



Phase 2 Velo-Offensive
Infoblätter Partizipationsveranstaltungen

Herausgeberin: Stadt Bern, Verkehrsplanung, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3001 Bern, www.bern.ch/velohauptstadt • **Bericht:** naturaqua PBK i.A. Verkehrsplanung Bern. Bild Titelseite: Marco Zanoni (Startveranstaltung Partizipation) • **Bern, Oktober 2018**

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Start-Anlass Partizipation Velo-Offensive	5
3. Workshop «Velorouten I»	21
4. Mittagstisch «Hotspots Velo-ÖV»	31
5. Mittagstisch «Veloabstellplätze»	37
6. Workshop «Dienstleistungs- und Fördermassnahmen»	43
7. Mittagstisch «Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagnen»	50
8. Workshop «Velo-Kampagne»	56
9. Workshop «Velorouten II»	66
10. Workshop «Veloabstellplätze»	74
11. Mittagstisch «E-Bikes»	84
12. Informationsveranstaltung «Veloverleihsystem»	91
13. Workshop «Zwischennavigation Partizipation Velo-Offensive»	99
14. Workshop «Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr»	108
15. Workshop «Sicherheit für den Veloverkehr»	117
16. Mittagstisch «Cargo-Bikes»	129
17. Mittagstisch «Masterplan Veloinfrastruktur»	135
18. Mittagstisch «Veloverleihsysteme»	141

1. Einleitung

Der Gemeinderat der Stadt Bern lancierte Ende 2014 die Velo-Offensive. Diese sah in einer ersten Phase einen verwaltungsinternen Prozess vor. Entsprechend erarbeiteten sämtliche von der Veloförderung betroffenen verwaltungsinternen Akteure die Grundlagen für die Velo-Offensive. In direktionsübergreifenden Arbeitsgruppen wurden mögliche Massnahmen definiert und ein einheitliches Vorgehen zur Veloförderung erarbeitet.

Auf Grundlage dieses direktionsübergreifenden Prozesses löste der Gemeinde- und der Stadtrat die Phase 2 der Velo-Offensive aus. Diese beinhaltete - neben der Umsetzung der konkreten Veloförderungsmassnahmen - einen Partizipationsprozess mit sämtlichen Akteuren rund um das Velo in Bern. Vertreterinnen und Vertreter von Verkehrsverbänden, den politischen Parteien, Quartierkommissionen, Fachbüros, Velogeschäften etc. erarbeiteten wichtige Grundlagen für eine gut abgestützte Veloförderung. Die behandelten Themen deckten alle drei Säulen der Veloförderung ab: Infrastrukturmassnahmen (z.B. Velohaupttrouten, Veloabstellplätze), Dienstleistungs- und Fördermassnahmen (z.B. Veloverleihsystem, Velofreizeitanlagen) sowie Sensibilisierung & Kommunikation (z.B. Velo-Kampagne). An Mittagstischen wurde über den aktuellen Stand zu ausgewählten Themen informiert, Workshops dienten dazu, gewisse Themen und Fragestellungen zusammen mit den Teilnehmenden vertieft zu bearbeiten. Zu jeder Veranstaltung wurde ein Infoblatt verfasst, welches die wichtigsten Resultate festhält. An einer speziellen Zwischennavigations-Veranstaltung konnten die Teilnehmenden zudem ihre Rückmeldungen zur bisherigen Partizipation anbringen.

Das vorliegende Dokument ist eine Zusammenstellung aller Infoblätter der Partizipationsveranstaltungen von Phase 2 der Velo-Offensive. Es bildet eine Grundlage für die Definition des weiteren Vorgehens im Rahmen der Partizipation der Velo-Offensive.

2. Start-Anlass Partizipation Velo-Offensive



Partizipation zur Velo-Offensive

Protokoll zum Start-Anlass vom 27. Juni 2016

Herausgeberin: Stadt Bern, Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Zieglerstrasse 62,
Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 10, fuss.velo@bern.ch, www.bern.ch ●

Bericht: Gesamtprojektleitung Velo-Offensive ● **Bern, August 2016; Revidierte Version: Sept. 2016**

Inhalt

1	Begrüssung und Einleitung	4
2	Inputreferat – Veloförderung in anderen Städten	5
	Einleitung	5
	Entwicklung Kopenhagen	5
	Veloförderung in anderen Städten	6
	Gründe für einen Ausbau des Veloverkehrs	7
	Rückmeldungen / Fragen	8
3	Partizipation – Prozess und Themen mit Fragerunde	9
	Rückblick	9
	Partizipationsprozess	9
	Tour d'horizon	11
	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr - Team	12
	Rückmeldungen / Fragen	12
4	Partizipationsteil: Mitgestalten	14
	Mitgestalten – Diskussion der ersten Workshop-Themen	14
	Resultate – kurzer Überblick	14
5	Fazit	16
	Abbildungsverzeichnis	17
	Anhang	18
	Anhang I – Links Präsentationen / Bericht	18
	Anhang II – Bilder Rückmeldungen Workshop Velohaupttrouten	19
	Anhang III – Bilder Rückmeldungen Workshop Dienstleistungs- und Fördermassnahmen	27

1 Begrüssung und Einleitung

Die Gemeinderätin und Direktorin der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Ursula Wyss, begrüsst die Anwesenden. Besonders erfreulich ist die Anwesenheit der Vertreter/innen der umliegenden Gemeinden. Eine regionale Zusammenarbeit ist für den Erfolg der Velo-Offensive von grosser Bedeutung.

Das Projekt Velo-Offensive wurde gestartet, um einerseits den bisher eher durchschnittlichen Veloanteil von 11% in der Stadt Bern zu steigern. Andererseits soll das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Mit der Entwicklung des Projekts wurde nicht nur der Auftrag des Gemeinderats (Beschluss Gemeinderat Herbst 2014) umgesetzt; die Lancierung erfolgte auch auf Wunsch der Bevölkerung, den Veloanteil in der Stadt Bern auszubauen. Viele Stadtbernerinnen und Stadtberner würden gerne vermehrt mit dem Velo fahren wollen, fühlen sich allerdings bei den aktuellen Gegebenheiten zu unsicher. Deswegen wurden im Rahmen der verwaltungsinternen Vorbereitung der Velo-Offensive, welche wesentlich von Karl Vogel, Martin Rhyner und Adrian Stiefel vorangetrieben wurde (Ursula Wyss dankt den Beteiligten), Infrastrukturmassnahmen entwickelt, welche ein sicheres, schnelles und komfortables Fortbewegen ermöglichen sollen. Gleichzeitig ist es für den Erfolg des Projekts unerlässlich, dass eine entsprechende Velokultur entsteht. Diese Kultur soll aber nicht verordnet werden. Es sollen vielmehr die Weichen gelegt werden, dass sich eine solche Velokultur von selber entwickeln kann. Dabei ist es wichtig, dass die Verwaltung mit gutem Beispiel vorangeht. Die Teilnahme des Gemeinderats am Bike to Work ist nur eine von vielen verwaltungsinternen Massnahmen, den Veloverkehr auch innerhalb der Stadtverwaltung zu fördern.

Wir wollen mit der Velo-Offensive nicht missionieren. Sie soll aber möglichst viele Leute ansprechen – insbesondere auch die Gruppen, welche sich heute im Strassenverkehr unsicher fühlen (Kinder und Jugendliche, Familien, ältere Leute, etc.). Sie sollen sich zukünftig mit dem Velo entspannt in der Stadt Bern bewegen können. Für dieses entspannte Velofahren steht auch die extra für die Velo-Offensive entwickelte Submarke (siehe Abbildung 1), welche ab dem heutigen Start-Anlass verwendet werden wird.



Abbildung 1 Submarke Velo-Offensive

Das Projekt Velo-Offensive bringt nicht nur für die Bevölkerung Vorteile; auch die Wirtschaft kann davon profitieren. Beispielsweise besteht für Unternehmen die Möglichkeit im Rahmen eines kürzlich gestarteten Pilots, E-Cargo-Bikes für ihre Transporte einzusetzen. Weitere positive Folgen einer intensiven Veloförderung werden beispielhaft im Anschlussreferat aufgeführt.

Alle weiterführenden Informationen können der Präsentation zum Start-Anlass (siehe Link Anhang I) entnommen werden.

2 Inputreferat – Veloförderung in anderen Städten

Einleitung

Der langjährige Veloexperte Andreas Røhl (Kopenhagen, Dänemark) illustriert die Entwicklung des Veloverkehrs in anderen Städten. Andreas Røhl hat durch seine Tätigkeiten als Direktor des Veloförderprogramms in Kopenhagen sowie durch seine heutige Arbeit bei Gehl Architects, Kopenhagen verschiedenste Erfahrungen bezüglich der Veloförderungs-Thematik gewinnen können. Eine detaillierte Ausführung kann der Präsentation von Andreas Røhl (siehe Link Anhang I) entnommen werden.

Laut Andreas Røhl haben die Städte Bern und Kopenhagen hinsichtlich Veloförderung zwei Gemeinsamkeiten: Zum einen besteht in beiden Städten der politische Wille den Veloverkehr stark zu fördern. In Bern zeigt sich dies beispielsweise dadurch, dass mehr Projekte im Bereich Velo lanciert worden sind, resp. noch werden. Andererseits kann festgehalten werden, dass bei beiden Städten die Situation hinsichtlich Velofahren noch nicht perfekt ist. Sowohl in Bern, wie auch in Kopenhagen besteht das Potenzial, aktuelle Gegebenheiten zu verbessern.

Entwicklung Kopenhagen

Vierorts wird angenommen, dass Investitionen in den Veloverkehr negative Entwicklungen für die Städte nach sich ziehen. Wie Abbildung 2 zeigt, traf dies für Kopenhagen nicht zu. Vielmehr hat die Etablierung einer intensivierten Veloförder-Politik weitere positive Effekte nach sich gezogen.

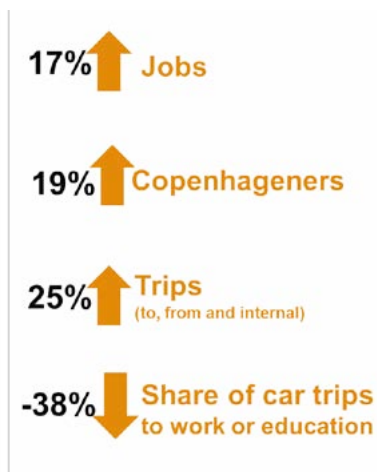


Abbildung 2 Entwicklung Kopenhagen 1995-2013

Bereits Anfang des 20. Jahrhunderts war der Veloverkehr in Kopenhagen stark ausgeprägt. Als das Auto eingeführt worden ist, wurden auch die Strassen entsprechend vergrössert. Verschiedene Ereignisse wie beispielsweise die Ölkrise haben in Kopenhagen dazu geführt, dass sich der Fokus der Politik auf den Ausbau des Veloverkehrs gerichtet hat. Mit der Einführung der sogenannten Fahrradstrassen sowie einem Wandel in der Gesellschaft nahm die Zahl der Velofahrenden stark zu, sodass die bestehende Infrastruktur fortlaufend

vergrössert werden musste. Die grossen Flächen bieten nun nicht nur Platz für Velofahrende, vielmehr hat sich ein öffentlicher Raum entwickelt, welcher gerne von der Bevölkerung genutzt wird (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3 Alltagsleben in Kopenhagen (Quelle: Präsentation Andreas Røhl)

Veloförderung in anderen Städten

Sevilla

In Sevilla wurde, basierend auf einer politischen Entscheidung, in nur zwei Jahren ein komplettes Netzwerk von rund 80km Velowegen geschaffen. Zwar gibt es bezüglich den Standards der Velorouten noch Verbesserungsbedarf, trotzdem ermöglichte das Velowegenetz bereits einen Anstieg des Veloanteils von 1% auf 6%.

Melbourne

In Melbourne werden heute rund 17% aller Trips zum Stadtzentrum mit dem Velo zurückgelegt. Dies ist ein Anstieg von 13 Prozentpunkten in nur 9 Jahren. Durch den Ausbau des Veloverkehrs wurde auch das Stadtleben verbessert. Im Gegensatz zu früher ist das Stadtzentrum in Melbourne nun nicht nur tagsüber belebt. Der Ausbau des Veloverkehrs ist somit auch Teil einer übergreifenden Strategie, einen urbanen Lebensstandard zu entwickeln.

Gründe für einen Ausbau des Veloverkehrs

Die Gründe warum Velofahren gut für die Bevölkerung ist liegen auf der Hand: Keine Luftverschmutzung, Förderung der Gesundheit, schnellere Fortbewegung, etc.

Für die Kommunikation ist es wichtig, die positiven Effekte des Velofahrens messbar zu machen. Werden die Auswirkungen von Velo-Projekten kalkuliert, können diese auch mit denen anderer Infrastrukturprojekte verglichen werden. Beispielsweise wurde in Kopenhagen der Konsum pro Verkehrsteilnehmer erhoben. Damit konnte belegt werden, dass der Ausbau des Veloverkehrs für das ortsansässige Gewerbe keinen Nachteil bringt, da der Konsum von Velofahrenden sogar etwas höher liegt wie der von Autofahrern und Autofahrerinnen (siehe Abbildung 4).

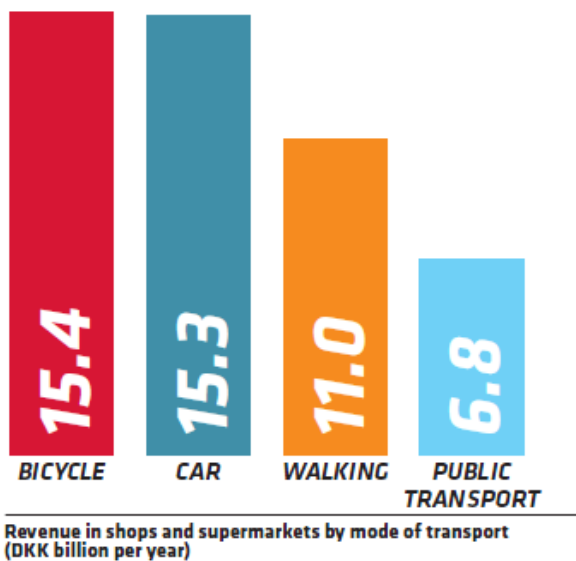


Abbildung 4 Ausgaben in Geschäften und Supermärkten nach Verkehrsmittel in DKK-Millionen pro Jahr (Quelle: Präsentation Andres Røhl)

Die Veloförderung ist nicht nur in die allgemeine Verkehrsplanung miteinzubeziehen. Werden Infrastrukturmassnahmen mit Massnahmen strategisch wichtiger Partner (z.B. im Bereich Gesundheit, Bildung) kombiniert, kann eine bessere Wirkung erzielt werden. Generell gilt, dass bevor Velofördermassnahmen durchführt werden, zunächst deren Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt werden sollte (Abbildung 5). Oft haben Massnahmen mit geringem Investitionskapital bereits eine grosse Wirkung.

Type of bicycle promotion	Increase in number of bike journeys on the facility	Overall increase in bicycle traffic in the corridor	Overall decrease in car journeys in the corridor
Extensive bicycle traffic Programme (bike lanes, parking, campaigns, etc)	Medium (10-35%)	Medium (10-35%)	Substantial (5-20%)
Individual separated facility (cycle track or cycle lane)	Significant/Huge (10-300%)	Small (1-5%)	Hardly any (0-2%)
Individual cycle lane, no buffer	Small (5%)	Hardly any (0-2%)	Hardly any (0-2%)
Information about bicycle routes	Large (100%)	Small (1-5%)	Hardly any (0-1%)
Road sign / road markings	Large (100%)	Small (0-2%)	Hardly any (0-2%)

Abbildung 5 Auswirkung verschiedener Massnahmen auf Veloverkehr, geschätzt (Quelle: Trivector 2009 in Präsentation Andreas Røhl)

Weitere Faktoren für eine erfolgreiche Veloförderung sind die interdisziplinäre Zusammenarbeit in der Stadtverwaltung sowie der Einbezug der Bevölkerung (z.B. durch Kampagnen, etc.).

Rückmeldungen / Fragen

Einfluss Topographie

Für den Ausbau des Veloverkehrs ist es von Vorteil, wenn die Topographie der Stadt eher flach ist. Dennoch hat Andreas Røhl oft die Erfahrung gemacht, dass auch in einer hügeligen Stadtlandschaft viele wirkungsvolle Massnahmen zur Veloförderung durchgeführt werden können. Ergänzend besteht durch den vermehrten Einsatz von E-Bikes ein zusätzliches Potenzial.

3 Partizipation – Prozess und Themen mit Fragerunde

Im nächsten Teil der Veranstaltung gibt Karl Vogel, Leiter der Verkehrsplanung der Stadt Bern einen Überblick über die bisher im Rahmen der Velo-Offensive erarbeiteten Massnahmen sowie über den nun startenden Partizipationsprozess.

Rückblick

Ein Ziel der verwaltungsinternen Vorbereitungsphase der Velo-Offensive war die Etablierung einer direktionsübergreifenden Zusammenarbeit und damit verbunden die Definition eines gemeinsamen Zieles. Basierend auf den Arbeiten der Arbeitsgruppen, Gesamtprojektleitung und Spurgruppe konnte das Projekt Velo-Offensive strukturiert und die 122 Massnahmen erarbeitet werden. Die Ergebnisse dieses verwaltungsinternen Prozesses wurden in einem gemeinsamen Bericht zusammengefasst, welcher von Gemeinderat und Stadtrat verabschiedet worden ist. In einem nächsten Schritt sollen die 122 Massnahmen nun weiterentwickelt und umgesetzt werden.

Partizipationsprozess

Der in Abbildung 6 dargestellte Partizipationsprozess ist auf zwei Jahre ausgelegt. Die während der verwaltungsinternen Vorbereitungsphase etablierten Arbeitsgruppen werden weitergeführt. Sie sind sowohl für die Weiterentwicklung als auch für die Koordination der Umsetzung der Massnahmen zuständig. Die Resultate dieses Prozesses werden in einem Bericht, welcher von der Gesamtprojektleitung dem Gemeinderat resp. Stadtrat vorgelegt wird, festgehalten. Analog zum Start-Anlass werden zwei weitere Gross-Veranstaltungen stattfinden. Dabei erhalten die Beteiligten einerseits Informationen zum Projektstand, andererseits bestehen bereits Möglichkeiten Rückmeldungen einfließen zu lassen.

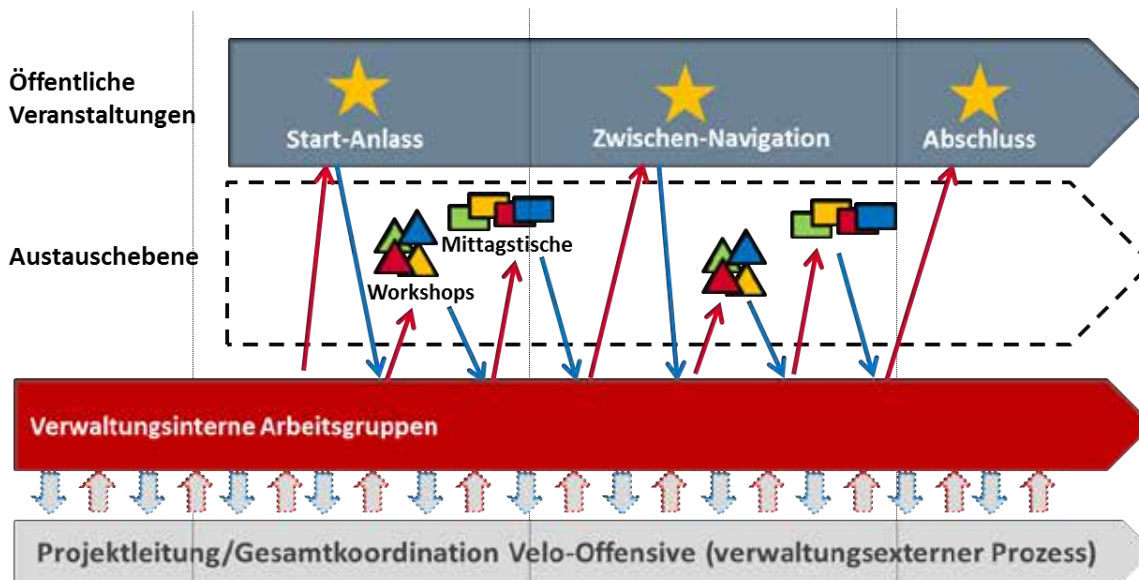


Abbildung 6 Ablauf Partizipationsprozess

Weitere wichtige Elemente des Partizipationsprozesses sind die geplanten Workshops und Mittagstischveranstaltungen. Workshops können stark mitgestaltet werden. Beispielsweise soll am Workshop „Velohaupttrouten“ diskutiert werden, welche Standards für die Berner Velohaupttrouten angemessen sind. Zu Themen der ersten beiden Workshops – Velohaupttrouten sowie Dienstleistungs- und Fördermassnahmen – wird im Anschluss eine erste kleine Partizipation stattfinden, an welcher die Möglichkeit besteht erste Inputs zu den Themen abzugeben. Die Workshops werden basierend auf diesen Resultaten ausgearbeitet.

Bei den Mittagstischveranstaltungen handelt es sich um kurze Anlässe über den Mittag. Sie dienen primär dazu den vertretenen Interessensgruppen eine kurze Information über das Projekt allgemein sowie über den Stand einzelner Massnahmen zu geben. Dabei können auch Massnahmen thematisiert werden, für welche keine Partizipation vorgesehen resp. notwendig ist (z.B. technische Studien). Die Themen der Mittagstische können bei Bedarf ergänzt werden (u.U. basierend auf die Resultate der Workshops).

Bisher sind folgende Workshops und Mittagstischveranstaltungen vorgesehen:

Workshops

Datum	Thema
14. September 2016	Velohaupttrouten
23. November 2016	Dienstleistungs- und Fördermassnahmen
16. Januar 2017	Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagnen
14. März 2017	Veloabstellplätze

Mittagstischveranstaltungen

Datum	Thema
22. September 2016	Hotspots Velo – ÖV
18. November 2016	Vorbereitung Workshop „Veloabstellplätze“*
05. Dezember 2016	Vorbereitung Workshop „Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagnen“*

* Diese Mittagstische dienen der gemeinsamen Vorbereitung der Workshops (analog Partizipation Start-Anlass)

Nach dieser Workshop-/Mittagstisch-Serie wird das weitere Vorgehen, resp. die weiteren Themen definiert. Unter Umständen können zu einzelnen Themen aufbauende Workshops durchgeführt werden.

Tour d'horizon

Im Rahmen einer Tour d'horizon werden einzelne der rund 120 geplanten Massnahmen vorgestellt. Im Bericht „Velo-Offensive“ (siehe Link Anhang I) sind alle bisher geplanten Massnahmen dargestellt.

Velohaupttrouten

Die erste Velohauptroute (Wankdorf) ist umgesetzt. Die Schaltung der Grünen Welle wird noch weiter optimiert. An den anschliessenden „Marktständen“ haben die Anwesenden die Möglichkeit erste Inputs zum Thema einzubringen.

Grosse Infrastrukturprojekte

Nebst den Velohaupttrouten sind weitere grosse Infrastrukturprojekte in Planung. Mit dem Bau der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain – Länggasse soll eine Lücke im städtischen und regionalen Verkehrsnetz geschlossen werden. Zurzeit wird der Wettbewerb zur Ausarbeitung des Brückenprojekts vorbereitet. Das Volk soll anschliessend über den Projektierungskredit abstimmen.

Der Umsetzungstermin des Veloverleihsystems musste aufgrund des laufenden Beschwerdeverfahrens verschoben werden.

Veloabstellplätze

Nebst einem gut ausgebauten Veloroutennetz, ist das Vorhandensein ausreichender Veloabstellplätze ein wichtiger Baustein der Velo-Offensive. Zunächst konzentrieren sich diesbezüglich die Arbeiten auf den Bahnhof und die nahe Umgebung. Die strategische Planung neuer ober- und unterirdischer Veloabstellplätze im Bahnhofsbereich ist gestartet. Das Thema Veloabstellplätze wird im Rahmen eines Workshops vertieft werden.

Velokultur

Die Veloförderung beschränkt sich nicht nur auf die Infrastruktur. Es braucht auch eine entsprechende Velokultur. Velofahren soll als Selbstverständlichkeit angesehen werden. Eine solche Selbstverständlichkeit kann nicht verordnet werden; sie muss entstehen. Im Bereich Velokultur werden Massnahmen mit Vorbild- und Signalwirkung durchgeführt, wie z.B. die Teilnahme des Gemeinderats am Bike to work aber auch mit konkreten Dienstleistungsangeboten wie den neu installierten Velopumpen in Bern. Zum Thema „Velokultur“ gehören weitere Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagnen wie z.B. die Sensibilisierung von Velo, ÖV und Fussgängern hin zu einem verbesserten und respektvolleren Miteinander im Strassenverkehr. Beispielsweise soll das bestehende Weiterbildungsangebot

David und Goliath, welches zur Sensibilisierung von Bus- und Tramfahrer und –fahrerinnen dient, ausgebaut werden.

Im Rahmen des aktuell laufenden Velosommers 2016 wurden ein Verkehrsteppich und ein Pumptrack eingeführt, welche an verschiedenen Events Kinder und Jugendliche ermuntern sollen, vermehrt Velo zu fahren.

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr - Team

Für die Umsetzung der Velo-Offensive ist eine enge, directionsübergreifende Zusammenarbeit notwendig, welche tatkräftig von dem neuen Team der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr unterstützt wird:

- Christof Bähler, Leiter Fachstelle Fuss- und Veloverkehr; sowie Leiter Velo-Offensive
- Florian Boller, PL Fachstelle und PL von Vorstudien
- Judith Albers, PL Fachstelle und PL von Vorstudien
- Stephanie Stotz, PL Fachstelle und PL von Vorstudien

Rückmeldungen / Fragen

Vollständigkeit Massnahmenkatalog

Die Erarbeitung und Umsetzung von Velofördermassnahmen ist ein fortlaufender Prozess, welcher auch nach den zwei Jahren weitergeführt werden muss. Die 122 Massnahmen, welche bisher entwickelt worden sind, sind nicht abschliessend. Es können und sollen weitere Massnahmen erarbeitet werden. Zusätzlich gibt es auch bei den bisher festgehaltenen Massnahmen noch solche, die nochmals diskutiert und weiterentwickelt werden müssen. Dies soll unter anderem mit Hilfe des Partizipationsprozesses erreicht werden. Teilweise müssen für die Umsetzung mancher Massnahmen noch Kredite eingeholt werden.

Möglichkeit Velohaupttrouten auf Nebenachsen

Die bisherige Planung der Velohaupttrouten sieht vor, dass diese fast ausschliesslich auf den Haupttrouten des MIV verlaufen. Dies entspricht auch dem Wunsch vieler Velofahrender, da es sich dabei in den meisten Fällen um die attraktivsten Routen handelt (Nähe zu Geschäften, direkte Routenführung, etc.). Um Konflikte zu vermeiden, müssen die Velohaupttrouten einen gewissen Standard haben. Für den Fall, dass die Umsetzung eines breiten Velostreifens auf diesen Hauptverkehrsachsen nicht möglich sein wird, kann auf Nebenrouten ausgewichen werden. Generell wird bei einem Ausbau von Velorouten immer darauf geachtet, dass – wenn nötig – anderen Verkehrsteilnehmern nur so viel Platz weggenommen wird, dass das Gesamtsystem noch funktioniert.

In Kopenhagen wurden Versuche gemacht, die Velorouten auf Nebenachsen zu verlagern. Es wurde aber festgestellt, dass dies von der Bevölkerung eher negativ aufgenommen wurde, da direkte Verbindungen welche an wichtigen Geschäften und Shops vorbeiführen beliebter sind. Erlaubt die Breite der Strasse keinen Ausbau breiter Velowege, werden diese entsprechend

verkleinert. Allgemein haben die Erfahrungen in Kopenhagen gezeigt, dass es manchmal pragmatischer Lösungen bedarf und in Einzelfällen vom Standard abgewichen werden muss.

Konflikt Velo – Fussgänger (inkl. Berücksichtigung E-Bike-Nutzung)

Vor allem auf Mischflächen wo Velo und Fussgänger zusammen auftreten kommt es oft zu Konflikten. Insbesondere mit dem Hintergrund des Behindertengleichstellungsgesetzes ist es zukünftig notwendig klar erkennbare Bereiche für Fussgänger zu schaffen. Eine Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer bedeutet auch einen vermehrten Platzanspruch. Generell gilt es, diese Anforderungen beim Ausbau und bei der Planung von Infrastruktur zu berücksichtigen.

Fortführung Veloprüfung und Einbezug Verkehrspolizei

Veloprüfungen bestehen weiterhin. Sie sind besonders wertvoll wenn es darum geht, Kindern das richtige Verhalten im Strassenverkehr beizubringen und bieten dadurch einen guten Einstieg. Für eine zusätzliche Sensibilisierung wurde dieses Jahr der Velopark erarbeitet. Dieser bietet die Möglichkeit das Velofahren in einem geschützten Raum zu üben. Des Weiteren ist angedacht die Kunsteisbahn Weiermannshaus im Sommer als Veloparcours zwischen zu nutzen. In Zukunft sollen dort Veloprüfungen in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei durchgeführt werden. Die entsprechenden Abklärungen sind angelaufen.

Möglichkeit Veloabstellplätze Rampe Bürgerspital

Die Rampe westlich des Bürgerspitals könnte als Zugang zu weiteren Veloabstellmöglichkeiten gebraucht werden. Die Möglichkeit wird in der Arbeitsgruppe Veloabstellplätze geprüft.

Veloroute entlang Aare

Derzeit ist es verboten mit dem Velo vom Eichholz herkommend entlang der Aare stadteinwärts zu fahren. Eine Aufhebung des Verbots wäre auch für die Gäste des nahegelegenen Campingplatzes interessant. Ein von [Michael Sutter und David Stampfli \(Stadtrat Bern\)](#) eingereichter Vorstoss bezüglich dem Ausbau dieser Strecke könnte die Aufhebung des Verbots vorantreiben. Wichtig ist aber auch, dass wir die Velohauptroute Bern-Köniz vorantreiben (via Eigerplatz, Schwarzenburgstrasse). Da sind wir zusammen mit der Gemeinde Köniz dran (Realisierung 2017/2018).

Velofreundliche Tramschienen

Bisher gibt es noch keine langfristigen Lösungsansätze um Tramschienen so zu bauen, dass sie keine Gefahr mehr für Velofahrende darstellen. Wesentliche Fragen des Unterhalts sind noch ungelöst. Nachdem in Kopenhagen die Trams in den 1970er Jahren abgeschafft worden sind, besteht dort kein Bedarf sich weiter mit der Problematik auseinanderzusetzen. Für Bern stellt dies keine Option dar.

4 Partizipationsteil: Mitgestalten

Mitgestalten – Diskussion der ersten Workshop-Themen

Im Rahmen des Start-Anlasses zur Partizipation Velo-Offensive besteht bereits die Möglichkeit Rückmeldungen zu den ersten beiden Workshop-Themen (Velohaupttrouten; Dienstleistungs- und Fördermassnahmen) zu geben. Dafür stehen vier sogenannte Marktstände (zwei identische Marktstände pro Thema) zur Verfügung. Es werden vier Gruppen gebildet und nach einer kurzen thematischen Einführung hat jede Gruppe die Möglichkeit zu beiden Themen ihre Anmerkungen abzugeben.

Resultate – kurzer Überblick

Nachfolgend wird ein kurzer Überblick über die Inputs der Anwesenden zu den einzelnen Themen gegeben. Eine ausführliche Auflistung der verschiedenen Rückmeldungen sind in Anhang II und III zu finden.

Velohaupttrouten

Generell fallen die Rückmeldungen zur ersten Velohaupttroute Wankdorf, welche vor Veranstaltungsbeginn befahren werden konnte, positiv aus. Die breiten Abschnitte ermöglichen eine komfortable und sichere Fahrt. Obwohl die Grüne Welle zurzeit noch nicht optimal klappt, ist der Wunsch nach weiteren Abschnitten dieser Art bestärkt. Des Weiteren können dank der breiten Velowege nun auch zwei Velos nebeneinander fahren. Trotz der vielen positiven Veränderungen, gibt es aber immer noch Stellen, an denen die Veloführung verbessert werden muss (z.B. Lorrainebrücke). Auch die Situation mit Abbiegern und dem ÖV ist noch nicht abschliessend geklärt. Aus den Rückmeldungen ergab sich, dass an dem geplanten Workshop zum Thema Velohaupttrouten u.a. folgende Punkte behandelt werden sollen:

- Netzplanung (auch regional)
- Standards
- Umgang mit Netzlücken
- Lichtsignalsteuerung (Anzahl, Position, Grüne Welle)
- Konflikt Rechtsabbiegen

Dienstleistungs- und Fördermassnahmen

Die Rückmeldungen aus den Marktständen ergaben, dass das Projekt bezüglich dem Ausbau von Dienstleistungs- und Fördermassnahmen auf dem richtigen Weg ist. Auch die vielen Massnahmen welche speziell für die Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen entwickelt worden sind, wurden sehr positiv aufgenommen. Die Anwesenden sehen eine starke Notwendigkeit, die Eltern frühzeitig miteinzubeziehen. Einerseits soll dadurch den Eltern die Angst ihre Kinder auf die Strasse zu schicken genommen werden, andererseits haben die Eltern eine Vorbildfunktion und können ihr Verhalten auf das ihrer Kinder übertragen. Auch das

Thema „Sicherheit auf dem Schulweg“ sollte noch weiter ausgestaltet werden. Beispielsweise könnte ein Götti/Gotte-System für die Schulwege eingeführt werden. Auch soll das Velo für Kinder und Jugendliche an Bedeutung zunehmen; es soll zum Lifestyle-Element werden. Hilfreich hierfür wäre, den Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit zu bieten, ihr Velo ihrem Geschmack entsprechend zu verändern.

5 Fazit

Abschliessend bedankt sich Ursula Wyss bei allen Anwesenden für die rege Teilnahme. Die Einladungen für die kommenden Mittagstischveranstaltungen und Workshops werden an den gleichen Verteiler gesandt wie für den Start-Anlass. Im Fall von Pro Velo Bern wird situativ abgesprochen, wie viele Personen teilnehmen können.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Fotos, welche an dem Start-Anlass gemacht worden sind, für die Projektorganisation verwendet werden können. Sind Personen damit nicht einverstanden besteht die Möglichkeit, dies entsprechend anzugeben.

3. Workshop «Velorouten I»



Workshop «Velorouten»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 14.9.2016



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.

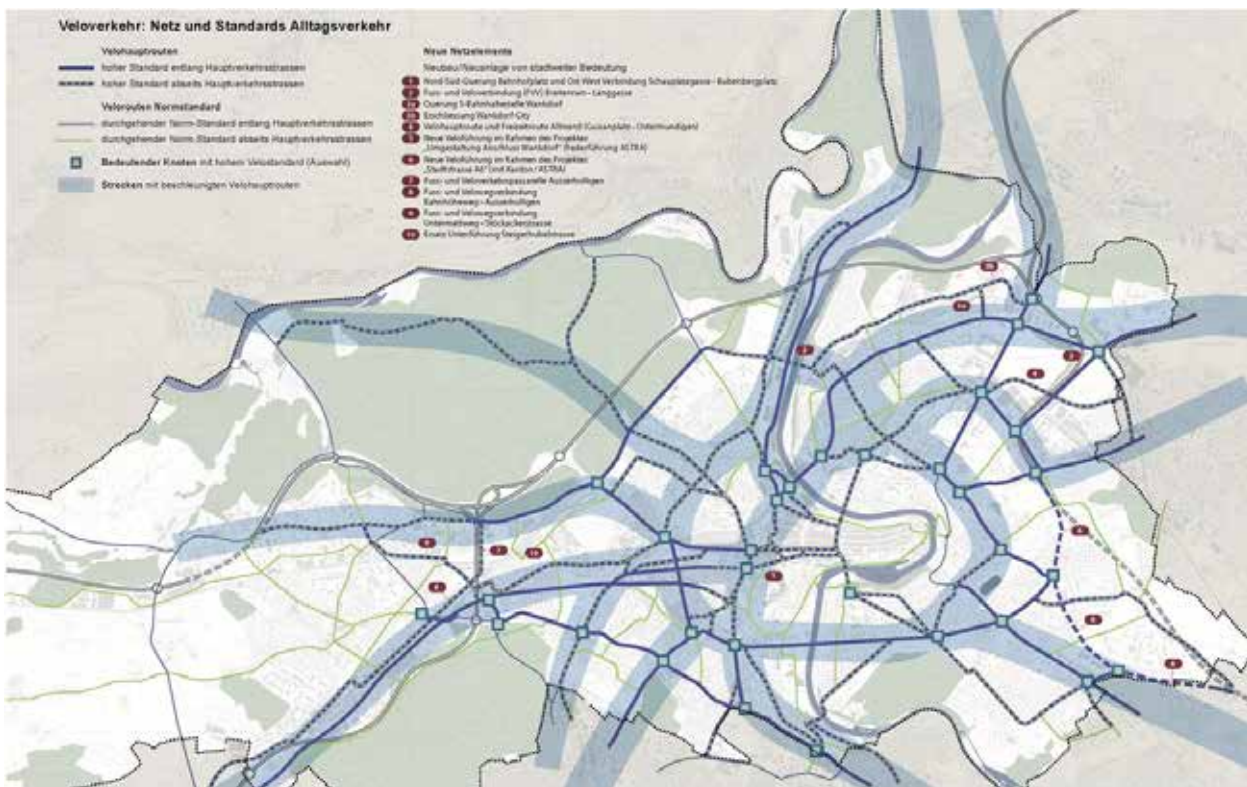
Routennetz

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).

Resultate

Grundsätzliche Resultate aus dem Workshop:

- Das geplante Routennetz wird als sinnvoll erachtet.
- Verbesserungen für den Veloverkehr werden befürwortet, sollen aber nicht zulasten der anderen Verkehrsteilnehmer gehen.
- Die umliegenden Gemeinden müssen eingebunden werden.
- Die Hauptrouten müssen durchgängig und überall gut zugänglich sein.
- Es sind weitere Veranstaltungen im selben Stil, aber mit mehr Zeit zur Mitarbeit und einem breiteren Publikum aus allen Stadtgebieten, evtl. vertreten durch die Quartierorganisationen, nötig.
- Ergänzend wäre eine interaktive Onlinekarte, wo Bedürfnisse eingetragen werden können, hilfreich.
- Die Routen mit hohem Standard abseits Hauptverkehrsstrassen sollen im Netzplan gleichwertig zu denen auf den Hauptachsen dargestellt werden.

Konkrete, ortsbezogene Rückmeldungen:

- Im Rahmen des Tramprojektes Bern-Ostermündigen ist eine verbesserte Veloführung vorzusehen.
- Die ortsbezogenen Ergebnisse des Workshops sind auf **folgendem Plan** festgehalten.



Verbesserungspotenzial und Handlungsbedarf Veloroutennetz: eingezeichnet sind am Workshop eingebrachte Ergänzungen zu den Velohaupt Routen (dunkelblau) sowie den Velorouten mit Norm-Standard (grün) sowie Stellen mit Handlungsbedarf (orange Kreise). (Abbildung: FFV, Michael Moser).

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-Kappphaltestellen 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 Velohaupttrouten. (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
Rikscha 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	Trachsler-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

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung Bern, Oktober 2016

4. Mittagstisch «Hotspots Velo-ÖV»



Mittagstisch «Hotspots Velo-ÖV»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 22.9.2016

Um was geht es?

Im Rahmen der Velo-Offensive hat die Arbeitsgruppe «Miteinander Velo und ÖV» eine Situationsanalyse erarbeitet, um typische Konfliktsituationen zwischen ÖV und Velofahrenden zu identifizieren. Ziel ist es, sowohl das Fahrpersonal von Bus und Tram als auch die Velofahrenden in Bezug auf heikle Situationen zu sensibilisieren und durch angepasstes Verhalten zu einem sicheren Miteinander beizutragen. Am Mittagstisch und anhand eines in Umlauf gegebenen Fragebogens sollen die identifizierten «Hotspots» zwischen ÖV und Velo ergänzt und konsolidiert werden.

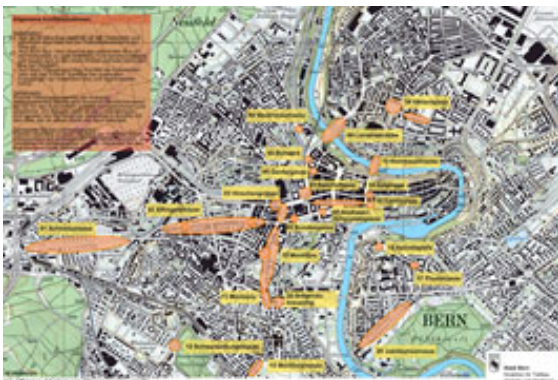
Eine verbesserte Koexistenz und gegenseitiges Verständnis wird in den kommenden Jahren noch wichtiger, da einerseits der Anteil Veloverkehr bei steigendem Gesamtverkehrsaufkommen von 11 auf 20% gesteigert werden soll und gleichzeitig auch der ÖV eine stark steigende Nachfrage zu befriedigen haben wird.

Situationsanalyse «Hotspots Velo und ÖV»

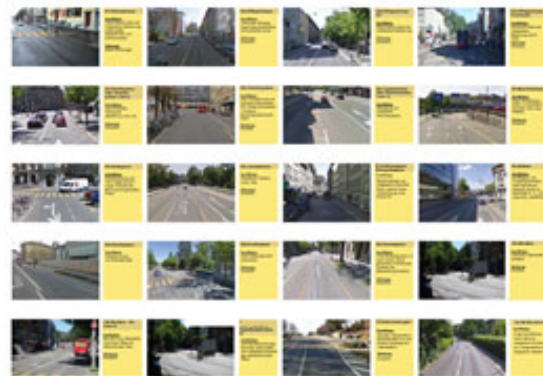
Input

Im Rahmen der Mittagstisch-Veranstaltung erhielten die Teilnehmenden Einblicke in den Stand der Arbeiten der Arbeitsgruppe «Miteinander Velo-ÖV»:

- Ziel der Arbeitsgruppe «Miteinander Velo-ÖV» ist die **Verbesserung des Zusammenspiels von Velo und ÖV**. Der Fokus ist auf das Verhalten der Velofahrenden und der Bernmobil-Chauffeure gerichtet. Infrastrukturmassnahmen werden von der Arbeitsgruppe «Technische, planerische und juristische Aspekte» bearbeitet.
- Aktueller Stand: Es wurde eine **Situationsanalyse** (PDF, 7.5 MB) mit typischen Konfliktsituationen zwischen Velo und ÖV erarbeitet. Die Analyse umfasst eine Übersichtskarte und eine Liste identifizierter «Hotspots». Das Ergebnis der Situationsanalyse soll durch eine Umfrage überprüft und mit den Erfahrungen der Partizipationsteilnehmenden ergänzt werden. Dazu steht ein **Fragebogen** (PDF, 0.1 MB) zur Verfügung, welcher bis am 30. November 2016 eingegeben werden kann.
- Die ergänzte und konsolidierte Situationsanalyse dient als **Grundlage für Sensibilisierungsmassnahmen** zum Thema ÖV und Velo.



Vorschau der Überblickskarte zu den «Hotspots» (vergrösserte Ansicht: [Situationsanalyse, PDF, 7.5 MB](#))



Auszug der «Hotspots»-Liste mit typischen Konfliktsituationen (vergrösserte Ansicht: [Situationsanalyse, PDF, 7.5 MB](#))

Frage- und Diskussionsrunde

In einer Frage- und Diskussionsrunde konnten die Teilnehmenden erste Rückmeldungen, Fragen oder Hinweise einbringen. Diskutiert wurden verschiedene Aspekte. Ein Auszug:

Frage / Input	Rückmeldung
Ist ein ergänzender Einbezug anderer Verkehrsteilnehmenden (Fussgängerinnen und Fussgänger, Autofahrerinnen und -fahrer) geplant?	Dies ist in dieser Arbeitsgruppe nicht speziell vorgesehen. Die Thematik wird jedoch von der Arbeitsgruppe «Velo- und Mobilitätskultur» behandelt. Dazu findet ein enger Austausch statt und die Massnahmen werden aufeinander abgestimmt.
Können Inputs zu Infrastrukturmassnahmen ebenfalls im Rahmen der Umfrage an die AG erfolgen?	Ja, diese Inputs werden an die zuständige Arbeitsgruppe «Technische, planerische und juristische Aspekte» weitergeleitet.
Durch die Velo-Offensive sollen vor allem auf den Velohaupttrouten mehr Leute Velo fahren. Dadurch können neue Probleme zwischen Velo und ÖV entstehen. Wird diesem Umstand Rechnung getragen?	Diese Entwicklung muss im Auge behalten werden. Wichtig ist dabei auch der enge Austausch zwischen den verschiedenen Arbeitsgruppen der Velo-Offensive («Velo und ÖV», «Velorouten», «Technische, planerische und juristische Aspekte»).
Sind spezielle Massnahmen bezüglich E-Bikes vorgesehen?	Zum aktuellen Zeitpunkt sind keine speziellen Massnahmen vorgesehen.
Ist es denkbar, dass die Fahrzeuge von Bernmobil langsamer fahren, um die Sicherheit an den Hotspots zu erhöhen?	Die Chauffeure müssen auf die Einhaltung der Fahrpläne achten. Ein «Verlangsamten» der Kurse ist aus betrieblichen Gründen eher unwahrscheinlich.

Wie geht es weiter?

- Die Umfrage zu den «Hotspots» dauert bis am 30. November 2016. Auch diejenigen, die nicht am Mittagstisch teilnehmen konnten, sind eingeladen, ihre Inputs einzubringen. Siehe dazu Fragebogen unter «Weitergehende Infos».
- Nach Abschluss der Umfrage wird die Situationsanalyse bis im 2. Quartal 2017 geprüft und ergänzt.
- Die bereinigte Situationsanalyse dient als Grundlage für die Sensibilisierungsmassnahmen und für weitere Aktionen.
- Vorgesehen sind: Sensibilisierungsaktionen an «Hotspots», Bernmobil-Ausbildungsschwerpunkt «David und Goliath», Verhaltensempfehlungen gestützt auf Situationsanalyse, Teilnahme an Veloförderungs-Events an Schulen, Präsenz zum Thema Velo/ÖV, etc.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Bernmobil	Roman	Gattlen
Bernmobil	Daniel	Hirt
Bernmobil	Thomas	Ledergerber
Bernmobil	Rolf	Meyer
Bernmobil	Markus	Wegmüller
Büro für Mobilität AG	David	Häggi
City Cycles AG	Olivier	Busato
CVP	Daniel	Kast
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	Michael	Moser
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	Stephanie	Stotz
Fachstelle öffentlicher Verkehr	Ueli	Müller
GFL Stadt Bern	Marcel	Wüthrich
Grünliberale Stadt Bern	Matthias	Egli
Jugendamt	Ursula	Rettinghaus
Junge Alternative JA!	Seraina	Patzen
Kantonspolizei Bern, Mobile Polizei Bern	Andreas	Bieri
Metron	Monika	Saxer
naturaqua PBK	Claudia	Schwyter
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
PostAuto Schweiz AG	Ronald	Graber
Pro Velo	Jurgen	Mesman
Pro Velo	Thomas	Schneeberger
Pro Velo	David	Stampfli
Quartierkommission Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
QUAVIER	Jürg	Krähenbühl
Sportamt	Tanja	Aeschbacher
Sportamt	Martin	Rhyner
Sportamt	Simone	Weber
TBF	Jacqueline	Sauter
TCS Bern-Mittelland	Rudolf	Schmid
Tiefbauamt	Stefan	Fuhrer
Tiefbauamt Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr	Oliver	Dreyer
Triebhaus Kommunikation	Adrian	Kiener
VCS Kanton Bern	Stéphanie	Penher
Velokonferenz Schweiz, B+S AG	Roland	Pfeiffer
Verkehrsplanung	Karl	Vogel
verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner

Weitergehende Infos

[Situationsanalyse «Hotspots Velo und ÖV» \(Link zu PDF-Datei, 7.5 MB\)](#)

[Fragebogen Situationsanalyse «Hotspots Velo und ÖV» \(Link zu PDF-Datei, 0.1 MB\)](#)

[Präsentation Mittagstisch «Hotspots Velo-ÖV» \(Link zu PDF-Datei 1.4 MB\)](#)

Kontakt

Fachstelle öffentlicher Verkehr

Ueli Müller,

Leiter Arbeitsgruppe «Miteinander Velo und ÖV»

E-Mail: ueli.mueller@bern.ch

Telefon: 031 321 68 15

Bernmobil

Rolf Meyer

E-Mail: rolf.meyer@bernmobil.ch

Telefon: 031 321 88 20

Fachstelle öffentlicher Verkehr, Oktober 2016

5. Mittagstisch «Veloabstellplätze»



Mittagstisch «Veloabstellplätze»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt Veranstaltung vom 18.11.2016



Um was geht es?

Das Thema der Veranstaltung waren die Veloabstellplätze. Am Mittagstisch ging es primär um den Perimeter rund um den Bahnhof. Eine entsprechende Arbeitsgruppe, die sich im Rahmen der Velo-Offensive mit dem Thema Abstellplätzen beschäftigt, kümmert sich jedoch um das gesamte Stadtgebiet. Beim Bahnhof werden mit Abstand am meisten Velos parkiert und angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme allgemein und der angestrebten Zunahme des Veloverkehrs durch die Velo-Offensive besteht dort der grösste Handlungsbedarf.

Bei der Diskussion um die Veloabstellplätze und die Veloförderung im Allgemeinen hat die Stadt Bern stets den Gesamtverkehr im Auge. Die Stadt verfolgt das Ziel, die hohe Lebensqualität in Bern mit Zeithorizont 2030 zu erhalten oder sogar weiter zu steigern. Neben dem Velo sollen auch der ÖV und der Fussverkehr gefördert werden und so zusammen den prognostizierten Mehrverkehr auffangen. Ein Schlüsselbegriff ist dabei das „entspannte Miteinander“ der verschiedenen Verkehrsträger, welches angestrebt wird.

Veloabstellplätze um den Bahnhof

Input

Im ersten Teil gab die Verkehrsplanung einen Überblick über die in letzter Zeit realisierten Projekte im Zusammenhang mit der Veloparkierung um den Bahnhof:

- Velostation PostParc mit 1000 Abstellplätzen
- Oberirdische Abstellplätze vor der Heiliggeist-Kirche und dem Burgerspital
- Velo-Ordnungsdienst „Pumpt & Gsträut“, welcher nicht nur für Ordnung bei den parkierten Velos schaut, sondern auch kleine Serviceleistungen anbietet.
- Markierung auf der Schanzenbrücke um den Konflikt Fussgänger/ Velos zu entschärfen
- Es wird geprüft, ob in den Velostationen eine gewisse Zahl Gratis-Parkplätze angeboten werden sollen.
- Ebenfalls geprüft wird die Möglichkeit von Doppelstock-Veloparkanlagen im Aussenbereich

Trotz diesen Massnahmen besteht im Hinblick auf die Zukunft nach wie vor ein grosser Bedarf an zusätzlichen Abstellmöglichkeiten. Im Rahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) wurde entsprechend eine strategische Planung aufgenommen, in welcher mögliche neue Veloabstellplätze mit Zeithorizont 2030 evaluiert wurden. Potential besteht im Bereich Bubenbergrplatz (unterirdisch, im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhofszugang), beim

Theatermuseum, der Grosse Schanze (Nutzung eines weiteres Geschosses), dem Bollwerk/bestehenden RBS-Bahnhof sowie neben dem Burgerspital (unterirdische automatische Anlagen). Als Nächstes sollen zusammen mit den jeweiligen Eigentümern die Realisierungschancen geklärt werden. Die genannten Projekte könnten zusammen den prognostizierten Mehrbedarf von 10'000 – 12'000 Veloabstellplätzen bis 2030 decken.



Optionen zum Ausbau des Angebots an Veloabstellplätzen um den Bahnhof (Abbildung: Verkehrsplanung)

Nebst den Infrastrukturprojekten, welche teilweise nicht von heute auf morgen umgesetzt werden können, soll kurzfristig das Bewirtschaftungskonzept rund um den Bahnhof optimiert werden. Es besteht das Bedürfnis nach einem einheitlichen, klar kommunizierbaren und umsetzbaren Konzept. Zurzeit stehen zwei Varianten im Raum:

- Bei der **1. Variante** soll das Regime auf dem Bahnhofplatz auf den gesamten Perimeter ausgeweitet werden. Die Velos dürfen dabei maximal während 5 Tagen in den markierten Parkfeldern abgestellt werden. Ausserhalb der Felder gilt ein Halteverbot.

Diese Variante schafft klare rechtliche Voraussetzungen. Die Umsetzung erfordert aber einen hohen Aufwand der Polizei sowie einen hohen Platzbedarf zur Lagerung der Velos.

- Bei der **2. Variante** soll eine Stadtverordnung zur Veloparkierung auf den gesamten Perimeter beschlossen werden. Diese würde besagen, dass Velos innerhalb der markierten Felder nicht länger als 30 Tage abgestellt werden dürfen. Ein Halteverbot mit der Möglichkeit, wild abgestellte Velos zu entfernen, ist dabei nicht vorgesehen. Möglich wären lokale Halteverbote an „Hotspots“.

Frage- und Diskussionsrunde

In der Diskussionsrunde wurden vor allem die beiden präsentierten Varianten eines Bewirtschaftungskonzepts um den Bahnhof sowie deren Vor- und Nachteile diskutiert. Wo nicht anders vermerkt, handelt es sich um Aussagen von jeweils einer Person:

- Für die 2. Variante müsste ein geeignetes System entwickelt werden, mit dem festgestellt werden kann, ob ein Velo schon 30 Tage an einem Ort steht.
- Eine Ausdehnung des Halteverbotes (1. Variante) wurde von mehreren Teilnehmenden als nicht opportun angeschaut. Die Velo-Offensive wolle das Velofahren attraktiver machen, eine Ausdehnung des Halteverbots stünde dem entgegen.
- Eine grosse Frage bei der 1. Variante ist, ob die Polizei überhaupt genügend Kapazität zur Durchsetzung des Halteverbots hätte und genügend Raum zum Lagern der Velos geschaffen werden könnte.
- Einige Meldungen wiesen darauf hin, dass ein einheitliches Regime wichtig ist, um Verwirrung zu verhindern. Allenfalls können farbliche Markierungen helfen, damit einfacher ersichtlich ist, wo wie lange parkiert werden darf.
- Die 30 Tage in der 2. Variante wurden von mehreren Teilnehmenden als zu lang eingeschätzt. Einige sprachen sich gar für „Ultrakurzzeit“-Plätze aus, auf denen bspw. nur eine Stunde parkiert werden darf.
- Die Bestrebungen der Stadt im Bereich Infrastruktur wurden begrüsst. Die Velofahrer sollen, in dem sie sich an gewisse Regeln halten, auch ihren Beitrag an eine erfolgreiche Veloförderung leisten.
- Es wird betont, dass es keinen Sinn macht, ein Regime einzuführen, welches nachher nicht durchgesetzt werden kann (z.B. mangels personeller Kapazitäten).
- Bei der 2. Variante wird die Gefahr gesehen, dass mit der quasi-Legalisierung des wilden Parkierens um den ganzen Bahnhof die Diskussion um das Thema „Unordnung / Velos nehmen Fussgängern Platz weg“ etc. Vorschub geleistet wird, was der Velo-Offensive schaden könnte.
- Mehrere Teilnehmende stellen den Sinn eines neuen Regimes in Frage, da ja schon heute kaum jemand die bestehenden Regeln kennt, geschweige denn, sich daran hält.
- Eine Frage bezog sich darauf, weshalb nur der Bereich um den Bahnhof angeschaut und nicht auch die Altstadt, wo es auch Probleme mit der Veloparkierung gibt, angeschaut wurde. Gemäss Aussage der Verkehrsplanung befasst sich die Arbeitsgruppe mit der Veloparkierung in der ganzen Stadt. Man geht davon aus, dass Lösungen für den Bahnhofplatz auch auf andere Orte übertragen werden können.

Wie geht es weiter?

In den nächsten Wochen und Monaten werden die erwähnten Projekte im Bereich Infrastruktur weiterverfolgt. Parallel soll – auf Grundlage der Resultate aus der Diskussion am Mittagstisch und weitere Abklärungen – ein Bewirtschaftungskonzept für den Bereich um den Bahnhof erarbeitet werden. Dieses soll am **Workshop zum Thema Veloabstellplätze vom Dienstag, 14. März 2017** vorliegen.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Alternative Linke Bern	Klingsor	Reimann
Bund Schweizer Landschaftsarchitekten	Clemens	Basler
Büro für Mobilität AG	David	Häggi
Civic GmbH	Samuel	Hubschmid
CVP	Daniel	Kast
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Ursula	Rettinghaus
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hans-Martin	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Vincent	Bernasconi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Simon	Bühler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Michael	Moser
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Kantonspolizei Bern	Peter	Hirter
Kompetenzzentrum Arbeit	David	Beyeler
Metron Bern	Antje	Neumann
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Pro Velo Bern	Anita	Wenger
PubliBike SA	Lukas	Rohrer
Quartierkommission Stadtteil 3 QM3	Claudia	Luder
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Michael	Ruefer
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Isabel	Aerni
Tatort GmbH	Diobe	Wyss
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
Thömus AG Bern	Adrian	Zimmermann
Triebhaus Kommunikation GmbH	Adrian	Kiener
VAL Verein Berner Altstadtleute	Martin	Giezendanner
VCS Bern	Simon	Zurbrügg
Velostation Bern	Stephan	Hirschi
Verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner

Weitergehende Infos

Präsentation Mittagstisch „Veloabstellplätze“ vom 18.11.2016

Kontakt

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Karl Vogel, Stephanie Stotz

E-Mail: fuss.velo@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, November 2016

6. Workshop «Dienstleistungs- und Fördermassnahmen»



Workshop «Dienstleistungs- und Fördermassnahmen»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 23.11.2016



Um was geht es?

Am Workshop ging es um Dienstleistungs- und Fördermassnahmen im Rahmen der Velo-Offensive. Ein Schwerpunkt wurde auf die verschiedenen Kategorien von Velo-Freizeitanlagen gelegt. Es wurde ein Konzept zur Förderung dieser Anlagen präsentiert und mit den Teilnehmenden diskutiert. Zudem wurden weitere vorgesehene Dienstleistungs- und Fördermassnahmen vorgestellt und zusammen mit den Teilnehmenden ergänzt. Ein besonderer Fokus bei den Aktivitäten liegt bei der Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen.

Dienstleistungs- und Fördermassnahmen

Input

Zu Beginn des Workshops wurde ein Überblick über die im 2016 umgesetzten Dienstleistungs- und Fördermassnahmen gegeben. Im vergangenen Sommer wurde bereits eine ganze Reihe von Massnahmen umgesetzt:

- Bike-Kurs im Frühlingslager Fiesch
- Bike-Kurs im Rahmen der Kids-Kurse
- VELO SKILLS TOUR, welche einen mobilen Pumptrack sowie einen Verkehrspark umfasst. Mit dem Angebot war man an diversen Anlässen präsent wie BEActive, Bundesfeier, Velofest im Rahmen der Tour de Berne, Stadtfest und autofreier Sonntag.
- Velofest mit Tour de Bern im Rahmen der Tour de France
- E-Bike Kurs an der Seniorensportwoche ActivPLUS
- Mobiler Pumptrack bei Schulhaus Rossfeld während den Herbstferien
- Aktion «Mir sattlä um!» - eCargo-Bikes im Berner Wirtschaftsverkehr
- carvelo2go, Sharing-Plattform für eCargo-Bikes
- Bike4Car, Tauschaktion des Bundes Auto gegen E-Bikes

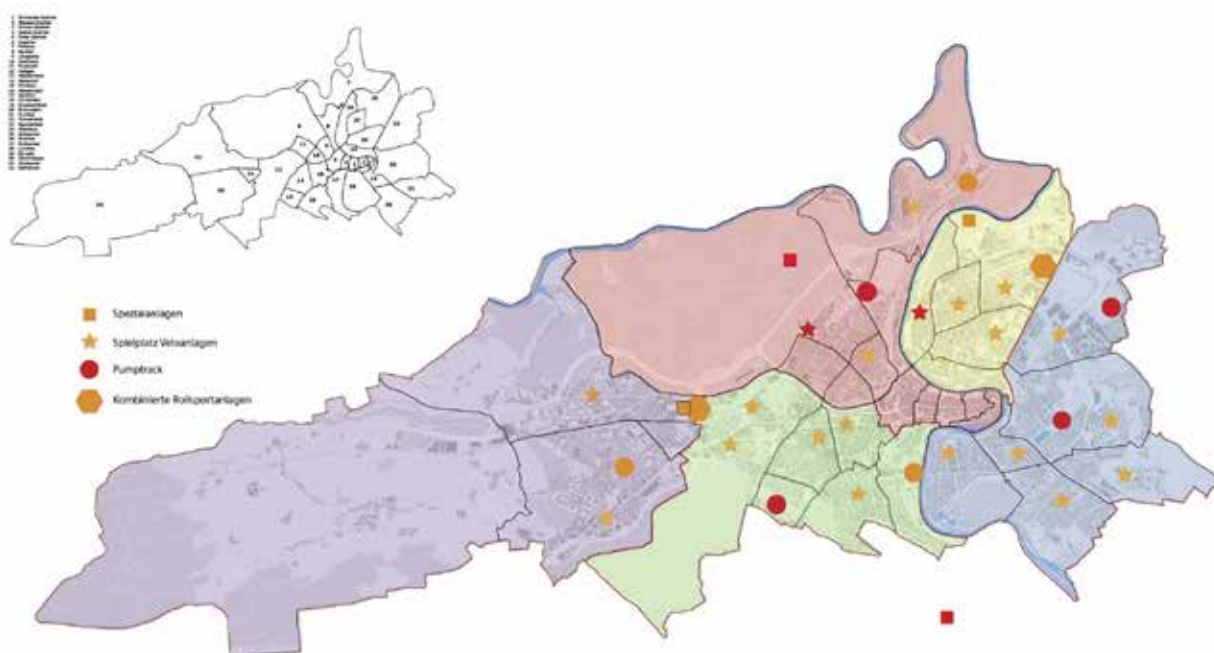
Die verschiedenen Aktionen fanden teilweise sehr grossen Anklang, insbesondere der mobile Pumptrack und die VELO SKILLS TOUR stossen auf grosses Interesse bei Kindern und Jugendlichen. Auch die Angebote im Bereich der Cargobikes sind sehr gut angelaufen und sollen weitergeführt werden.



VELO SKILLS TOUR im Einsatz 2016 (Fotos: Sportamt).

Im zweiten Teil präsentierte das Sportamt ein Konzept zur Förderung von Velo-Freizeitanlagen. Dieses umfasst:

- Velo-Spielplätze: für Kinder, Bezug Quartier
- Pumtracks: für Kinder und Jugendliche, Bezug Stadtteil
- Kombinierte Rollsportanlagen: für Kinder, Jugendliche und Erwachsene, Bezug Stadt
- Jumptrail: für Kinder, Jugendliche und Erwachsene, Bezug Stadt
- Permanenter Verkehrspark: für Verkehrskundeunterricht, Bezug Stadt
- Spezial Velo-Freizeitanlagen wie Enduro Loops, Gurten Trail, Bike-Polo Platz, Trial Gelände



Das Konzept für die Velo-Freizeitanlagen sieht ein umfassendes Angebot für die verschiedenen Zielgruppen vor auf dem gesamten Stadtgebiet (Abbildung: Sportamt).

Diskussion / Resultate

Velo-Freizeitanlagen

Das Konzept zur Planung der Velo-Freizeitanlagen wurde von den Anwesenden sehr geschätzt. Sie sind sogar der Meinung, dass eine grössere Anzahl an Anlagen als vorgestellt geplant werden sollte.

Vor allem die Velo-Spielplätze und Veloanlagen auf Schulhausplätzen wurden als sehr wertvoll empfunden, da diese im Mobilitätsradius der Kinder liegen und da dies Orte sind, an denen die Kinder viel Zeit verbringen. Wenn Kinder früh den Umgang mit dem Velo lernen, werden sie

später auch im Alltag bessere Velofahrende sein. Bei Velo-Spielplätzen muss darauf geachtet werden, dass der Ort auch ein Begegnungs- und Verweilort für Familien werden kann. Dazu sind Bänke, Schatten, Toilettenanlagen, Brunnen und allenfalls auch eine Grillstelle vorzusehen.

Es wurde angeregt, dass es nicht nur im Osten und Westen eine kombinierte Rollsportanlage geben sollte. Auch in der Mitte der Stadt Bern (Hirschenpark beim Bierhübeli, Länggasse) wäre ein Standort nötig. Um die Bedürfnisse der Quartiere sowie der Kinder und Jugendlichen kennenzulernen, begrüßen es die Anwesenden, wenn vermehrt für eine bestimmte Zeitspanne ein mobiler Pumptrack beispielsweise auf dem Schulhausplatz aufgestellt würde, so wie dies im Rossfeld während den Herbstferien 2016 gemacht wurde.

Beim Erstellen des Konzepts der Velo-Freizeitanlagen muss unbedingt auch die Kommunikation miteinbezogen werden. Einerseits, damit die Bevölkerung informiert wird, wo es welche Anlagen gibt. Dafür wurde eine eigene Webseite angeregt. Andererseits sollen vor Ort die Benutzungs- und Verhaltensregeln kommuniziert werden.

Im 2017 wird das Veloroutennetz den Quartierkommissionen vorgestellt. Diese Gelegenheit soll auch genutzt werden, um das Konzept der Velo-Freizeitanlagen den Quartierkommissionen vorzustellen.

Teil Dienstleistungs- und Fördermassnahmen

Veloangebote für Erwachsene

Ergänzungen der Teilnehmenden zu den vorgestellten Massnahmen:

- Cargobike Fahrkurse
- Zusammenarbeit mit (Sport-)vereinen suchen; der Anfahrtsweg zum Training soll mit dem Velo gemacht werden, so gehört dieser schon zum Training dazu.
- Anreize für Pendler schaffen, damit diese in Bern das Velo für die Fortbewegung nutzen.
- Götti-Angebote: Erfahrene Velofahrende zeigen Neu-Velofahrende gute Routen, Schleichwege, geben Tipps etc.
- Bike2work für Studierende
- Projekt «Radeln ohne Altern» auch in der Stadt Bern

Veloangebot für Kinder und Jugendliche

Ergänzungen der Teilnehmenden zu den vorgestellten Massnahmen:

- Défi Vélo (Velo-Wettkampf für Sekundarstufe II): Wird voraussichtlich 2017 auch in Bern lanciert
- Thema Mobilität in Schulen: Was wird in den Schulen zum Thema Velo unterrichtet? Gegebenenfalls Lehrmittel diesbezüglich prüfen und überarbeiten.

Wie geht es weiter?

Die zahlreichen Inputs und die Resultate aus dem Workshop werden von den Mitarbeitenden der Arbeitsgruppe «Velo- und Mobilitätskultur» aufgearbeitet. Sie bilden eine wichtige Grundlage bei der Konkretisierung des Konzepts für die Velo-Freizeitanlagen sowie der weiteren Dienstleistungs- und Fördermassnahmen.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Büro für Mobilität	Martina	Dvoracek
CityCycles	Olivier	Busato
Civic GmbH	Samuel	Hubschmid
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Martin	Rhyner
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Simone	Weber
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Peter	Schild
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christof	Bähler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Heiri	Kappeler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Drahtesel	Bernhard	Leu
Gemeinde Köniz	Rolf	Albisser
Grünes Bündnis GB	Marius	Christen
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
Pro Velo Bern	David	Stampfli
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Michael	Ruefer
SigmaPlan	Klaus	Dörnenburg
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
Tiefbauamt Kanton Bern	Tanja	Trachsler
Triebhaus Kommunikation GmbH - Greenhouserace	Adrian	Kiener
VAL Verein Berner Altstadtleute	Martin	Giezendanner
VCS Sektion Bern	Jochen	Faber
Verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner
Wirtschaftsraum Bern	Katharina	Stampfli

Weitergehende Infos

[Präsentation Workshop «Dienstleistungs- und Fördermassnahmen» \(Link zu PDF, 5.2 MB\)](#)

Kontakt

Velo-Freizeitanlagen, Dienstleistungs- und Fördermassnahmen allgemein

Sportamt

Martin Rhyner, Simone Weber

E-Mail: martin.rhyner@bern.ch

Telefon: 031 321 68 62

Cargo-Bikes

Fachstelle Mobilitätsberatung

Peter Schild

E-Mail: peter.schild@bern.ch

Tel: 031 321 63 19

Sportamt, Dezember 2016

7. Mittagstisch «Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagnen»



Mittagstisch «Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagne»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 05.12.2016



Um was geht es?

Thema des Mittagstisches waren die im 2017 vorgesehenen Sensibilisierungsmassnahmen zum «Miteinander» der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Zudem wurden erste Eckpunkte der im 2018 vorgesehenen Velo-Kampagne vorgestellt und diskutiert.

Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagne

Sensibilisierungsmassnahmen 2017

Input

Zwischen Frühling und Herbst 2017 sind im Rahmen der Velo-Offensive verschiedene Sensibilisierungsmassnahmen und -aktionen vorgesehen. Dabei befassen sich alle mit dem Thema des «Miteinanders» der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Unter diesem gemeinsamen Dach sind folgende drei Elemente vorgesehen:

Element 1: Schultour und Velofeste fürs Quartier (Lead beim Sportamt)

Die «Velo Skills Tour» soll an 4 bis 5 Schulhäusern während je 2 bis 3 Wochen präsent sein. Zudem ist pro Standort ein «Velofest fürs Quartier» jeweils an einem Samstag vorgesehen. An diesem Velofest sind auch Inhalte der Elemente 2 und 3 (siehe unten) präsent.

Element 2: Sensibilisierungsaktivitäten Velo/ÖV (Lead bei Fachstelle öffentlicher Verkehr und BERNMOBIL)

Vorgesehen sind Sensibilisierungsaktionen an Hotspots Velo/ÖV. Die konkrete Ausgestaltung dieser Aktionen ist noch in Arbeit. Die Hotspots werden aktuell im Rahmen der Partizipation eruiert und ergänzt. Online-Beiträge, ein Schulungsmodul für Velokurse sowie ein Weiterbildungsschwerpunkt für das ÖV-Betriebspersonal sind zusätzliche geplante Aktivitäten.

Element 3: Sensibilisierungsaktivitäten Velo/Fussverkehr, Velo/MIV (Lead Amt für Umweltschutz)

Auch hier sollen in einem ersten Schritt die Hotspots zusammen mit Interessensorganisationen bestimmt werden. An diesen soll danach mit spielerischen Mitteln auf ein respektvolles Miteinander hingewiesen werden. Dies kann beispielsweise eine Zusammenarbeit mit Studierenden der Hochschule für Künste erfolgen.

Ein gemeinsames Konzept soll die drei Elemente zusammenhalten und einen gemeinsamen Auftritt sicherstellen. Ein Projektteam, bestehend aus den genannten federführenden Ämtern und BERNMOBIL, hat dazu einen Auftrag ausgeschrieben. Das Konzept soll bis Ende Februar 2017 vorliegen.

Diskussion

In der Diskussion zu den vorgesehenen Sensibilisierungsmassnahmen wurden folgende Punkte genannt:

- Die Partizipation zu den Hotspots in Element 3 wird begrüsst. Ein Thema zwischen Velo/Fussverkehr könnte dabei der Mischverkehr sein (z.B. Kornhausplatz).
- Die Entwicklung der E-Bikes wird angeschaut, dies erfolgt primär im Bereich der Dienstleistungs- und Fördermassnahmen. So gibt es unter anderem E-Bike-Kurse für Senioren im Rahmen der Seniorensportwoche AktivPLUS. Der Verkehrspark der Velo Skills Tour ist eher auf «normale» Velos, insbesondere Kindervelos ausgerichtet, da diese auch die primäre Zielgruppe der Velo Skills Tour sind.
- Es wurde darauf hingewiesen, dass es in der Stadt Bern ein Magazin für Personen ab 60 Jahren gibt («60plus»), welches zwei Mal erscheint. Dieses könnte für Beiträge Velo/ältere Personen genutzt werden.
- BERNMOBIL ist bei den vorgesehenen Aktivitäten Velo/ÖV eng eingebunden. Es besteht seit über zwei Jahren eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt und BERNMOBIL. BERNMOBIL führt ab 2017 einen Ausbildungsschwerpunkt bei den Fahrzeugführern zum Thema Velo/öV durch (Kurs «David und Goliath»).
- Beim erwähnten Ausbildungsmodul ist auch ein Erfahrungsaustausch zwischen dem Fahrpersonal und Velofahrenden enthalten.

Velo-Kampagne 2018

Input

Auf den Sommer 2018 ist die Umsetzung einer grösseren Kampagne zur Veloförderung vorgesehen. An der Veranstaltung wurden die vorgesehenen Eckpunkte der Kampagne präsentiert. Die Kampagne:

- hat eine Verhaltensänderung zum Ziel (Modal Shift Richtung Velo)
- hat folgende «die noch-nicht-oder-nur-wenig-Velofahrenden» als Zielgruppe
- arbeitet mit positiven, frechen, witzigen Botschaften
- soll nicht erzieherisch sein
- bettet sich thematisch in das Thema «Miteinander» ein
- soll mehrjährig sein, um Wirkung zu entfalten. Sie soll auch an sich ändernde Rahmenbedingungen anpassbar sein.

Die Eckpunkte der Kampagne sollen im Rahmen der Partizipation weiter konkretisiert werden. Dazu ist insbesondere der Workshop vom 16. Januar 2017 vorgesehen. Die konkrete Umsetzung der Kampagne erfolgt durch eine beauftragte Agentur, wobei diese im engen Austausch mit den Akteuren der Velo-Offensive stehen wird.

Diskussion

In der Diskussion zur vorgesehenen Velo-Kampagne wurden folgende Punkte genannt:

- im Ausland gibt es «Abstehhilfen» bei Rotlichtern, auf denen den Velofahrenden gedankt wird.
- vor der Umsetzung der Velo-Kampagne sind weitere Recherchen guter Beispiele von Velo-Kampagnen (im In- und Ausland) vorgesehen
- es wurde angeregt, Medienpartnerschaften in Bezug auf gewisse Themen anzustreben. Beispielsweise könnte in Zusammenarbeit mit dem «Bund» eine Umfrage in Bezug auf die Kampagne umgesetzt werden, analog zur «Bund»-Umfrage i.Z. mit den Velohaupttrouten
- ein weiterer Hinweis bestand darin, städtische Liegenschaften, Plätze etc. für die Kampagne resp. die Anbringung von Botschaften im Rahmen der Kampagne zu nutzen (günstige Bedingungen).



Kampagne «Radlhauptstadt München» mit Logo auf einem öffentlichen Platz (Foto: helios)

Wie geht es weiter?

Die Eckpunkte der Velo-Kampagne werden im **Workshop vom Montag, 16. Januar 2017**, zusammen mit den Teilnehmenden des Partizipationsprozesses weiter konkretisiert. Gleichzeitig sollen mögliche Ideen für die Umsetzung zusammengetragen werden. Diese sollen einen Input für die Agentur liefern, welche mit der Umsetzung beauftragt wird.

Nebst den weiteren Partizipationsveranstaltungen ist im 2017 auch eine eintägige Veloreise vorgesehen. An diese werden sämtliche Adressaten des Partizipationsprozesses eingeladen. Im Rahmen der Reise wird die Veloförderung in einer mit Bern vergleichbaren Stadt genauer unter die Lupe genommen. Datum und Destination werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Büro für Mobilität	Martina	Dvoracek
Civic GmbH	Samuel	Hubschmid
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Tanja	Aeschbacher
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Martin	Rhyner
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Simone	Weber
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Peter	Schild
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christof	Bähler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christian	Beiner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	René	Lutz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Michael	Moser
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Ueli	Müller
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Gemeinde Köniz	Rolf	Albisser
Kompetenzzentrum Alter Stadt Bern	Evelyn	Hunziker
naturaqua PBK	Claudia	Schwyter
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
Pro Velo Bern	Prisca	Lafranchi
Pro Velo Bern	David	Stampfli
Pro Velo Bern	Beat	Zobrist

TBF	Jacqueline	Sauter
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
Tiefbauamt Kanton Bern	Tanja	Trachsler
Triebhaus Kommunikation GmbH	Adrian	Kiener
VCS Regionalgruppe Bern	Martin	Perrez
VCS Regionalgruppe Bern	Hansueli	Pestalozzi
Velokonferenz Schweiz	Roland	Pfeiffer
Verkehrsteiner	Rolf	Steiner

Weitergehende Infos

Präsentation Mittagstisch «Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagne»

Kontakt

Fachstelle Mobilitätsberatung

Peter Schild

E-Mail: peter.schild@bern.ch

Tel: 031 321 63 19

Fachstelle Mobilitätsberatung, Dezember 2016

8. Workshop «Velo-Kampagne»



Workshop «Velo-Kampagne»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 16.1.2017



Um was geht es?

Auf Sommer 2018 ist – vorbehaltlich der Zustimmung von Gemeinde- und Stadtrat zu den entsprechenden Kreditanträgen – die Umsetzung einer grösseren Kampagne zur Veloförderung geplant. Am Mittagstisch vom 5. Dezember 2016 wurde das Thema Velo-Kampagne bereits lanciert. Am Workshop vom 16. Januar 2017 wurden die Eckpunkte der Kampagne offen zur Diskussion gestellt. Bei den Eckpunkten handelt es sich primär um die Ziele, Zielgruppen und die Strategie der Velo-Kampagne. In einem zweiten Teil der Veranstaltung wurden in einem Brainstorming konkrete Umsetzungsideen für die Kampagne gesammelt.

Die Resultate aus dem Workshop bilden eine wichtige Grundlage für die öffentliche Ausschreibung der Velo-Kampagne. Das Infoblatt fasst die zentralen Resultate aus den Diskussionen zusammen.

Teil 1: Eckpunkte der Velo-Kampagne

Input

Zum Auftakt wurden Beispiele von Velo-Kampagnen aus anderen Städten präsentiert. Die Beispiele zeigten nicht zuletzt die Vielfalt bei der Ausgestaltung von Velo-Kampagnen: Plakate, Signalisationen, Werbemittel, Velo-Kunst im öffentlichen Raum etc.



Beispiele einer Plakatkampagne zur Veloförderung in Wien.

Danach wurden als Grundlage für eine Berner Velo-Kampagne im Vorfeld erarbeitete Eckpunkte zur Diskussion gestellt und anschliessend mit den Teilnehmenden diskutiert:

	Diskussionsinput	Fragen
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> eine Verhaltensänderung: der Modalsplit soll Richtung Velo verschoben werden 	<ul style="list-style-type: none"> Sind Sie mit dem formulierten Ziel einverstanden? Sehen Sie andere mögliche (Unter-)Ziele der Kampagne?
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> Leute, die (noch) nicht Velo fahren Leute, die (erst) wenig Velo fahren 	<ul style="list-style-type: none"> Sind Sie mit den formulierten Zielgruppen einverstanden? Inwiefern sollten die Zielgruppen aus Ihrer Sicht weiter konkretisiert werden?
Strategie	<p>Die Kampagne...</p> <ul style="list-style-type: none"> soll zum Velofahren einladen und nicht erzieherisch wirken soll mit positiven Botschaften arbeiten (Velofahren macht Spass, ist gesund, schnell etc.) soll thematisch eingebettet sein in das Thema «Miteinander» soll mehrfährig sein und Raum für Entwicklung offen lassen soll modular aufgebaut sein und verschiedenen thematische Schwerpunkte ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> Haben Sie Anmerkungen / Ergänzungen zur formulierten Strategie? In welchen Bereichen und bei welchen Zielgruppen sehen Sie konkrete Potenziale zur Erreichung der definierten Ziele? Was sind aus Ihrer Sicht No-Go's in Zusammenhang mit der Kampagne?

Diskussion / Resultate

Die Diskussion der Kampagnen-Eckpunkte verlief sehr angeregt – sowohl in den Zweiergruppen wie anschliessend im Plenum. Die Inputs wurden auf Flipcharts festgehalten. In einem nächsten Schritt erfolgte eine Gewichtung der einzelnen Aspekte. Die Teilnehmenden kennzeichneten die ihnen wichtigen Anliegen mit Strichen (ohne Plakat «Potenziale und No-Go's»).

<p><u>Ziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Modat-Split während ganzem Jahr zu Gunsten Velo verändern Honorierung des pos. Verhaltens Image* in Vordergrund* des Velofahrers genanntes Ziel richtig Einsatzmöglichkeiten Velo aufzeigen Information über Velo-offensive Unterscheidung verschiedener Wegdistanzen Fokus eher auf Agglo Anderere Messwerte statt Modat-Split berücksichtigen (Veloaktivitäten) Ziel HIV → Velo und nicht ÖV → Velo 'Miteinander' der Verkehrsteilnehmer (Koexistenz) ↳ nicht nur Aufsätze der Velo-offensive Image von Velo fördern = Basis für Veränderung 	<p><u>Zielgruppen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Agglomeration einbeziehen 'bereits Velofahrer' " Kinder (ab 3J) + Schulen, Ausbildung ab 50-jährige auf <u>eine</u> Zielgruppe festlegen 15-20-45-jährige → Schulen/Kinder nicht über Kampagne Leute mit Migrationshintergrund
<p><u>Strategie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Thema 'Miteinander' berücksichtigen Neus keine Verkehrsteilnehmer ausschliessen 'Generationensicht' → alle Verkehrsmittel Fokus auf 'Velo' bei glets. Einbettung in 'Miteinander' Vorteile des Velofahrens aufzeigen Gewisse Regeln kommunizieren o.k. (Verhaltensregeln) bisheriges Verkehrsverhalten auf Zielgruppen berücksichtigen 	<p><u>Potenziale + NO GO's</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Velo im Alltag Kinder über Freizeit 'holen' Umzüge + Antritt neuer Arbeitsstellen nutzen NO GO: Gegen andere Verkehrsteilnehmer zielen

Von den Teilnehmenden gewichtete Resultate der Diskussion zu den Eckpunkten der Velo-Kampagne. Gewisse Punkte wurden in der Folge dieses Papiers noch thematisch korrekt zugeordnet (So ist bspw. «Einsatzmöglichkeiten des Velofahrens aufzeigen» nicht ein Ziel sondern ein Strategie-Element).

Aus der Diskussion und den gewichteten Resultaten wurde am Anlass folgendes Fazit abgeleitet:

Ziel

Ziel der Velo-Kampagne ist eine Verhaltensänderung. Der Modalsplit soll – in Übereinstimmung mit dem übergeordneten Ziel der Velo-Offensive – in Richtung Velo verschoben werden. Anders ausgedrückt: Die Kampagne soll einen Anteil am Gesamtziel der Velo-Offensive (Verdoppelung des Veloanteils am Gesamtverkehr bis 2030) leisten. Sie verfolgt damit ein anders gelagertes Ziel als die im 2017 und in den Folgejahren vorgesehenen Sensibilisierungsaktionen zu den Themen Velo/ÖV und Velo/Fussverkehr. Die Velo-Kampagne soll das Velo im Fokus haben, im Rahmen der Velo-Offensive soll keine «Gesamtmobilitäts-Kampagne» umgesetzt werden.

Zielgruppen

Die Zielgruppe wurde weiter konkretisiert: Der Schwerpunkt wurde durch die Teilnehmenden bei der Altersgruppe der «gefühlten» 15- bis 45-jährigen festgelegt. Die im Rahmen der Veloförderung ebenfalls wichtigen Zielgruppen der Kinder, Jugendlichen und Seniorinnen und Senioren sollen nicht über die Kampagne, sondern über andere Angebote und Dienstleistungen im Rahmen der Velo-Offensive angesprochen werden. Die Inputs wiesen zudem darauf hin, dass im Rahmen der Kampagne auch die Bevölkerung der Agglomeration – also nicht nur die Stadtbevölkerung – miteinbezogen werden soll. Nebst den Leuten, welche noch nicht resp. erst wenig Velo fahren, sollen auch diejenigen, welche bereits heute Velo fahren im Sinne von wichtigen Multiplikatoren in die Kampagne einbezogen werden.

Strategie

Bezüglich der Strategie herrschte Einigkeit darüber, dass die angestrebte Verhaltensänderung das Image der Velofahrenden miteinbeziehen muss. Die Kampagne soll massgeblich dazu beitragen, in Bern eine Velokultur zu etablieren. Ein wichtiges Element dieser Velokultur ist das «Miteinander» der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kampagne soll mit positiven Botschaften arbeiten, keine Verkehrsteilnehmer ausgrenzen und auch nicht mahnen oder erziehen. Vielmehr sollen die positiven Eigenschaften des Velos in den Vordergrund gestellt werden: Gesundheit, Umwelt, Geschwindigkeit, Lifestyle etc. Die Kampagne soll auch die unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten des Velos aufzeigen.

Teil 2: Konkrete Umsetzungsideen

Input

Der zweite Teil des Workshops bot den Teilnehmenden die Gelegenheit, konkrete Ideen zur Ausgestaltung der Velo-Kampagne einzubringen. Die Teilnehmenden tauschten sich dazu in kleinen Gruppen aus und hielten die Resultate schriftlich fest. Die Inputs sollen im Sinne einer Ideenanstrengung in die Ausschreibungsunterlagen einfließen.



Brainstorming: Von A wie Anreize schaffen bis Z wie Zuzüger.

Resultate

Inputs zu Anreizen

- Velo-Set bei Antritt einer neuen Stelle
- Publibike-Abo für Neuzuzüger
- Moitié / Moitié: Kombi-Angebot ÖV / Velo (z.B. Halbjahresabo, nur bei ÖV-NutzerInnen bewerben)
- Finanzielle Anreize z. B. über Krankenkasse schaffen
- Bestehende Angebote verstärken, unterstützen und weiterentwickeln
- Richtiges Verkehrsverhalten belohnen
- Belohnungsideen fürs Velo-Pendeln
- Wettbewerb der Quartiere, kombiniert mit Velobarometer
- Velo-Cumulus: Punkte sammeln (pro km) → Belohnungen, Visualisieren Veloleistung
- Kilometer sammeln → Sammelsäulen im Quartier bzw. bei Zählstation
- Velo-Pokémon (Spiel)
- Mit dem Velo ins Fitnessstudio / zum Sport (analog sportlich zum Sport)
- Velo-Anhängervorrichtung am Tram / Bus

Inputs zu Kommunikationsmitteln

- Möglichst alle Kommunikationskanäle nutzen
- Eigenständige Website als Informations-Plattform
- Hintergrundinfo / Fakten auf Website
- Schlüsselinfos Velo-Offensive über App, alles über App
- Schlüsselinformationen über eine App (Bikergalerie → berühmte Persönlichkeiten), Facebook
- Facebook-Seite zur Kampagne
- Gute Sichtbarkeit der Werbeträger (z.B. Plakate)
- Grossformatige Plakate (Baustellen)
- Give-aways (Schutz Velosattel, Schutz Velohelm, etc.)
- Tickets in Parkhäusern (Hinterseite bedrucken)
- Dreiteilige Kampagne (Lifestyle, Fun facts, Angebot)
- Stimmungsbilder mit Logo

Weitere Umsetzungsideen

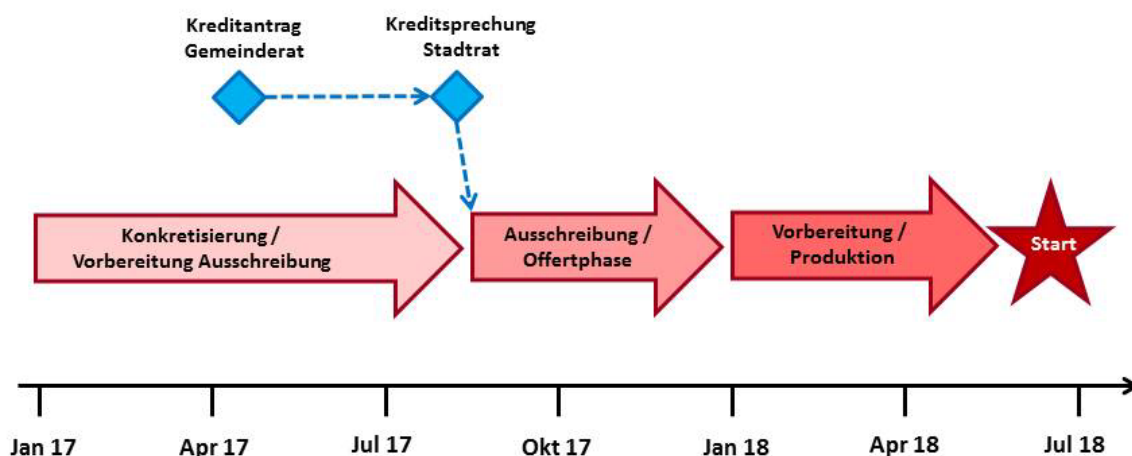
- Kampagne wird auch von Bevölkerung gemacht (Bsp. Kurzfilmfestival)
- «Velo-Fahrplanwechsel»: Bekanntgeben, was es Neues gibt (Infos zu neuen Angeboten wie Routen, Abstellplätzen etc.)
- Fun-facts auf Schildern (sichtbar während Velofahrt), ergänzende Infos auf Web zu Gesundheit, Kalorien, etc.
- Ersparnis-Stadtplan: an Zeit, an Energie, an etc.
- Stapi fährt Cargo-Velo
- Veranstaltungshinweise speziell für Velofahrer
- Velo-Fahrplanwechsel, 1x pro Jahr neue Veloangebote bekanntgeben (z.B. Routen, Abstellplätze etc.)
- Applaudier-«Kuh» / «Bär»
- Sammelsäulen (anzeigen, wie viele Velos etc.)
- VeloTram (gebrandetes Tram)
- Info-Fokus an heiklen Standorten (z.B. mit Mischflächen)
- «bal de vélo»
- Fashionshow

Im Speziellen zu Communities:

- «Velo-Stamm» (analog Skater): Treffpunkt, zusammen Ausfahrt unternehmen
- Social Media Kampagne (interaktiv) mit Wettbewerb und Prämierung. Community meldet zurück:
 - Meine Routen
 - Mein Velo-Style (Bekleidung)
 - Mein Velo-Tipp
 - Sorgentelefon (Schäden und Fehler der Infrastruktur)

Wie geht es weiter?

Die Resultate aus dem Workshop bilden eine wichtige Grundlage für die Ausschreibung der Kampagne. Das geplante weitere Vorgehen ist unten abgebildet. Ziel ist, im Sommer 2018 mit der Velo-Kampagne zu starten. Wie die Abbildung aufzeigt, beruht der Zeitplan auf entsprechenden Entscheiden des Gemeinde- und Stadtrats bezüglich der notwendigen Kreditsprechung. Im Rahmen des Partizipationsprozesses sind aktuell keine weiteren Veranstaltungen zur Kampagne geplant.



Weiteres Vorgehen Velo-Kampagne. Ziel ist, im Sommer 2018 mit der Velo-Kampagne starten zu können.

Wer war dabei?

Liste der teilnehmenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Alternative Linke Bern	Klingsor	Reimann
Bernmobil	Rolf	Meyer
BHP Raumplan AG	Bernhard	Gerber
Büro für Mobilität AG	Noëlle	Fischer
Civic GmbH	Samuel	Hubschmid
Createers GmbH	Roman	Vatter
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Martin	Rhyner
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Nicole	Stutzmann
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Simone	Weber
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Peter	Schild
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christof	Bähler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Florian	Boller
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Mathias	Haltner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hugo	Staub
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Fussverkehr Bern	Rudolf	Käser
Grüne Freie Liste GFL	Marcel	Wüthrich
Grünes Bündnis GB	Marius	Christen
Metron Bern	Monika	Saxer
naturaqua PBK	Claudia	Schwyter
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
Pro Velo Bern	Daniel	Bachofner
Pro Velo Bern	Prisca	Lafranchi
Pro Velo Bern	Rebecca	Müller
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Triebhaus Kommunikation GmbH - Greenhouserace	Adrian	Kiener
VAL Verein Berner Altstadtleute	Martin	Giezendanner
VCS Regionalgruppe Bern	Martin	Perrez

Weitergehende Infos

[Präsentation Workshop «Velo-Kampagne» \(Link zur PDF-Datei, 3.4 MB\)](#)

Kontakt

Verkehrsplanung

Karl Vogel

E-Mail: karl.vogel@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Amt für Umweltschutz

Fachstelle Mobilitätsberatung

Peter Schild

E-Mail: peter.schild@bern.ch

Tel: 031 321 63 19

Verkehrsplanung/Amt für Umweltschutz Bern, Januar 2017

9. Workshop «Velorouten II»



Workshop «Velorouten II»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 23.2.2017



Um was geht es?

Ein gutes Netz von sicheren, durchgängigen und attraktiven Veloverbindungen bildet das Fundament einer erfolgreichen Veloförderung. Im 2. Workshop zum Thema Velorouten wurde über das bisher Erreichte und das geplante Umsetzungskonzept in Sachen Velorouten informiert. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Veloroutenplanung einzubringen. Im zweiten Teil der Veranstaltung wurden die Entwürfe von zwei Hauptteilen des «Masterplans Veloinfrastruktur» gezeigt und in Arbeitsgruppen diskutiert. Dabei ging es um die Planungsgrundsätze und die Standards des Veloangebots. Die Resultate des Workshops fließen in die weitere Planung ein.

Teil 1: Stand der Dinge und Umsetzungskonzept

Input: Lösungen aus Holland

In einem Inputreferat präsentierte Jurgen Mesman (ProVelo Bern) Lösungen im Zusammenhang mit Velorouten aus Holland. Unter anderem wurden folgende Beispiele aus Holland erläutert:

- Je nach Situation abgetrennte oder zumindest markierte Velowege
- Velostationen, deren Benutzung gratis ist
- Umfahrungslösungen für Bushaltestelle
- Kreuzungslösungen mit Velovortritt

Es wurde festgehalten, dass schon mit reinen Markierungsmassnahmen relativ viel fürs Velo erreicht werden kann. Zudem ist es wichtig, dass die Planung der Infrastruktur auf die unerfahrenen Velofahrer ausgerichtet ist. Die Veloförderung begünstigt sich zudem selbst: durch eine Steigerung des Veloanteils wird die Sicherheit für alle erhöht.

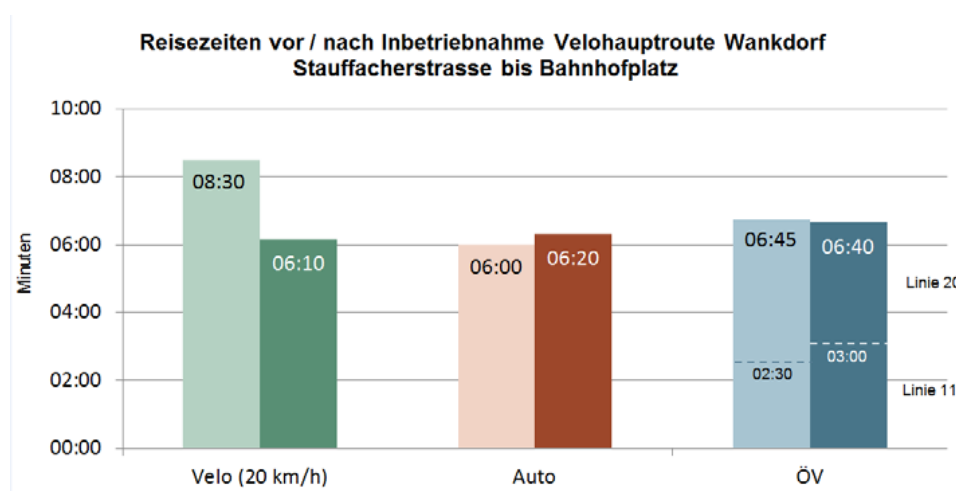
Stand der Dinge in Bern

Am 14. September 2016 fand der erste Workshop zum Thema Velorouten statt. Die Ergebnisse dieses Workshops sind im entsprechenden Infoblatt festgehalten.

Damit das Veloroutennetz in der Praxis Erfolg hat, muss es verschiedene Merkmale erfüllen wie: einladend, sicher, direkt, komfortabel, logisch, durchgehend, einheitlich, selbsterklärend.

Seit dem Start der Velo-Offensive wurden bereits einige Projekt resp. Velorouten realisiert:

- Velohauptroute Wankdorf: Durchgehende und breitere Radstreifen, Einrichtung einer „Grünen Welle“. Die Reisezeitveränderungen durch die Velohauptroute können unten stehender Grafik entnommen werden. Die Angaben beim Velo (minus 2:20 Minuten) beziehen sich auf eine Fahrt bei grüner Welle.



Reisezeitveränderungen Velohauptroute Wankdorf (Grafik: Metron Bern AG)

- Velostrassen in der Länggasse und im Breitenrain (Pilotbetrieb)
- Neue Radstreifen Könizstrasse und Viktoriastrasse
- Verbesserte Radstreifen Murtenstrasse

Die nächsten Projekte, die sich in Planung und Vorbereitung befinden, sind:

- Velohauptroute Köniz (Umsetzung)
- Veloring Teil Süd, Bethlehem, Ostring (Vorstudien)

Wo drückt der Schuh?

Die Teilnehmenden konnten sich zu sechs Abstimmungsfragen zur Veloroutenplanung äussern:

The image shows six survey cards, each with a question and several options. Red dots indicate the preferred option, and green dots indicate a secondary preference. Handwritten notes are present on some cards.

1. Welche Lösung soll für den Veloverkehr entlang stark befahrener Strassen verfolgt werden?

- Baulich abgetrennte Velowege
- Radstreifen
- Anderes:.....
Stufe separate Strasse, direkte Überweg, falls nicht möglich, wenig Breite auf dem Strasse

2. Wie soll die Erkennbarkeit der Velohaupttrouten verbessert werden?

- Bodenmarkierungen
- Beschilderung
- Kombination Bodenmarkierungen und Beschilderung
- Keine Massnahmen nötig
- Anderes:.....

3. Hat das indirekte Linksabbiegen bei Kreuzungen wichtige Bedeutung?

- Ja
- Nein

4. Hat die Einrichtung von „grünen Wellen“ bei Lichtsignalanlagen entlang von Velohaupttrouten eine wichtige Bedeutung?

- Ja
- Nein

5. Sollen Velohaupttrouten primär entlang den Hauptverkehrsachsen oder primär auf Nebenstrassen verlaufen?

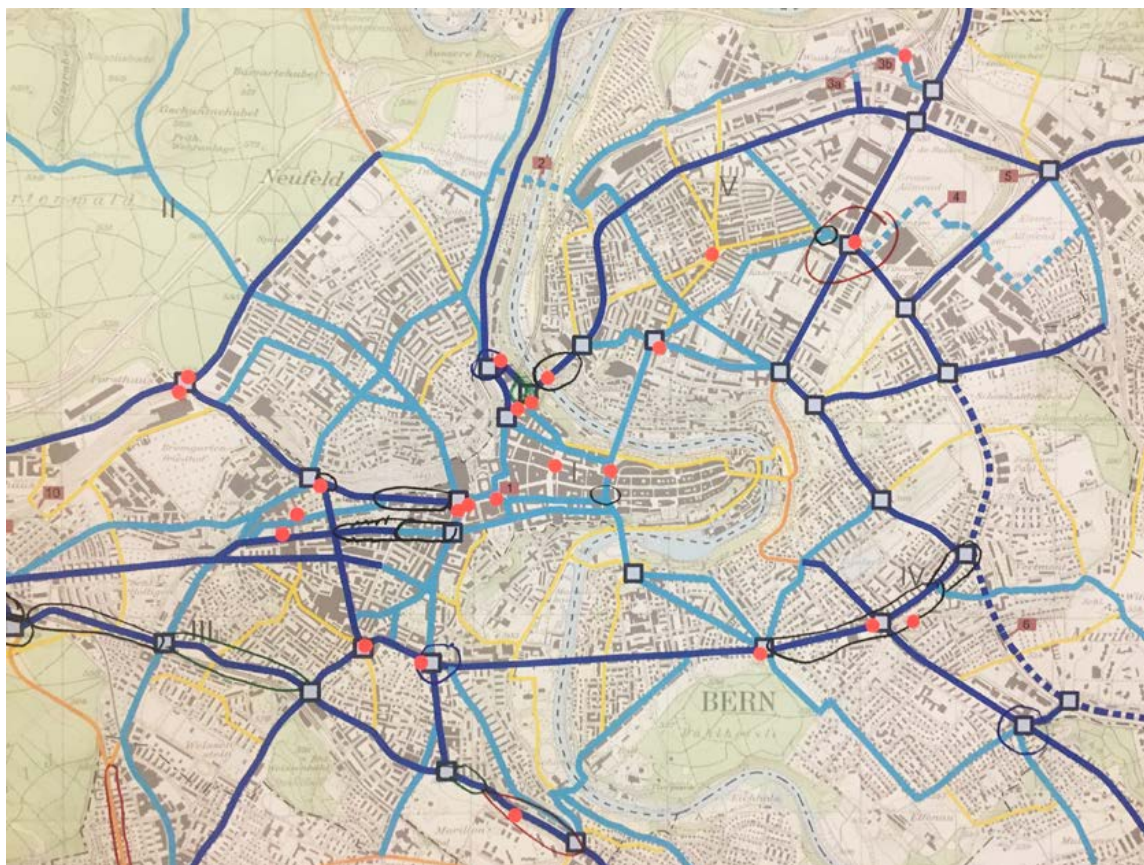
- Primär entlang Hauptverkehrsachsen
- Primär auf Nebenstrassen
- Situativ: Je nach Situation entlang von Hauptverkehrsachsen oder auf Nebenstrassen
- Anderes:.....

6. Welche Velohaupttroute soll 2018 zur Realisierung gelangen?

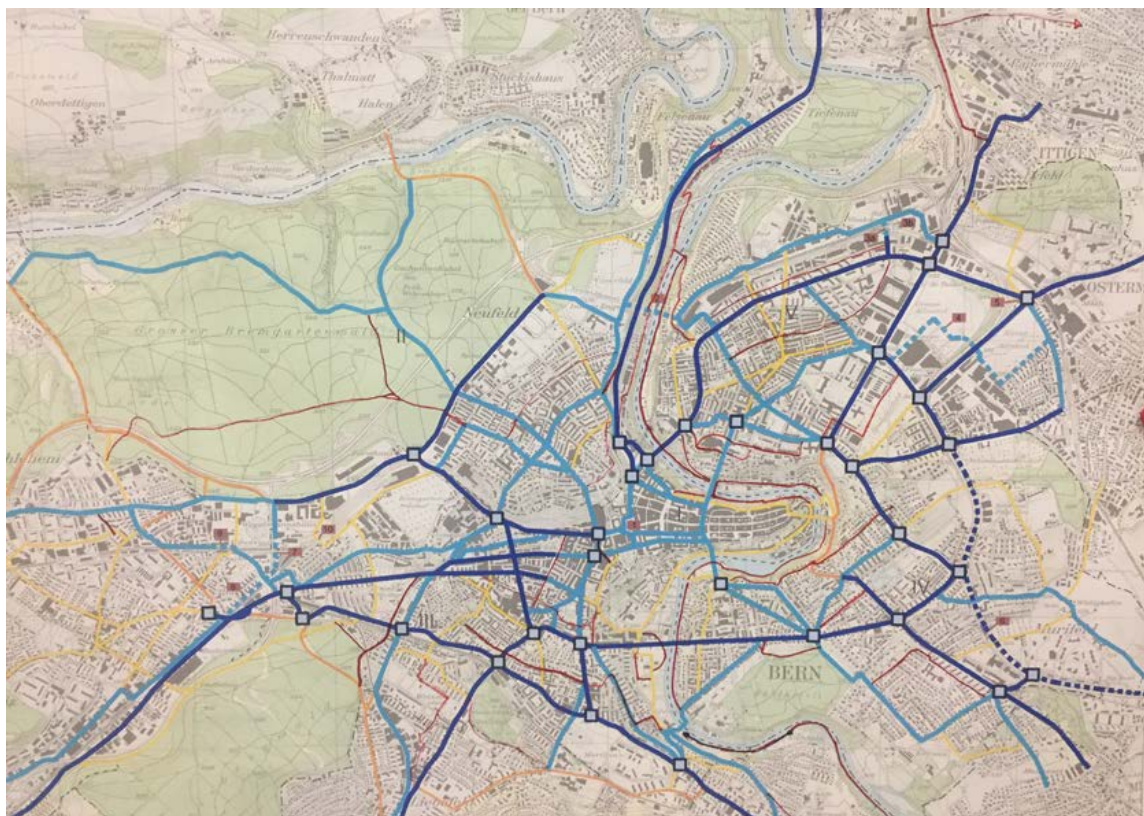
- Veloring Teil Süd
- Bethlehem
- Andere:.....
Wissenschaftsstrasse
Durchgängigkeit Innenstadt (Kornhaus - Kirchhof) - Kollmatten
So viel wie möglich
Kornhaus - Markt - Ostring

Resultate zu den Abstimmungsfragen (die Farbe der Punkte hat keine Bedeutung).

Zudem konnte auf einem Stadtplan angegeben werden, welche Stellen heute die Leute vom Velofahren abhalten und es wurde nach Geheimtipps für gute Veloverbindungen gefragt.



Stellen, die vom Velofahren abhalten (rote Punkte und markierte Strecken).



Geheimtipps: diese Veloverbindungen sollten besser kommuniziert werden (rot-braune Linien).

Umsetzungskonzept für Bern

Das Veloroutennetz wird mit den Quartierkommissionen, den umliegenden Gemeinden, der Regionalkonferenz und dem Kanton konsolidiert. Bis 2018 soll ein konsolidiertes Routennetz vorliegen. Das Routennetz ist ein Bestandteil des Masterplans Veloinfrastruktur. Bei den Velohaupttrouten sollen wenn immer möglich in einem Schritt längere Abschnitte mit spürbarem Nutzen realisiert werden. Die Konkretisierung vom Masterplan zu den einzelnen Routenkonzepten erfolgt in mehreren Stufen, in Abstimmung mit den relevanten Akteuren.

Teil 2: Planungsgrundsätze und Standards

Im zweiten Teil des Workshops wurden in zwei Arbeitsgruppen die Planungsgrundsätze und Standards des Masterplans Veloinfrastruktur diskutiert.

Arbeitsgruppe Planungsgrundsätze

In der ersten Arbeitsgruppe wurden folgende Planungsgrundsätze präsentiert und zur Diskussion gestellt:

1. Kundenorientiertes Denken
2. Von den Besten lernen
3. Für Acht- bis Achtzigjährige planen
4. Wunschlinien und Durchgängigkeit
5. Einfachheit und Verständlichkeit
6. Stadtleben
7. Sicher sein, sicher fühlen
8. Fairplay und Velokultur
9. Velofreundliche Details
10. Durchschnittsgeschwindigkeit anstelle Spitzengeschwindigkeit
11. Volkswirtschaftliche Bedeutung betonen
12. Auf Erfolge aufbauen

Arbeitsgruppe Standards

In der zweiten Arbeitsgruppe wurden verschiedene Ausgestaltungen und Nutzungen von Velowegen präsentiert und diskutiert:

- Bauliche Trennung vs. Markierung von Velowegen
- Optimale Breite der Velowege
- „Weiche“ vs. „harte“ Übergänge zu Fahrbahn und/oder Fussgängerbereich
- Mischflächen vs. getrennte Verkehrsflächen

Die Resultate aus den Arbeitsgruppen wurden von den Verantwortlichen festgehalten und fliessen in die weitere Planung ein.

Wie geht es weiter?

Im Rahmen der Partizipation zur Velo-Offensive sind folgende Veranstaltungen geplant:

Di, 14. März 2017: Workshop Veloabstellplätze

Vor Sommerferien 2017: Weitere Mittagstische (z.B. zu Thema E-Bike)

Nach Sommerferien 2017: Zwischennavigation der Partizipation Velo-Offensive

Wer war dabei?

Liste der teilnehmenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Christlichdemokratische Volkspartei CVP	Daniel	Kast
CityCycles	Olivier	Busato
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Martin	Rhyner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Judith	Albers
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christof	Bähler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Florian	Boller
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Mathias	Haltner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Mathias	Kühni
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Fussverkehr Bern	Rudolf	Käser
Kantonspolizei Bern	Andreas	Bieri
Metron Bern	Michael	Liebi
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Pro Velo Bern	Jurgen	Mesman
Pro Velo Bern	David	Stampfli
Pro Velo Bern	Beat	Zobrist
Pro Velo Bern, Sozialdemokratische Partei SP	Michael	Sutter
Quartierkommission Stadtteil 3 QM3	Claudia	Luder
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Sozialdemokratische Partei SP	Benno	Frauchiger
TBA Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr	Oliver	Dreyer
TBF + Partner AG	Jacqueline	Sauter
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
Triebhaus Kommunikation GmbH	Adrian	Kiener
VAL Verein Berner Altstadtleute	Martin	Giezendanner
VCS Regionalgruppe Bern	Constantin	Streit
Verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner

Weitergehende Infos

[Präsentation Workshop «Veloroute II» \(Link zur PDF-Datei, 7.1 MB\)](#)

Kontakt

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Christof Bähler, Florian Boller

E-Mail: fuss.velo@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung, Februar 2017

10. Workshop «Veloabstellplätze»



Workshop «Veloabstellplätze»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 14.3.2017



Um was geht es?

Der Workshop zum Thema Veloabstellplätze schloss an den Mittagstisch zum selben Thema vom 18. November 2016 an. So ging es auch diesmal in erster Linie um die Veloabstellplätze rund um den Bahnhof, da hier der grösste Handlungsbedarf besteht. Zentrales Thema war ein aus der Diskussion am Mittagstisch weiterentwickeltes Bewirtschaftungskonzept. Im Rahmen der Arbeitsgruppen wurden zudem Möglichkeiten für das Einrichten von Kurzzeitparkierung (max. 1 Stunde), die Strategie für eine Differenzierung des Angebots bei ober- und unterirdischen Abstellplätzen und räumliche Ideen für Hot Spots wie Hirschengraben und Bahnhofplatz diskutiert. Im gut besuchten Workshop wurde eine Reihe von Lösungsansätzen erarbeitet, welche in diesem Infoblatt zusammengefasst sind. Thematisch passend fand der Workshop in der Velostation Postparc statt.

Inputs

Strategische Planung

Zurzeit stehen im Perimeter Bahnhof Bern 2000 oberirdische Veloabstellplätze und ab Sommer 2017 weitere 2000 Abstellplätze in Velostationen zur Verfügung. Das oberirdische Angebot ist insbesondere in der wärmeren Jahreszeit massiv überbelegt. Durch den Ausbau des Bahnhofs Bern und die verstärkte Veloförderung wird der Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen um den Bahnhof weiter zunehmen. Die strategische Planung Veloparkierung Bahnhof Bern hat zum Ziel, bis 2030, total 10'000 Veloabstellplätze anzubieten. Um dieses Angebot zu schaffen, sollen weitgehend neue unterirdische und indoor-Anlagen erstellt, sowie das oberirdische Angebot punktuell ausgebaut werden. Dazu sollen vor allem auch Möglichkeiten im Rahmen von Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) genutzt werden. Eine Übersicht der von der Verkehrsplanung als ideal beurteilten Standorte kann der Präsentation (Link am Ende dieses Dokuments) entnommen werden. Diese Standorte sind noch mit den Grundeigentümern zu bereinigen.

Erhebung

Im Winter, von Anfang Februar bis Anfang März 2017, wurde an verschiedenen Standorten eine Erhebung zur Veloanzahl sowie der Abstelldauer durchgeführt. Dabei konnte festgestellt werden, dass nach 1 Tag gut die Hälfte der Velos noch am selben Ort stehen. Nach einem Monat waren noch ein Fünftel der Velos unbewegt. Auffällig ist, dass die Abstelldauer im Hirschengraben deutlich höher liegt als an den übrigen Standorten. Am wenigsten relative Bewegung wurde zwischen 5 und 14 Tagen festgestellt. Der Temperaturanstieg in der zweiten Februarhälfte hat zudem zu einer gewissen «Aktivierung» geführt. Die Resultate aus der Erhebung sind ebenfalls in der Präsentation aufgeführt. Die Erhebung wird im Mai 2017 wiederholt, damit auch die Abstelldauer im Sommer bekannt ist.

Bewirtschaftungskonzept

Aufbauend auf den Resultaten des Mittagstisches zum Thema Veloabstellplätze wurde das Bewirtschaftungskonzept für die Veloabstellplätze weiterentwickelt. Es handelt sich dabei um eine Mischform der beiden am Mittagstisch präsentierten Varianten (Ausweitung der Zone max. Abstelldauer / Stadtverordnung). Merkmale dieser Mischform sind:

- Einführen einer Stadtverordnung mit maximaler Parkdauer von 30 Tagen fürs ganze Stadtgebiet. Die Verordnung regelt Regimes, Ausgestaltung, Zuständigkeit, Kontrolle, Intervention, Gebühren etc. im Zusammenhang mit der Veloparkierung.
- Im gesamten Bahnhofperimeter markierte Parkfelder mit maximaler Parkdauer 5 Tage. Vorerst für Bahnhofperimeter, kann jedoch auch an anderen neuralgischen Orten angewendet werden.
- Kurzzeit-Parkplätze (max. 1h) an ausgewählten Standorten und mit spezifischer Gestaltung.

Im Vergleich mit den beiden am Mittagstisch präsentierten Varianten schneidet die am Workshop präsentierte Mischform besser ab. Zu beachten sind jedoch der erwartete Aufwand für die Umsetzung (Kontrolle und Wegräumen zu lang abgestellter Velos) und die Kommunikation zur Einführung des neuen Regimes.

Resultate Arbeitsgruppen

World Café

Für den zweiten Teil der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden in vier Gruppen aufgeteilt. Jede Gruppe bearbeitete dabei im Turnus folgende vier Themen, wobei jeweils auf den Resultaten der vorhergehenden Gruppen aufgebaut wurde (Methode des World Café):

1. Bewirtschaftungskonzept gemäss Input (siehe oben)
2. Kurzzeitparkierung
3. Strategie für ober- und unterirdische Abstellplätze
4. Hot Spots Hirschengraben und Bahnhofplatz



Der Workshop fand – dem Thema entsprechend – in der Velostation PostParc statt.

1. Bewirtschaftungskonzept

Zum vorgestellten Mischform-Konzept wurden diverse Verständnisfragen gestellt - ein Hinweis, dass eine Einführung auch gegenüber der Öffentlichkeit behutsam und gut kommuniziert werden müsste. Die weiteren Rückmeldungen zum präsentierten Mischform-Konzept waren:

- Grundsätzlich wurde die Idee einer einheitlichen Regelung über das ganze Stadtgebiet begrüsst.
- Die in der Verordnung vorgesehene maximale Abstelldauer von 30 Tagen wurde von den Teilnehmenden kontrovers diskutiert (von zu kurz bis zu lang, von wichtig bis unnötig).
- Die um den Bahnhof vorgeschlagenen 5 Tage maximale Abstelldauer wurden überwiegend als richtig, teilweise jedoch als zu lang betrachtet. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass Zupendler z.B. während ihren Ferien die Velos auch länger als 5 Tage am Bahnhof stehen lassen.
- Begrüsst wurde die Möglichkeit, mit der vorgesehenen Stadtverordnung die Kompetenz zur Velobewirtschaftung von der Polizei an andere Organe – zum Beispiel an das Kompetenzzentrum Arbeit – zu delegieren.
- Das Abholen zu lange abgestellter Velos soll das Entrichten einer Gebühr, nicht aber unbedingt eine Busse, nach sich ziehen.
- Grundsätzlich wurde darauf hingewiesen, dass das vorgeschlagene Regime nur Sinn macht, wenn auch tatsächlich Kontrollen durchgeführt und zu lange abgestellte Velos weggeräumt werden.

Abstimmungsergebnis absolut (27 TN)	JA	NEIN	Enthaltung
Soll StV für gesamtes Stadtgebiet gelten?	21	2	4
Ist für StV max. Parkdauer von 30 Tagen richtig?	8	15	4
Soll Halteverbotszone das Velo einbeziehen?	4	19	4
Ist für Parkfelder max. 5 Tage ausreichend?	18	6	3
Braucht es zusätzliche Kurzzeit-VAP am Bhf?	17	7	3
Sollen Kontrollen durch KA gemacht werden?	22	2	3
Soll KaPo die Intervention an KA delegieren?	21	2	4
Soll Abholung des Velos eine Busse geben?	10	11	6
Soll Abholung des Velos eine Gebühr kosten?	20	3	4
Braucht es eine kommunik. Einführungsphase?	21	2	4

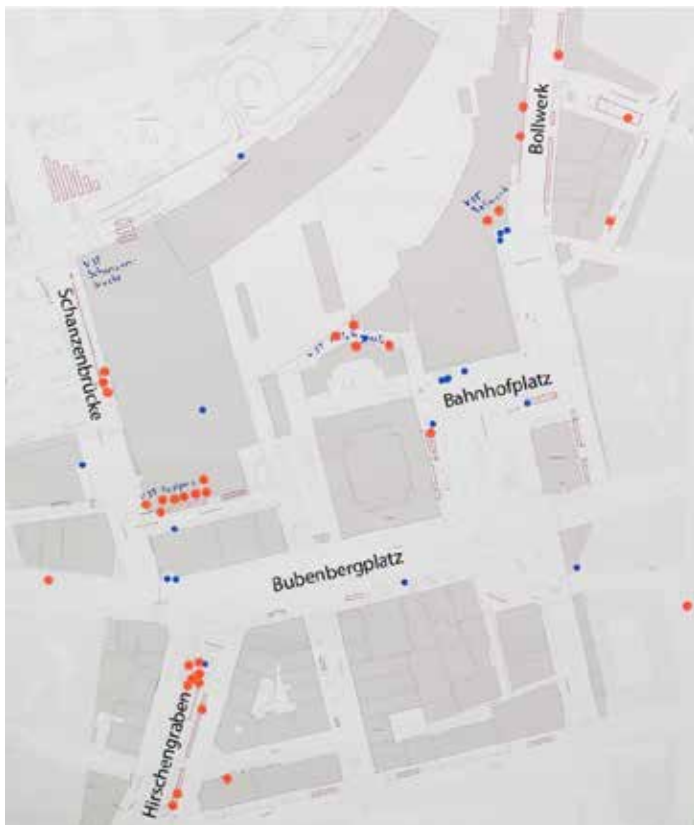
Nicht repräsentatives Umfrageergebniss zum Thema «Bewirtschaftungskonzept».

Abkürzungen: StV: Stadtverordnung, KA: Kompetenzzentrum Arbeit. (Auswertung: Büro für Mobilität AG).

2. Kurzzeitparkierung

An diesem Posten ging es um die Idee, Kurzzeitparkier-Möglichkeiten (max. 1 Stunde) anzubieten. Anhand eines Plans (siehe unten) konnten sich die Teilnehmenden zu folgenden Fragen äussern:

- Wo stellen Sie ihr Velo am Bahnhof gewöhnlich ab? Wie lange steht ihr Velo gewöhnlich dort?
- Wo besteht Bedarf für Kurzzeitparkierung?



Inputs der Teilnehmenden zu ihren Parkgewohnheiten (*rote Punkte*) sowie bezgl. Bedarf für die Kurzzeitparkierung (*blaue Punkte*).

Des Weiteren wurden folgende Aspekte diskutiert:

- **Dauer:** Die Teilnehmenden in allen Gruppen begrüßten mehrheitlich die vorgeschlagene maximale Parkdauer von einer Stunde.
- **Ausgestaltung:**
 - Farbe ja, grossflächige Einfärbungen aber bezüglich Ortsbildschutz heikel
 - Auffällige Ausgestaltung, klare Abgrenzung zu «normalen» Veloabstellplätzen
 - Freundliche Farben (z.B. grün, kein rot), klar definiertes System (ordentlich, übersichtlich)
- **Kontrolle:**
 - Velos nachts räumen
 - Selbstdisziplin umstritten
 - Idee eines automatisiertes Systems, welches visualisiert, wenn eine Stunde abgelaufen ist: Mehrheit ist skeptisch (Aufwand / Ertrag); in einer Gruppe jedoch Zustimmung (notwendig für Einhaltung der Zeitlimite)
 - Skepsis bezüglich Vandalismus

- **Kurzzeitparkieren in Velostationen:** 1h Gratisparkierung in Velostationen stiess auf positives Echo.

Obwohl nicht explizit abgefragt – äusserten sich einige Teilnehmenden grundsätzlich kritisch im Hinblick auf die Notwendigkeit von Kurzzeitabstellplätzen. Bedenken bestehen zudem bezüglich Umsetzbarkeit (Einhaltung der Zeitlimite).

3. Strategie für ober- und unterirdische Parkierung

Den Teilnehmenden wurden vier Ideen präsentiert respektive vier Fragen gestellt, zu welchen Sie sich austauschen und Ihre Meinungen/Anregungen schriftlich festhalten konnten.

1. Finden Sie es richtig, am Bahnhof Bern Veloparkierung in Velostationen gratis anzubieten?
 - Im Sinne der Veloförderung gab es viele Voten für eine Gratis-Veloparkierung in den Velostationen.
 - Mehrheitlich gewünscht wird eine Differenzierung des Angebots bezüglich Leistungen / Komfort zwischen Gratis- und bezahlten Plätzen (z.B. peripherere Standorte gratis), Differenzierung des Angebots innerhalb der Velostation, Unterscheidung zwischen bewachter und unbewachter Station.
 - Es wurde auch eine zeitliche Beschränkung, sowie eine entsprechende Bewirtschaftung diskutiert.
2. Finanzierung Gratis-Velostationen
 - Eine Mischfinanzierung der Velostation durch verschiedene Akteure wird als sinnvoll erachtet (Steuereinnahmen, Beitrag SBB und andere, Ausbau Dienstleistungsangebot)
3. Ist die Strategie richtig, mit dem Ausbau des Velostationsangebots die oberirdische Parkierung auf Kurzzeit- und Tagesparkierung (max. 12 Stunden) zu fokussieren?
 - In der Tendenz wird die zeitliche Einschränkung der oberirdischen Parkplätze bei gleichzeitigem Ausbau der Velostationen begrüsst.
 - Die Meinung über eine Differenzierung von Kurzzeit- und Tagesparkierung gehen auseinander.
 - Es besteht eine Wissenslücke zu der Kategorie «Velofahrer», welche ihr Velos 30 Tage und mehr am Bahnhof abstellen.
4. Bewertung konkrete Umsetzung: Veloabstellplätze (VAP) Schanzenbrücke Seite Welle aufheben, dafür ausgebaute Velostation Schanzenbrücke gratis zur Verfügung stellen:
 - Die Meinungen über die Aufhebung der VAP auf der Schanzenbrücke gehen auseinander. Einige finden die Aufhebung der VAP nicht nötig und andere finden diese Massnahme zum Schutz der Fussgänger eine gute Idee.
 - Die Gratiskultur wird teilweise hinterfragt – eine gute Leistung/ ein gutes Angebot hat einen Wert. Oder: «Ist etwas gratis, hat es keinen Wert».

Fazit:

- Die Bewirtschaftung (Kontrolle über zu langes Abstellen der Velos) der VAP ist vor allem bei den oberirdischen VAP und bei möglichen Gratis-Velostationen ein relevantes Thema. Die Umschlagsrate pro Veloabstellplatz muss gesteigert werden. Es muss vermieden werden, dass Velos über 30 Tage nicht genutzt werden und VAP an guter Lage zu besetzen.

- Der Ausbau des Veloparkierangebots ist weiterzuverfolgen und die Überlegungen zu unterschiedlichen Finanzierungsmöglichkeiten zu vertiefen.

4. Hot Spots

Die Teilnehmenden konnten in Form von Collagen ihre Vorstellungen visualisieren, wie die Hot Spots Hirschengraben und Bahnhofplatz aus ihrer Sicht aussehen sollen. Folgende Merkmale konnten dabei festgehalten werden.

Hirschengraben

- Die Förderung der Aufenthaltsqualität des Platzes ist erwünscht, in Form von Bankgruppen, Flächen für Events etc.
 - Die bestehende Verbindung von Aufenthaltsqualität und Veloabstellplätzen ist beizubehalten jedoch ist eine Auflockerung der derzeitigen Veloabstellplätze anzustreben → Freiraumförderung
 - Eventuelle Nutzung der Wallgasse für weitere Veloabstellplätze
 - Die Veloabstellplätze sollen weiterhin öffentlicher Natur sein
 - Doppelstockveloabstellplätze sind weniger erwünscht aufgrund der vorhandenen Baumallee
 - Vorschlag Platzverteilung: Eventfläche im unteren Bereich des Platzes, Begegnungszone von Aufenthaltsqualität und Veloabstellplätzen im mittleren Bereich, eventuell ein Veloabstellturm im oberen Bereich des Platzes
- Mischform zwischen Aufenthaltsqualität und Veloabstellplätzen

Bahnhofplatz

- Förderung der Kurzzeitparkierung
 - Orientierung auf Fussverkehr und die Förderung der Aufenthaltsqualität des Platzes.
 - Unterirdische Veloparkierung ausbauen, Aufenthaltsqualität oberirdisch fördern.
 - Veloturm weniger erwünscht, als zielführend werden die Doppelstockabstellplätze auf Randflächen angesehen.
 - Bestehendes Angebot an Veloabstellplätzen auf dem Platz soll beibehalten werden.
- Trennung: Platz freihalten, Verdrängung der Veloparkierung auf Randflächen.

Wie geht es weiter?

Die Resultate aus dem Workshop und aus den einzelnen Arbeitsgruppen fliessen in die weitere Planung und Umsetzungen i.Z. mit der Veloparkierung ein. So soll insbesondere das vorgeschlagene Bewirtschaftungskonzept «Mischform» weiter konkretisiert und ab 2018 schrittweise zur Umsetzung gebracht werden. Die Inputs zur Kurzzeitparkierung, der Strategie Ausbau Veloparkierung sowie Ideen für die Hotspots bilden ein Teil der Grundlage für die Weiterentwicklung des Veloparkierangebots im Raum Bahnhof Bern.

Vorerst sind keine weiteren Veranstaltungen zum Thema Veloparkierung vorgesehen. Vor den Sommerferien sind im Rahmen der Partizipation Velo-Offensive noch folgende zwei Veranstaltungen geplant:

- Mittagstisch zum Thema E-Bikes
- Infoveranstaltung zum Veloverleihsystem in Bern

Nach den Sommerferien 2017 ist dann eine Zwischennavigation im Rahmen der Partizipation Velo-Offensive vorgesehen, an welcher das weitere Vorgehen festgelegt werden soll.

Wer war dabei?

Liste der teilnehmenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Advokaturbüro wyssavo	Christian	Wyss
BERNMOBIL	Markus	Wegmüller
BHP Raumplan AG	Bernhard	Gerber
BHU Velo-Offensive - F. Preisig AG	Robert	Scherzinger
BHU Velo-Offensive - F. Preisig AG	Tessa	Fricke
Bike Loft GmbH	Armin	Wytttenbach
Büro für Mobilität AG	David	Häggi
Büro für Mobilität AG	Uwe	Schlosser
Civic GmbH	Samuel	Hubschmid
Createers GmbH	Roman	Vatter
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	David	Beyeler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christof	Bähler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hans-Martin	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Judith	Albers
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Mathias	Haltner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
ETH Zürich	Michael	Moser
Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen	Urs	Germann
Fussverkehr Bern	Rudolf	Käser
Grünes Bündnis GB	Marius	Christen

Kantonspolizei Bern	Andreas	Bieri
LP Ingenieure	Oskar	Balsiger
Metron Bern	Felix	Brunner
naturaqua PBK	Claudia	Schwyster
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
Präsidialdirektion	Karin	Aemmer
Pro Velo Bern	Andreas	Bevern
Pro Velo Bern	Anita	Wenger
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Sozialdemokratische Partei SP	Benno	Frauchiger
Stadtrat GFL	Patrik	Wyss
Touring Club Schweiz, Sektion Bern	Stefan	Plüss
VAL Verein Berner Altstadtleute	Martin	Giezendanner
VCS Sektion Bern	Franziska	Grossenbacher
Velostation Bern	Stephan	Hirschi
Velostation Bern Postparc	Martin	Tschachtli

Weitergehende Infos

[Präsentation Workshop «Veloabstellplätze» \(Link zur PDF-Datei, 3.0 MB\)](#)

Kontakt

Verkehrsplanung

Stephanie Stotz

E-Mail: fuss.velo@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung, April 2017

11. Mittagstisch «E-Bikes»



Mittagstisch «E-Bikes»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 30.05.2017



Um was geht es?

Die Anzahl E-Bikes auf den Schweizer Strassen nimmt stetig zu. Gemäss den Erhebungen im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 hat sich der Anteil Haushalte mit E-Bikes auf tiefem Niveau verdreifacht – von gut 2 Prozent im Jahr 2010 auf 7 Prozent im Jahr 2015.

Der Mittagstisch zum Thema «E-Bikes» bot eine Plattform, um diese Entwicklungen und mögliche Szenarien für die Stadt Bern in einem breiten Kreis zu diskutieren. Insbesondere soll dabei eine Haltung seitens Velo-Offensive gegenüber dem Thema E-Bike entwickelt werden.

Velo-Offensive und E-Bikes







Input

Allgemeines

Welche Haltung vertritt die Stadt Bern im Rahmen der Velo-Offensive gegenüber E-Bikes? Grundsätzlich sieht die Stadt Bern den E-Bike-Trend als «Geschenk» für die Veloförderung an. Mit E-Bikes gewinnt das Velofahren in der Stadt Bern zusätzlich an Attraktivität, beispielsweise bei Strecken mit Steigungen. Beim geplanten Veloverleihsystem wird diesem Umstand Rechnung getragen: Es ist ein E-Bike-Anteil (max. 25 km/h) von 50 Prozent vorgesehen.

Gesetzgebung

Welche Strassenverkehrsregeln gelten für E-Bikes? Gemäss aktuellem Verkehrsgesetz wird unterschieden zwischen «langsamen» E-Bikes mit maximal 500 Watt (= Leicht-Motorfahräder) und «schnellen» E-Bikes mit maximal 1000 Watt (= Motorfahräder). Dies bedeutet, dass durch die Einstufung in die unterschiedlichen Kategorien Leicht-Motorfahräder oder Motorfahräder andere Regeln gelten:

Gegenstand	Leicht-Motorfahräder	Motorfahräder
	ja SSV 65/8	Zulässig mit abgeschaltetem Motor
	Nein	Nein
	Ja	Zulässig mit abgeschaltetem Motor
	Ja SSV 46 / 1	Zulässig mit abgeschaltetem Motor
	obligatorisch	obligatorisch
	Ja SSV 64 / 5 + 6	Zulässig mit abgeschaltetem Motor

Zukünftige Szenarien

Welche Szenarien sind für E-Bikes in Zukunft denkbar? Vorgestellt wurden drei verschiedene Ansätze für Regeln im Zusammenhang mit **Velostreifen**: Szenario I stellt die aktuell auf nationaler Ebene geltende Situation dar, Szenario II würde ein Verschärfung des geltenden nationalen Rechts bedeuten und Szenario III zeigt einen aus Sicht der Stadt Bern erwünschten und sinnvollen Vorschlag.

Szenario I	Szenario II	Szenario III
Alle müssen auf dem Velostreifen fahren (Velos, leichte E-Bikes & schnelle E-Bikes)	Nur langsame dürfen auf Velostreifen fahren (Velos & leichte E-Bikes)	Alle dürfen auf dem Velostreifen fahren (Velos, leichte E-Bikes & schnelle E-Bikes)
	Schnelle E-Bikes müssen auf der Strasse fahren.	gemütliches Fahren Alle passen sich Geschwindigkeit an.
		Schnelle E-Bikes dürfen auf der Strasse fahren. Wenn sie schnell fahren wollen, sollen sie auf der Strasse fahren

Drei mögliche Szenarien zu Regelungen bezüglich E-Bikes auf Velostreifen.

Für Szenario III sind zwei Unterszenarien denkbar: Das gemütliche Fahren und damit die Anpassung der Geschwindigkeit kann über entsprechende Kommunikation (Information und Sensibilisierung) und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen (Begrenzung auf 20 oder 30 km/h für überall oder bei konflikträchtigen Stellen) angestrebt werden.

Frage- und Diskussionsrunde

Die anschliessende Frage- und Diskussionsrunde beinhaltete Inputs zur Gesetzgebung und zu den verschiedenen Szenarien sowie allgemeine Fragen und Rückmeldungen. Im Folgenden ist eine Zusammenfassung der eingebrachten Statements wiedergegeben.

Allgemeines

- E-Bikes sind erwünscht
- Problematik vorhanden: Rückmeldungen von Velofahrenden an Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, dass sie sich durch schnelle E-Bikes gefährdet fühlen (erschrecken, überholt werden mit wenig Abstand und hohem Tempo).

- Problematik bei Fussgängerstreifen: Erhebungen haben gezeigt, Fussgänger treten erschrocken zurück.
- Mischverkehrsflächen sind konfliktrichtig: Eine hohe Geschwindigkeit ist nicht verträglich, man erschrickt. Zukünftig wird es noch mehr E-Bikes haben, das heisst, es braucht rasch gute Lösungen.

Gesetzgebung

- Gesetzgebung hinkt der Realität zirka 5 bis 6 Jahre nach.
- Eine Gesetzesänderung auf nationaler Ebene dauert Jahre. Entsprechend wichtig ist, dass auf kommunaler Ebene ein praktikabler und sinnvoller Ansatz gewählt wird.
- Gesetzlicher Spielraum ist auszuschöpfen.
- Debatte der Regeln auf nationaler Ebene ist ein Muss (Regelung auf Radwegen, Velostreifen etc.).
- Velofahrende mit E-Bikes sollen Radwege nutzen können (ohne abgestellten Motor, einfach mit angepasster Geschwindigkeit).
- Verhältnis wahren: Auch ein leistungsstarken Auto kann langsam fahren und darf trotzdem in einer Begegnungszone unterwegs sein, einfach entsprechend langsam. Differenzierung auch für E-Bikes über Geschwindigkeitsbegrenzungen und nicht über Motorenleistung (analog Autos)
- *Frage eines Teilnehmenden:* Welche Verkehrsregeln gibt es in anderen Ländern für E-Bikes? *Antwort:* Schnelle E-Bikes sind in der bei uns üblichen Form im Ausland nicht auf dem Markt. Deshalb keine speziellen Regelungen mit Ausnahme von Deutschland.

Diskussion der Szenarien

- Szenario I entspricht nicht der Realität.
- Szenario II ist keine Option bei viel Verkehr.
- Szenario II ist keine Lösung.
- Szenario III: Geschwindigkeit anpassen ist richtig.
- Szenario III: Fahrverständnis fördern, Sensibilisierung ist ebenfalls ein Anliegen.
- Szenario III ist plausibel.
- Szenario III: Die möglichen Spielräume sind auszuloten und umzusetzen.
- Szenario III (mit beiden Untervarianten) einführen.
- Szenario III wird in der Praxis eigentlich bereits umgesetzt.
- Es gibt einzelne, welche die Geschwindigkeit noch nicht anpassen. Deshalb zuerst entsprechende Kommunikation, dann nach Möglichkeit Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die vorgeschlagene Stossrichtung (Szenario III) durch die Diskussionsteilnehmenden unterstützt wurde.

Wie geht es weiter?

Die Rückmeldungen fliessen in die nächsten Schritte ein: Dazu gehören beispielsweise die Abklärungen von möglichen Handlungsspielräumen auf kommunaler Ebene bezüglich der Umsetzung von Szenario III.

Aktuell finden unter Einbezug aller Verkehrsteilnehmenden Sensibilisierungsmassnahmen statt. Im Verlauf des Sommers sind verschiedene Aktionen unter dem Titel «FAIR ufem CHEHR» vorgesehen.

Vor den Sommerferien ist im Rahmen der Partizipation Velo-Offensive noch eine Informationsveranstaltung zum Veloverleihsystem geplant. Im Herbst 2017 ist dann eine Zwischennavigation im Rahmen der Partizipation Velo-Offensive vorgesehen, an welcher das weitere Vorgehen festgelegt werden soll.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Büro für Mobilität	Uwe	Schlosser
CityCycles	Olivier	Busato
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Evelyn	Hunziker
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Ursula	Rettinghaus
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christian	Beiner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Florian	Boller
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Mathias	Haltner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Energie Wasser Bern ewb	Andrea	Moosmann
Energie Wasser Bern ewb	Adrian	Wild
Fraktion SVP, Heit Sorg zu Bärn	Alexander	Feuz
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Barbara	Freiburghaus
Fussverkehr Bern	Rudolf	Käser
naturaqua PBK	Claudia	Schwytter
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Pro Velo Bern	Stefan	Blaser
Pro Velo Bern	Thomas	Schneeberger
Pro Velo Bern, Sozialdemokratische Partei SP	Michael	Sutter

Pro Velo Schweiz	Daniel	Bachofner
Quartierkommission Stadtteil 4 QUAV4	Jürg	Krähenbühl
Tatort GmbH	Diobe	Wyss
TBA Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr	Claudia	Baumann
TBA Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr	Oliver	Dreyer
TBA Kanton Bern	Anina	Stäubli
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
VAL Verein Berner Altstadtleute	Martin	Giezendanner
VCS Regionalgruppe Bern	Kathrin	Keller
VCS Regionalgruppe Bern	Hansueli	Pestalozzi
Velokonferenz Schweiz	Roland	Pfeiffer
Velostation Bern	Stephan	Hirschi
Verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner

Weitergehende Infos

Präsentation Mittagstisch «E-Bike»

Kontakt

Verkehrsplanung

E-Mail: fuss.velo@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung, Juni 2017

12. Informationsveranstaltung «Velooverleihsystem»



Informationsveranstaltung Velooverleihsystem «Velo Bern»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 03.07.2017



Um was geht es?

In Bern soll schweizweit das bisher grösste Veloverleihsystem entstehen. Betrieben wird es durch die Firma PubliBike, eine hundertprozentige Tochter der PostAuto AG. Am 12. Juni 2017 hat der Gemeinderat der Stadt Bern mit der Firma PubliBike AG die weiteren Umsetzungsschritte des Veloverleihsystems «Velo Bern» vereinbart. Bewilligt der Stadtrat den beantragten Realisierungskredit, kann «Velo Bern» schrittweise umgesetzt werden.

Die Informationsveranstaltung – gemeinsam durchgeführt von der Stadt Bern und PubliBike – ermöglichte einen ersten Eindruck des künftigen Veloverleihsystems. Für den Anlass baute PubliBike eine Musterstation mit den künftigen Leihvelos auf. Zudem wurden im Rahmen des Präsentationsteils Details zum Veloverleihsystem wie auch zur Mobilitätsentwicklung vorgestellt.

Das Veloverleihsystem «Velo Bern»

Zahlen und Fakten

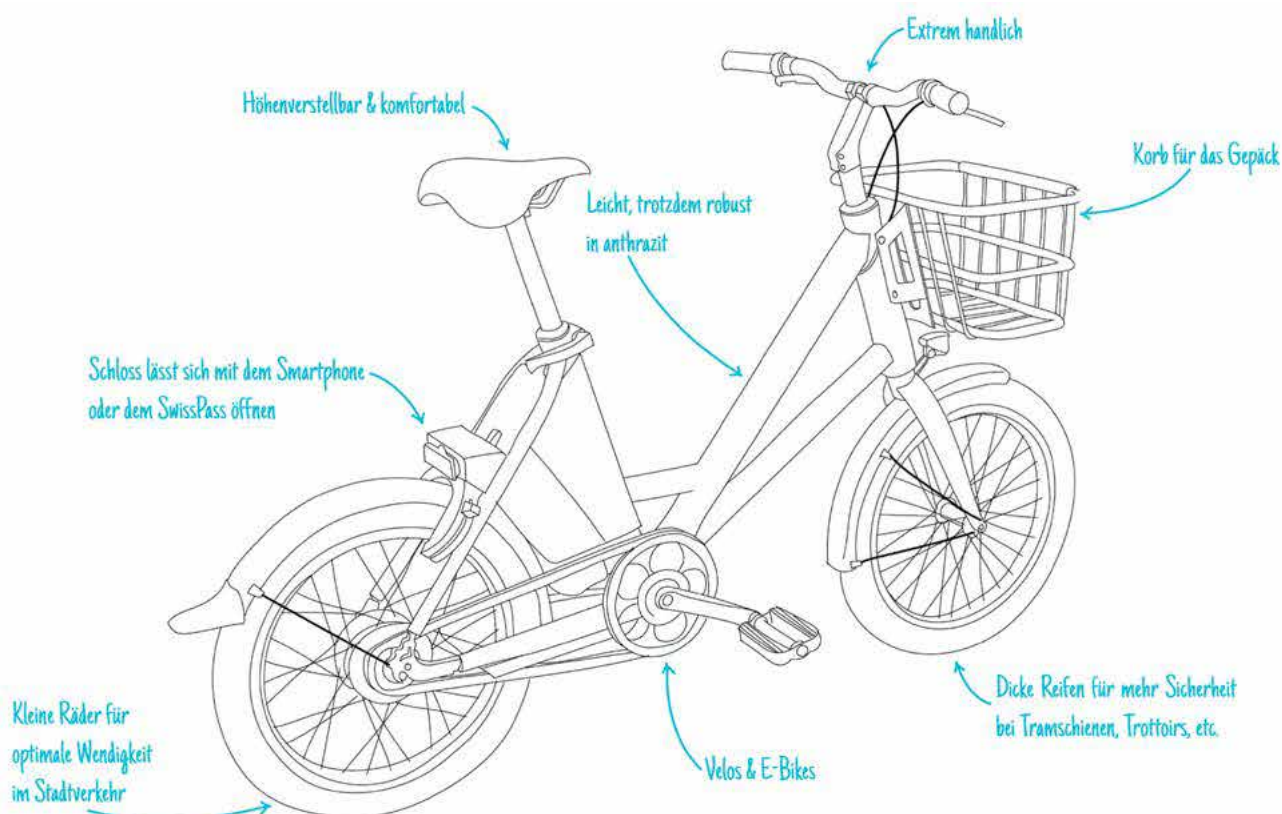
Umsetzung

Für die erste Etappe ab Mai 2018 sind rund 100 Ausleihstationen auf dem Stadtgebiet und 1200 Velos vorgesehen. Schlussendlich sollen an rund 200 Ausleihstationen 2400 Velos zur Verfügung stehen, wobei die Hälfte davon E-Bikes mit einer Unterstützung bis zu 25 Kilometern pro Stunde sein werden.

Velos

Der Anlass bot Gelegenheit, die Velos auszuprobieren. Sie wurden speziell für den Stadtverkehr entwickelt. So stellen beispielsweise die relativ kleinen Räder eine hohe Wendigkeit sicher.

Velo	E-Bike
Stufenlose Nabenschaltung	250W Heckmotor mit Unterstützung bis 25 km/h
17 kg	25 kg
55 mm breite Ballonreifen	
Hydraulische Scheibenbremsen	
LED-Beleuchtungssystem	
Korb mit 12 Liter Fassungsvermögen	
Gesamtgewicht (inkl. Fahrer und Gepäck) bis 180 kg	
Farbe: anthrazit	



Ausleihstationen

Vorgesehen sind grundsätzlich drei verschiedene Systeme: Stelen, Blenden und Anbringung an bestehenden Elementen. Alle drei Systeme beruhen auf Funktechnologie, was bedeutet, dass die Velos im markierten Parkfeld frei abgestellt werden können. Im Rahmen der Infoveranstaltung wurde auf dem Falkenplatz eine Musterstation mit Stele aufgebaut.



Musterstation Falkenplatz im Rahmen der Informationsveranstaltung.

Tarifmodell

Die Tarife von PubliBike sind schweizweit einheitlich ausgestaltet:

	Abo- kosten	Velo			E-Bike		
		bis 30 min	danach pro Min.	Max. Preis 24 Std.	bis 30 min	danach pro Min.	Max. Preis 24 Std.
Ohne Jahresabo QuickBike	-	3.00	0.15	20.00	4.50	0.23	40.00
Jahresabo EasyBike	50.00	0.00	0.12	20.00	3.50	0.18	40.00
Jahresabo MaxiBike	200.00	0.00	0.06	20.00	1.80	0.09	40.00

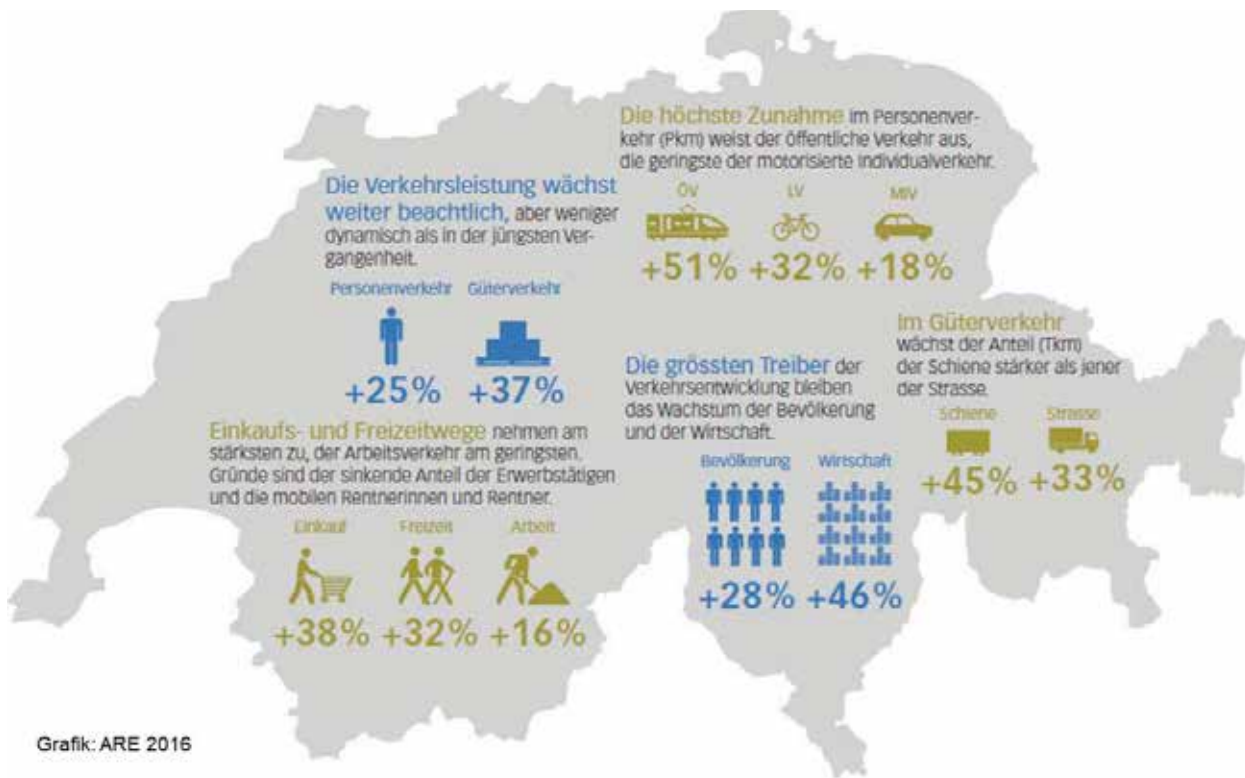
Tarifmodell Veloverleihsystem: Bei den beiden Jahresabos sind die ersten 30 Minuten der Ausleihe gratis.

Ausleihe

Um das System nutzen zu können, braucht es eine einmalige Registrierung. Danach erfolgt die Ausleihe der Velos über die PubliBikeApp oder den SwissPass. Die Rückgabe erfolgt an einem beliebigen Standort. Zwischenstops während der Fahrt sind möglich.

Mobilitätsentwicklung

Die Ausführungen der PostAuto AG beleuchteten die Entwicklungen im Mobilitätsbereich. Das Veloverleihsystem wurde dabei als wichtiger Teil der Mobilitätskette dargestellt. Das Verleihsystem fügt sich nahtlos ein in die aktuellen Entwicklungen im Mobilitätsbereich. Dazu gehören beispielsweise Veränderung der Kundenbedürfnisse Richtung Sharing, neue Mobilitätsplattformen, neue Technologien oder die Entwicklung zum automatisierten Fahren.



Schweizerische Verkehrsperspektiven 2040.

Frage- und Diskussionsrunde

Im Folgenden eine Zusammenfassung zur Frage- und Diskussionsrunde.

Frage	Antwort
Wie gross ist die Zeitspanne bis zur Umsetzung für interessierte Gemeinden?	In den vier Berner Nachbargemeinden Ittigen, Köniz, Muri und Ostermundigen könnte das Veloverleihsystem relativ rasch umgesetzt werden. Bei der Konzeption von «Velo Bern» wurden stadtnahe Gebiete der umliegenden Gemeinden in die Betrachtung miteinbezogen.
Welche Kosten entstehen für die Gemeinden?	Die Kosten eines Veloverleihsystems setzen sich einerseits aus einmaligen Investitionskosten und andererseits aus jährlich wiederkehrenden Kosten zusammen. Damit abgedeckt werden Baubewilligungen, Umsetzungsunterstützung oder Kommunikations- und Werbemassnahmen. In der Stadt Bern wird ein entsprechender Realisierungskredit dem Stadtrat unterbreitet. Die effektiven Kosten pro Gemeinde müssen jedoch von Fall zu Fall angeschaut werden.
Wie viel Platz brauchen die Ausleihstationen?	Dies hängt vom Standort und der Anzahl Velos ab. Pro Velo rechnet man mit einem Platzbedarf von 75 cm. Die Ausleihstationen sind so konzipiert, dass verschiedene Varianten möglich sind.
Braucht es bei den Ausleihstationen einen Stromanschluss?	Nein, die E-Bikes werden nicht an den Ausleihstationen geladen.
Sind die Standorte der Ausleihstationen bereits festgelegt?	Für die Stadt Bern liegt ein Konzept mit 171 Standorten vor. Änderungen sind jedoch möglich
Braucht es für die Ausleihstationen Baubewilligungen?	Ja, für jede Ausleihstation braucht es eine Baubewilligung.
Ist der angestrebte 50-Prozent-Anteil der E-Bikes sinnvoll und ökologisch vertretbar?	In den Vorarbeiten wurden entsprechende Bedürfnisabklärungen gemacht. Aus Sicht der PubliBike entspricht das E-Bike-Angebot einem Kundenbedürfnis. Die Akkus werden mit zertifiziertem Ökostrom aufgeladen.
Sind für Jugendliche spezielle Sicherheitsmassnahmen vorgesehen?	Für die Nutzung der Velos gibt es keine Altersbeschränkung, allerdings sind sie erst für Schulkinder ab einer Grösse von 1.50m geeignet. Bei den E-Bikes beträgt das Mindestalter 16 Jahre oder 14 Jahre mit einem Führerausweis der Kategorie M. Minderjährige (16 bis 18 Jahre) können nur über ihren gesetzlichen Vertreter und in dessen Verantwortung ein Abo erwerben.
Wie wird die Ausleihe für Touristinnen und Touristen möglich?	Dazu finden zwischen Bern Tourismus und PubliBike Gespräche statt. Durch Auswahl des Angebots «QuickBike» kann auch von Auswärtigen schnell und einfach ein Velo ausgeliehen werden.
Werden zu den Velos Helme angeboten?	Bei den Velos wie auch bei den «langsamen» E-Bikes besteht keine Helmtragepflicht. Den Nutzenden steht es jedoch frei, den persönlichen Velohelm mitzunehmen und zu nutzen.

Wie geht es weiter?

Unter der Voraussetzung, dass der Stadtrat den Realisierungskredit bewilligt, startet «Velo Bern» im Mai 2018.

Im Rahmen des Partizipationsprozesses Velo-Offensive ist am **Montag, 13. November 2017 eine Zwischennavigation** vorgesehen. An der Veranstaltung soll das weitere Vorgehen im Rahmen der Partizipation Velo-Offensive festgelegt werden.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
BERNMOBIL	Rolf	Meyer
BHU Velo-Offensive - F. Preisig AG	Tessa	Fricke
bolz+partner consulting ag	Urs	Bolz
Bundesamt für Strassen ASTRA	Urs	Walter
Büro für Mobilität	Uwe	Schlosser
Civic GmbH	Samuel	Hubschmid
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Tim	Basler
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Gaby	Reber
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Ursula	Rettinghaus
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Norbert	Esseiva
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christof	Bähler
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hans-Martin	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	André	Brechbühl
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Patrick	Gräppi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christian	Kissling
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Max	Leyck
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hugo	Staub
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Barbara	Freiburghaus
Gemeinde Kehrsatz	Christopf	Trachsel
Gemeinde Köniz	Rolf	Albisser
Gemeinde Ostermundigen	Peter	Eggimann
Gemeinderätin Köniz	Katrin	Sedlmayer
Grünes Bündnis GB	Ueli	Reber
Grünes Bündnis GB	Beat	Seiler
Leist Engehalbinsel	Pascal	Aebli
Metron Bern	Jacqueline	Stutz
naturaqua PBK	Claudia	Schwyster
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
PostAuto	Roman	Cueni
PostAuto	Laura	Grädel
PostAuto	Katharina	Merkle
Präsidialdirektion	Martin	Baumann

Präsidialdirektion	Jacques	Strüby
Pro Velo Bern	Anita	Wenger
Pro Velo Bern, Sozialdemokratische Partei SP	Michael	Sutter
PubliBike	Manuel	Anderegg
PubliBike	Roman	Birrer
PubliBike	Valentin	Clivaz
PubliBike	Christian	Doerr
PubliBike	Tobias	Ebinger
PubliBike	Eva	Helmeth
PubliBike	Céline	Noguera
PubliBike	Bruno	Rohner
PubliBike	Lukas	Rohrer
PubliBike	Markus	Roth
PubliBike	Yves	Sommer
PubliBike	Martha	Vargas
PubliBike	Anna	Volkmandt
PubliBike	Philip	Weber
PubliBike	Daniel	Wismer
PubliBike	Anja	Zosso
Quartierkommission Stadtteil 3 QM3	Daniel	Imthurn
Quartierkommission Stadtteil 6 Bümpliz Bethlehem QBB	Ralf	Treuthardt
TBF + Partner AG	Marianne	Böller
TBF + Partner AG	Jaqueline	Sauter
VCS Kanton Bern & Grünes Bündnis Stadt Bern	Stephanie	Penher
Velostation Bern	Stephan	Hirschi

Weitergehende Infos

Präsentation Informationsveranstaltung Veloverleihsystem «Velo Bern»

Kontakt

Verkehrsplanung

Karl Vogel

E-Mail: karl.vogel@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung, Juli 2017

13. Workshop «Zwischennavigation Partizipation Velo-Offensive»



Zwischennavigation

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 13.11.2017



Um was geht es?

Bereits im Rahmen der Gemeinde- und Stadtratsvorlage zur Partizipation Velo-Offensive war vorgesehen, dass nach rund der Hälfte der zweijährigen Partizipationsdauer eine Zwischennavigations-Veranstaltung durchgeführt wird. Diese fand am 13. November 2017 statt. Zusammen mit den Teilnehmenden an der Zwischennavigation wurde das weitere Vorgehen für die restliche Dauer des Partizipationsprozesses diskutiert und die relevanten Inhalte festgelegt. Ein Rückblick auf die erste Phase der Partizipation und der darin erarbeiteten Resultate sowie eine Zwischenbilanz zu den bereits umgesetzten Maßnahmen im Rahmen der Velo-Offensive waren weitere Programmpunkte.

Zwischenbilanz

Massnahmen Velo-Offensive

Die Veloförderung im Rahmen der Velo-Offensive basiert auf den drei Säulen Infrastruktur, Dienstleistungs- und Fördermassnahmen sowie Sensibilisierung und Kampagne. In allen Bereichen konnten Massnahmen erfolgreich umgesetzt werden. Dazu gehören bspw. die Velohauptroute Wankdorf, die Velo Skills Tour mit mobilem Pumptrack und Verkehrspark oder die Sensibilisierungsaktion «FAIR ufem CHEHR». Mit dem Veloverleihsystem steht eine weitere grosse Massnahme kurz vor der Realisierung.

Impressionen umgesetzte Massnahmen



Velohauptroute Köniz



Pilot Velostrassen



Neue Veloabstellplätze



Verkehrspark



«Mir sattlä um!»



«FAIR ufem CHEHR»

Die Impressionen spiegeln die Stossrichtung der Stadt Bern wieder, den Veloverkehr directionsübergreifend zu fördern. Die weiteren bereits umgesetzten Massnahmen sind in der Präsentation zur Veranstaltung zu finden.

Rückblick 1. Phase Partizipation

In der ersten Phase der Partizipation fanden insgesamt 11 Veranstaltungen (Workshops und Mittagstische) statt. Die folgende Zusammenfassung gibt Einblicke in die Themenfelder und Resultate.

Themenfelder



Velorouten: Die Resultate aus zwei Workshops zu Routennetz, Standards und Betrieb wurden von den Mitarbeitenden der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr aufgearbeitet und flossen in den im Entwurf vorliegenden Masterplan Veloinfrastruktur ein.



Veloabstellplätze: Ein Mittagstisch und ein Workshop fanden zur Thematik Veloparkierung statt. Bewirtschaftungskonzept, Kurzzeitparkierung sowie Hotspots Bahnhof und Hirschengraben waren Schwerpunkte anlässlich der Partizipationsanlässe. Das Bewirtschaftungskonzept wurde aufgrund der Rückmeldungen weiter konkretisiert und die Erarbeitung der Stadtverordnung Veloparkierung steht an. Der Ausbau des ober- und unterirdischen Veloparkierungsangebots rund um den Bahnhof wird unter Berücksichtigung der Inputs weiterverfolgt.



Fördermassnahmen: Ein Themenschwerpunkt der Partizipation waren Velo-Freizeitanlagen mit einem besonderen Fokus auf Kinder und Jugendliche. Die Resonanz im Rahmen der Partizipation war gross. Die Inputs flossen bei der Konkretisierung des Konzepts für die Velo-Freizeitanlagen sowie bspw. in das Velo-Kurse-Angebot ein.



Sensibilisierung und Kampagne: Die Anregungen aus den Mittagstischen und einem Workshop flossen in diverse Aktivitäten wie auch Unterlagen ein. Beispielsweise wurden Mischverkehrsflächen im Rahmen von Sensibilisierungsaktionen mit Bodenklebern temporär markiert. Die Rückmeldungen zur Kampagne flossen in den Gemeinderatsantrag ein und werden ebenfalls in den Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt.



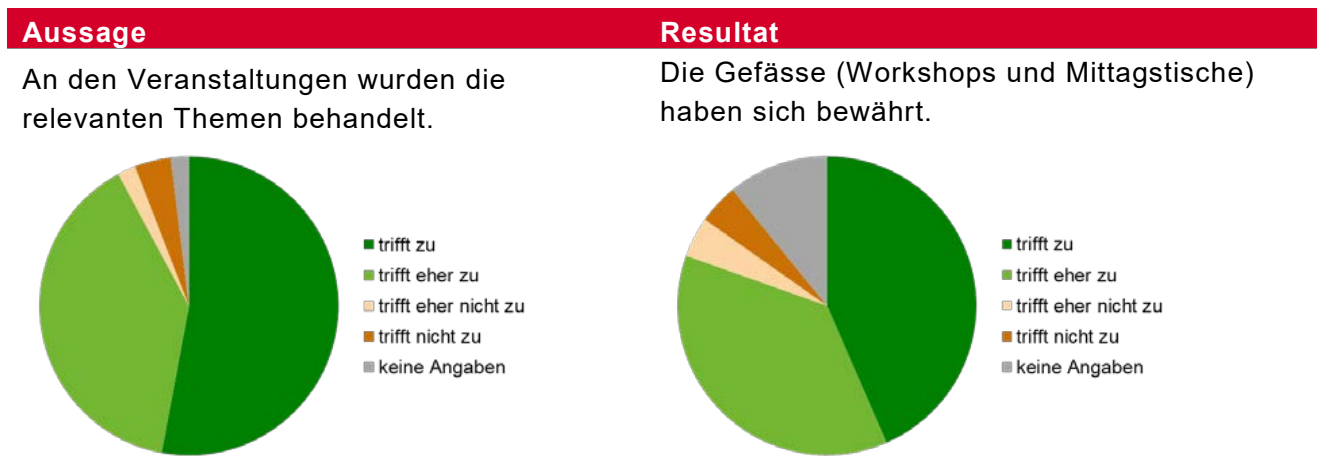
E-Bike: Abklärungen von möglichen Handlungsspielräumen auf kommunaler Ebene sind im Gang. Dabei wird die am Mittagstisch vorgeschlagene und konsolidierte Stossrichtung weiterverfolgt.

Umfrage-Ergebnisse

Der Adressatenkreis für die Partizipation umfasst 290 Personen aus 161 Organisationen. Im Vorfeld der Zwischennavigation wurde eine Online-Umfrage zu den bisherigen Erfahrungen (Rückblick) und zu Anregungen zum weiteren Partizipationsprozess (Ausblick) durchgeführt.

Rückblick

In der Online-Umfrage wurden die Adressaten zu den verschiedenen Aspekten der bisherigen Partizipation befragt: Themenauswahl, eingesetzte Methoden, Zusammensetzung Adressatenkreis, erreichte Ergebnisse etc. Die Rückmeldungen aus der Befragung können überwiegend als positiv bis sehr positiv beurteilt werden. Die Resultate sind im Detail in der Präsentation ersichtlich.



Resultate von zwei Fragen aus der Online-Umfrage (30% Rücklauf).

Ausblick

Mit mehreren Fragen wurde bei den Umfrage-Teilnehmenden Inputs zur 2. Phase der Partizipation abgeholt. Die Fragen betrafen beispielsweise die in der 2. Phase der Partizipation noch zu behandelnden Themen, den Adressatenkreis wie auch die Art der Veranstaltungen und die eingesetzten Methoden.

Die Inputs bildeten die Grundlage, auf der im Rahmen der Zwischennavigation das weitere Vorgehen diskutiert wurde.

Eckpunkte 2. Phase Partizipation

Folgende Eckpunkte wurden zusammen mit den Teilnehmenden für die 2. Phase des Partizipationsprozesses festgelegt:

Was?	Inhalt / Ausführungen
Themen mit Fokus auf Mitgestaltung (Workshops)	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte Fussgänger / Velofahrende (→ gute Lösungen) • Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen (u.a. mittels Befragung) / Velofreizeitanlagen • Verkehrssicherheit & Komfort (an Knoten und engen Stellen) • Veloparkierung: um Bahnhof (Bewirtschaftung) / Standards / in Quartieren
Themen mit Fokus auf Information / Austausch (Mittagstische)	<ul style="list-style-type: none"> • Free-Floating Veloverleihsysteme • Mobilität in der Zukunft / Smart Mobility • Sicherheit im Veloverkehr • Prix Velostädte (Resultate) • Velostrassen (Resultate Pilotversuche) • Freies Rechtsabbiegen bei Rot • Cargobikes (Güterverkehr) • E-Bikes • Austausch mit Menschen mit Behinderung • Masterplan Veloinfrastruktur (Start Vernehmlassung)
Adressaten	<p>Ausweitung resp. Ergänzung des bestehenden Kreises mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • unsichere Velofahrende / noch-nicht-Velofahrende • velokritischer Kreise • Kinder / Jugendliche (inkl. Eltern, Schulen & Vereine) • ältere Personen • breite Bevölkerung • VertreterInnen Stadtteile / QuartiervertreterInnen • Fachpersonen (ArchitektInnen, RaumplanerInnen) • Menschen mit Behinderung • Wirtschaft, grössere Arbeitgeber • Szenenkenner (z.B. TOJ) • Liegenschaftsverwaltungen, Wohnbaugenossenschaften
Veranstaltungen / Methoden	<p>Bisherige Gefässe weiterführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Workshops • Mittagstische • Veloreise <p>Zusätzlich neu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Online-Umfragen • Adressaten-gerechte Methoden (z.B. Kinder & Jugendliche) • Ortsbesichtigungen / Velorundgänge • bestehende Veranstaltungen nutzen

Weitere Inputs

Ein weiteres Thema, das genannt wurde, war die Regionalisierung und Einbindung der Agglomeration. Hingewiesen wurde zudem auf die Notwendigkeit der Koordination mit Bund und Kanton. Dieses Anliegen sollen direkt durch die städtische Verwaltung umgesetzt werden, da es sich nicht um eigentliche Partizipationsthemen handelt.

Fazit

Die erarbeiteten Themen sowie die Rückmeldungen zum Adressatenkreis sind Grundlage für die Detailplanung der zweiten Phase der Partizipation. Die Fülle an zusätzlichen Adressaten ist eine Herausforderung und bedingt eine gewisse Priorisierung.

Wie geht es weiter?

Nach der Detailplanung aufgrund der Zwischennavigation soll die erste Veranstaltung der zweiten Phase der Partizipation Anfang 2018 stattfinden. Die zweite Phase Partizipation dauert bis Ende 2018, danach wird der Gemeinderat über das weitere Vorgehen befinden.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Alternative Linke Bern	Reimann	Klingsor
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Capt	Sandrine
BHU Velo-Offensive - F. Preisig AG	Scherzinger	Robert
Bike Loft GmbH	Wytenbach	Armin
Bund Schweizer Landschaftsarchitekten	Basler	Clemens
Büro für Mobilität	Schlosser	Uwe
CityCycles	Busato	Olivier
Civic GmbH	Hubschmid	Samuel
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Rettinghaus	Ursula
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Rhyner	Martin
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Stutzmann	Nicole
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Weber	Simone
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Schild	Peter
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Albers	Judith
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Beiner	Christian
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Boller	Florian
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stotz	Stephanie
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Vogel	Karl
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Freiburghaus	Barbara
Grüne Freie Liste GFL	Steiner	Michael
Metron Bern	Liebi	Michael
Metron Bern	Saxer	Monika
naturaqua PBK	Schwyter	Claudia
naturaqua PBK	Stahel	Samuel
Netzwerk Quartierzeit	Padrutt	Duscha
PostAuto Schweiz AG	König	Barbara
Pro Velo	Fabian	Maeder
Pro Velo	Gustav	Tribolet
Pro Velo Bern	Bevern	Andreas
Pro Velo Bern	Schneeberger	Thomas
Pro Velo Bern	Sutter	Michael
Pro Velo Schweiz	Bachofner	Daniel
Quartierkommission Dialog Nordquartier	Hofmann	Andreas

Quartierkommission Stadtteil 4 QUAV4	Krähenbühl	Jürg
Rat für Seniorinnen und Senioren	Hausherr	Rudolf
Schweizerische Volkspartei SVP	Feuz	Alexander
Schweizerische Volkspartei SVP	Iseli	Roland
Stiftung SchweizMobil	Hirschi	Bruno
TCS Bern Mittelland	Schmid	Rudolf
Triebhaus Kommunikation GmbH	Kiener	Adrian
VCS Kanton Bern & Grünes Bündnis Stadt Bern	Penher	Stéphanie
VCS Regionalgruppe Bern	Perrez	Martin
VCS Regionalgruppe Bern	Pestalozzi	Hansueli
Velostation Bern	Hirschi	Stephan

Weitergehende Infos

[Zwischennavigation - Präsentationen \(PDF 4.0 MB\)](#)

Kontakt

Verkehrsplanung

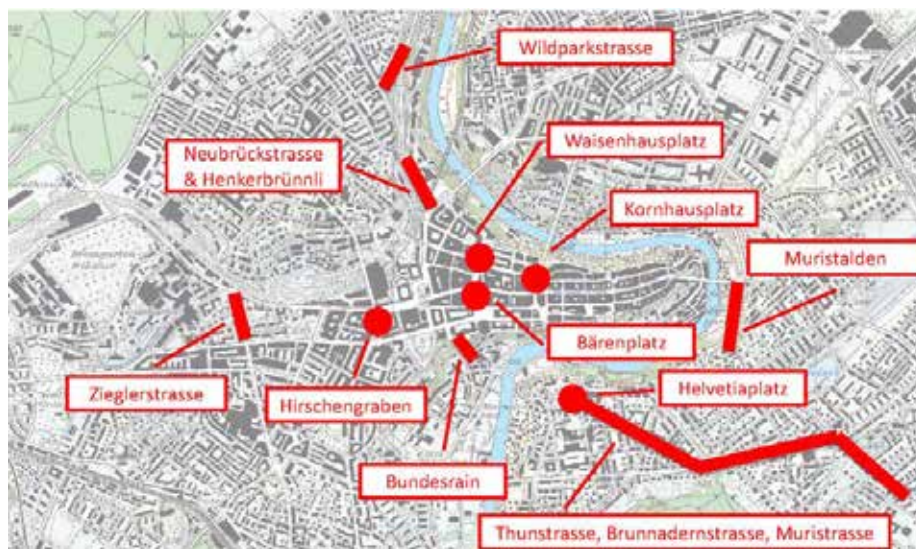
Karl Vogel

E-Mail: karl.vogel@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung, November 2017

14. Workshop «Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr»



Workshop Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 14.03.2018



Um was geht es?

In der Stadt Bern bestehen an verschiedenen Orten Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr. Nicht überall ist genügend Platz vorhanden, um die Bereiche für die beiden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit baulichen Massnahmen zu trennen. Grundvoraussetzung für ein funktionierendes Miteinander ist die gegenseitige Rücksichtnahme. Die Verkehrsteilnehmenden haben jedoch unterschiedliche Bedürfnisse und Geschwindigkeiten, was insbesondere bei engen Platzverhältnissen zu Konflikten führen kann. Ziel dieses Workshops zum Thema Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr war es, die verschiedenen Bedürfnisse zu erkennen und Lösungsansätze zur Entschärfung der Konflikte zu entwickeln. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, in Arbeitsgruppen Lösungsvorschläge zu vier Typen von Mischverkehrsflächen «Haltestellenumfahrungen», «Begegnungszonen», «Fussgängerzone mit Velo gestattet» und «Fussgängerweg mit Velo gestattet» zu erarbeiten. Im zweiten Teil der Veranstaltung wurden die erarbeiteten Ideen den anderen Arbeitsgruppen vorgestellt und im Plenum diskutiert. Die Resultate des Workshops fliessen in den Umgang mit Mischverkehrsflächen bei Planungen von aktuellen und zukünftigen Projekten ein.

Teil 1: Grundlagen und «Good Practice»

Input: Grundlagen

Judith Albers von der städtischen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr stieg in ihrem Inputreferat (siehe Präsentation) mit einer Übersicht der bestehenden Mischverkehrsflächen in der Stadt Bern ein. Als weitere Grundlage für den Workshop zeigte sie verschiedene Ursachen für Konflikte auf, die in einer Befragung zur Altersfreundlichkeit der Stadt Bern 2017 bestätigt wurden. Eine zentrale Bedeutung bei der Gestaltung von Mischverkehrsflächen haben die Anforderungen zur Hindernisfreiheit bei Mischverkehrsflächen, welchen mit dem Projekt «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» Rechnung getragen wird. Im neu erarbeiteten Masterplan Veloinfrastruktur, werden die grundsätzlichen Kriterien zur Anwendung von Mischverkehrsflächen festgehalten (Stand Ämtervernehmlassung 11.12.2017).

Input: «Good Practice»

Stephanie Stotz (Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, TVS) präsentierte Mischverkehrslösungen aus Holland und England:

- Begegnungszonen mit Tempobeschränkung für Velos und einheitliche Gestaltung
- Gestalterische und bauliche Trennung bei Haltestellen
- Eindeutige Trennung durch Pflastersteine bei der Fuss- und Veloführung längs

Die Beispiele zeigen, dass einige Städte eine Velotempobeschränkung auf 15 km/h oder Schritttempo als Beruhigungsmassnahmen für Mischverkehrsflächen einsetzen. Mehrere Städte setzen auf eine attraktive, sich vom motorisierten Verkehr abhebende Gestaltung von Fuss- und Veloverkehrsflächen zur Verdeutlichung der Aufenthalts- resp. Verkehrsbereiche. Als Massnahmen zur Trennung von Verkehrsträgern werden gestalterische (farbliche Trennung) wie auch bauliche Massnahmen (Trennung mit Absatz, Pflastersteine) eingesetzt. So können sowohl bei Haltestellenumfahrungen als auch bei einer Fuss- und Veloführung «längs» Konfliktsituationen entschärft werden.

Bilder zu den «Good Practice-Beispielen» können der Präsentation entnommen werden.

Teil 2: Marktstände

Im zweiten Teil wurden in Arbeitsgruppen anhand von konkreten Beispielen vier verschiedene Mischverkehrsflächen angeschaut. Die Gruppen erarbeiteten Lösungsvorschläge und stellten diese anschliessend im Plenum vor.

Arbeitsgruppe «Haltestellenumfahrungen»

Lösungsvorschläge:

- Eine eindeutige visuelle Trennung (farblich definierte Bereiche, Piktogramme) wird als sinnvoll erachtet, damit die Verkehrsteilnehmenden verstehen, wem welcher Platz zugeteilt ist.
- Kontroverse Diskussion über eine bauliche Trennung: aus Sicht der Velofahrenden ist dies nicht zwingend notwendig, aus Sicht der zu Fuss Gehenden – insbesondere Menschen mit Sehbehinderungen – bringt eine rein visuelle Trennung zu wenig Sicherheit. Tastbare Lösungen ohne Absatz könnten ein Kompromiss sein.
- Dass bei einer Haltestellenumfahrung für die Velofahrenden im Haltestellenbereich nicht überholt werden darf, ist für die Teilnehmenden in Ordnung.
- Farbliche Markierungen über die gesamte Haltestellenumfahrung fortsetzen (Bsp. Kursaal).
- Bei der Planung neuer Tramhaltestellen ist darauf zu achten, dass die Velofahrenden hinter der Haltestelle durchfahren können. Situationen wie beim Tram Bern West (HST Steigerhubel) sollen zwingend vermieden werden.

Arbeitsgruppe «Begegnungszonen»

Lösungsvorschläge bauliche Massnahmen: Wie können Begegnungszonen velofreundlich gestaltet werden und gleichzeitig Konflikte vermieden werden?

- Ist der Ort ungeeignet, soll keine Begegnungszone eingeführt werden.
- Die Begegnungszone muss kontrastreich gestaltet werden und sich vom übrigen Strassenraum abheben.
- Unnötige Hindernisse sollen vermieden werden (Sturzgefahr!).
- Eine einheitliche Verkehrsfläche für alle Teilnehmenden (ohne Trottoir) wird grundsätzlich bevorzugt.
- Die Begegnungszonen sollen für den motorisierten Individualverkehr und die Velos erkennbar sein (Signalhöhe und Eingangstor).

Lösungsvorschläge Sensibilisierung: Wie kann ein respektvolles Miteinander in den Begegnungszonen erreicht werden?

- Grundsätzlich braucht es gar keine aktiven Sensibilisierungsmassnahmen. Die Konflikte per se tragen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden bei.
- Problem: den Verkehrsteilnehmenden fehlt das Bewusstsein (Kulturfrage), es fehlt ein einheitlicher Umgang der Nutzenden mit Begegnungszonen.
- Langfristig sind flächendeckende einheitliche Begegnungszonen anzustreben.
- Langfristige Vision: Begegnungszonen sind Normalfall. Folglich sollen die restlichen Verkehrszonen signalisiert werden, nicht die Begegnungszonen.

Arbeitsgruppe «Fussgängerzone mit Velo gestattet»

Lösungsvorschläge:

1. Bauliche / gestalterische Trennung:
 - Ob eine bauliche oder gestalterische Trennung sinnvoll ist, soll situativ entschieden werden.
 - Schaffung von Torsituationen wird befürwortet.
 - Belagswechsel: Ein velofreundlicher Belag ist wünschenswert (flach, keine Pflastersteine).
 - Es sollen Führungselemente eingebaut werden, wie z.B. Steinreihen im Belag.
 - Hinweis, dass die Zone sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrende ist, soll auf der Strasse signalisiert sein, nicht an einem Schild (Piktogramme am Boden).
 - Die Sensibilisierung als Teil der Velo-Kampagne wird befürwortet.
 - Es wird auf die Studie 2011 der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr verwiesen.
2. Tempolimit nur für Velos einführen?
 - Die Teilnehmenden stellen die Durchsetzbarkeit einer solchen Regelung in Frage.
 - Diese Massnahme wird eher abgelehnt, da der Nutzen als gering eingeschätzt wird.
 - Es wird eine Sensibilisierung der E-Biker/innen bereits beim Kauf des Gefährts gewünscht.
 - Wenn, dann müssten Tempolimiten für Velofahrende ersichtlich sein (auf dem Boden).

Arbeitsgruppe «Fussweg mit Velo gestattet»

Lösungsvorschläge:

- Bei neuen Projekten ist eine Trennung des Fuss- und Veloverkehr mit baulichen Massnahmen anzustreben (Signalisation).
- Bei bestehenden Situationen ohne Konfliktpotential braucht es vorerst keine korrektiven Massnahmen.
- Bei bestehenden Situationen mit Konfliktpotential ist mindestens eine taktil erfassbare Trennung vorzusehen.
- Als sinnvolle Massnahme werden Sensibilisierungsmassnahmen erachtet, aber nur wenn sie vor Ort und permanent (nicht nur temporär) stattfinden.



Diskussion und Fazit (im Plenum)

Die Präsentationen und anschliessende Diskussionen zeigten, dass sich unabhängig vom Typ der Mischverkehrsfläche übergeordnete Fragestellungen ableiten lassen:

Mobilitätskultur: Braucht es einen Kulturwandel in der Stadt Bern? Wie weit kann die geplante Velokampagne einen Kulturwandel fördern? Beispiele aus dem Veloland Holland zeigen, dass eine gut ausgebaute Infrastruktur die Voraussetzung für eine Mobilitätskultur bildet, welche vom Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden geprägt ist.

Geschwindigkeit: Wie kann die Entwicklung eines Tempobewusstseins von schnellen Velofahrenden und E-Biker/innen erreicht werden? Bereits beim Kauf? Durch Sensibilisierung? Tempoanzeigen spezifisch für Velos?

Bauliche Massnahmen vs. visuelle Massnahmen: Aus Sicht der Velofahrenden genügt eine gute visuelle Trennung vom Velo- und dem Fussverkehr. Aus Sicht der Sehbehinderten braucht es verständlicherweise physische Trennung, damit sie sich sicher fühlen. Dieser Interessenkonflikt gilt es abzuwägen und Lösungen zu suchen.



Workshop Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr (Fotos: naturaqua PBK).

Wie geht es weiter?

Folgende Partizipationsveranstaltungen sind im aktuellen Jahr geplant:

Wann?	Was?
Anfang Mai 2018	<i>Mittagstisch</i> Velostrassen: Resultate Stadt Bern Pilotversuch
Anfang Juni 2018	<i>Mittagstisch</i> Free-Floating Veloverleihsysteme
Mitte Juni 2018	<i>Workshop</i> Verkehrssicherheit und Komfort
Ende Juni 2018	<i>Mittagstisch</i> Masterplan Veloinfrastruktur
Mitte August 2018	<i>Mittagstisch</i> Cargobikes
Ende Aug./ Anfang Sept. 2018	<i>Workshop</i> Fördermassnahmen für Kinder und Jugendliche
Anfang Sept. 2018	<i>Mittagstisch</i> Velo aus Sicht von Menschen mit Behinderungen und von älteren Menschen

Die genauen Termine werden im Rahmen der Rundmails durch die Projektleitung Velo-Offensive kommuniziert, sobald diese feststehen.

Wer war dabei?

Organisation	Vorname	Name
Alternative Linke Bern	Klingsor	Reimann
Civic GmbH	Hubschmid	Samuel
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Evelyn	Hunziker
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Judith	Albers
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hans-Martin	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Adrian	Guggisberg
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Timon	Richiger
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Joseph	von Sury
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christof	Bähler
Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen	Urs	Germann
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Christophe	Weder
Fussverkehr Bern	Rudolf	Käser
Grüne Freie Liste GFL	Michael	Steiner
Kantonspolizei Bern	Andreas	Bieri
Kontextplan	Julian	Baker
Metron Bern	Michael	Moser
Metron Bern	Antje	Neumann
Metron Bern	Starkermann	Marco
naturaqua PBK	Anne	Bernasconi
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
Pro Velo Bern	Thomas	Schneeberger
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV	Esther	Garó
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV	Franziska	Roggli
SigmaPlan	Frank	Meile
Tatort GmbH	Diobe	Wyss
TBA Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr	Oliver	Dreyer
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
Touring Club Schweiz, Sektion Bern	Stefan	Plüss
Transitec, Bern	Julian	Fleury
Transitec, Bern	Eva	Vontobel
VCS Bern	Bruno	Vanoni
Velostation Bern	Stephan	Hirschi
Velostation Bern	Jürg	Steiner
Verein «Heit Sorg zu Bärn»	Hans-Ulrich	Gränicher
Wirtschaftsverbände	Bernhard	Eicher

Weitergehende Infos

[Präsentation Workshop «Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr» \(PDF-Datei, 1.7 MB\)](#)

Kontakt

Verkehrsplanung

Stephanie Stotz

E-Mail: fuss.velo@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung, März 2018

15. Workshop «Sicherheit für den Veloverkehr»



Workshop «Sicherheit für den Veloverkehr»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 13.06.2018

Um was geht es?

Das Thema Verkehrssicherheit steht bei der Verkehrsplanung bei jedem Projekt an oberster Stelle. Das gilt sowohl für die bestehende Infrastruktur als auch bei neuen Anlagen. Die Unfallstatistiken zeigen, dass die Anzahl Verkehrsunfälle zurückgegangen sind, jedoch beim Veloverkehr in den letzten Jahren leicht gestiegen sind. Die Frage steht im Raum: Wie kann konkret mehr Sicherheit für die Velofahrenden erlangt werden? Entscheidend dafür sind eine sichere Infrastruktur und entsprechende Verkehrslösungen, welche sich an der Zielgruppe Acht- bis Achtzigjährige ausrichtet. Ziel des Workshops zum Thema Veloverkehrssicherheit war, Vorschläge und Ideen für eine sichere Veloinfrastruktur zu generieren. Dazu schlüpfen die Teilnehmer wahlweise in die Haut einer acht-, einer dreissig- und einer 80-jährigen Person. In Arbeitsgruppen wurden Lösungsansätze für die «Hot Spots» Knoten (Kreisel, Kreuzungen) und gerade Strecken entwickelt. Die Resultate des Workshops fliessen bei der Planung von aktuellen und zukünftigen Projekten ein.

Teil 1: Grundlagen

Input: Velo-Unfallstatistik: Zahlen und Trends

Jurgen Mesman von der Verkehrsplanung Stadt Bern präsentiert in einem Inputreferat die Velo-Unfallstatistik 2008 – 2016 (siehe Präsentation). Generell über sämtliche Verkehrsteilnehmende betrachtet lässt sich festhalten: tendenziell sinkt die Anzahl Unfälle. Für Velos und E-Bikes gilt dieser Trend leider nicht. Insbesondere die Anzahl Unfälle mit Schwerverletzten ist gestiegen. Als weitere Grundlage für den Workshop zeigte Jurgen Mesman die Unfallorte auf: Über die Hälfte der Unfälle ereignen sich unmittelbar vor einer Kreuzung oder einem Kreisel. Damit diese Unfälle reduziert werden können, wäre eine Reduktion der Geschwindigkeit zu erzielen. Die anderen Unfälle geschehen auf geraden Strecken. Hier stellt sich das Problem vor allem bei Selbstunfällen und zweitrangig beim Einspuren in die Strassenmitte für Linksabbieger. Jurgen Mesman schliesst sein Referat mit dem Fazit: Eine gute Infrastruktur ist entscheidend für die Sicherheit der Velofahrenden. Gleichzeitig gilt es aber, die Velokultur und den gegenseitigen Respekt unter den Verkehrsteilnehmenden weiter zu fördern.

Input: Sicherheit für Velofahrende: Was macht die Stadt Bern?

Michael Liebi von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr nimmt in seinem Inputreferat den Faden des vorigen Referates auf. Die entscheidende Frage ist: Trauen sich alle aufs Velo, die möchten? Hier will die Stadt Bern ansetzen. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, ein sicheres und komfortables Velofahren für Alle zu ermöglichen und damit zusätzliche Nutzergruppen zu gewinnen. Dabei sollen bewährte Standards eingesetzt werden wie vorgezogene Radstreifen, «Velosäcke» bei Lichtsignalanlagen oder das indirekte Linksabbiegen. Zudem werden in Bern neue Standards erprobt und umgesetzt wie zum Beispiel Velostrassen oder baulich abgesetzte Radwege. Mittels Pilotprojekten will die Stadt Bern zudem neue Lösungen für mehr Sicherheit für den Veloverkehr entwickeln. Beispiel dafür ist die bauliche Trennung der Velohauptroute Wankdorf im Bereich Nordring.

Teil 2: Workshop

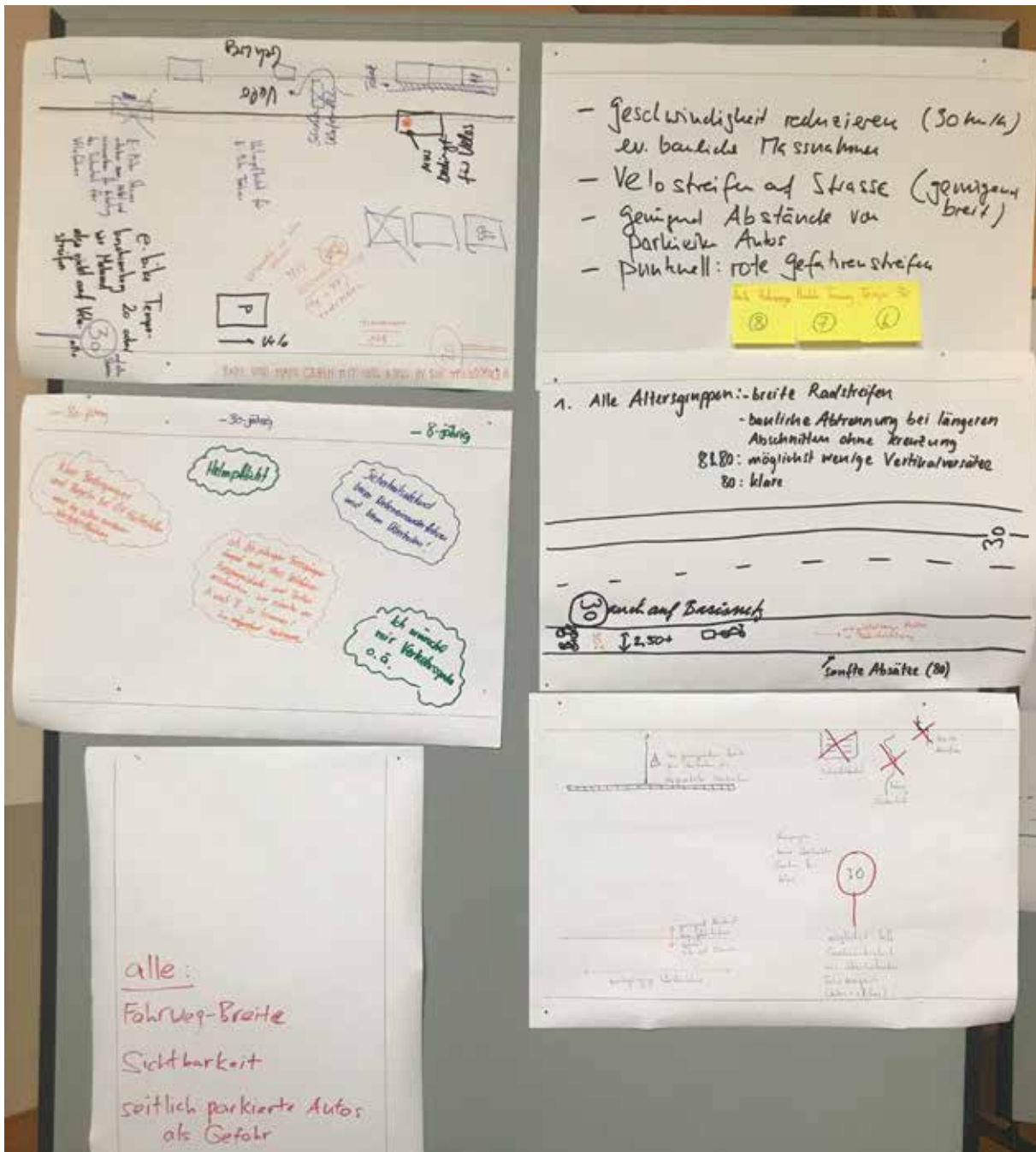
Im zweiten Teil wurden in Gruppen zu je drei Personen in den Rollen einer 8jährigen, einer 30jährigen und einer 80jährigen Person konkrete Lösungsvorschläge für folgende zwei Fragestellungen entwickelt.

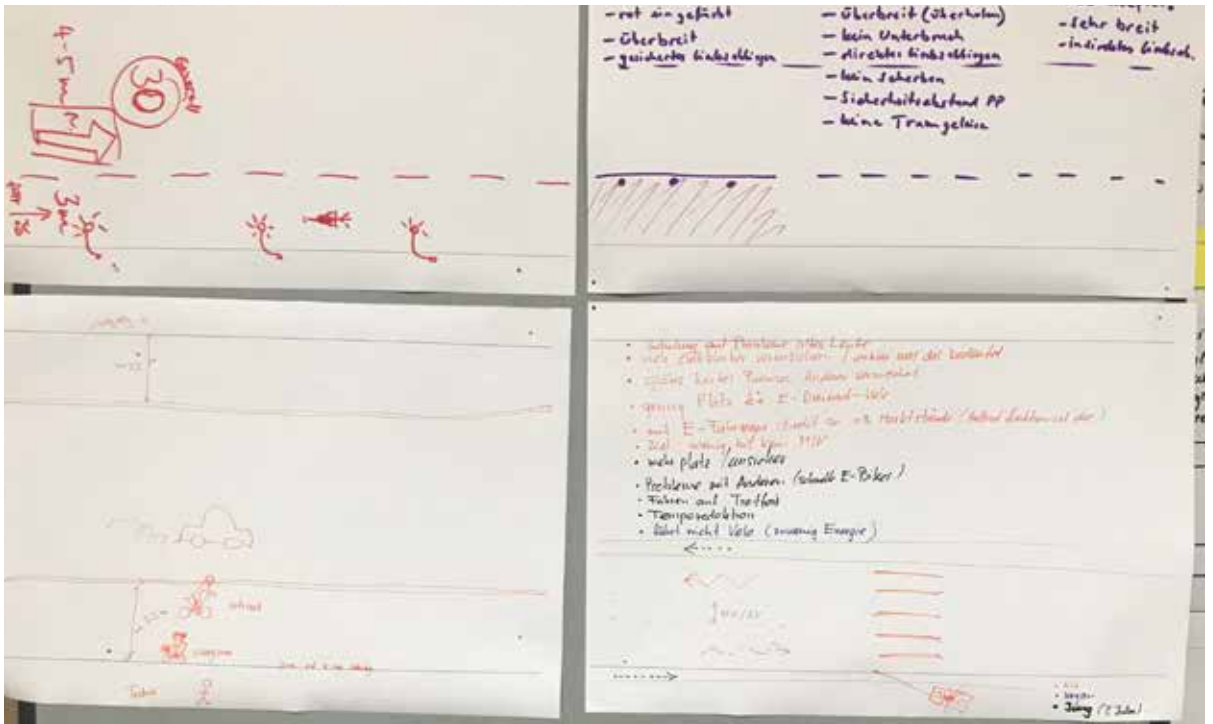
1. Fragestellung: «Welche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden auf der Strasse (gerade Abschnitte) schlagen Sie vor?»

Nachfolgende Zusammenfassung zeigt Lösungsvorschläge für alle Altersgruppen auf (**fett mehrfach genannten** Lösungen):

- **Tempobeschränkung 30 für alle**, insbesondere für E-Bikes. Dies soll mit entsprechender Signalisation aber auch mit Sensibilisierung erreicht werden
- **Genügend breite Velowege** auf der Strasse sicherstellen
- Insbesondere bei längeren Abschnitten ist mit **baulichen Massnahmen** eine klar ersichtliche Trennung anzustreben
- Punktuell soll mit roten Gefahrenstreifen der Velostreifen vom übrigen Strassenraum abgehoben werden
- Helmpflicht für alle
- Seitliche parkierte Autos bedeuten eine Gefahr, deshalb soll genügend Abstand gewährleistet werden
- Den Kulturwandel fördern: noch mehr Verkehrsteilnehmende sollen auf das Velo umsatteln.
- Unnötige Hindernisse auf der Strasse sollen vermeiden werden, z.B. Vertikalversätze, Unebenheiten im Belag, Schachtdeckel
- Schneefreie Velostreifen und –wege sicherstellen
- Verkehrsschulungen und Kurse bringen mehr Sicherheit für unsichere Velofahrende
- Alle Verkehrsteilnehmer sollen auf die Probleme und Unsicherheiten von unsicheren Velofahrenden sensibilisiert werden
- Beim Überholen soll ein Sicherheitsabstand eingehalten werden

Nachfolgende Bilder zeigen die Skizzen und Ausführungen zu den vorgeschlagenen Lösungen für mehr Sicherheit auf geraden Strecken:





2. Fragestellung «Welche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden an Knoten (Kreuzungen) schlagen Sie vor?»

Grundsätzlich haben rund gleich viele Gruppe die Knotensituation mit einem Kreisel wie mit einer Kreuzung gelöst. Nachfolgende Zusammenfassung zeigt Lösungsvorschläge für alle Altersgruppen auf:

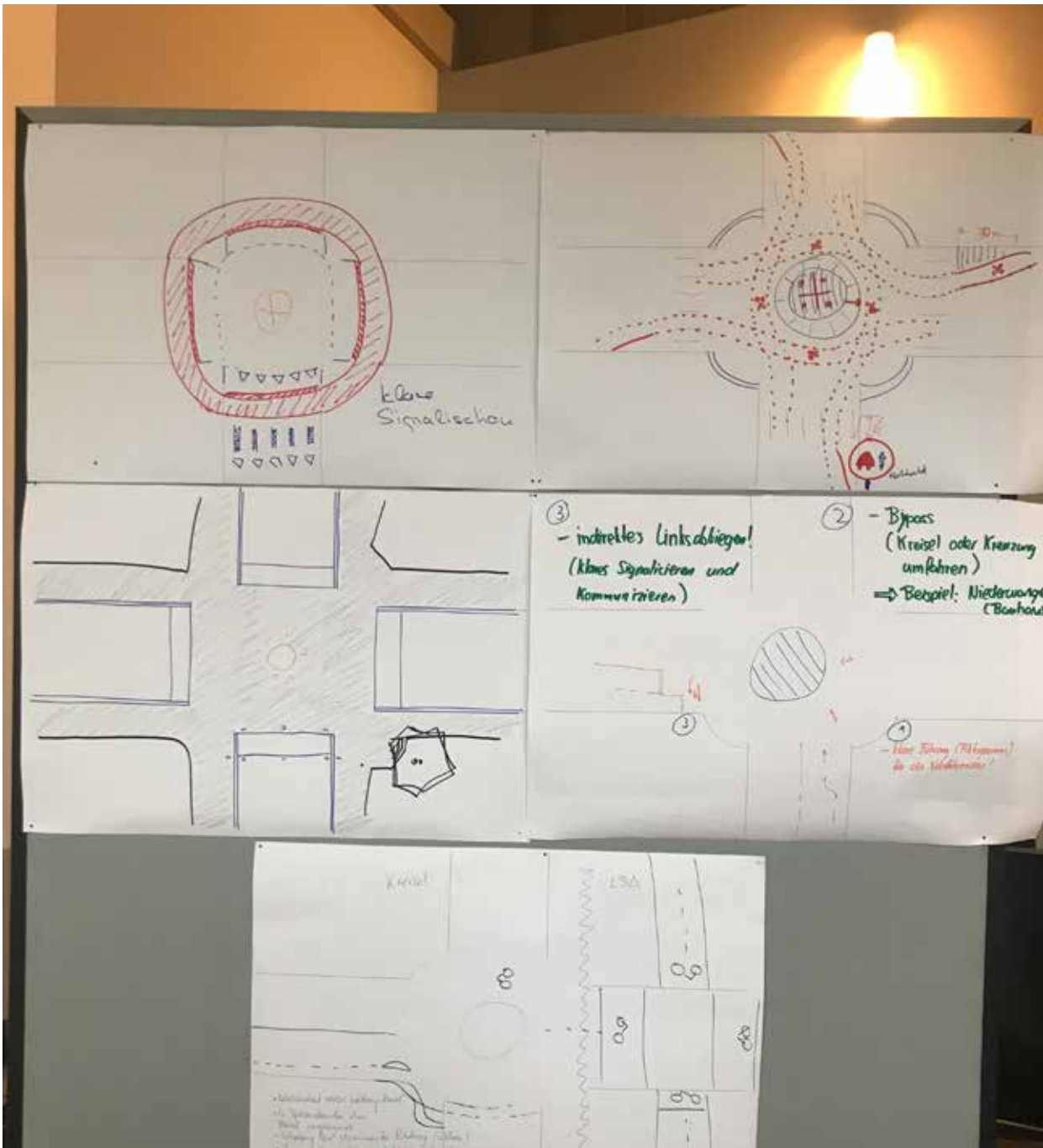
Lösungen mit Kreisel:

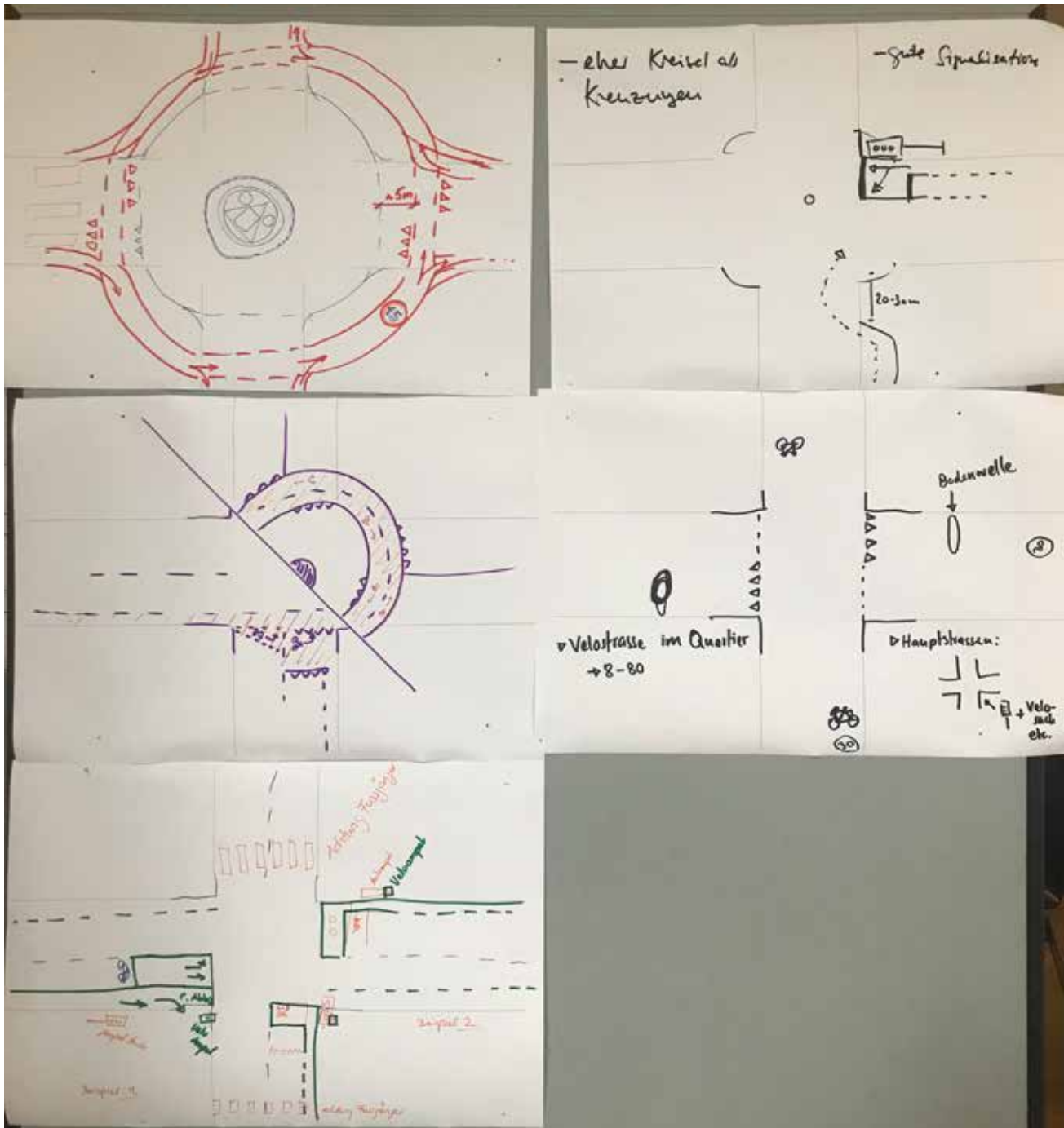
- Das Velo wird mit einer eigenen klar markierten Spur im Kreisel geführt. Das kann in der Mitte oder auch am Rand sein.
- Das Velo hat Vortritt im Kreisel.
- In den Kreiseln gilt eine Tempobeschränkung für alle
- Der Veloverkehr wird im Kreisel vom MIV getrennt.

Lösungen mit Kreuzung:

- Indirektes Linksabbiegen wird mit einer klaren Markierung erleichtert
- An den Kreuzungen bringt ein Velosack mehr Sicherheit
- An den Kreuzungen haben Velofahrende generell Vortritt
- Vertikal versetzte Kreuzungen erhöhen die Sicherheit

Nachfolgende Bilder zeigen die Skizzen und Ausführungen zu den vorgeschlagenen Lösungen für mehr Sicherheit an Knoten (Kreisell/Kreuzung):





Workshop Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr (Fotos: naturaqua PBK).

Wie geht es weiter?

Folgende weiteren Partizipationsveranstaltungen sind geplant:

Wann?	Was?
Dienstag, 21. August 2018	<i>Mittagstisch</i> Cargobikes «Mir sattlä um»
Donnerstag, 30. August 2018	<i>Mittagstisch</i> Masterplan Veloinfrastruktur
Donnerstag, 13. September 2018	<i>Mittagstisch</i> Velostrassen
Dienstag, 18. September 2018	<i>Mittagstisch</i> <i>Thema zu definieren</i>
Donnerstag, 20. September 2018	<i>Mittagstisch</i> Free-Floating Veloverleihsysteme

Zu den Veranstaltungen wird wie üblich mittels Rundmail von der Verkehrsplanung eingeladen.

Wer war dabei?

Organisation	Vorname	Name
B+S AG Bern	Oliver	Dreyer
BERNMOBIL	Beatrice	Marti
BERNMOBIL	Thomas	Minder
BHP Raumplan AG	Bernhard	Gerber
Bike Loft GmbH, 3380 Wangen	Armin	Wytttenbach
Bund Schweizer Landschaftsarchitekten	Clemens	Basler
Büro für Mobilität	Andreas	Blumenstein
Büro für Mobilität	Uwe	Schlosser
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Ursula	Rettinghaus
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Claudia	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Adrian	Guggisberg
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Michael	Liebi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Jurgen	Mesman
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Timon	Richiger
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen	Urs	Germann
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Barbara	Freiburghaus
Fussverkehr Bern	Rudolf	Käser
Gemeinde Köniz	Rolf	Albisser
Grüne Freie Liste GFL	Marcel	Wüthrich
Kantonspolizei Bern	Adrian	Jenny
Metron Bern	Michael	Moser
naturaqua PBK	Anne	Bernasconi
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Pro Velo	Fabian	Maeder
Pro Velo Bern	Thomas	Schneeberger
Pro Velo Schweiz	Daniel	Bachofner
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV	Franziska	Roggli
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV	Esther	Caro
Sozialdemokratische Partei SP	Marieke	Kruit
Stiftung SchweizMobil	Bruno	Hirschi
Tiefbauamt Kanton Bern	Chris	Kollascheck
VCS Sektion Bern	Jochen	Faber
B+S AG Bern	Oliver	Dreyer
BERNMOBIL	Beatrice	Marti
BERNMOBIL	Thomas	Minder

Weitergehende Infos

[Präsentation Workshop «Sicherheit für Veloverkehr» \(PDF-Datei\)](#)

Kontakt

Verkehrsplanung

Jurgen Mesman

E-Mail: jurgen.mesman@bern.ch

Telefon: 031 321 70 53

Verkehrsplanung, Juni 2018

16. Mittagstisch «Cargo-Bikes»



Mittagstisch «Cargo-Bikes»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 21.08.2018



Um was geht es?

Im Rahmen des Pilotprojekts «Mir sattlä um!» haben neun Berner KMU aus unterschiedlichen Branchen während sechs Monaten im Sommer und Herbst 2016 kostenlos den Einsatz von eCargo-Bikes getestet. Am 3. Juli 2017 lancierte die Fachstelle Mobilitätsberatung die zweite Ausgabe von «Mir sattlä um!». Zehn neue Betriebe aus weiteren Branchen konnten für zwölf Monate kostenlos ein Lastenvelo testen.

Am Mittagstisch zum Thema «eCargo-Bikes» wurden die Auswertungen dieser zweiten Staffel sowie das weitere Vorgehen präsentiert. Ein teilnehmender Betrieb schilderte seine Erfahrungen im Umgang mit dem eCargo-Bike. Schliesslich wurde im Plenum über weitere Potenziale und Herausforderungen in der Förderung des Lastenrads diskutiert.

Velo-Offensive und Cargo-Bikes

Input

Grundlagen

Peter Schild von der Fachstelle Mobilitätsberatung des Amtes für Umweltschutz der Stadt Bern präsentierte in seinem Inputreferat einerseits die Projektziele und das Vorgehen von «Mir sattlä um!», andererseits berichtete er über die Änderungen, die in der zweiten Staffel (2017) gegenüber dem Pilotprojekt (2016) vorgenommen worden waren.

Auswertung

Im zweiten Teil präsentierte Peter Schild die Resultate. Die zweite Ausgabe des Projekts «Mir sattlä um!» zeigt teilweise andere Resultate als die erste Ausgabe. Auffallend ist, dass in der zweiten Staffel mehr Gastrobetriebe mitgemacht haben. Die Unterschiede manifestierten sich auch in Bezug auf die Fahrtendauer, die Distanz, das Gewicht, den Zweck und den Modal Shift. So wurden die eCargo-Bikes 2016 hauptsächlich für Kunden- und Betriebs-Lieferungen (64%) genutzt, während 2017 der hauptsächliche Zweck darin bestand, Briefe und Pakete zu transportieren, Entsorgungen und Versorgungen zu verrichten sowie Transporte in der Freizeit zu tätigen (62%).

Fazit

Die Unternehmen ziehen grundsätzlich ein positives Fazit zu ihrer Projektteilnahme. Für sieben Betriebe hat sich der Einsatz des eCargo-Bikes «vollkommen bewährt». Drei Betriebe ziehen eine eher positive Bilanz. Sehr wertvoll bewerteten die Betriebe die Zeitersparnis dank direkteren Wegen und das Wegfallen der Parkplatzsuche. Ein Vertreter vom «Chäsueb» äusserte sich kurz zu den Erfahrungen mit dem Lastenvelo. Nach anfänglicher Skepsis hätten sich die Lieferungen mit dem eCargo-Bike als sehr praktisch erwiesen. Er ist der Meinung, dass sich die Lastenräder aus ökonomischer und ökologischer Sicht lohnen.

Mit der zweiten Staffel geht dieses Projekt zu Ende. Es ist keine weitere Staffel vorgesehen.

Herausforderungen an die Infrastruktur

Das Cargo-Bike braucht im Vergleich zu einem normalen Velo relativ viel Platz. In diesem Zusammenhang kristallisierten sich während des Pilotprojekts hauptsächlich drei Herausforderungen an die Infrastruktur heraus:

- **Abstellmöglichkeiten im privaten und öffentlichen Raum:** Genug grosse Abstellmöglichkeiten auf öffentlichem Grund für Cargo-Bikes wären wünschenswert. Oft fehlen im privaten Umfeld Rampen, um das Cargo-Bike praktisch in einem Abstellraum zu parkieren.
- **Cargo-Bike vs. Tram:** Es braucht vermehrt Haltestellenumfahrungen, damit das Lastenvelo nicht in Konflikt mit dem Tram gerät.

- **Cargo-Bike vs. stehende Autokolonnen:** Breite Velospuren bzw. separate Velowege sollen auch dem Cargo-Bike ermöglichen, gefahrenlos an stehenden Autokolonnen vorbeizukommen.

Frage- und Diskussionsrunde

Die anschliessende Frage- und Diskussionsrunde beinhaltet Inputs zu weiteren Potentialen, Hindernissen und möglichen Fördermassnahmen von Seite der Stadt Bern. Im Folgenden ist eine Zusammenfassung der eingebrachten Statements wiedergegeben.

- **Potenzial Utility-Bike:** neuer Trend in der Veloindustrie. Utility-Bikes sind eine Mischung aus normalen Velos und Cargo-Bikes. Sie brauchen weniger Platz und eignen sich als Zwischenlösung für den Transport.
- **Potenzial City Logistik / Bike Sharing:** Mit rund 25 Cargo-Bikes von «carvelo2go» gibt es bereits eine Flotte für den innerstädtischen Lieferverkehr. Dieses Logistik-Netzwerk kann weiter ausgebaut werden. Die Lastenräder stehen nicht nur den Unternehmen, sondern auch der Bevölkerung zur Verfügung.
- **Potenzial private Mobilität:** Cargo-Bikes eignen sich auch gut für die Freizeit, z.B. Kindertransport.
- **Regulatorium anpassen:** Als Hindernis werden regulatorische Hemmnisse betrachtet, z.B. bei der Zulassung von breiteren Lastenvelos mit grösserer Nutzlast. Hier könnte die Stadt Bern Unterstützung bieten und bei den zuständigen Stellen Einfluss nehmen (ASTRA).
- **Miteinander, nicht gegeneinander:** ein nachhaltiger Mix von verschiedenen Verkehrsmitteln und gegenseitiger Respekt unter den Verkehrsteilnehmenden werden als wünschens- und unterstützenswert erachtet.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Büro für Mobilität	Noëlle	Fischer
Chäsibueb	Kurt	Staudenmann
Chäsibueb	Franziska	Stoll
CityCycles	Olivier	Busato
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Peter	Schild
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Claudia	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Timon	Richiger
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Bernhard	Rüegg
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Max	Bushell
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Michael	Liebi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christopher	Nigg
Cargologic AG	Rudolf	Schären
Metron Bern	Antje	Neumann
Mobilitätsakademie	Jonas	Schmid
Mobilitätsakademie	Jörg	Beckmann
naturaqua PBK	Anne	Bernasconi
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Pro Velo Bern, Sozialdemokratische Partei SP	Michael	Sutter
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
Transitec Beratende Ingenieure AG	Eva	Vontobel
VCS Regionalgruppe Bern	Benjamin	Zumbühl
Velostation Bern	Nicolet	Perriard
Verein Vortritt Fussgänger	Marcel	Durst
Verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner

Weitergehende Infos

[Präsentation Mittagstisch eCargo-Bikes \(Link\)](#)

Kontakt

Fachstelle Mobilitätsberatung, Amt für Umweltschutz Stadt Bern

E-Mail: peter.schild@bern.ch

Telefon: 031 321 63 19

Amt für Umweltschutz, August 2018

17. Mittagstisch «Masterplan Veloinfrastruktur»



Mittagstisch «Masterplan Veloinfrastruktur»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 30.8.2018



Um was geht es?

Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) sind die Schwerpunkte für die räumliche Stadtentwicklung der Stadt Bern definiert (=was). Der Masterplan Veloinfrastruktur zeigt nun auf, **wie** diese Entwicklung im Bereich des Velos konkret erfolgen kann. Er enthält Standards für zukünftige Planungen der Veloinfrastruktur. Ziel ist eine sichere und komfortable Infrastruktur für Velofahrerinnen und Velofahrer für alle von 8 bis 80. Wo immer möglich, wird der Masterplan Veloinfrastruktur bereits bei laufenden Projekten berücksichtigt.

Der Masterplan Veloinfrastruktur ist noch bis am 30. September 2018 in der öffentlichen Vernehmlassung.

Velo-Offensive und Veloinfrastruktur

Input

Die amtsinterne Vernehmlassung des Masterplans Veloinfrastruktur ist bereits erfolgt, bis Ende September 2018 läuft die öffentliche Mitwirkung. Michael Liebi, Leiter Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Direktion TVS, präsentiert die wichtigsten Inhalte des Masterplans.

Mit Blick auf das Gesamtsystem des städtischen Verkehrs, kann das Velo sein Potenzial heute noch nicht voll ausschöpfen. Mit baulichen Massnahmen soll die Infrastruktur für Velofahrerinnen und Velofahrer verbessert werden. Die Infrastruktur wiederum hat Einfluss auf das Fahrverhalten und auf die Velokultur.

Grundlagen

Der Masterplan Veloinfrastruktur besteht aus drei Dokumenten:

- **Bericht.** Er zeigt die Einbettung der künftigen Veloinfrastruktur in die Gesamtstrategie der Verkehrs- und Stadtplanung auf und konkretisiert die Ziele und Stossrichtungen des Stadtentwicklungskonzepts 2016 (STEK 2016).
- **Standards.** Mit typischen Querschnitten und Situationsplänen werden konkrete Lösungsmöglichkeiten zu Strecken, Knoten und Haltestellen aufgezeigt.
- **Netzplan.** Darin ersichtlich sind das Velohaupttroutennetz, wichtige Velorouten sowie für den Veloverkehr bedeutende Knoten.

Was ist neu?

- **Neue Velohaupttrouten.** Sie sollen durchgehend, sicher, direkt und komfortabel sein. Da die Velohaupttrouten auf möglichst direktem Weg zum Zentrum führen sollen, liegen die Wunschlinien meist auf den Hauptstrassen. Bei den Velohaupttrouten sollen die neuen Standards gemäss Masterplan umgesetzt werden. Zielhorizont: 2030.
- **Mehr Platz.** Im Masterplan ist definiert, welche Breite für Velostreifen angestrebt wird. Anzustreben ist eine Breite von 2.50 m, die minimale Breite für Haupttrouten liegt bei 1.80 m, das Minimum bei 1.50 m.
- **Bauliche Abtrennung.** Insbesondere dort, wo es viel motorisierten Verkehr gibt und die Geschwindigkeiten eher hoch sind, sollen die einzelnen Fahrspuren baulich abgetrennt werden. Ziel ist ein physischer Schutz für Velos. Dieser kann auch durch Bäume oder parkierte Autos erfolgen.
- **Haltestellenumfahrung.** Bei Bus- und Tramhaltestellen werden Umfahrungen für Velofahrende stets geprüft. Beispiel: Haltestelle Kursaal.
- **Kreuzungen.** Anpassungsbedarf gibt es insbesondere beim links-Abbiegen. Je nach Örtlichkeit eignen sich Ansätze aus Dänemark und der Niederlande.

Noch nicht im Masterplan enthalten

Der Masterplan behandelt noch nicht alle Fragen der Veloinfrastruktur. Gewisse Themen, zum Beispiel Veloabstellplätze oder die «grüne Welle», folgen zu einem späteren Zeitpunkt.

Erfolge und Herausforderungen

Die Stadt Bern hat sich mit der Velo-Offensive das Ziel gesetzt, bis 2030 den Veloanteil am Gesamtverkehr auf mindestens 20 Prozent zu erhöhen. In den letzten Jahren hat der Veloverkehr bereits deutlich zugenommen und es kommt zum Teil bereits zu Engpässen. Die Optimierung der Veloinfrastruktur erfolgt in einem laufenden Prozess. Dabei können Erfahrungen aus anderen Städten und neue Trends berücksichtigt werden.

Frage- und Diskussionsrunde

- Wie erfolgt die Umsetzung der Standards bei laufenden Projekten? Einige Projekte sind schon so weit fortgeschritten, dass nur noch eine Justierung der Veloinfrastruktur möglich ist. Beispiel: Projekt Tram Bern – Ostermundigen, Thema Haltestellen. Bei anderen Projekten gibt es etwas mehr Spielraum. Beispiel: Gesamtsanierung Thunplatz - Ostring. Bei neuen Projekten sollen die Standards konsequent berücksichtigt werden.
- Sind Velohaupttrouten auch auf Quartierstrassen möglich? Hier ist ein Entscheid des ASTRA ausstehend. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass Velohaupttrouten auch durch ein Quartier führen können.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
B+S AG Bern	Oliver	Dreyer
BERNMOBIL	Markus	Wegmüller
Büro für Mobilität	Uwe	Schlosser
CityCycles	Olivier	Busato
Civic GmbH	Samuel	Hubschmid
Direktion für Bildung, Sport und Soziales	Janett	Hohmann
Direktion für Bildung, Sport und Soziales	Martin	Rhyner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Judith	Albers
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Claudia	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Hans-Martin	Baumann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christian	Beiner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Michael	Liebi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Timon	Richiger
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Metron Bern	Antje	Neumann
Metron Bern AG	Stefan	Manser
naturaqua PBK	Michelle	Lehmann
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
PostAuto Schweiz AG	Barbara	König
Pro Velo Bern	Andreas	Bevern
Pro Velo Bern	Rebecca	Müller
Pro Velo Bern, Sozialdemokratische Partei SP	Michael	Sutter
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
TBF + Partner AG	Christoph	Enger
TBF + Partner AG	Jacqueline	Sauter
Tiefbauamt Kanton Bern	Tanja	Trachsler
Transitec Beratende Ingenieure AG	Julian	Fleury
VCS Regionalgruppe Bern	Martin	Perrez
VCS Regionalgruppe Bern	Benjamin	Zumbühl
Verkehrsplanung	Christof	Bähler

Weitergehende Infos

[Präsentation Mittagstisch Masterplan Veloinfrastruktur \(Link\)](#)

Kontakt

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Direktion TVS

E-Mail: michael.liebi@bern.ch

Telefon: 031 321 70 01

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, TVS, September 2018

18. Mittagstisch «Veloverleihsysteme»



Mittagstisch «Veloverleihsysteme»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 20.9.2018



Um was geht es?

Ab Ende September 2018 gibt es in Bern zwei Veloverleihsysteme: Das Angebot von PubliBike sowie neu das Angebot der Firma Smide. Die zwei Systeme unterscheiden sich hinsichtlich der Parkiersystem (stationsgebunden vs. Free floating), Fahrzeuge, Flottengrösse etc.

- **PubliBike** hat momentan 700 Velos im Angebot (Endausbau: 2400). Es sind Velos und E-Bikes (bis 25 km/h), welche an hierfür reservierten Velostationen auf dem ganzen Stadtgebiet ausgeliehen werden können. Es besteht keine Helmpflicht und es ist kein Führerausweis nötig.
- **Smide** startet mit 50 Bikes und baut dann die Flotte sukzessive aus (bewilligt: 300). Es sind E-Bikes (35 km/h bis max. 45 km/h), welche auf üblichen Veloabstellplätzen abgestellt werden (Free-Floating). Es besteht Helmpflicht und ein Führerausweis (Kat. M Mofa) ist nötig.

Im Fokus der heutigen Veranstaltung steht das Free Floating-Angebot von Smide.

Velo-Offensive und Veloverleihsysteme

Bewilligungsverfahren Free Floating

Stephanie Stotz von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr umreisst die Bewilligungspraxis bezüglich Free floating-Veloverleihsysteme in Bern. Im August 2018 hat der Gemeinderat der Firma Smide eine Bewilligung erteilt, ihre E-Bikes in der Stadt Bern anzubieten. Smide war der einzige Gesuchsteller im Rahmen des von Bern für die Free Floating-Anbieter definierten Bewilligungsprozess. Durch das Verfahren resp. die Auflagen sollen Zustände, wie sie zeitweise zum Beispiel in Zürich anzutreffen waren (überfüllte Abstellplätze, Velos in schlechtem Zustand etc.), verhindert werden. Die Auflagen im Rahmen des Bewilligungsprozesses betreffen u.a. Flottengrösse, technischen Anforderungen oder den Umgang mit Daten. Die Bewilligung für Smide gilt wie diejenige für Publibike für vorerst fünf Jahre.

Smide ab September 2018 in Bern

Corinne Vogel, Co-Gründerin von Smide, stellt das Angebot von Smide vor. Smide ist das weltweit erste stationslose Veloverleihsystem, das auf schnelle E-Bikes setzt. Es startete 2017 in Zürich und expandiert nun nach Bern.

Wie Smide funktioniert

Über die Handy-App ist ersichtlich, wo freie Bikes stehen. Die Bikes werden per App gebucht und geöffnet. Die Bikes können nach der Fahrt an einem beliebigen Ort innerhalb des definierten Gebietes parkiert werden (Geofence). Eine Fahrt ist auch ausserhalb des Geofence möglich, die Rückgabe jedoch nur im definierten Gebiet.

Damit die Bikes gut verteilt sind, arbeitet das System mit Bonuszonen. Die Kunden erhalten einen finanziellen Anreiz, das Bike dorthin zu bringen, wo die Nachfrage gross ist. Dasselbe gilt, wenn der Akku aufgeladen werden muss. Wenn ein Kunde sein Bike zu einer Ladestation bringt, erhält er Gratisminuten. Dank modernen Algorithmen und Anreizsystemen stehen die E-Bikes dort, wo sie effektiv gebraucht werden und Smide kommt mit deutlich weniger E-Bikes als andere Veloverleihsysteme aus.

Die Bikes sind technisch so ausgerüstet, dass Smide ständig weiss, wo sie stehen (GPS) oder wie der Akkustand ist. Smide erhält eine Meldung bei einem Unfall oder wenn das Bike weggestossen wird (Diebstahl). Bekannt sind auch die Durchschnittsgeschwindigkeit (27.5 km/h), Anzahl Ausleihen pro Tag etc. Zudem werden Mängel durch die Kunden gemeldet, so dass sie rasch behoben werden können.

Smide in Bern

Berechnungen zeigen, dass man in Bern mit einem E-Bike in 10 Minuten fast überall hingelangt. Smide startet Ende September 2018 mit 50 Bikes und baut das Angebot

voraussichtlich bereits im Frühling 2019 weiter aus. Bewilligt sind insgesamt 300 Bikes. Wenn mehr Bikes im Angebot sind, vergrössert sich auch der Geofence. Corinne Vogel betont, dass es nicht möglichst viele Bikes brauche, es sei wichtiger, dass die Bikes am richtigen Ort stehen.

Erfahrungen aus Zürich

Die Erfahrungen aus Zürich sind sehr positiv. Die Bikes sind ständig in Gebrauch und die Zufriedenheit der Kunden ist hoch. Geschätzt werden insbesondere das Fahrvergnügen und die Qualität der Bikes. Bereits fünf Prozent der Bevölkerung der Stadt Zürich sind bei Smide registriert.

Frage- und Diskussionsrunde

Parkieren im öffentlichen Raum: Die Bikes müssen im öffentlichen Raum abgestellt werden (nicht Tiefgarage). Die Bikes führen nicht zwingend dazu, dass öffentliche Veloabstellplätze zusätzlich überfüllt werden, da die Bikes häufiger in Gebrauch sind als private Velos. Es sind also weniger Velos nötig, um dieselben Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen (Sharing-Konzept).

- **Helme.** Bei den schnellen E-Bikes besteht Helmpflicht. Smide stellt Helme zur Verfügung. Wie ist es mit der Hygiene? Die Innenpolster werden regelmässig gewaschen. Unhygienische oder beschädigte Helme werden durch die Kunden gemeldet. Die Erfahrung zeigt, dass viele Kunden ihren eigenen Helm brauchen.
- **Zusammenarbeit mit ÖV.** Gibt es bisher kaum.
- **Ökologischer Aspekt.** Velos ohne elektrischen Antrieb sind ökologischer als E-Bikes. Die Frage ist jedoch: Steigen die Personen vom Auto, vom ÖV oder vom normalen Velo aufs E-Bike um? Zu dieser Frage gibt es eine Studie des Bundesamts für Energie BFE¹ aus dem Jahr 2014. Sie zeigt, dass der Hauptanteil (84 Prozent) des E-Bike-Verkehrsaufkommens Fahrten mit anderen Verkehrsmittel ersetzt: Knapp die Hälfte davon wurde vorher mit dem Auto, ein Viertel mit dem ÖV und ein Fünftel mit einem normalen Velo zurückgelegt. Die restlichen 16 Prozent sind durch Neuverkehr durch die E-Bikes. Gesamthaft gesehen kann also gesagt werden, dass E-Bikes den Strassen- und auch den Schienenverkehr entlasten. Dies gilt insbesondere auch für die Spitzenstunden, da E-Bikes zu einem grossen Teil für den Arbeitsweg verwendet werden.
- **Unfälle / Pannen / Versicherung.** Corinne Vogel erläutert, dass Smide-Kunden weniger Unfälle verursachen als Privatpersonen auf dem E-Bike. Oft sind es Selbstunfälle. Pannen behandelt Smide selber (7 Tage in der Woche). Kunden melden Mängel. Zudem meldet das System, wenn ein Bike 3 Tage nicht gefahren wurde. Die Haftpflichtversicherung ist über die gelbe Nummer abgedeckt. Die Unfallversicherung ist Sache der Kundinnen und Kunden.

¹ Siehe «Collage - Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau». Ausgabe 1/16, S. 5-7)

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
BERNMOBIL	Marco	Fuster
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Ursula	Rettinghaus
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Sara	Hofmann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Max	Leyck
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Michael	Liebi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Forum Bikesharing Schweiz	Valérie	Sauter
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Barbara	Freiburghaus
Gemeinde Ostermundigen, Abteilung Tiefbau und Betriebe	Peter	Eggimann
Grüne Freie Liste GFL	Marcel	Wüthrich
Junge Alternative JA	Ronja	Rennenkampff
Logistik Stadt Bern, Flottenmanagement	Patrick	Liechti
Metron Bern	Felix	Brunner
Metron Bern	Michael	Moser
naturaqua PBK	Michelle	Lehmann
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Pro Velo Bern	Anita	Wenger
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Michael	Ruefer
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Smide	Corinne	Vogel
Sozialdemokratische Partei SP	Benno	Frauchiger
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
VCS Regionalgruppe Bern	Benjamin	Zumbühl
Velostation Bern	Stephan	Hirschi
Velostation Bern	Jürg	Steiner

Weitergehende Infos

[Präsentation Mittagstisch Veloverleihsystem \(Link\)](#)

Kontakt

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Direktion TVS

E-Mail: stephanie.stotz@bern.ch

Telefon: 031 321 70 71

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, TVS, September 2018