos seit dem Start der Velo-Offensive im 2016 umgesetzt werden konnten.

Danach diskutierten die Teilnehmer*innen in sechs Gruppen über die bereits umgesetzten Massnahmen; Was kommt bei den Velofahrer*innen gut an? Wo sehen sie nach wie vor Handlungsbedarf bei den bestehenden Massnahmen? In einem zweiten Diskussionsteil wollte die Verkehrsplanung wissen, wo in der Stadt Bern nach wie vor eine gute Veloinfrastruktur fehlt und in welcher Priorisierung die Massnahmen umgesetzt werden sollen.

Im zweiten Veranstaltungsteil präsentierte die Verkehrsplanung, welche neuen Aspekte und Themen bei der Überarbeitung des Masterplans Veloinfrastruktur berücksichtigt und neu im Dokument abgebildet sein werden.

Zum Abschluss hatten die Teilnehmer*innen die Möglichkeit, Rückmeldungen zu geben und Fragen zu stellen.

Input 1. Teil: Rückblick Velo-Offensive

Seit dem Start der Velo-Offensive im Jahr 2016 hat sich viel getan für den Veloverkehr auf den Strassen Berns. Nachfolgend ein Auszug wichtiger Projekte der letzten Jahre (Liste nicht abschliessend). Parallel zur Umsetzung vieler Massnahmen erarbeitete die Verkehrsplanung über mehrere Jahre das Leitdokument «Masterplan Veloinfrastruktur». Die erste Fassung gibt es seit 2020, im 2024 soll eine neue Ausgabe mit ergänzenden Themen verabschiedet werden.

Seit 2016 umgesetzte Meilensteine (Auswahl)

- **Velohauptrouten:** Die erste Velohauptroute, führt vom Berner Bahnhof raus ins Wankdorf. Teil davon ist auch der baulich abgetrennte Radweg entlang der Winkelriedstrasse. Seit 2016 wird das Velohauptroutennetz mit neuen, breiten und durchgehenden Radstreifen sowie baulich abgetrennten Radwegen kontinuierlich ausgebaut.

- **Velostrassen:** Velostrassen sind «Velo-Komfortrouten» auf Quartierstrassen. Die ersten Pilotversuche fanden 2016 statt. Zurzeit sind in Bern sieben Velostrassen in Betrieb, im Jahr 2023 kommt eine weitere dazu.

- **Massnahmen zur Verkehrsberuhigung:** Auf der Mühlemattstrasse wurde im Jahr 2017 Tempo 30 eingeführt, zusätzlich wurde die Strasse für den Durchgangsverkehr

gesperrt. Dadurch weist die Strasse auch ohne spezifische Velo-Massnahmen eine gute Qualität für Velofahrer*innen auf.

- **Velogegenverkehr:** Mit dem Velogegenverkehr können direktere Verbindungen fürs Velo geschaffen werden. In Bern wurden die folgenden Einbahnstrassen für den Veloverkehr geöffnet:
    - Schwarztorstrasse
    - Nägeli- und Speichergasse
    - Sulgeneckstrasse

- **Umfahrungen Haltestellen:** Mittlerweile gibt es in Bern drei Tramhaltestellen (Dübystrasse, Wander, Kursaal), bei denen für die Velofahrer*innen eine sichere Umfahrung umgesetzt werden konnte. Solche Haltestellen-Umfahrungen sollen künftig noch mehr zum Einsatz kommen.

- **Veloabstellplätze:** Seit 2016 werden laufend oberirdische Veloabstellplätze geschaffen. Nebst diesen gibt es rund um den Bahnhof vier (Schanzenbrücke, PostParc, Milchgässli, Bollwerk) Velostationen. Im Sommer 2023 kommt die Velostation in der Welle7 dazu.

- **Sofortmassnahmen:** Seit 2016 werden laufend neue Velostreifen markiert. Der nötige Platz wird teilweise mit der Aufhebung von Auto-Parkplätzen entlang von Strassen geschaffen.

Gruppendiskussionen

In Gruppen diskutierten die Teilnehmer*innen angeregt, was an der heutigen Veloinfrastruktur bereits gut ist, wo es trotz umgesetzter Massnahmen noch Handlungsbedarf gibt und wo weitere Massnahmen nötig wären. Die Teilnehmer*innen konnten ihr Feedback mit Post-it-Zetteln auf Stadtplänen festhalten. Die Stadtpläne mit den Rückmeldungen sind im Anhang zu finden. Auf Anfrage ist bei der Verkehrsplanung eine detaillierte Auswertung erhältlich.

Runde 1; Umgesetzte Projekte: Wie kommen sie an? Was hat sich bewährt? Was nicht?

- Insgesamt kamen viele verschiedene Rückmeldungen zusammen – sowohl positive wie auch negative. Daraus ableitend kann gesagt werden, dass die Verkehrsplanung auf gutem Weg ist, aber nach wie vor grosser Handlungsbedarf besteht. Details siehe Anhang.

Runde 2; Wo besteht weiterer Handlungsbedarf? Was sind die Prioritäten bei der weiteren Umsetzung?

- Die Teilnehmer*innen wünschen sich eine flächendeckende Infrastruktur mit genügend breiten Velostreifen, weiteren Velohauptrouten und eine bessere Entflechtung der Veloinfrastruktur bei grossen Kreuzungen und Tramhaltestellen. Details siehe Anhang.

Input 2. Teil: Aktualisierung / Weiterentwicklung Masterplan

In einem zweiten Teil präsentierte die Verkehrsplanung, welche Themen in der neuen Fassung des Masterplans zusätzlich behandelt werden und welche Massnahmen in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Aufgrund der erfreulichen starken Zunahme des Veloverkehrs wird davon ausgegangen, dass ein Anteil von 30 Prozent Veloverkehr am Gesamtverkehr in Bern realistisch ist und in den künftigen Verkehrsprojekten berücksichtig werden soll.

Grundsätze

Inklusion und Vielfalt

Der Masterplan setzt den Fokus neu auf Inklusion und Vielfalt. Bei der Planung und Umsetzung der Veloinfrastruktur sollen die verschiedenen Lebensrealitäten (Herkunft, Alter, Job), aber auch die Velovielfalt mitgedacht werden. Die Velovielfalt geht vom Laufrad des Kleinkinds über Cargo-Bikes für Familien oder das Gewerbe, Dreiräder für Beeinträchtigte bis hin zu den schnellen E-Bikes für Pendler*innen.

Einladung aussprechen

Mit dem Bau der Veloinfrastruktur möchte die Verkehrsplanung zum einen die Nachhaltigkeitsziele der Stadt Bern erreichen und zum anderen mit der durchgehenden und breiten Veloinfrastruktur den roten Teppich für die Velofahrer*innen ausrollen.

Separieren

Der aktualisierte Masterplan sieht vor, wo immer möglich die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden voneinander zu separieren. Das heisst, die Velofahrer*innen sollen

vom Autoverkehr baulich abgetrennt auf eigenen Radwegen unterwegs sein. Mischverkehrsflächen sollen künftig nur noch bei Geschwindigkeiten unter 30 Km/h zum Einsatz kommen.

Veloinfrastruktur Standards

Knotenlösungen

Die grössten Defizite bestehen nach wie vor bei den Knoten und Kreuzungen. Velofahrende müssen geübt sein, weil die Knoten immer noch schwierig zu befahren sind. Das ASTRA hat eine Entflechtungsstudie zu geschützten Knoten und Kreuzungen durchgeführt. Die Ansätze müssen in der Schweiz jedoch zuerst getestet werden und auch rechtliche Änderungen sind nötig, bevor geschützte Knoten und Kreuzungen flächendeckend zum Einsatz kommen. Zum Thema der geschützten Knoten und Kreuzungen fanden bereits zwei Partizipationsveranstaltungen statt. Die Infoblätter und Präsentationen sind auf Velohauptstadt.ch zu finden: Resultate — Velohauptstadt (bern.ch) > siehe Veranstaltungen «Geschützte Kreuzungen - Vorstudie Lorrainebrücke Nord» (22.02.22) & Geschützte Kreuzungen (21.01.21)

Kommende Veloinfrastrukturmassnahmen (Auswahl)

Jahr	Massnahme
Frühling 2023	Umbau Inselplatz, Bau Radweg Murtenstrasse stadtauswärts. Baudauer: 1-2 Jahre
Sommer 2023	Baustart Velohauptroute Bethlehem – Brünnen Baudauer: 1,5 Jahre
Herbst 2023	Markierung durchgehender Velostreifen entlang der Länggassstrasse
Ab August 2023	Ausbau Veloparkierung hinsichtlich der Baustelle des «Zukunft Bahnhof Bern»: • Eröffnung Velostation Welle7 • Start Pilotprojekt 24h gratis parkieren in den Velostationen Welle7 / PostParc und striktere Bewirtschaftung der oberirdischen Veloabstellplätze Weitere geplante Massnahmen: • Velostation im Schwesternhaus • Zutritts-, Informations- und Leitsystem • Velostationen als attraktive öffentliche Räume

Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen, bis der Masterplan in Kraft tritt, sieht wie folgt aus:

- Öffentliche Vernehmlassung Herbst 2023
- Bereinigung Ende 2023
- Beschluss Gemeinderat Frühjahr 2024

Frage- und Diskussionsrunde

Frage / Input	Antwort / Stellungnahme
Werden die Themen Ampelschaltung und Baustellen ebenfalls noch in den Masterplan mitaufgenommen?	Michael Liebi, Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr: Beide Themen sind neu im Masterplan drin. Diesbezüglich bestand in der ersten Version des Masterplans noch eine Lücke. Bei beiden Themen starten wir jedoch nicht bei null. Es gibt beispielweise ein Manual für Baustellen, wo verschiedene Massnahmen für den Veloverkehr festgehalten sind. Karl Vogel, Verkehrsplaner: Wir möchten grundsätzlich möglichst viele Lichtsignalanlagen (LSA) ausserhalb der Hauptverkehrszeiten auf Blinkbetrieb schalten, eine sofortige Umschaltung aller LSA ist jedoch sehr kostenintensiv, so dass wir nach und nach einzelne LSA umschalten.
Gibt es einen konkreten Zeitplan bei der Umsetzung der Velobrücke, insbesondere jetzt wo sich die Stadt-Finanzen erholt haben? Und ist es korrekt, dass der Anschluss auf der Länggassseite beim Viererfeld ist und nicht direkt bei der Länggasse?	Karl Vogel, Verkehrsplaner: Ich finde das Projekt nach wie vor sehr toll und hoffe, dass wir diese Netzlücke irgendwann schliessen können. Die Stadt muss aber weiterhin sparen, deshalb wurde die Velo- und Fussbrücke im Rahmen des Sparprogramms nach hinten geschoben. Leider ist es unklar, wann das Projekt umgesetzt wird. Die Verbindung der Brücke würde vom Wyleregg ins Viererfeld führen.
Was sind die gängigsten Gründe wieso Infrastrukturprojekte nicht zeitnah umgesetzt werden können?	Stephanie Stotz, Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr: Das liegt auf der einen Seite dran, dass die Projekte einen langen Planungshorizont haben und auch Bewilligungsverfahren durchlaufen müssen. Andererseits ist es immer eine Frage der vorhandenen Ressourcen, dann spielt die Finanzplanung der Stadt mit rein und wir möchten auch immer Synergien mit anderen Sanierungsprojekten nutzen. Karl Vogel, Verkehrsplaner: Oftmals sind auch viele weitere Projektpartner*innen (bspw. Kanton, ASTRA) involviert, dies kann den Prozess zusätzlich verlangsamen.

Teilnehmende

Vorname	Name	Organisation
Claudia	Baumann	Büro für Mobilität AG
Beat	Seiler	IG Elfenau
Jürg	Steiner	Kompetenzzentrum Arbeit, Velostation Bern
Philippe	Hirsiger	TBF + Partner AG
Urs	Germann	Anliegen von Menschen mit Behinderungen
Oliver	Dreyer	B+S Planer und Ingenieure
Carla	Laub	Länggassbewohnerin
Fabian	Mäder	Pro Velo
Chris	Kollascheck	Verkehrsmanagement/Verkehrstechnik TAB
Stephanie	Misteli	Immobilien Stadt Bern
Steven	Kappeler	Kontextplan AG
Nadine	Soltermann	Schulamt Stadt Bern
Laura	Mosimann	Verkehrsplanung
Julian	Baker	Kontextplan AG
Beat	Zobrist	Läbigi Stadt / SP Bern-Nord
Herbert	Bichsel	Sensability
Eva	Vontobel	Transitec
Florian	Seifert	Verkehrsplanung
Matheus	Florin	-
Miguel	Anjo	Bewohner
Erik	Gorrengourt	Fachstelle Langsamverkehr Kanton Bern
Marius	Christen	Läbigi Stadt
Manuela	Fontanive	Metron Bern AG
J. Rudolf	Schmid	TCS Region Bern-Mittelland
Tim	Wettstein	Verkehrsplanung
Christoph	Musy	Berner Velofrühling / Projekt Forum
Jamin	Franz	Büro für Mobilität AG
Jan	Allenbach	Kantonspolizei Bern
Olivier	Busato	Leist Engehalbinsel
Raphael	Wyss	VCS Region Bern/ Junge Alternative JA!

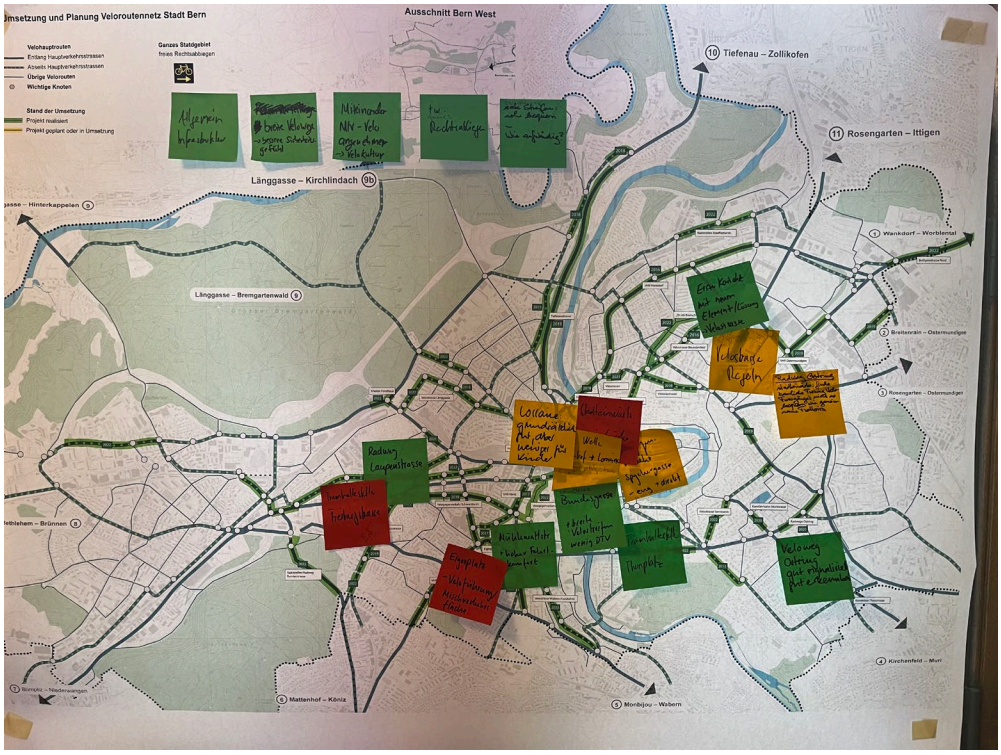
Roger	Schmid	Verkehrsplanung
Lina	Muntwyler	Verkehrsplanung
Lisa	Hirsiger	naturaqua PBK
Samuel	Stahel	naturaqua PBK
Karl	Vogel	Verkehrsplanung
Sara	Hofmann	Verkehrsplanung
Mathias	Haltner	Verkehrsplanung
Renato	Grassi	Verkehrsplanung
Michael	Liebi	Verkehrsplanung
Bettina	Steinauer	Verkehrsplanung
Stephanie	Stotz	Verkehrsplanung

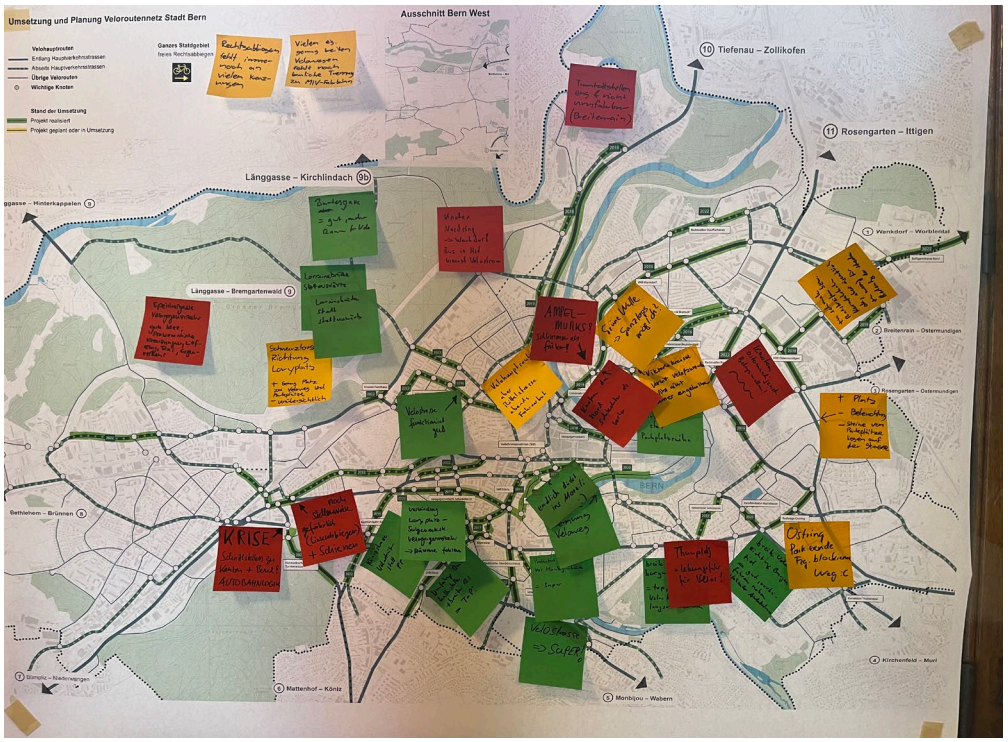
Kontakt

Verkehrsplanung, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern
031 321 70 70, verkehrsplanung@bern.ch

Anhang

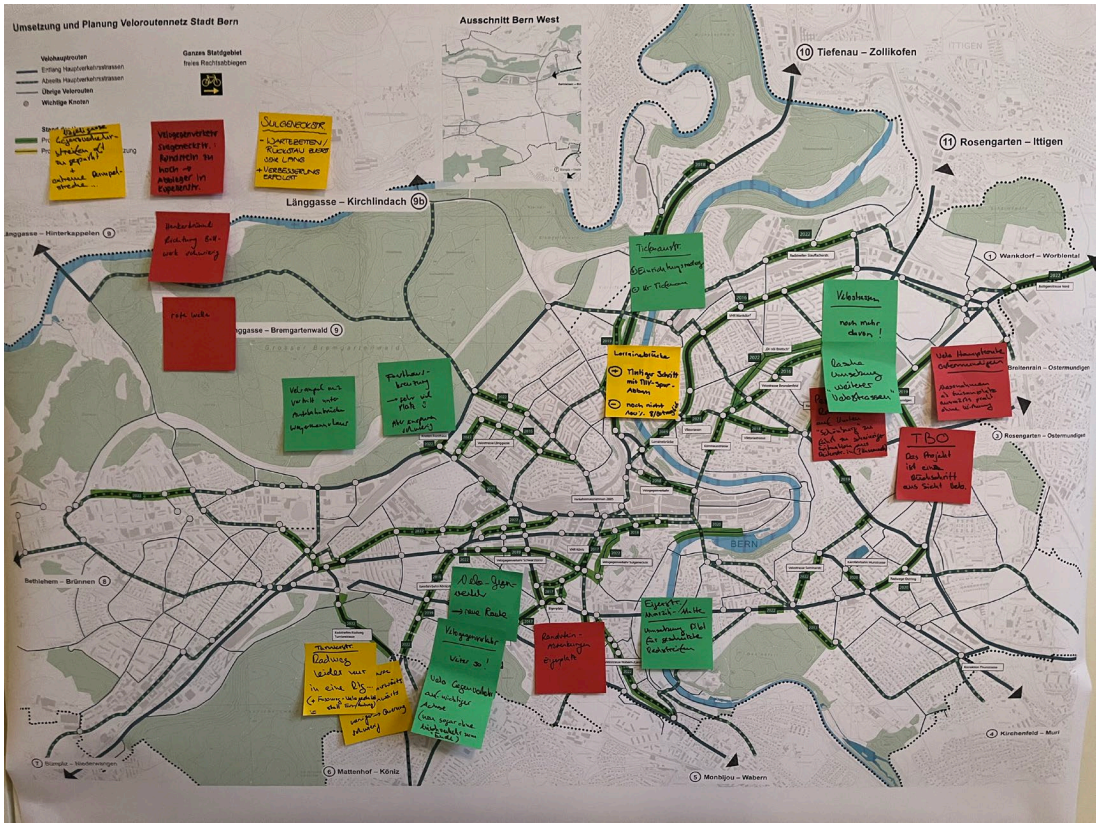
Runde 1; Umgesetzte Projekte: Wie kommen sie an? Was hat sich bewährt? Was nicht?

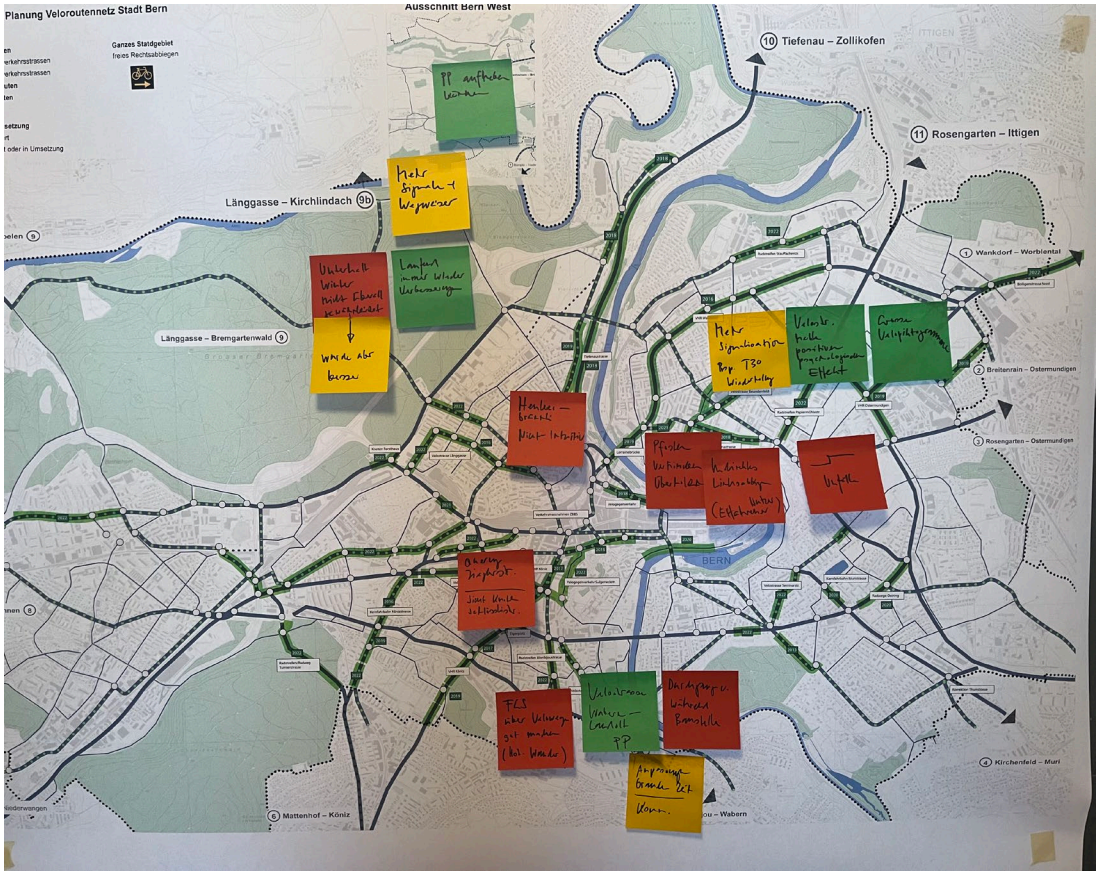




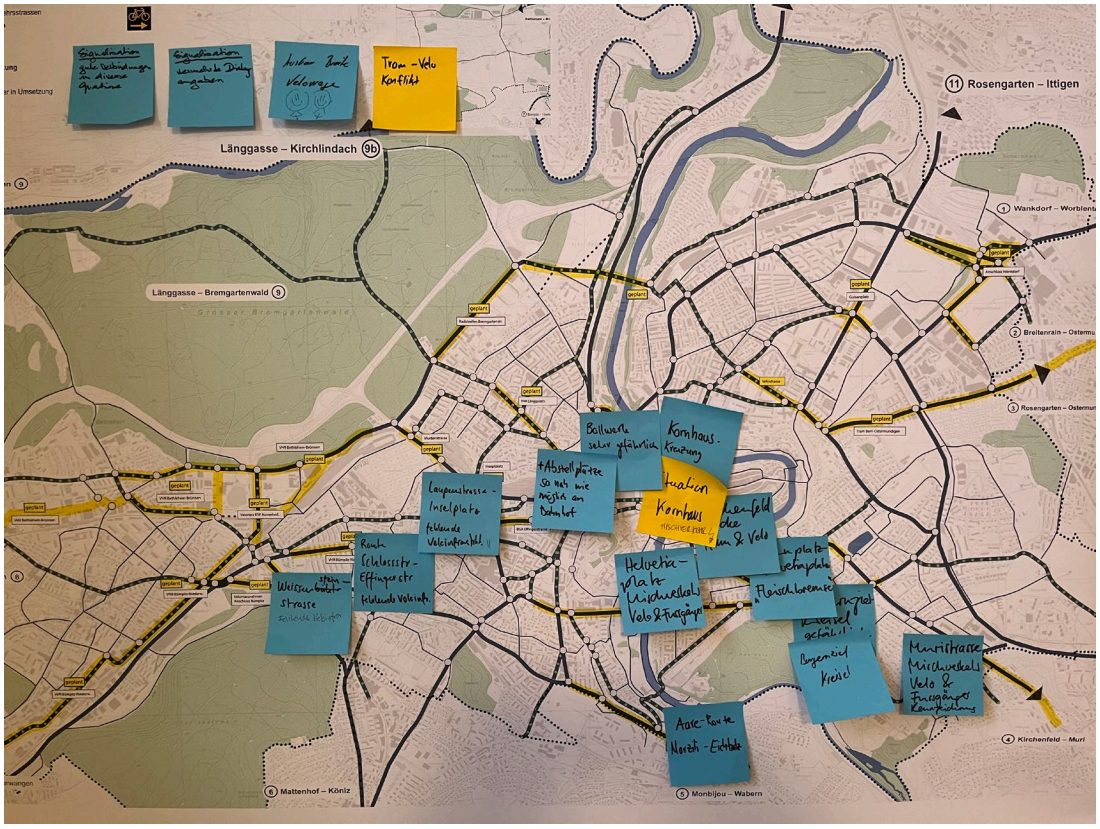
Übrige Velorouten
Wichtige Knoten
Stand der Umsetzung
Projekt realisiert
Projekt geplant oder in Umsetzung
BREITE VELOSTREIFEN
Länggasse – Kirchlindach 9b
11 Rosengarten – Ittigen
Länggasse – Bremgartenwald 9
1 Wankdorf – Worblental
2 Breitenrain – Ostermundigen
3 Rosengarten – Ostermundigen
BERN
Bethlehem – Brünnen 8
7 Bümpliz – Niederwangen
6 Mattenhof – Köniz
5 Monbijou – Wabern
4 Kirchenfeld – Muri
BREITE STANDARDS

Umsetzung und Planung Veloroutennetz Stadt Bern
Ausschnitt Bern West
Velohauptrouten
Entlang Hauptverkehrsstrassen
Abseits Hauptverkehrsstrassen
Übrige Velorouten
Wichtige Knoten
Ganzes Stadtgebiet freies Rechtsabbiegen
Stand der Umsetzung
Projekt realisiert
Projekt geplant oder in Umsetzung
10 Tiefenau – Zollikofen
11 Rosengarten – Ittigen
Länggasse – Kirchlindach 9b
Länggasse – Hinterkappelen 9
Länggasse – Bremgartenwald 9
1 Wankdorf – Worblental
2 Breitenrain – Ostermundigen
3 Rosengarten – Ostermundigen
BERN
Bethlehem – Brünnen 8
7 Bümpliz – Niederwangen
6 Mattenhof – Köniz
5 Monbijou – Wabern
4 Kirchenfeld – Muri
Belag recht kaputt
Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit

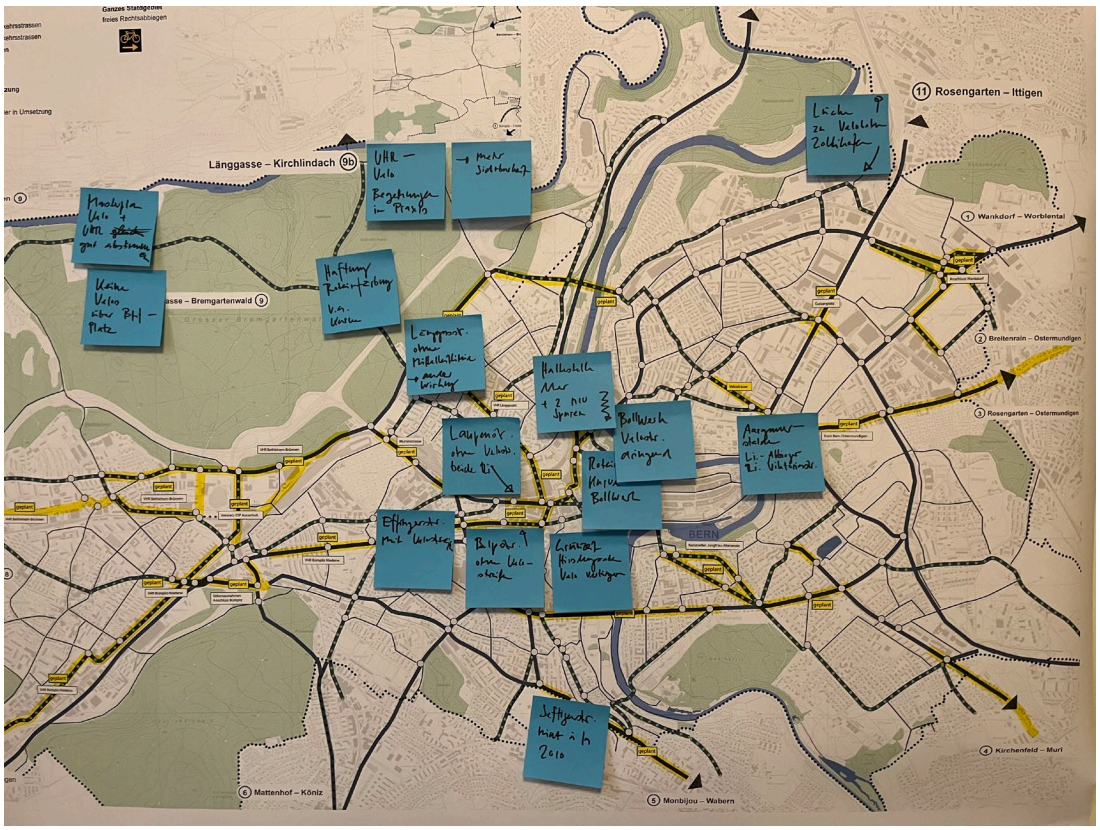

Umsetzung und Planung Veloroutennetz Stadt Bern
Ausschnitt Bern West
10 Tiefenau – Zollikofen
11 Rosengarten – Ittigen
Länggasse – Kirchlindach 9b
Länggasse – Bremgartenwald 9
Wankdorf – Worblental
Breitenrain – Ostermundigen
Rosengarten – Ostermundigen
Kirchenfeld – Muri
Mattenhof – Könliz
Monbijou – Wabern
Bethlehem – Brünnen
Bümpliz – Niederwangen
BERN
TBO


Planung Veloroutennetz Stadt Bern
Ausschnitt Bern West
10 Tiefenau – Zollikofen
11 Rosengarten – Ittigen
Länggasse – Kirchlindach 9b
Länggasse – Bremgartenwald 9
Wankdorf – Worblental
Breitenrain – Ostermundigen
Rosengarten – Ostermundigen
Kirchenfeld – Muri
Mattenhof – Könliz
Monbijou – Wabern
BERN

Runde 2; Wo besteht weiterer Handlungsbedarf? Was sind die Prioritäten bei der weiteren Umsetzung?

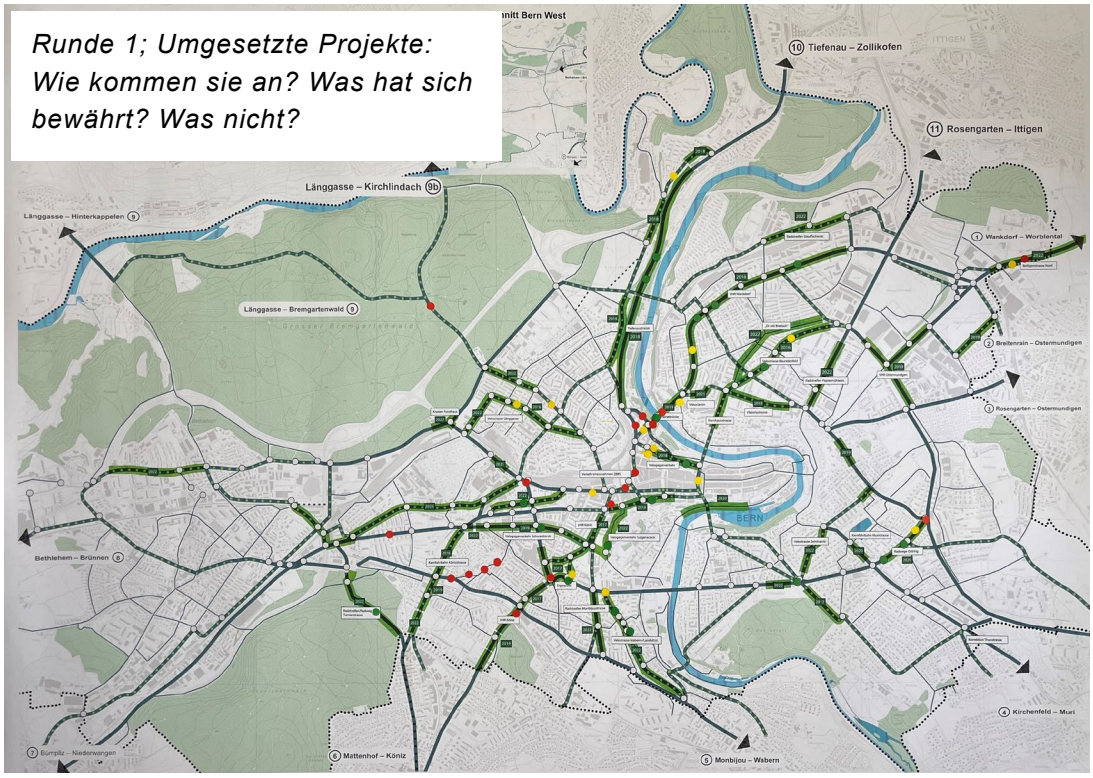
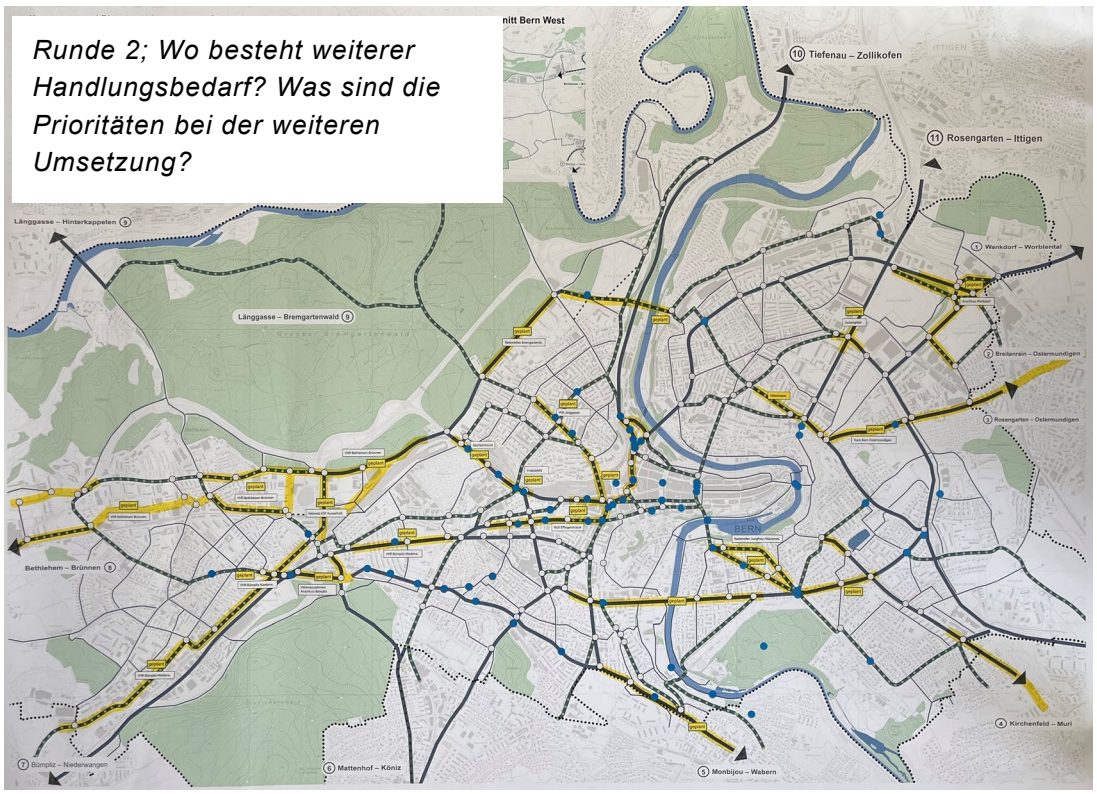


Velohauptrouten
Stand der Umsetzung
Projekt realisiert
Projekt geplant oder in Umsetzung
Länggasse – Kirchlindach 9b
Länggasse – Hinterkappelen 9
Länggasse – Bremgartenwald 9
Bethlehem – Brünnen 8
Bümpliz – Niederwangen 7
6 Mattenhof – Könitz
5 Monbijou – Wabern
4 Kirchenfeld – Muri
3 Rosengarten – Ostermundigen
2 Breitenrain – Ostermundigen
1 Wankdorf – Worblental
11 Rosengarten – Ittigen
10 Tiefenau – Zollikofen


Länggasse – Kirchlindach 9b
11 Rosengarten – Ittigen
1 Wankdorf – Worblental
2 Breitenrain – Ostermundigen
3 Rosengarten – Ostermundigen
4 Kirchenfeld – Muri
5 Monbijou – Wabern
6 Mattenhof – Könitz
BERN

Umsetzung und Planung Veloroutennetz Stadt Bern
Ausschnitt Bern West
Velohauptrouten
Entlang Hauptverkehrsstrassen
Abseits Hauptverkehrsstrassen
Übrige Veloroutenten
Wichtige Knoten
Ganzes Stadtgebiet
freies Rechtsabbiegen
Stand der Umsetzung
Projekt realisiert
Projekt geplant oder in Umsetzung
10 Tiefenau – Zollikofen
11 Rosengarten – Ittigen
Länggasse – Kirchlindach 9b
Länggasse – Bremgartenwald 9
Bethlehem – Brünnen 8
1 Bümpliz – Niederwangen
1 Wankdorf – Worblental
2 Breitenrain – Ostermundigen
3 Rosengarten – Ostermundigen
4 Kirchenfeld – Muri
5 Monbijou – Wabern
6 Mattenhof – Könitz
BERN

Umsetzung und Planung Veloroutennetz Stadt Bern
Ausschnitt Bern West
Velohauptrouten
Entlang Hauptverkehrsstrassen
Abseits Hauptverkehrsstrassen
Übrige Veloroutenten
Wichtige Knoten
Ganzes Stadtgebiet
freies Rechtsabbiegen
Stand der Umsetzung
Projekt realisiert
Projekt geplant oder in Umsetzung
11 Rosengarten – Ittigen
Länggasse – Kirchlindach 9b
Länggasse – Hinterkappelen 9
Länggasse – Bremgartenwald 9
Bethlehem – Brünnen 8
1 Bümpliz – Niederwangen
1 Wankdorf – Worblental
2 Rosengarten – Ostermundigen
4 Kirchenfeld – Muri
5 Monbijou – Wabern
6 Mattenhof – Könitz

Gesamtauswertung

Auf der Gesamtauswertung wurden die Post-it-Rückmeldungen mit Klebepunkten festgehalten. Auf Anfrage ist bei der Verkehrsplanung eine detaillierte Auswertung erhältlich.