



# Velo-Offensive

Schlussbericht der Arbeitsgruppe  
Miteinander Velo und öV

---

**Projektleitung:** Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Fachstelle öffentlicher Verkehr, Ueli Müller, Bundesgasse 38, Postfach, 3001 Bern ● Tel. 031 321 68 15, Fax 031 321 72 45

**Teilnehmende der Arbeitsgruppe:** Ueli Müller, Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr, Stadt Bern ● Christian Wohlwend, Leiter Betrieb BERNMOBIL ● Rolf Meyer Leiter Unternehmenskommunikation BERNMOBIL ● Judith Albers, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern ● Mirjam Bieri / Michelle Krautter, TBF + Partner AG ● **Bern, Mai 2015**

---

# Inhalt

<b>1. Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2. Vorgeschichte</b>	<b>5</b>
<b>3. Situationsanalyse</b>	<b>5</b>
Velo und öV machen die Stadt gemeinsam mobil	5
Konflikte zwischen den beiden Partnern entschärfen	5
Konfliktursachen: Bauliche Situationen und Verhaltensfaktoren	6
Bestandesaufnahme Konfliktorte	7
Konflikttypen	8
Fazit und Handlungsbedarf	10
<b>4. Grobkonzept</b>	<b>10</b>
Ziel: Abbau von Konfliktsituationen zwischen Velo und öV im Verkehrsalltag	10
Zielgruppen	10
<b>5. Umsetzungsplanung</b>	<b>12</b>
Vorschlag 1: Perspektivenwechsel öV / Velo als Weiterbildungsschwerpunkt 2016 für das Betriebspersonal öV	12
Vorschlag 2: Sensibilisierungskampagne für Velofahrende und öV-Betriebspersonal	14
Vorschlag 3: Erstellen von Webinhalten zum Thema Miteinander Velo / öV	15
Vorschlag 4: Schulungsmodul Velo / öV für Velokurse	16
Vorschlag 5: Situationsanalyse und deren Weiterführung	17
<b>6. Ausblick und verwaltungsexterne Phase</b>	<b>18</b>
Organisation der zweiten Phase	18
Partizipation	19
Kommunikation / Positionierung	19
<b>7. Antragsvorschläge an den Gemeinderat</b>	<b>19</b>
<b>8. Fazit</b>	<b>20</b>
<b>Anhang 1: Karte Konfliktorte gross</b>	<b>22</b>
<b>Anhang 2: Bericht der ersten Arbeitsgruppe, 2014</b>	<b>23</b>
<b>Anhang 3: Unfallstatistiken im Städtevergleich</b>	<b>37</b>

# 1. Zusammenfassung

Die Arbeitsgruppe hat im Rahmen der städtischen Velo-Offensive das Thema des Miteinanders von Velo und öV im Verkehrsalltag untersucht und Massnahmenvorschläge auf der Basis von Vorarbeiten aus dem Jahr 2014 erarbeitet. Im Fokus standen dabei insbesondere die Verhaltensfaktoren (bauliche Fragen sind im Rahmen der Velo-Offensive von anderen Arbeitsgruppen bearbeitet worden).

In einem ersten Schritt hat die Arbeitsgruppe eine Situationsanalyse auf der Basis von einfach zugänglichen Quellen, namentlich der Ereignisstatistik von BERNMOBIL und dem Praxiswissen seiner Mitglieder erarbeitet und kartographisch festgehalten. Damit liegt eine stadtweite Übersicht der Konfliktorte und der typischen Ausprägungen dieser Konflikte (Standardsituationen) vor.

Basierend auf der Situationsanalyse sind eine Reihe von Massnahmenvorschlägen entwickelt worden. Deren Fokus liegt bei der Sensibilisierung beider Zielgruppen für die jeweils "andere" Perspektive, um so ein defensives und konfliktminderndes Verhalten zu erreichen.

Vorgeschlagen werden im Einzelnen:

- Die Intensivierung der Schulungsaktivitäten für das Fahrpersonal von BERNMOBIL im Jahr 2016 unter verstärktem Einbezug von Velofahrenden.
- Eine Sensibilisierungskampagne für Velofahrende und öV-Fahrpersonal mit Aktivitäten vor Ort.
- Die Entwicklung eines Schulungsmoduls für das Miteinander von Velo und öV, das insbesondere im Verkehrsunterricht für Kinder und Jugendliche eingesetzt werden kann.
- Die Erarbeitung von entsprechenden Webinhalten, welche unter dem Dach der Gesamtkommunikation der Velo-Offensive veröffentlicht werden soll.
- Die kontinuierliche Weiterführung der Situationsanalyse hinsichtlich der Konflikte zwischen Velo und öV.

Schliesslich werden als Ausblick Hinweise für die Kommunikation der Velo-Offensive gegeben. Insbesondere wird empfohlen, Velo und öV in der Kommunikation als Umweltverbund zu positionieren. Entsprechende Ansätze für Botschaften und Instrumente sind im Bericht ebenfalls dokumentiert.

## 2. Vorgeschichte

Eine erste Situationsanalyse zum Thema Velo und öV wurde im Jahr 2014 durch eine Arbeitsgruppe der Stadt Bern / BERNMOBIL erarbeitet. In der Arbeitsgruppe wurden im Sinne einer Tour d'horizon Konflikte, Handlungsfelder und Massnahmenideen beschrieben. Erkannt wurden sowohl bauliche Aspekte wie auch weitere Handlungsfelder der Information / Aufklärung. Der Bericht ist im Anhang 2 enthalten.

Ab Frühling 2015 wurden die Arbeiten "Velo und öV" unter dem Projekt "Velo-Offensive" weitergeführt. Vorgängig wurden die auf Planung und Bau bezogenen Vorschläge als Input den entsprechenden Arbeitsgruppen übergeben. Die Arbeitsgruppe Velo und öV konzentriert sich in der Folge insb. auf die Handlungsfelder Verhalten / Information / Kommunikation.

## 3. Situationsanalyse

### **Velo und öV machen die Stadt gemeinsam mobil**

Im Zeitraum 2012 bis 2030 wird in der Region Bern mit einer Gesamtverkehrszunahme von ca. 19 % gerechnet.<sup>1</sup> Mit koordinierter Siedlungsplanung und einer geeigneten Verkehrsplanung, soll dieses Wachstum nachhaltig bewältigt werden. Der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr (resp. auch der Fussverkehr) sind im Rahmen dieser Gesamtperspektive die zentralen Verkehrsträger, damit der erwartete Mehrverkehr verträglich bewältigt werden kann<sup>2</sup>. Die Chancen dazu stehen gut, da beide Verkehrsträger bereits eine grosse Akzeptanz aufweisen: So ist Bern bereits heute Hauptstadt des öV. In keiner anderen Schweizer Stadt sind die Leute täglich eine so lange Strecke mit dem öV unterwegs und nirgends besitzen so viele Leute ein öV-Abonnement wie in Bern. Nebst dem öV hat Bern aber auch eine Affinität zum Velo: Bereits heute sind 11 % der Bernerinnen und Bernern mit dem Velo unterwegs. Konkrete Massnahmen zur weiteren Förderung des Veloverkehrs sind politisch mehrheitsfähig, z. B. hat der Souverän 2001 ein Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) angenommen. Velothemen haben zudem einen hohen Stellenwert in der aktuellen politischen Diskussion.

### **Konflikte zwischen den beiden Partnern entschärfen**

Sowohl Velofahrende wie auch das öV-Personal identifizieren Konflikte zwischen den beiden Verkehrsarten. Mit Konflikten werden insbesondere Situationen bezeichnet, welche den Verkehrsteilnehmenden als unangenehm wahrgenommen werden. Die Anzahl effektiver Unfälle

---

<sup>1</sup> Zunahme in Personenkilometer. Zahlen gem. Entwurf für das 2. Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland, Bericht vom 9. April 2015.

<sup>2</sup> Mit "Velo" sind hier Velos und E-Bikes gemeint. Grundsätzlich gelten jedoch E-Bikes mit gelbem Schild gesetzlich nicht als Velos sondern als Mofas. Gemäss Erfahrungswert von BERNMOBIL manifestieren sich mit E-Bikes auch neue Konflikte (andere Geschwindigkeit).

zwischen öV und Velo sind in der Stadt Bern bemerkenswert tief, insbesondere wenn man sie auf die Fahrleistung von Tram und Bus bezieht<sup>3</sup>.

Unter der Annahme, dass sowohl der Anteil öV als auch Veloverkehr zukünftig ansteigt, besteht das Risiko, dass mindestens die subjektiv empfundenen Konflikte, allenfalls auch die Unfälle zunehmen werden. Um die Voraussetzungen für die gewünschte Entwicklung zu verbessern, sind daher bestehende Konflikte nach Möglichkeit zu entschärfen. Unter dieser Prämisse stehen die folgenden Überlegungen dieser Arbeitsgruppe.

**Die Arbeitsgruppe setzt sich zum Ziel, nach Mitteln und Wegen zu suchen, um bestehende Konflikte zwischen öV und Velo im Verkehrsalltag zu entschärfen. Damit sollen die Voraussetzungen für die Zunahme des Veloverkehrs und des öV geschaffen werden. Denn: öV und Velo machen die Stadt gemeinsam mobil.**

## **Konfliktursachen: Bauliche Situationen und Verhaltensfaktoren**

Konflikte entstehen, weil sich die Verkehrsteilnehmenden den begrenzten Strassenraum teilen und sich die Wege von öV und Velo kreuzen. Konflikte haben jedoch mehrere Ursachen: Einerseits sind diese bedingt durch die realen baulichen Situationen (Infrastruktur, Verkehrsführung), andererseits aber auch durch das Verhalten der Beteiligten in dieser baulichen Umwelt. Die Arbeitshypothese der Arbeitsgruppe ist, dass die heutigen Konflikte kurzfristig nicht (nur) mit baulichen Massnahmen gelöst werden können, weil

- a) bauliche Massnahmen (Infrastruktur, Verkehrsführung, Markierungen) u. U. einen langen Realisierungshorizont haben und
- b) die Platzverhältnisse für optimale bauliche Lösungen nicht immer ausreichen.

**Stossrichtung der Arbeitsgruppe ist daher, verhaltensleitende "Hilfestellungen" zu für Velofahrende und öV-Personal entwickeln, um bestehende Konfliktsituationen in der vorhandenen baulichen Umwelt besser zu meistern.**

Die Arbeitsgruppe ergänzt damit die Bestrebungen einer anderen Arbeitsgruppe, welche sich mit den baulichen Fragen beschäftigt.

Als Ursachen von Fehlverhalten werden folgende Punkte vermutet:

- Unwissenheit / Fehlinterpretation
- Unachtsamkeit
- Kein Verständnis bzgl. dem Konflikt / der Perspektive des anderen Verkehrsteilnehmenden

Zu beachten gilt, dass bezüglich der Ausbildung der Verkehrsteilnehmenden zwischen öV und Velofahrenden eine Asymmetrie besteht: Das Betriebspersonal der Transportunternehmen hat eine entsprechende Berufsausbildung. Darin wird es geschult, sich im Strassenverkehr professionell und risikominimierend zu verhalten. Diese Fähigkeiten werden auch geprüft und

---

<sup>3</sup> Im Schnitt verzeichnet BERNMOBIL ca. acht Unfälle / Jahr, bei welchen es wirklich zu einem Schaden gekommen ist. Daneben werden auch "vorsorglich registrierte Ereignisse" erfasst (Chauffeur meldet oder rapportiert vorsorglich einen festgestellten Konflikt, ohne dass sich daraus ein Schadensereignis ergibt). Insgesamt werden im Schnitt 18 Meldungen verzeichnet. Ein absoluter Vergleichswert ist nicht bekannt. Bekannt ist ein Vergleich der Sonntagszeitung, welche eine Auswertung der nationalen Ereignisdatenbank (NEDB) vorgenommen hat. Gemäss diesem Vergleich hat Bern die tiefsten Unfallzahlen pro gefahrenen Kilometer im Vergleich mit Zürich, Basel und Genf. Grafik siehe Anhang. Ereignisse des öffentlichen Verkehrs seit 2010 verzeichnet.

darüber hinaus wird das Personal kontinuierlich weiter gebildet. Demgegenüber haben die meisten Velofahrenden keine spezifische Ausbildung im Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass nicht nur dem Betriebspersonal von Tram und Bus eine grosse Verantwortung für die Sicherheit von anderen Verkehrsteilnehmenden zukommt, sondern auch Velofahrende (wie alle weiteren Verkehrsteilnehmenden) eine Verantwortung tragen, die weit über ihre eigene Sicherheit hinausgeht. Dies zeigt insbesondere die Problematik von Notstopps von Bussen und Trams zur Vermeidung von Kollisionen mit Motorfahrzeugen, Velos oder zu Fuss Gehenden<sup>4</sup>.

## **Bestandesaufnahme Konfliktorte**

Als einer der ersten Schritte der Situationsanalyse hat die Arbeitsgruppe eine Bestandesaufnahme zentraler Konfliktorte erstellt. Es wurde versucht, aus diesen Orten auch zu eruieren, welches die klassischen "Konflikttypen" sind.

Für die Ersterhebung wurden einfach verfügbare Quellen ausgewertet:

- Ereignisstatistiken von BERNMOBIL
- Unterlagen der Fachstelle FVV
- Weitere Erfahrungswerte der Mitglieder der Arbeitsgruppe
- Erfahrungswerte des Betriebspersonals BERNMOBIL (Kurzumfrage bei den Coachs)

Ziel war nicht nur festzustellen, bei welchen Stellen effektiv Unfallereignisse vorkommen<sup>5</sup>. Vielmehr soll auch erkannt werden, welche Stellen sowohl von den Velofahrenden wie auch von dem Betriebspersonal BERNMOBIL als unangenehm wahrgenommen werden. Damit kann mit konkreten Hilfsangeboten für ein korrektes Verhalten ggf. der Komfort verbessert werden.

Weiter hat die Arbeitsgruppe versucht, die Konflikte nach harte / weiche Konflikte zu ordnen. Unter "weichen Konflikten" werden diejenigen verstanden, welche durch eine Fehlinterpretation entstehen. Insbesondere bei diesen Orten / Konflikten wird ein grosses Potential geortet, dass diese mit Verhaltensmassnahmen (und ohne bauliche Massnahmen) verbessert werden könnten. In der Analyse zeigt sich jedoch, dass diverse Konfliktorte / -typen sowohl harte wie auch weiche Faktoren aufweisen, d. h. die Situationen sind baulich nicht einfach und die Konflikte werden durch allfällige Fehlinterpretation verschärft.

---

<sup>4</sup> Nebst den effektiven Unfällen Velo / öV erfasst BERNMOBIL auch die Ereignisse, bei welchen Notstopps zu Stürzen im Fahrzeug führen (im Jahr ca. 60 – 70 Ereignisse). Seit anfangs April 2015 wird neu auch erhoben, was der Grund für den Notstopp war. Im ersten Monat wurden bei 7 Ereignissen Velofahrende als Ursache erfasst. (Vgl. Anhang 3)

<sup>5</sup> Wie oben genannt, sind die effektiven Unfallzahlen eher tief.

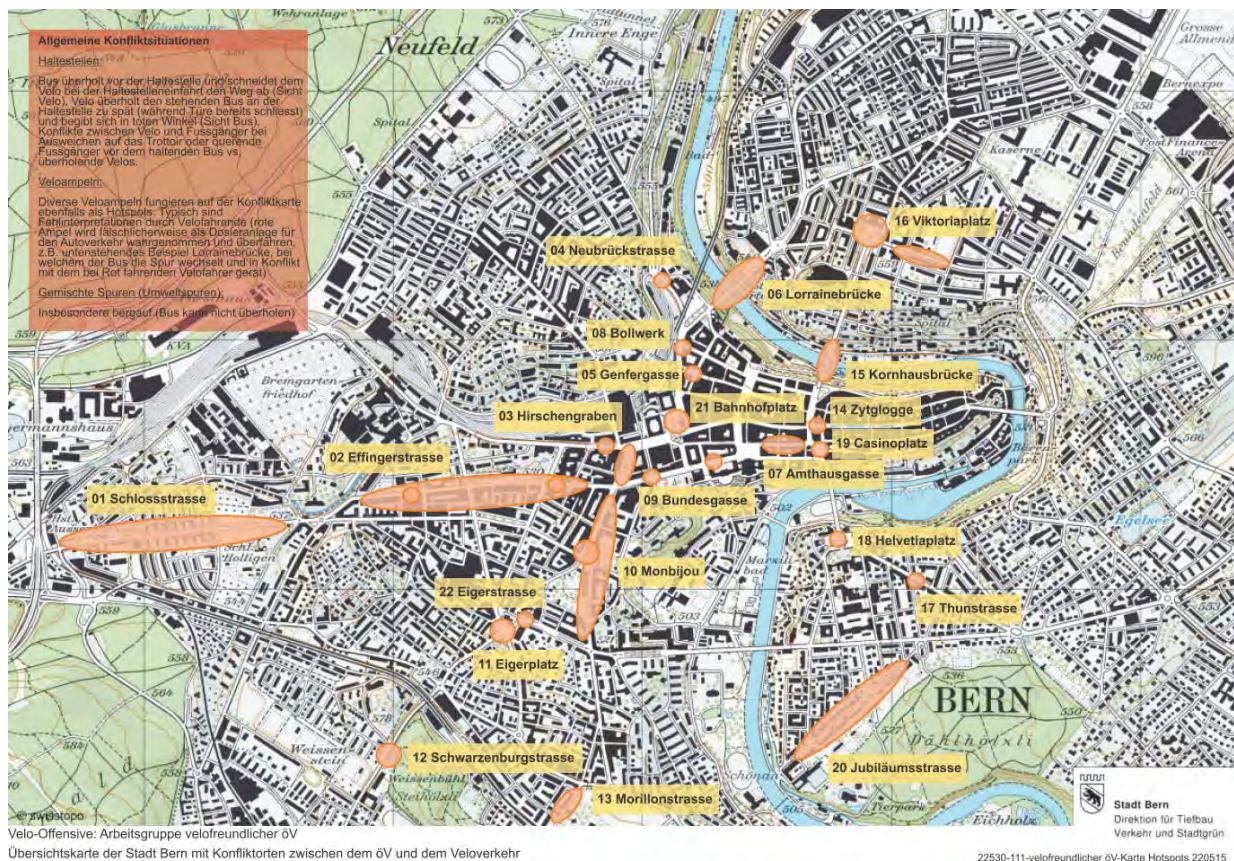


Abbildung 1: Übersicht Konfliktorte / Konflikttypen

## Konflikttypen

Aus der Analyse klassischer Konfliktorte zeigt sich eine Palette möglicher Konflikttypen. Insbesondere zwei nachfolgend beschriebene Situationen scheinen besonders regelmässig aufzutreten und als typischer Konflikt wahrgenommen zu werden.

In der Diskussion der Einzelstellen wurde weiter festgestellt, dass dieselbe Situation (z. B. Haltestelleneinfahrt) je nach Situation unterschiedlich konfliktträchtig sein kann (z. B. ist das Velo abwärts schneller unterwegs als aufwärts, damit sind Überholmanöver des stehenden Busses schneller und querende Fussgänger vor dem Bus werden durch den Velofahrenden schlechter gesehen).

- **Haltestellen:** Von beiden Seiten als unangenehm bezeichnet werden die Bushaltestellen am Strassenrand, welche das Kreuzen / Unterbrechen des Velostreifens erfordern (siehe Abbildung 2)<sup>6</sup>. Konflikte sind: Bus überholt vor der Haltestelle und schneidet dem Velo bei der Haltestelleneinfahrt den Weg ab (Sicht Velo), Velo überholt den stehenden Bus an der Haltestelle zu spät (während Türe bereits schliesst) und begibt sich in toten Winkel (Sicht Bus), Konflikte zwischen Velo und Fussgänger beim Ausweichen auf das Trottoir oder

<sup>6</sup> Das Unterbrechen des Radstreifens vor der Bushaltestelle wird in der Stadt Bern häufig angewandt und entspricht der VSS-Norm 640 064 "Führung des leichten Zweiradverkehrs auf Strassen mit öffentlichem Verkehr"



zwischen strassenquerenden Fussgängern vor dem haltenden Bus und den Bus überholenden Velos.



**Abbildung 2: Bushaltestelle unterbricht Velostreifen**

- **Veloampeln:** Diverse Veloampeln fungieren auf der Konfliktkarte ebenfalls als Hotspots. Bei den betrachteten Konflikten handelt es sich primär um Rotlichtmissachtungen<sup>7</sup>.



**Abbildung 3: Veloampel**

---

<sup>7</sup> Rotlichtmissachtungen sind ein Fehlverhalten von Velofahrenden. Auf der baulichen Seite wird an Einzelstellen auch diskutiert, ob einzelne Ampeln schwer interpretierbar sind / die Funktion nicht erkannt wird, was zur Häufung von Missachtungen führt. Diese bauliche Frage wird punktuell (z. B. Bundesgasse) bereits durch die Fachstelle FFV bearbeitet.

## Fazit und Handlungsbedarf

Aus der Situationsanalyse wird folgendes Fazit gezogen:

- Insgesamt können 17 Konfliktorte (teilweise mehrere Konflikte am gleichen Ort) in der Stadt Bern lokalisiert werden, an denen es mit erhöhter Häufigkeit zu Konfliktsituationen zwischen Velo und Tram / Bus kommt. Für drei dieser Konfliktorte sind Sanierungsprojekte in Vorbereitung oder abgeschlossen.
- Die meisten Konfliktorte liegen zentrumsnah, haben eine hohe Verkehrsdichte und werden von mehreren öV-Linien befahren.
- An den meisten Konfliktorten ist der verfügbare Strassenraum stark eingeschränkt. Typische Situationen sind insbesondere Haltestellen und Veloampeln.
- Die bauliche Situation an den Konfliktorten ist kurzfristig nicht veränderbar. Daher sollen Hilfestellungen und Sensibilisierungen helfen, die erwähnten Konflikte zu entschärfen. Dies auch als Ergänzung zu (allenfalls langfristig anzustrebenden) baulichen Massnahmen oder Umfahrungsoptionen.
- Die identifizierten Konfliktorte und Konfliktarten bilden die Grundlage zur Formulierung von verhaltensleitenden "Hilfestellungen". Sie zeigen mögliche Themen und Orte für Sensibilisierungskampagnen auf.

## 4. Grobkonzept

### Ziel: Abbau von Konfliktsituationen zwischen Velo und öV im Verkehrsalltag

Gestützt auf die Situationsanalyse verfolgt die Arbeitsgruppe das Ziel, mit konkreten Botschaften Velofahrende und öV-Personal für ein defensives Verkehrsverhalten zu sensibilisieren. Geeignete, breitenwirksame Kampagnen und zielgruppengerechte Schulungsmassnahmen sollen helfen, Konflikte zwischen den beiden umweltfreundlichen Verkehrsarten auf den städtischen Strassen zu reduzieren. Reine Wissensvermittlung ist dabei unzureichend: Darüber hinaus ist das Verständnis und die Anerkennung der Perspektive des Gegenübers zu fördern. Nur so kann im Alltag eine erhöhte Sensibilität für heikle und gefährliche Situationen und ein entsprechend "defensives" Verkehrsverhalten erreicht werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen eine positive Grundhaltung erzeugen und nicht schulmeisterlich wirken. Gefördert werden soll das Miteinander und gegenseitige Wohlwollen mit geeigneten Unterstützungsangeboten. Dabei ist auch der Prozess zur Erarbeitung von Lösungen unter Einbezug der verschiedenen Interessengruppen bereits ein wichtiger Teil der Massnahmen.

### Zielgruppen

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick, welches die verschiedenen Zielgruppen sind und mit welchen Massnahmen diese adressiert werden sollen.

Zielgruppe	Unterziel	Erreichbarkeit Zielgruppe	Massnahmen	Priorität
öV-Personal und Velofahrende	Weiterführen und vertiefen bestehender Angebote Schulungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Über Betriebsschulungen BERNMOBIL (z.B. Kurs "David und Goliath" des BERNMOBIL-Ausbildungsceneters)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestehendes Angebot mit folgenden Massnahmen ausbauen:               <ol style="list-style-type: none"> <li>Teilnahme öV-Fahrzeugführende erhöhen durch Prüfung Themenschwerpunkt auf Stufe GL</li> <li>bessere Rekrutierung Veloteilnehmende via Stadt</li> </ol> </li> </ul>	1 (quick win)
Erfahrene Velofahrende	Direkte Hilfestellung im Alltag mittels Sensibilisierungskampagne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Über Arbeitgeber Stadt Bern und weitere Kanäle (Pro Velo, VCS, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Teilnahme am Schulungsangebot BERNMOBIL</li> </ul>	1 (quick win)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Über Prozess mit sehr interessierten Gruppen wie Pro Velo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prozess: Gemeinsames Entwickeln der Handlungsempfehlungen für "richtiges" Verhalten an identifizierten Konfliktorten</li> </ul>	1
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Vor Ort für punktuelle Massnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibilisierungskampagne vor Ort (an Haltestellen und ähnlichen Punkten)</li> </ul>	1
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Über Arbeitgeber oder Bildungsinstitutionen für breitere Aktionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angebot für Firmenausflüge / Projektstage / etc. für Führerstandsfahrten o. Ä. in Absprache mit Mobilitätsstelle (Angebot erarbeiten)</li> <li>Input öV / Velo in Schulungsangebote der Kantonspolizei in Absprache mit AG Velokultur</li> </ul>	2
Einsteigende Velofahrende	Voraussetzungen schaffen, dass Einstieg erleichtert wird	<p>Indirekt über Begleitkommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Velo und öV sind Partner (Umweltverbund)</li> <li>BERNMOBIL ist Partner der Velo-Offensive (sensibilisiertes Betriebspersonal macht Velofahren sicher)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BERNMOBIL in Velo-Offensive als Partner einbinden (z. B. Branding Bus mit Logo Velo-Offensive)</li> </ul>	2

Abbildung 4: Übersicht Zielgruppen / Erreichbarkeit / Massnahmen

## 5. Umsetzungsplanung

### Vorschlag 1: Perspektivenwechsel öV / Velo als Weiterbildungsschwerpunkt 2016 für das Betriebspersonal öV

Die Zielgruppe der öV-Fahrzeugführenden kann über das bestehende Schulungsangebot prinzipiell gut erreicht werden. Die Teilnehmerzahlen seitens öV-Personal könnten allenfalls noch gesteigert werden, insbesondere wenn BERNMOBIL den Perspektivenwechsel öV / Velo zum Weiterbildungsschwerpunkt für das Jahr 2016 für das Betriebspersonal erklärt. Dieser Vorschlag wird seitens BERNMOBIL geprüft. Weil der Kurs auch vom Austausch zwischen öV-Personal und Velofahrenden lebt, ist als zweiter Punkt die Teilnehmerzahl der Velofahrenden zu steigern. Dies soll im ersten Jahr primär über die Stadt Bern als Arbeitgeber erfolgen, in den Folgejahren auch über andere Organisationen (z.B. Pro Velo, VCS, Bike to Work)

**Quick Win:** Diese Massnahme kann nach Auffassung der Arbeitsgruppe kurzfristig ausgelöst werden.

<p>Massnahme</p>	<p>Weiterführen / vertiefen bestehender Angebote (David und Goliath) mit folgenden Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilnahme öV-Personal erhöhen durch Prüfung Themenschwerpunkt auf Stufe GL</li> <li>• Mehr teilnehmende Velofahrende für den Erfahrungsaustausch / Perspektivenwechsel anbieten (im Startjahr über die Verwaltung der Stadt Bern zusammen mit dem internen Prozess Velo-Offensive / Bike to Work, ab Folgejahr auch über weitere Kanäle wie VCS, Pro Velo, etc.)</li> <li>• Gezielte Motivation von öV-Unternehmen, die in der Stadt Bern unterwegs sind, wie RBS und Postauto, ihr Betriebspersonal ebenfalls in diese Kurse zu entsenden.</li> </ul>
<p>Art der Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seitens BERNMOBIL wird der Kurs wie bisher jährlich im Weiterbildungsangebot aufgeführt und gilt als anrechenbarer Kurstag im Rahmen der obligatorischen Weiterbildung für Betriebspersonal (Chauffeurzulassungsverordnung).</li> <li>• Der Kurs dauert jeweils einen Tag.</li> <li>• Im Jahr 2016 sollen 5 Kurse angeboten werden für je 12 Teilnehmende (davon jeweils 4-6 Velofahrende pro Kurs). Dabei sollen ca. 3 Kurse im Sommer 2016 möglichst im Zeitraum von Bike to Work angeboten werden.</li> <li>• Eine ausreichende Teilnahme von Velofahrenden wird im Jahr 2016 über die Stadt Bern als Arbeitgeber</li> </ul>

	sichergestellt (ca. 20 – 30 Velofahrende). Eine ausreichende Zahl Velofahrende ist zentral, um einen Perspektivenwechsel zu ermöglichen. Angesprochen werden primär die Mitarbeitenden der Direktionen, welche in die Velo-Offensive involviert sind (TVS, BBS, etc.) sowie die Teilnehmenden Bike to Work.
Zuständig / Organisation	Kurs: Christian Wohlwend, Leiter Betrieb BERNMOBIL <i>Koordination Anmeldungen stadtinterne Velofahrende: Ueli Müller, Fachstelle öV Stadt Bern</i>
Termin	Ab 2016
Gesamtkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurskosten: CHF 300 / Person</li> <li>• 5 Kurse pro Jahr à 12 Teilnehmende = 60 Teilnehmende, d. h. CHF 18'000 / Jahr</li> <li>• Plus Arbeitszeit (60 Arbeitstage)</li> </ul>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CHF 9'000 durch BERNMOBIL (Kurskosten Chauffeure durch BERNMOBIL) plus Arbeitszeit Betriebspersonal (30 Arbeitstage)</li> <li>• CHF 9'000 durch Stadt Bern (Kurskosten Mitarbeitende Stadt Bern) plus Arbeitszeit Stadtmitarbeitende (30 Arbeitstage)</li> </ul>
Folgekosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Je nach Anzahl Kurse (Annahme: 4 Kurse = ca. CHF 15'000 / Jahr)</li> <li>• Reine Kurskosten (ohne Arbeitszeit)</li> </ul>
Nächster Schritt Zuständig / Termin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung BERNMOBIL bzgl. Themenschwerpunkt Velo (Wohlwend / Meyer bis Herbst 2015)</li> <li>• Rekrutierung Velofahrende über Ausschreibung mit Bike to Work oder gezielte Info an Projektbeteiligte Velo-Offensive (Müller / Albers, Ende 2015)</li> </ul>
Kommunikationsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als Teil der Velo-Offensive durch Projektleitung Velo-Offensive zu koordinieren (Positionierung BERNMOBIL als Partner Velo-Offensive, welche im eigenen Betrieb auch mitmacht)</li> <li>• Bildmaterial aus Kursen gezielt aufbereiten (z. B. Kurzvideos)</li> </ul>
Weiterführung intern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• laufend, siehe oben</li> </ul>
Weiterführung extern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mittelfristig auch Angebot an Verbände wie VCS, Pro Velo, u. Ä. nochmals kommunizieren.</li> </ul>

## Vorschlag 2: Sensibilisierungskampagne für Velofahrende und öV-Betriebspersonal

Massnahme	<p>Sensibilisierungskampagne: Mit originellen Aktionen, welche vorzugsweise an "Hotspots" durchgeführt werden und sich sowohl an das öV-Betriebspersonal als auch an die Velofahrenden richtet, soll eine Sensibilisierung für Konfliktsituationen und –orte erreicht und entsprechend sensibles und defensives Verhalten gefördert werden.</p> <p>Es werden Botschaften entwickelt und geeignete Kommunikationsinstrumente gesucht (z. B. Give-Aways), welche gegenseitigen Wiedererkennungswert haben, im Sinne von "Wir geben Acht aufeinander".</p>
Art der Umsetzung	Als konzentrierte Aktion (tageweise) im Frühling 2017 Wiederholung in den Folgejahren (Frühling 2018 / 2019)
Zuständig	TVS
Termin	<p>Erste Durchführung im Frühling 2017 (nach Möglichkeit eingebettet in Velo-Offensive)</p> <p>Planung ab Ende 2015 / anfangs 2016 in den folgenden Phasen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Phase 1 (ab Ende 2015): Konsolidierung Problemanalyse / Hotspots mit ZielgruppenvertreterInnen / Organisationen (VCS, Läbige Stadt, TCS, BFU), ggf. inkl. Begehung der Hotspots vor Ort</li> <li>• Phase 2 (Frühling 2016 – Herbst 2016): Beauftragung Agentur, Planung Kampagne (durch Agentur)</li> <li>• Phase 3 (Frühling 2017): Durchführung Kampagne mit Aktionen vor Ort inkl. Begleitmassnahmen wie Gadgets, Kommunikation, etc.</li> </ul> <p>Nota: Als sinnvolle Termine für die Durchführung der Kampagne kommen nur Mitte April (1. Prio) und Mitte August (2. Prio) in Frage.</p>
Gesamtkosten	<p>Planung: ca. CHF 20'000 (externes Honorar) Durchführung: CHF 60'000 – CHF 65'000 (Annahmen: 10 Personen à 5 Tage vor Ort, davon 1 Person extern und 9 Personen von Stadtverwaltung, BERNMOBIL und Interessenorganisation = 50 Arbeitstage, davon 5 extern zu entschädigen = ca. CHF 7'500 sowie Spesenbeiträge an 2 Organisationen pauschal je CHF 5'000 = ca. CHF 10'000. CHF 20'000 für Logistik (Aufbau, Abbau), CHF 25'000 für Material (Plakate, Give-Aways, etc.).</p>

	Interne Kosten Stadt Bern / BERNMOBIL (Personalaufwand) nicht mitgerechnet.
Folgekosten	Im Falle der Weiterführung in den Folgejahren jeweils Folgekosten für die (erneute) Umsetzung (ca. CHF 60'000 / Jahr)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelkredit Stadt Bern (im Rahmen GR-Antrag Velo-Offensive)</li> <li>• Drittfinanzierung mit dem BFU abzuklären</li> <li>• Beitrag BERNMOBIL über Eigenleistungen (Standpersonal, Werbeflächen Bus / Tram, Kommunikationskanäle BERNMOBIL)</li> </ul>
Nächster Schritt / Zuständig / Termin	<p>Konsolidierung Situationsanalyse Velo / öV mit den Organisationen</p> <p>→ entweder einzeln unter dem Lead Fachstelle öV Stadt Bern oder im Rahmen der Gesamtpartizipation Velo-Offensive unter dem Lead Verkehrsplanung</p> <p>→ im Rahmen der Synthese abzusprechen</p>
Kommunikationsvorschlag	offen (einzeln oder über die Kanäle Velo-Offensive)
Weiterführung intern	Arbeitsgruppe begleitet weiterhin die Planung und Durchführung der Kampagne
Weiterführung extern	Siehe Termine / Arbeitsphasen (Konsolidierung Problemanalyse mit Organisationen in Phase 1. Umsetzung Kampagne in Phase 3 richtet sich an Öffentlichkeit)
Weiterführende Ideen / Inputs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nebst dem Erfassen des Konflikts wäre die Lösung zu definieren (was ist das "korrekte" oder "defensive" Verhalten an den schwierigen Orten?)</li> <li>• Aktionen für Velofahrende und Buschauffeure aus dem Thurgau (Pro Velo Thurgau): <a href="http://www.provelothurgau.ch/rueckspiegel.html">http://www.provelothurgau.ch/rueckspiegel.html</a></li> </ul>

### Vorschlag 3: Erstellen von Webinhalten zum Thema Miteinander Velo / öV

Massnahme	Zur Vermittlung der Botschaften der Sensibilisierungskampagne und der Inhalte der Bildungsangebote Velo / öV sollen gezielt Inhalte bereitgestellt / aufbereitet werden. Die Inhalte können anschliessend auf verschiedenen Kanälen bereitgestellt werden (Internetauftritte Velo-Offensive, BERNMOBIL, Pro Velo, o. Ä.).
Art der Umsetzung	In einem ersten Schritt stehen folgende Arbeiten an:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellen Kurzfilme der Kursangebote öV / Velo (siehe Massnahme 1) sowie der Aktionen vor Ort (siehe Massnahme 2) zur Aufschaltung auf diversen Kanälen</li> <li>• Erstellen der Inhalte zum Thema für einen Unterbereich Velo / öV im Rahmen einer Website Velo-Offensive,</li> </ul> <p>In einem zweiten Schritt können auch weitere Contents nach Bedarf generiert werden (interaktive Instrumente zur Meldung von Gefahrenstellen oder –situationen, Inputs für Apps, Bildmaterial, etc.)</p>
Zuständig / Organisation	Direktion TVS oder BERNMOBIL
Termin	Abgestimmt auf die weiteren Termine der Massnahmen, resp. die Velo-Offensive (d. h. ab Mitte 2016)
Gesamtkosten	2 Kurzfilme (1 Film zum Kurs David und Goliath im Sommer 2016, 1 Film zur Vor-Ort Aktion) à CHF 10'000 / Kurzfilm = CHF 20'000.-  Interne Kosten Stadt Bern / BERNMOBIL für die Erstellung von Textinhalten und Bildmaterial sind nicht mitgerechnet.
Folgekosten	-
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelkredit Stadt Bern (im Rahmen GR-Antrag Velo-Offensive)</li> </ul>
Nächster Schritt Zuständig / Termin	Die Inhalte sind parallel zur Vorbereitung der Massnahme 1 (Kurs David und Goliath) sowie Massnahme 2 (Sensibilisierungskampagne) zu erarbeiten.
Kommunikationsvorschlag	offen (einzeln oder über die Kanäle Velo-Offensive)
Weiterführung intern	Arbeitsgruppe begleitet weiterhin die Planung und Erstellung der Inhalte
Weiterführung extern	Interessenorganisationen werden bei der Entwicklung der Inhalte einbezogen.

#### **Vorschlag 4: Schulungsmodul Velo / öV für Velokurse**

Massnahme	Auf der Basis des bestehenden Kurses David und Goliath und der vorliegenden Situationsanalyse Velo / öV inkl. Konsolidierung mit den Interessenorganisationen soll ein Schulungsmodul (ca. 1h) entwickelt werden, welches insbesondere in bestehende oder allenfalls im Rahmen der VO neu angebotenen Velofahrkurse eingebaut werden soll.
-----------	--



	<p>Die Inhalte sollen ebenfalls mit der Website Velo / öV koordiniert werden.</p> <p>In einem ersten Schritt ist dazu ein Detailkonzept zu erstellen inkl. Angaben zu Kosten und Finanzierung.</p>
Art der Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächig</li> </ul>
Zuständig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• öV zur Initiierung eines entsprechenden Projekts, welches extern durchzuführen ist.</li> </ul>
Termin	Ab 2017
Gesamtkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten für die Erstellung Detailkonzept: Annahme: Honorar 1 Arbeitswoche (ca. CHF 7'000)</li> <li>• Kosten für die Umsetzung (offen, abhängig vom def. Konzept)</li> </ul>
Folgekosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siehe oben</li> </ul>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung: Einzelkredit Stadt Bern (im Rahmen GR-Antrag Velo-Offensive)</li> <li>• Umsetzung: Finanzierung Umsetzungsphase im Rahmen des Detailkonzepts zu klären</li> </ul>
Nächster Schritt Zuständig / Termin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellen eines Detailkonzepts unter Koordination mit den geplanten Angeboten aus der Arbeitsgruppe "Dienstleistungen" des BSS und der Fachstelle Mobilität (z. B. Erziehungsangebote in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei oder Angebote für Firmen u. Ä.)</li> <li>• Absprache zur Zusammenarbeit / Kofinanzierung mit externen Partnern, z. B. BFU.</li> </ul>
Kommunikationsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Momentan keine Kommunikation, erst bei der Umsetzung</li> </ul>
Weiterführung intern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellen des Detailkonzepts unter Einbezug verschiedener Direktionen</li> </ul>
Weiterführung extern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erst in späterer Phase</li> </ul>
Weiterführende Ideen / Inputs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenarbeit mit dem Bereich Verkehrssicherheit des VCS und/oder BfU anstreben</li> </ul>

## Vorschlag 5: Situationsanalyse und deren Weiterführung

Massnahme	<p>Die durch die Arbeitsgruppe erarbeitete, detaillierte Situationsanalyse über Konfliktorte / Konfliktarten (Karte Hotspots und Ereignisstatistik BERNMOBIL) ist zusammen mit den Interessengruppen kontinuierlich zu aktualisieren. Sie kann so zu einem wichtigen Bestandteil der Bewusstseinsbildung werden.</p>
-----------	--

Art der Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Situationsanalyse wird periodisch nachgeführt (ca. alle ½ Jahr) und im Rahmen der Projektgremien Velo-Offensive directionsübergreifend besprochen. Über diese Projektgremien kann ein Infokanal / eine Schnittstelle sichergestellt werden, damit Informationen bzgl. Konfliktorten zwischen TAB / VP / BERNMOBIL künftig regelmässig ausgetauscht werden.</li> <li>• Als Datenmaterial erhebt BERNMOBIL weiterhin die Ereignisse öV / Velo und neu zusätzlich auch Details zu Unfällen in den Fahrzeugen (d. h. Personenunfälle im Fahrzeug BERNMOBIL bei Bremsungen). Begründung: Diese Auswertungen geben weitere Infos bzgl. Konflikten<sup>8</sup>.</li> </ul>
Zuständig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VP z. H. Projektorgane Velo-Offensive (Umsetzungsorganisation)</li> </ul>
Termin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• laufend</li> </ul>
Gesamtkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interne Aufwände VP (ca. 3 Arbeitstage / Jahr für Umfrage und Aktualisierung der Grundlagen), keine externen Kosten.</li> </ul>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personalkosten VP (keine Verrechnung)</li> </ul>
Nächster Schritt / Zuständig / Termin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halbjährliche Traktandierung in den Projektgremien Velo-Offensive</li> </ul>
Kommunikationsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine externe Kommunikation</li> </ul>
Weiterführung intern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• über die Gremien Velo-Offensive</li> </ul>
Weiterführung extern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsolidierung 1. Fassung via Partizipation mit den Interessensorganisationen</li> </ul>

## 6. Ausblick und verwaltungsexterne Phase

### Organisation der zweiten Phase

Die Zuständigkeiten für die Einzelmassnahmen sind dargelegt. Falls die Umsetzung der in diesem Bericht vorgeschlagenen Massnahmen beschlossen wird, ist zur Koordination der Aktivitäten die Beibehaltung der bisherigen Arbeitsgruppe sinnvoll. Über den Sitzungsrhythmus wird in Abhängigkeit der Umsetzungsplanung zu entscheiden sein. Falls mehrere der

---

<sup>8</sup> Entsprechende Unfälle können insb. auch durch Konflikte öV / Velo verursacht sein, z. B. indem ein Bus bremst um einer Kollision mit einem Velo auszuweichen / eine solche zu verhindern.

vorgeschlagenen Massnahmen parallel durchgeführt werden sollen, ist eine externe organisatorische Unterstützung wie im bisherigen Umfang nötig.

Die Einbettung dieser Arbeitsgefässe in eine Gesamtorganisation Velo-Offensive der zweiten Phase soll im Rahmen der Synthese übergeordnet festgelegt werden. Auf dieser Stufe sind auch die Mechanismen für die übergeordnete Umsetzungskontrolle und Terminkoordination zwischen allen Massnahmenbereichen sowie die Abstimmung der Kommunikation festzulegen. Eine direktionsübergreifende Zusammenarbeit in diesen Gremien wird aus Sicht der Arbeitsgruppe als sinnvoll erachtet.

## **Partizipation**

Wie im Kapitel 5 dargelegt, wird eine Partizipation zur Situationsanalyse als Grundlage für die Planung der Sensibilisierungskampagne vor Ort gewünscht. Hierzu ist in den übergeordneten Gremien zwischen den Arbeitsgruppenleitern / den Direktionen festzulegen, ob diese Partizipation einzeln oder im Rahmen einer Partizipation zum Gesamtpaket der ersten Phase erfolgt.

## **Kommunikation / Positionierung**

Für die Kommunikationsplanung der Velo-Offensive erachtet es die Arbeitsgruppe als zentral, dass BERNMOBIL in der Gesamtkommunikation als Partner der Velo-Offensive wahrgenommen wird (Umweltverbund!).

Erste Ideen dazu sind:

- Logo Velo-Offensive auf Bus / Tram
- T-Shirts Velo-Offensive für Bus- und Tramfahrer
- Einfache Bilder wie Velofahrerin und Buschauffeur vor einem Bus mit Slogans wie "gemeinsam stark" / "gemeinsam machen wir die Stadt mobil" o. Ä.
- Allgemeines nutzen der Kommunikationskanäle BERNMOBIL (intern / extern)
- Aufzeigen, dass Bern hier Pionierarbeit leistet mit den Kampagnen öV / Velo.

## **7. Antragsvorschläge an den Gemeinderat**

Dem Gemeinderat wird beantragt, die vorgeschlagenen Massnahmen zur Umsetzung von Kommunikations- und Schulungsmassnahmen zur Verbesserung der Koexistenz von Bus, Tram und Velo im Strassenverkehr auszulösen.

Die Massnahmen sind koordiniert mit dem Gesamtprojekt Velo-Offensive und gemeinsam mit BERNMOBIL, allenfalls weiteren Transportunternehmen, durchzuführen. Direkt betroffene Interessenverbände sind nach Möglichkeit mit einzubeziehen (Federführung: TVS)

Für die Umsetzung ist ein entsprechender Kredit für den städtischen Anteil von gesamthaft Fr. 136'00.00 für die Arbeiten zwischen 2015 und 2017 gemäss der untenstehenden Tabelle zu sprechen.

	Gesamtkosten (ohne interne Personalkosten)	Kostenanteil Stadt 2015 (ohne Personal)	Kostenanteil Stadt 2016 (ohne Personal)	Kostenanteil Stadt 2017 (ohne Personal)
Massnahme 1: Perspektiven- wechsel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18'000 für 60 Kurstage (1. Jahr), davon Kostenanteil 50% Stadt</li> <li>• 15'000 für 48 Kurstage (ab 2. Jahr)</li> </ul>	CHF 9'000	CHF 7'500	CHF 7'500
Massnahme 2: Sensibilisierung an Hotspots	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CHF 85'000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5'000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 15'000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 65'000</li> </ul>
Massnahme 3: Erstellen von Webinhalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CHF 20'000</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10'000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10'000</li> </ul>
Massnahme 4: Schulungsmodul	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CHF 7'000 (Planung)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7'000</li> </ul>	
<b>Total ohne Eigenleistungen Stadt / BERNMOBIL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>CHF 160'000</b></li> </ul>			
<b>Anteil Stadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>CHF 136'000</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CHF 14'000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CHF 39'500</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CHF 82'500</li> </ul>

## 8. Fazit

Aus Sicht der Arbeitsgruppe sind die beiden Verkehrsträger Velo und öV als sich ergänzende Partner zur Bewältigung des zu erwartenden Mehrverkehrs in der Stadt Bern zu positionieren. Damit lässt sich eine Verbesserung des Modal-Splits erreichen, welche die Strasse insgesamt entlastet und die Stadtbevölkerung von Emissionen verschiedenster Art befreit. Somit steht das Miteinander der beiden Verkehrsträger im Zentrum: Bern soll nebst öV-Stadt auch zur Velostadt werden.

Für die Verbesserung der Koexistenz von Velo und öV im Verkehrsalltag sollen die auftretenden Konflikte reduziert und entschärft werden. Dabei wird das Augenmerk auf das Verkehrsverhalten gelegt. Wo sich gravierende Mängel an der Infrastruktur zeigen, werden die dafür zuständigen Dienststellen darauf hingewiesen.

Bei der Entwicklung der Massnahmen stehen konkrete, verhaltensleitende Botschaften sowohl für Velofahrende wie für öV-Fahrzeugführende im Vordergrund. Sie sollen die Adressaten für

ein defensives und vorausschauendes Verkehrsverhalten sensibilisieren. Reine Wissensvermittlung ist unzureichend: Wichtig ist darüber hinaus das Verständnis und Anerkennen der Perspektive des Gegenübers. Nur so kann im Alltag die Sensibilität für heikle und gefährliche Situationen erhöht und das angesprochene "defensive" Verkehrsverhalten erreicht werden.

Wichtiger Teil der Konsolidierung der Situationsanalyse und des Erarbeitungsprozesses für Lösungen und Botschaften ist der Einbezug der verschiedenen Interessengruppen. Deshalb soll in einem nächsten Schritt die Zusammenarbeit mit diesen Organisationen gesucht werden.

Die hier vorgeschlagenen Massnahmen sind im Kontext der Velo-Offensive als Ergänzung zu Massnahmen im Infrastrukturbereich zu verstehen. Sie können gegebenenfalls aber auch unabhängig davon rasch und einfach umgesetzt werden.

Mit den Massnahmen werden primär bestehende Verkehrsteilnehmende Velo / öV erreicht. Über eine gezielte Kommunikation der Partnerschaft mit BERNMOBIL soll auch gegenüber potentiellen neuen Velofahrenden signalisiert werden, dass das Betriebspersonal BERNMOBIL sensibilisiert ist und damit das Velofahren auch auf öV-Strecken sicher ist.

## **Anhang 1: Karte Konfliktorte gross**

### Allgemeine Konfliktsituationen

#### Haltestellen:

Bus überholt vor der Haltestelle und schneidet dem Velo bei der Haltestelleneinfahrt den Weg ab (Sicht Velo), Velo überholt den stehenden Bus an der Haltestelle zu spät (während Türe bereits schliesst) und begibt sich in toten Winkel (Sicht Bus), Konflikte zwischen Velo und Fussgänger bei Ausweichen auf das Trottoir oder querende Fussgänger vor dem haltenden Bus vs. überholende Velos.

#### Veloampeln:

Diverse Veloampeln fungieren auf der Konfliktkarte ebenfalls als Hotspots. Typisch sind Fehlinterpretationen durch Velofahrende (rote Ampel wird fälschlicherweise als Dosieranlage für den Autoverkehr wahrgenommen und überfahren, z.B. untenstehendes Beispiel Lorrainebrücke, bei welchem der Bus die Spur wechselt und in Konflikt mit dem bei Rot fahrenden Velofahrer gerät)

#### Gemischte Spuren (Umweltspuren):

Insbesondere bergauf (Bus kann nicht überholen)





**01 Schlossstrasse**  
 Konflikttyp:  
Überholende Velos bei Haltestellen-Bedienung  
 Richtung:  
Beide Richtungen  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**02a Effingerstrasse**  
 Konflikttyp:  
Fehlender Veloweg  
 Richtung:  
Einwärts  
 Quelle Angabe:  
Statistik BERNMOBIL



**02b Effingerstrasse - KV**  
 Konflikttyp:  
Überholende Velos bei Haltestellen-Bedienung  
 Richtung:  
Auswärts  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**02c Effingerstrasse - Kocherpark**  
 Konflikttyp:  
Überholende Velos bei Haltestellen-Bedienung  
 Richtung:  
Auswärts  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**03a Bundesgasse (Hst. Hirschengraben Linie 16)**  
 Konflikttyp:  
Kaphaltestelle, Veloampel, enge Platzverhältnisse beim rechts abbiegen  
 Richtung:  
Auswärts  
 Quelle Angabe:  
Statistik BERNMOBIL



**03b Hirschengraben**  
 Konflikttyp:  
Problematisch für Velos, wenn Einsatzbusse auf Fahrbahn oder auf Velostreifen warten  
 Richtung:  
Einwärts  
 Quelle Angabe:  
Statistik BERNMOBIL & FFV



**03c Laupenstrasse (Hst. Hirschengraben Linie 11)**  
 Konflikttyp:  
Verengung vor Haltestelle Hirschengraben  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**04 Neubrückstrasse**  
 Konflikttyp:  
Enge Verhältnisse, Velos in Busspur  
 Richtung:  
Einwärts  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**05 Genfergasse**  
 Konflikttyp:  
Einbahnstrasse mit Velo-Gegenverkehr (enge Verhältnisse)  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**06 Lorrainebrücke**  
 Konflikttyp:  
Überfahren Rotlicht durch Velo  
 Richtung:  
Einwärts  
 Quelle Angabe:  
Statistik BERNMOBIL



**07 Amthausgasse**  
 Konflikttyp:  
Einbahnstrasse mit entgegenkommenden Velos, obwohl diese Fahrtrichtung nicht erlaubt ist  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**08 Bollwerk**  
 Konflikttyp:  
Konfliktgrün mit Fussgängerstreifen, Velos geradeaus  
 Richtung:  
Auswärts  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**09a Bundesgasse**  
 Konflikttyp:  
Bushaltestelle auf Veloweg  
 Quelle Angabe:  
Statistik BERNMOBIL



**09b Bundesgasse**  
 Konflikttyp:  
Rote Veloampel wird missachtet  
 Richtung:  
Einwärts  
 Quelle Angabe:  
Statistik BERNMOBIL



**09c Bundesgasse**  
 Konflikttyp:  
Tram Abzweigung nach rechts, Velos geradeaus (Veloampel)  
 Richtung:  
Auswärts  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**10a Monbijou**  
 Konflikttyp:  
Fehlender Radstreifen aufwärts  
 Richtung:  
Einwärts  
 Quelle Angabe:  
FFV



**10b Monbijou - Hst. Linie 10**  
 Konflikttyp:  
Bus fährt aus Haltestelle und kreuzt Weg von überholendem Velo  
 Richtung:  
Auswärts  
 Quelle Angabe:  
FFV



**11 Eigerplatz**  
 Konflikttyp:  
Einfahrt Busbucht  
 Richtung:  
Einwärts  
 Quelle Angabe:  
FFV



**12 Schwarzenburgstr.**  
 Konflikttyp:  
Situation Velostreifen / Bushaltestelle  
 Richtung:  
Auswärts  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL



**13a Morillonstrasse**  
 Konflikttyp:  
Enge Verhältnisse, keine Überholmöglichkeit für Busse  
 Richtung:  
Beide Richtungen  
 Quelle Angabe:  
Umfrage BERNMOBIL





**13b Morillonstrasse**  
 Konflikttyp:  
 Enge Verhältnisse,  
 keine Überhol-  
 möglichkeit für Busse  
 Richtung:  
 Auswärts  
 Quelle Angabe:  
 FVV



**14 Zytlogge**  
 Konflikttyp:  
 Rechtsvortritt mit Tram  
 Kapthaltestelle  
 Richtung:  
 Einwärts  
 Quelle Angabe:  
 Statistik BERNMOBIL



**15 Kornhausbrücke**  
 Konflikttyp:  
 Velos mit  
 (doppelbreiten)  
 Anhängern können  
 nicht überholt werden  
 (fehlender Veloweg)  
 Richtung:  
 Beide Richtungen  
 Quelle Angabe:  
 Umfrage BERNMOBIL



**16a Viktoriaplatz**  
 Konflikttyp:  
 Rechtsvortritt mit Tram  
 Richtung:  
 Einwärts  
 Quelle Angabe:  
 FVV



**16b Viktoriaplatz -  
 Salem**  
 Konflikttyp:  
 Verengung, kein  
 Veloweg (überholen  
 schwierig)  
 Richtung:  
 Beide Richtungen  
 Quelle Angabe:  
 Umfrage BERNMOBIL



**17a Thunstrasse**  
 Konflikttyp:  
 Velos benutzen  
 Umfahrung um  
 Haltestelle nicht  
 Richtung:  
 Auswärts  
 Quelle Angabe:  
 Umfrage BERNMOBIL



**17b Thunstrasse -  
 Hst. Luisenstrasse**  
 Konflikttyp:  
 Engstelle zwischen  
 Tram und parkierten  
 Autos  
 Richtung:  
 Auswärts  
 Quelle Angabe:  
 FVV



**18 Helvetiaplatz -  
 Tramhaltestelle**  
 Konflikttyp:  
 Kreuzung Weg von  
 Tram und Velo vor  
 Haltestelle  
 Richtung:  
 Auswärts  
 Quelle Angabe:  
 FVV



**19 Casinoplatz - Hst.  
 Zytlogge Linie 19**  
 Konflikttyp:  
 Konflikt zwischen Bus  
 und Velo bei Einfahrt in  
 Haltestelle  
 und Konflikt zwischen  
 10er Bus und nach  
 rechts abbiegende  
 Velos (da Bus nicht  
 hält in Haltestelle)  
 Quelle Angabe:  
 FVV



**20 Jubiläumstrasse**  
 Konflikttyp:  
 Bus verdrängt  
 entgegen kommende  
 und bergaufahrende  
 Velos zwischen  
 parkierten Autos oder  
 auf das Trottoir  
 Quelle Angabe:  
 FVV



**21 Bahnhofplatz**  
 Konflikttyp:  
 Konflikt zwischen Bus,  
 welcher aus Haltestelle  
 fährt und Velo, welches  
 links überholt und  
 bereits seitlich des  
 Busses fährt  
 Quelle Angabe:  
 FVV



**22 Eigerstrasse**  
 Konflikttyp:  
 Enge Platzverhältnisse  
 für Velo und Bus beim  
 Abbiegen in die  
 Mühlemattstrasse  
 Quelle Angabe:  
 FVV

## **Anhang 2: Bericht der ersten Arbeitsgruppe, 2014**

Generalsekretariat



**Stadt Bern**

Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

# **Vorschläge für die Verbesserung der Koexistenz von öffentlichem Verkehr und Velofahrenden in der Stadt Bern**

Arbeitsbericht der Arbeitsgruppe Velo/öV

14. November 2014

**Inhalt**

1. Ausgangslage: Verhältnis zwischen Velo und öV.....	3
2. Auftrag.....	4
3. Vorgehen.....	4
4. Einleitende Bemerkungen.....	5
5. Vorgeschlagene Massnahmen .....	5
5.1 Sensibilisierungskampagne .....	5
5.2 Risikobasierte Polizeikontrollen für Velofahrende .....	6
5.3 Überdachte Veloparkings an Haltestellen mit grossem Einzugsbereich .....	6
5.4 öV-Haltestellen: Verbesserung der Veloverträglichkeit .....	7
5.5 Zulassung des Veloverkehrs auf Trottoirs unter bestimmten Bedingungen.....	8
5.6 Tramschienen: Verbesserung der Veloverträglichkeit.....	8
5.7 Alternative Velorouten .....	9
5.8 Überprüfung der Umweltpuren hinsichtlich Benützung durch Veloverkehr .....	10
5.9 Lichtsignalanlagen: Ausnahmeregelung für Velos bei Rot für den MIV .....	11
5.10 Kooperation Veloverleihsystem mit BERNMOBIL .....	11
6. Verworfenene Themen .....	12
6.1 Velotransport im öV: .....	12
7. Fazit .....	13

**Mitglieder der Arbeitsgruppe Velo/öV**

Thomas Ledergerber	Leiter Netzmanagement BERNMOBIL
Christian Wohlwend	Leiter Betrieb BERNMOBIL
Heinz Leu	Projektleiter, Tiefbauamt der Stadt Bern
Roland Pfeiffer	Leiter Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern
Ueli Müller (Vorsitz)	Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr der Stadt Bern
Roman Gattlen	Leiter Marketing BERNMOBIL (beigezogen für Massnahmenvorschlag Veloverleihsystem)

**Verwendete Abkürzungen**

FFV	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
SFFV	Spezialfinanzierung Fussgänger- und Veloverkehr
TAB	Tiefbauamt der Stadt Bern
VP	Abteilung Verkehrsplanung
VVS	Veloverleihsystem

## 1. Ausgangslage: Verhältnis zwischen Velo und öV

Bern ist nicht nur Hauptstadt der Schweiz, sondern auch Hauptstadt des öV. In keiner anderen Schweizer Stadt sind die Leute täglich eine so lange Strecke mit dem öV unterwegs wie in Bern. Nirgends besitzen so viele Leute ein öV-Abonnement wie in Bern. Das ist gut so und soll auch in Zukunft so bleiben.

In Bern hat aber auch die Affinität zum Velo Tradition. 2001 haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) angenommen. Seither besteht die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr und an zahlreichen Stellen auf dem städtischen Strassennetz konnten Verbesserungen zugunsten der Fussgänger/innen und Velofahrenden realisiert werden. Zur weiteren Verbesserung der Situation und zur Erhöhung der Velobenützung bedarf es jedoch weiterer koordinierter Massnahmen. In den Legislaturzielen 2013-2016 des Gemeinderats werden die aktuellen politischen Ziele formuliert.

Folgende Umfragedaten erlauben einen Rückschluss auf das aktuelle Verhältnis der Velofahrenden in der Stadt Bern zum öV:

Die aktuelle, 4-jährlich durchgeführte Befragung von Pro Velo Schweiz weist zum Verhältnis Velo/öV folgende Werte aus:

Verkehrsklima: erlebe öV rücksichtsvoll 3.9

Komfort: Velo im öV möglich 3.4

(Skala 1-6, genügend = 4)

Pro Velo erhebt auch den Hauptgrund, wieso das Velo nicht regelmässig benützt wird:

	LU	ZH	LS	BE	BS	TOTAL
öffentlicher Verkehr ist bequemer	82	82 (-6)	73 (-4)	89 (+6)	84 (-1)	81
Regen und Kälte	82	78 (+3)	77 (0)	74 (-5)	75 (+4)	77
Auto / Motorrad ist bequemer	77	65 (-7)	67 (-5)	80 (-4)	80 (+5)	66
zu viele Steigungen	60	47	84	44	37	58

Bern besitzt dabei den Spitzenwert und liegt somit noch vor Zürich. Damit wird die Qualität des öV in der Stadt und Region Bern bestätigt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ergebnisse einer repräsentativen Telefonumfrage von GFS Bern im Auftrag von Pro Velo Schweiz, September 2013. Kurzbericht S.13 ([http://www.velostaedte.ch/fileadmin/redaktion/velostaedte2014/gfs2013\\_Schlussbericht\\_kurz\\_D.pdf](http://www.velostaedte.ch/fileadmin/redaktion/velostaedte2014/gfs2013_Schlussbericht_kurz_D.pdf))

Die Frage der Verkehrssicherheit spielt im Verhältnis von Velo und öV eine wichtige Rolle. Insbesondere der Tramverkehr weist in einigen Städten höhere Unfallzahlen auf als der Busverkehr. Bern stellt in dieser Hinsicht eine positive Ausnahme dar: Die Quote schwerer Tramunfälle ist hier ein Drittel bis fast zur Hälfte tiefer als in den anderen Tramstädten. Es ist zu vermuten, dass neben infrastrukturellen Gegebenheiten auch „weiche“ Faktoren eine Rolle spielen. Namentlich könnte die konsequente Schulung eines defensiven Fahrverhaltens und die Möglichkeit, in der Einsatzplanung individuelle Präferenzen zu berücksichtigen (Priorität für Morgen- oder Abenddienste) hier eine unterstützende Rolle spielen.<sup>2</sup>

## 2. Auftrag

### *Politisches Ziel*

Die Stadt Bern will sich das Ziel setzen, bis 2025 das Potential des Veloverkehrs auszuschöpfen und dessen Anteil am Gesamtverkehr von heute 11% auf rund 20% zu verdoppeln.<sup>3</sup>

Unter anderem soll dazu auch das Zusammenspiel von Velo und öV verbessert werden (Massnahme 4.5, Entwurf Velo-Strategie, S.34)

Die verschiedenen Verkehrsträger ergänzen sich. Komplementär sind sie stark und decken jedes Mobilitätsbedürfnis – in der obigen Reihenfolge – auf nachhaltige Weise. Das Velo und der öV sind Partner, die sich gegenseitig ergänzen und den Zuwachs der Mobilität auffangen können. Dabei ist nicht nur die Schaffung neuer Infrastruktur massgebend, sondern auch die Kultur und das gegenseitige Verständnis der Bedürfnisse von öV auf der einen und des Velos auf der anderen Seite. Partnerschaften und die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, deren Mitarbeitenden und Veloverbänden können helfen, kulturelle Barrieren zu überwinden. Schliesslich sollen alle Nutzenden – Busfahrer und Velofahrerin, Tram und Passagiere wie auch Fussgängerinnen und Fussgänger – die gleiche Absicht verfolgen: nämlich, die Stadt Bern lebenswerter machen – auch durch eine nachhaltige Gesamtmobilität.

In einer ersten Phase soll eine Arbeitsgruppe gebildet werden, welche zu Handen des Gesamtprojekts „Velo-Offensive“ Vorschläge erarbeitet, wie künftig die Synergien zwischen Velo und öV besser genutzt werden können. Der Bericht soll bis Ende August 2014 vorliegen.

## 3. Vorgehen

Die Arbeitsgruppe traf sich im Juni 2014 zu einer ersten Sitzung, an der Vorschläge zur Thematik gesammelt wurden. Anfang Juli wurde ein erster Berichtsentwurf vom Leiter der Arbeitsgruppe erarbeitet und an einer zweiten Sitzung Ende August diskutiert. Der überarbeitete Bericht zirkulierte bei den Mitgliedern der Arbeitsgruppe nochmals zur Stellungnahme.

<sup>2</sup> Vgl. Bericht in der Sonntagszeitung vom 24.11.2014 <http://www.sonntagszeitung.ch/home/artikel-detailseite/?newsid=267850>

<sup>3</sup> Definition Modal Split gemäss Mikrozensus 2005, vgl. Bericht Städtevergleich Mobilität, Dezember 2012, S. 6 ([http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell/plk\\_sta/2013-01-mobilitaetch/downloads/staedtevergleich\\_mobilitaet\\_2012.pdf/download](http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell/plk_sta/2013-01-mobilitaetch/downloads/staedtevergleich_mobilitaet_2012.pdf/download) )

#### 4. Einleitende Bemerkungen

Es ist unbestreitbar, dass es im Alltag zwischen strassengebundenem öffentlichen Verkehr und Veloverkehr zuweilen zu spannungsgeladenen Situationen kommt.

Zu berücksichtigen ist hierbei eine Inkongruenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden: Während auf der Seite des öV die Fahrzeugführerinnen/-führer sehr gut ausgebildet sind und sich auch laufend weiterbilden, braucht es (zum Glück) fürs Velofahren und zu Fuss gehen keinen Fähigkeitsausweis.

Vom Alltagsgeschehen auf der Strasse ist die Planung und Projektierung von Strassen und öffentlichem Raum zu unterscheiden. Hier geht es ganz wesentlich um die vorausschauende Verteilung von knappen Ressourcen, z.B. Strassenraum oder Grünzeit einer Lichtsignalanlage. Dabei können Optimierungen, nie aber Maximallösungen für einen Verkehrsträger erreicht werden.

#### 5. Vorgeschlagene Massnahmen

##### 5.1 Sensibilisierungskampagne

Ausgangslage: Es besteht bereits heute ein Erfahrungsaustausch zwischen BERNMOBIL und Pro Velo im Rahmen von Weiterbildungsangeboten. So ist 2014 der Kurs „David neben Goliath“ vom BERNMOBIL-Ausbildungscenter zwei mal durchgeführt worden. Ausgehend von konkreten Situationen werden darin das gegenseitige Verständnis und der Respekt gefördert, sowie die relevanten Verkehrsvorschriften behandelt.

Ziel: Sowohl auf Seiten der Velofahrenden als auch der Tram- und Busführerinnen und -führer soll das Verständnis für die Situation des „Gegenübers“ erhöht werden, woraus im Alltag eine erhöhte Sensibilität für heikle und gefährliche Situationen und ein entsprechend „defensives“ Verkehrsverhalten resultieren soll. Bereits bestehende Aktivitäten sollen ausgebaut und breitenwirksam kommuniziert werden. Es sollen weitere, niederschwellige Ausbildungs- und Kommunikationsangebote entwickelt werden. Die bestehenden Verkehrs/Velo-Erziehungsangebote, welche die Kantonspolizei anbietet, sollten daraufhin überprüft werden, ob der Aspekt Velo/öV genügend und richtig darin behandelt werden.

Mittel/Massnahmen: Es soll eine längerdauernde Kommunikationskampagne mit mehreren Elementen, analog der BERNMOBIL-Kampagne „No More Rumore“ (<http://www.ncbi.ch/de/programme/gewallpraevention/nmr/>) und der Gewaltpräventionskurse für Fahrgäste von BERNMOBIL entwickelt und durchgeführt werden:

- Angebote an Velofahrende für Führerstandsfahrten
- Lenken eines Gelenkbusses für Velofahrende (z.B. im VZ Stockental)
- Geführte Velofahrten mit Bus- und Tramführerinnen und -führern (soweit solche nicht Teil der periodischen Weiterbildung sind)
- Videos solcher Fahrten
- Gemeinsame Kurse
- Website

Als Voraussetzung für eine solche Kampagne müsste deren Breitenwirkung nachgewiesen oder mindestens glaubhaft gemacht werden können.

Es wäre sinnvoll, bei einer solchen Kampagne auch das richtige Verkehrsverhalten von Fussgängern zu thematisieren.

Zuständigkeit (Vorschlag): BERNMOBIL, in Zusammenarbeit mit FFV und Pro Velo

Finanzierung (Vorschlag): Kanton und SFFV

*Empfehlung*

Diese Massnahme, welche bereits bestehende Aktivitäten aufgreifen und verstärken soll, kann rasch weiterbearbeitet werden. Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die Umsetzung im 2. Quartal 2015 anzustreben, wozu die nötigen Vorarbeiten noch 2014 begonnen werden sollten.

### 5.2 Risikobasierte Polizeikontrollen für Velofahrende

Ziel: Die Kontrollen der Velofahrenden durch die Kantonspolizei sind besser auf den Aspekt Verkehrssicherheit und die spezifischen Risiken Velo/öV auszurichten.

Mittel/Massnahmen: Im Rahmen der Velo-Offensive sind mit der Kantonspolizei Gespräche darüber zu führen, wie die Kontrollen stärker auf diesen Präventionsaspekt hin ausgerichtet werden können.

Allenfalls kann diese Massnahme mit der Sensibilisierungskampagne (Massnahme 5.1) kombiniert werden, beispielsweise indem zu den zehn gefahrenträchtigsten „Hotspots“ Velo/öV in der Stadt Bern eine eigene Informationskampagne zum richtigen Verhalten auf dem Velo lanciert und gleichzeitig verstärkte Polizeikontrollen an diesen Stellen angekündigt werden.

Zuständigkeit (Vorschlag): VP

Finanzierung (Vorschlag): -

*Empfehlung*

Diese Massnahme soll im Rahmen der üblichen Kontakte zwischen der Stadt und der Kantonspolizei umgesetzt werden. Eine Sensibilisierungskampagne zu diesem Thema soll unter 5.1 geprüft und allenfalls weiter bearbeitet werden.

### 5.3 Überdachte Veloparkings an Haltestellen mit grossem Einzugsbereich

Ausgangslage: In gewissen Aussenquartieren, in denen die öV-Erschliessung weniger dicht ist, existiert ein Potenzial für gemischte Velo-/öV-Benutzung. Dies wurde z.B. bei der Planung von Tram Bern West erkannt, weshalb dort ursprünglich an verschiedenen Haltestellen die Einrichtung von gedeckten Veloparkings vorgesehen war. Diese Projektelemente fielen dann jedoch einer Projektüberprüfung zum Opfer, welche wegen starker Kostenerhöhungen nötig wurde (Auftrag des Stadtrats).

Da in den umliegenden Gemeinden die öV-Erschliessung tendenziell weniger dicht ist, wäre hier auch ein grosses Potenzial für regionale Zusammenarbeit, soweit diese Frage nicht bereits im regionalen Velorichtplan untersucht ist.



Ziel: Erhöhung der Anzahl (gedeckter) Veloparkplätze an Haltestellen mit hohem Potenzial für Velo/öV-Pendelnde, der Fahrgastwechsel bei Tram und Bus soll durch die Anlagen nicht behindert werden.

Mittel/Massnahmen:

- Systematische Überprüfung der Haltestellen auf ihr Velo/öV-Pendlerpotenzial und ihre Möglichkeiten zur Errichtung von Veloparkings.
- Erstellung eines Massnahmenplans zur Errichtung von Veloparkplätzen an Haltestellen.
- Erarbeitung einer Kreditvorlage für die Realisierung von Veloparkplätzen bei Haltestellen.

Zuständigkeit (Vorschlag):

- a) Planung: VP/FFVV in Zusammenarbeit TAB und BERNMOBIL
- b) Projektierung/Realisierung: TAB in Zusammenarbeit mit FFVV und BERNMOBIL

Finanzierung (Vorschlag): SFFV

*Empfehlung*

Mit dieser Massnahme kann die kombinierte Benützung Velo/öV besonders in Gebieten mit unterdurchschnittlicher öV-Erschliessung verbessert werden. Sie ist deshalb auf der Basis einer Mehrjahresplanung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des SFFV mit hoher Priorität zu verfolgen.

*5.4 öV-Haltestellen: Verbesserung der Veloverträglichkeit*

Ausgangslage: Die technische Ausgestaltung und Signalisation für Velos gibt insbesondere bei Tramhaltestellen immer wieder Anlass zu Diskussionen. Leider fehlt in Bern an den meisten Haltestellen der Platz für die Führung einer separaten Velospur hinter der Haltestelle. Einzig beim Kursaal konnte eine solche Lösung realisiert werden. Im Rahmen der Projektierung von Tram Region Bern wurden Normalien für die Gestaltung von Haltestellen erarbeitet. Das Strassenverkehrsgesetz lässt einen Mischverkehr Velo/Fussgänger auf den Trottoirs auch in Haltestellenbereichen grundsätzlich nicht zu. In diesem Spannungsfeld gilt es, kreativ nach Lösungen zu suchen, welche die Behinderungen für den Veloverkehr reduzieren, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

Ziel: Verbesserung der technischen Ausgestaltung der Haltestellen, Signalisation und Markierung für den Veloverkehr.

Mittel/Massnahmen:

- Aufarbeitung/Synthese bereits bestehender Grundlagen zum Thema
- Systematische Erhebung und Bewertung des Ist-Zustands bei den Haltestellen (Vorzüge/Mängel)
- Erarbeitung kreativer Lösungen für Signalisation/Markierung von alternativen Veloführungen bei Haltestellen
- Durchführung eines Pilotprojekts (Bewilligung durch ASTRA nötig)
- Erarbeitung und Kommunikation von spezifischen Verhaltensregeln für Velofahrende an Haltestellen.
- Prüfung neuer Haltestellentypen, wie sie beispielweise in Wien, Berlin oder Zürich (Teilerhöhungen) in jüngster Zeit realisiert wurden.

Zuständigkeit (Vorschlag):

Die Arbeiten zu diesem Massnahmenvorschlag sollen in einer nächsten Phase zur AG Velorouten transferiert werden.

Finanzierung (Vorschlag): SFFV

*Empfehlung*

Obwohl das Potenzial dieser Massnahme in den relativ engen Strassenverhältnissen Berns möglicherweise bescheiden ist, scheint eine Klärung dieser Frage dennoch wichtig zu sein. Im Rahmen der Weiterbearbeitung durch die AG Velorouten soll in einer ersten Phase geklärt werden, ob sich Handlungsmöglichkeiten entlang der geplanten Velorouten ergeben. In einer nächsten Phase kann sodann überprüft werden, ob die gefundenen Lösungen auch an Haltestellen ausserhalb des Veloroutennetzes angewandt werden können.

*5.5 Zulassung des Veloverkehrs auf Trottoirs unter bestimmten Bedingungen*

Ausgangslage: Problematik parallel verlaufender Routen des öV und der Velos auf den gleichen Strassen (vgl. Massnahme 5.7).

Ziel: Entflechtung von Veloverkehr und öV auf stark befahrenen Strassen mit breiten Trottoirs

Mittel/Massnahmen:

- Systematische Überprüfung/Beurteilung stark befahrener öV/Velorouten zur Eruiierung von Strassenabschnitten, auf welchen eine Zulassung von Velos auf dem Trottoir möglich ist.
- Erarbeitung von Pilotprojekten zur Realisierung von Trottoirabschnitten.
- Erarbeiten und Kommunizieren von spezifischen Verhaltensregeln für Velofahrende auf Trottoirs.

Zuständigkeit (Vorschlag):

Die Arbeiten zu diesem Massnahmenvorschlag sollen in einer nächsten Phase zur AG Velorouten transferiert werden.

Finanzierung (Vorschlag): SFFV

*Empfehlung*

Auch hier scheint es wichtig, das Potenzial dieser Massnahme durch eine weitere Bearbeitung im Rahmen der AG Velorouten zu klären. Falls sich Handlungsmöglichkeiten entlang der geplanten Velorouten ergeben, so kann in einer nächsten Phase überprüft werden, ob die gefundenen Lösungen auch ausserhalb des Veloroutennetzes angewandt werden können.

*5.6 Tramschienen: Verbesserung der Veloverträglichkeit*

Ausgangslage: Tramschienen stellen unbestrittenermassen eine Gefahr für Velofahrende dar. Das bestehende Schienennetz kann kurzfristig nicht verändert werden. Allerdings könnte auch eine bessere Markierung der Veloquerungen („Ideallinie“) das Risiko reduzieren.

In den letzten Jahren sind in Zürich und Genf Versuche gemacht worden, wie das Überqueren der Schienen mit technischen Massnahmen sicherer gemacht werden könnte. Der durchschlagende Erfolg ist bisher allerdings ausgeblieben. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus diesen Versuchen sollten deshalb weitere Versuche durchgeführt werden.

Ziel: Anknüpfend an den Versuchen in Genf und Zürich soll nach technischen Möglichkeiten gesucht werden, wie an neuralgischen Stellen das Überqueren von Tramschienen für Velos mit technischen Massnahmen sicherer gemacht werden kann. Angesichts der bisherigen Schwierigkeiten, dieses Problem zu lösen, soll ein gemeinsames Vorgehen mit den anderen Tramstädten, bzw. den jeweiligen Verkehrsbetrieben und weiteren Stakeholders (VSS, Industrie) gesucht werden

Mittel/Massnahmen:

- Auswertung der Ergebnisse der Versuche in Zürich und Genf
- Systematische Überprüfung des Schienennetzes zur Optimierung und Markierung von Schienenquerungen für Velos
- Aufbau einer Arbeitsgruppe der Tramstädte, Verkehrsbetriebe und weiteren Stakeholders mit dem Ziel, ein Forschungsprojekt inkl. technische Versuche durchzuführen.

Zuständigkeit (Vorschlag):

Die Massnahme soll von einer Arbeitsgruppe unter Federführung TAB umgesetzt werden.

Finanzierung (Vorschlag): durch alle beteiligten Partner, Antrag auf Forschungsbeitrag beim Bund (VSS)

*Empfehlung*

Zur Problematik Tramschienen/Veloverkehr fehlen trotz verschiedener Praxisversuche bisher erprobte Lösungen. Es scheint deshalb unumgänglich, hier einen relativ aufwendigen Weg über Erfahrungsaustausch mit den anderen Tramstädten, Forschung und Entwicklung einzuschlagen.

## 5.7 Alternative Velorouten

Ausgangslage: Häufig verlaufen die Routen des öV und der Velos auf den gleichen Strassen und Knoten. Vermutlich gibt es aber auf einigen Strecken und Knoten auch Alternativrouten für Velofahrende, mit denen Konflikte mit dem öV, aber auch dem MIV vermieden werden können. Die FFV ist an der Entwicklung einer Karten-App beteiligt, welche die besten Velorouten für Bern anzeigen soll. Gleichzeitig ist auch die öV-Branche daran, eine „Mobilitäts-App“ zu entwickeln, welche intermodale Lösungen für Mobilitätsbedürfnisse bietet.

Ziel: Erarbeitung, Kommunikation, Signalisation von alternativen Velorouten zur Vermeidung von Konflikten mit öV.

Mittel/Massnahme

- Identifikation der konflikträchigsten Velo/öV-Strecken und –Knoten
- Erarbeitung alternativer Velorouten
- Wo nötig, Prüfung von baulichen und Markierungs-Massnahmen (z.B. zusätzliche Linksabbiegespuren)

- Kommunikation der Routen, Integration in entsprechende Karten-Apps

Zuständigkeit (Vorschlag):

- Identifikation konfliktträchtiger Strecken, Erarbeitung alternativer Routen, Planung baulicher und Markierungs-Massnahmen: FFVV in Zusammenarbeit mit TAB und BERNMOBIL
- Projektierung/Realisierung der Massnahmen: TAB
- Integration alternativer Routen in Karten-Apps: FFVV

Finanzierung (Vorschlag): SFFV

*Empfehlung*

Die vorgeschlagene Massnahme hat engen Zusammenhang mit dem Thema Velorouten, welches unter der gleichnamigen Arbeitsgruppe (Federführung TAB) bearbeitet wird. Ein Entscheid über eine allfällige Umsetzung kann deshalb erst gefällt werden, wenn die Resultate aus dieser AG vorliegen.

### 5.8 Überprüfung der Umweltpuren hinsichtlich Benützung durch Veloverkehr

Ausgangslage: In Bern besteht unterdessen ein recht hoher Anteil an separaten Bus- und Tramspuren, teilweise sind diese als sog. „Umweltpuren“ für Taxis und Velos befahrbar. Die Umweltpuren in der Stadt Bern entsprechen zumeist nicht den geltenden VSS-Normen, da die Strassenquerschnitte und weitere Rahmenbedingungen dafür nicht genügen. Dies stellt aber nach Auffassung der Arbeitsgruppe zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder für den öV noch den Veloverkehr ein Problem dar. Allerdings hat die Mehrfachbenutzung eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeiten, bzw. eine Verlängerung der Fahrzeiten im öV zur Folge.

Es ist zu prüfen, ob allenfalls weitere Separatspuren für Velos geöffnet werden können. Weiter wird vermutet, dass Bern diesbezüglich besser abschneidet als andere Städte. Falls dem so ist, soll dies auch kommuniziert werden.

Ziel: Optimierung des Netzes der Separat- und Umweltpuren in der Stadt Bern. Öffnung für Velofahrende der öV-Separatspuren soweit dies möglich ist.

Mittel/Massnahmen:

- Systematische Überprüfung des Netzes der Umwelt-/Separatspuren
- Massnahmenplan für die Öffnung weiterer Separatspuren, falls Überprüfung Handlungsmöglichkeiten/-bedarf ergibt.
- Benchmarking mit anderen Städten hinsichtlich Anteil von Umweltpuren am Total der öV-Separatspuren

Zuständigkeit (Vorschlag):

- Systematische Überprüfung Umweltpuren und Benchmarking mit anderen Städten: FFV/VP
- Allfälliger Massnahmenplan: FFV
- Projektierung/Realisierung allfälliger Massnahmen: TAB

Finanzierung (Vorschlag): SFFV

*Empfehlung*

Die Arbeitsgruppe beurteilt das Verbesserungspotenzial der Massnahme als gering und empfiehlt, ihr in der Umsetzung eine tiefe Priorität einzuräumen.

#### 5.9 Lichtsignalanlagen: Ausnahmeregelung für Velos bei Rot für den MIV

Ausgangslage: In der Stadt Bern sind in den letzten Jahren an diversen Knoten Kreisel mit bedarfsgesteuerter LSA für den Tramverkehr entstanden. Mit Tram Region Bern werden in den nächsten Jahren weitere Knoten in gleicher Weise umgebaut. Diese im Übrigen sichere und effiziente Lösung hat den Nachteil, dass in vielen Fällen rechtsabbiegender/geradeausfahrender Veloverkehr bei Rot warten muss, obwohl keine Gefahr besteht, bzw. für den Veloverkehr sogar eine sicherere Situation besteht als bei fliessendem Strassenverkehr.

Das Strassenverkehrsrecht verbietet Velos die Durchfahrt bei Rot. Ausnahmen sind nur möglich, indem spezielle Velo-LSA eingerichtet werden, wofür jedoch Separatspuren für Velos markiert werden müssen. Unter den heutigen gesetzlichen Regelungen kann die Situation nicht verbessert werden. Es ist deshalb nach neuen Regelungen zu suchen.

Ziel: Entwicklung eines Vorschlags für eine gesetzliche Neuregelung für Velos bei bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen für den Tramverkehr an Kreiseln.

#### Mittel/Massnahmen:

- Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, welche ohne bedarfsgesteuerte LSA an Kreiseln mit Tramverkehr auskommen.
- Es soll ein Projekt für eine solche Lösung entwickelt werden und beim ASTRA ein Gesuch für eine Bewilligung als Pilotprojekt gestellt werden.

#### Zuständigkeit (Vorschlag):

- a) Erfahrungsaustausch: FFVV zusammen mit BERNMOBIL
- b) Pilotprojekt: FFVV zusammen mit TAB und BERNMOBIL

Finanzierung (Vorschlag): SFFV, Antrag auf Forschungsbeitrag beim Bund (ASTRA/VSS)

#### Empfehlung

Eine Änderung der LSA-Regeln an bedarfsgesteuerten LSA für den öV kann – falls hier hinsichtlich Verkehrssicherheit eine unbedenkliche Lösung gefunden wird – eine wesentliche Verbesserung für den Veloverkehr erzielen. Es lohnt sich, dazu einen relativ hohen Aufwand für die Durchführung eines Pilotversuchs zu betreiben. Diese Massnahme ist deshalb mit hoher Priorität weiter zu verfolgen

#### 5.10 Kooperation Veloverleihsystem mit BERNMOBIL

Ausgangslage: In vielen Städten Europas und weltweit sind in den vergangenen Jahren Veloverleihsysteme (VVS) entstanden, welche Velos rund um die Uhr gegen eine Benützungsgebühr zur Benützung anbieten. Auch in Bern besteht der politische Auftrag, ein

solches System aufzubauen. Das System soll rund 180 Standorte stadtweit aufweisen. Die öffentliche Ausschreibung dazu soll noch 2014 beginnen. Der Betreiber dieses Systems wird das Kompetenzzentrum Arbeit sein, welches heute schon die Velostationen betreibt.

Ziel: Es ist nach Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen dem zukünftigen Veloverleihsystem und BERNMOBIL, bzw. dem Liberotarifverbund im Interesse von öV- und Leihvelo-Nutzer/innen zu suchen.

Mittel/Massnahmen:

- VVS-Standorte abgestimmt auf öV-Haltestellen
- Libero-Verkaufsstellen und –Automaten als Verkaufspunkte für Karte/“Benützungsticket“ VVS
- Gemeinsame Produkte Libero-/VVS analog zu Libero/Mobility-Angeboten.
- Gezielte gemeinsame Marketingmassnahmen für Grosskunden analog Libero-Jobabo.

Zuständigkeit (Vorschlag): grundsätzliche FFVV, bzw. allfälliger Systemanbieter gemäss Ergebnis Ausschreibung.

Finanzierung (Vorschlag): *offen*

*Beurteilung*

Die Möglichkeiten der Zusammenarbeit Libero/VVS können erst zuverlässig beurteilt werden, wenn die Ergebnisse der Ausschreibung vorliegen. Hinsichtlich Zugang zum System und Bezahlung scheinen im Moment Technologien via Smartphone im Vordergrund zu stehen. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisse der Zusammenarbeit Libero/Mobility sich in einem sehr bescheidenen Rahmen bewegen. Die Erwartungen an eine solche Zusammenarbeit sind deshalb im Moment eher bescheiden.

## **6. Verworfenne Themen**

### *6.1 Velotransport im öV:*

Es besteht bereits eine Regelung im Generellen Tarif (?). Eine Lockerung der Transportvorschriften ist kaum möglich. Gründe:

- Zu den meisten Tageszeiten und auf den meisten Linien zu hohe Frequenzen
- Verlängerung der Ein-/Ausstiegszeiten
- Geringes Bedürfnis, da in Bern Distanzen auf dem Tram-/Busnetz zu kurz.

Die Arbeitsgruppe verzichtet deshalb auf Vorschläge zu diesem Thema.

## 7. Fazit

Der Arbeitsgruppe ist es gelungen, mit begrenztem Aufwand eine Reihe von Massnahmenvorschlägen zu entwickeln, welche sowohl dem öffentlichen Verkehr als auch dem Veloverkehr in der Stadt Bern Vorteile bringen und das Konfliktpotenzial zwischen den beiden umweltfreundlichen Verkehrsarten reduzieren können. Es konnte ein Synergiepotenzial zwischen Velo und öV eruiert werden, welches langfristig mithelfen wird, ihren Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Insbesondere bei den Massnahmenvorschlägen

- Sensibilisierungskampagne
- Schaffung überdachter Veloparkings an Haltestellen mit grossem Einzugsbereich
- Verbesserung der Veloverträglichkeit von Tramschienen
- Ausnahmeregelung für Velos bei bedarfsgesteuerten LSA für Bus und Tram (Pilotversuch)

wird kurz- bis mittelfristig ein Potential erkannt. Bei den beiden letztgenannten Massnahmen liegt allerdings noch keine „pfannenfertige“ Lösung vor. Erhebliche Anstrengungen und Ressourcen werden hier in längeren Prozessen nötig sein, um umsetzbare Resultate zu erzielen.

Planung und Projektierung öffentlicher Infrastrukturen sind in städtischen Räumen komplexe Optimierungsprozesse, welche vielfältige Interessen berücksichtigen müssen. Ein grosser Teil der Massnahmenvorschläge betreffen entweder hauptsächlich oder teilweise Anpassungen der öffentlichen Infrastruktur. Um bei diesen Massnahmenvorschlägen zu umsetzbaren Lösungen zu kommen, wird auch Flexibilität von Seiten anderer Interessen und ihrer Vertreter/innen gefordert sein.

Der lösungsorientierte Austausch zum Verhältnis von Velo und öV in dieser Arbeitsgruppe hat wertvolle Ergebnisse gebracht. Es empfiehlt sich deshalb, auch die weiteren Arbeiten zu diesen Massnahmenvorschlägen gemeinsam unter jeweils klarer Federführung eines Partners durchzuführen. Weiter ist es sinnvoll, die hier erarbeiteten Vorschläge in ein Gesamtprojekt einzubetten und so mit weiteren Projekten im Umfeld zu koordinieren.

Schliesslich ist es der Arbeitsgruppe ein grosses Anliegen, dass die Vorschläge sowohl in einem internen Vernehmlassungsverfahren als auch in einem öffentlichen Partizipationsverfahren breit abgestützt werden. Nur so wird es möglich sein, aus guten Ideen konkrete Verbesserungen im Zusammenspiel zwischen Velo und öV in der Stadt Bern zu erreichen.

## Anhang 3: Unfallstatistiken im Städtevergleich

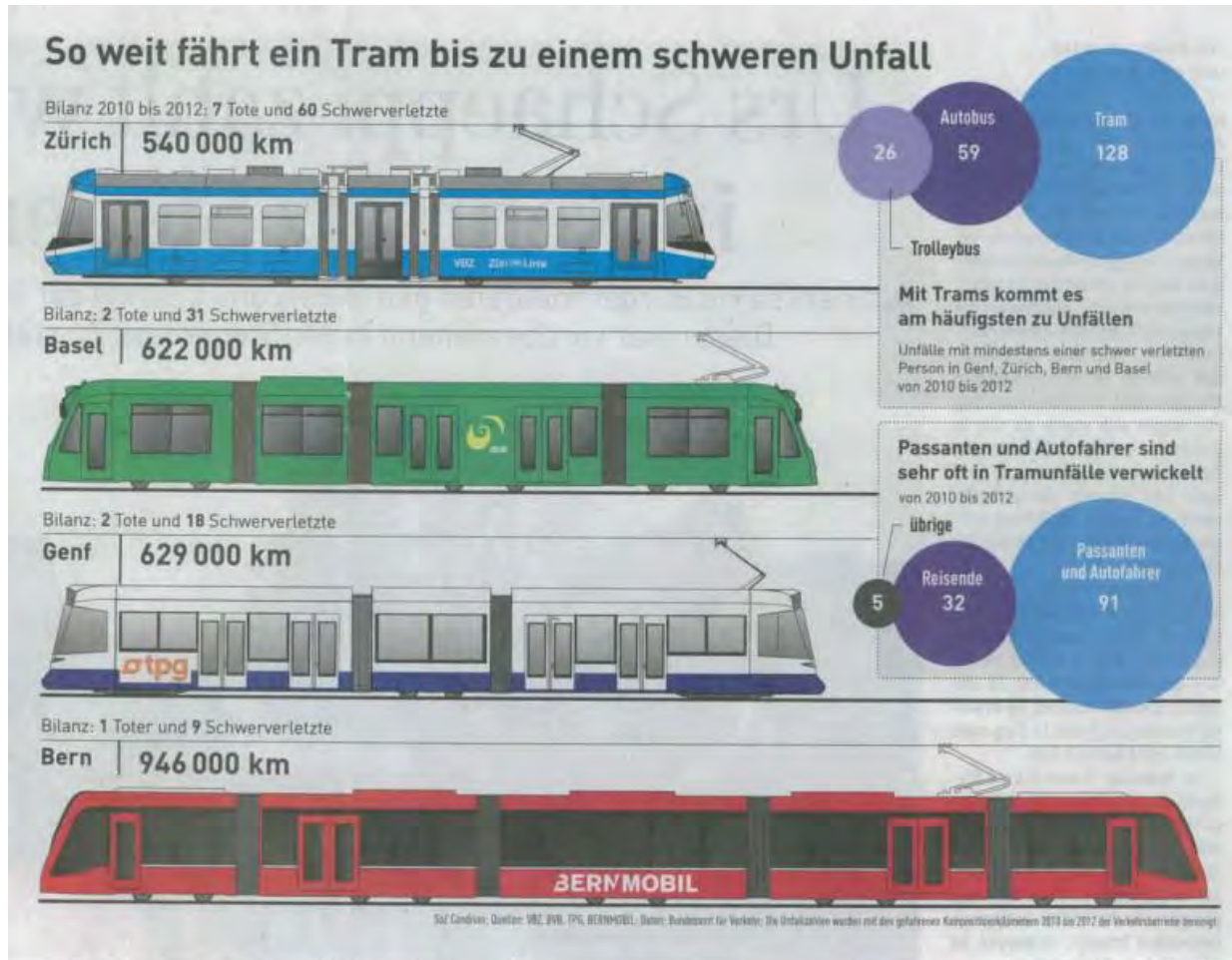


Abbildung 5: Auswertung der Nationalen Ereignisstatistik, Sonntagszeitung, November 2013

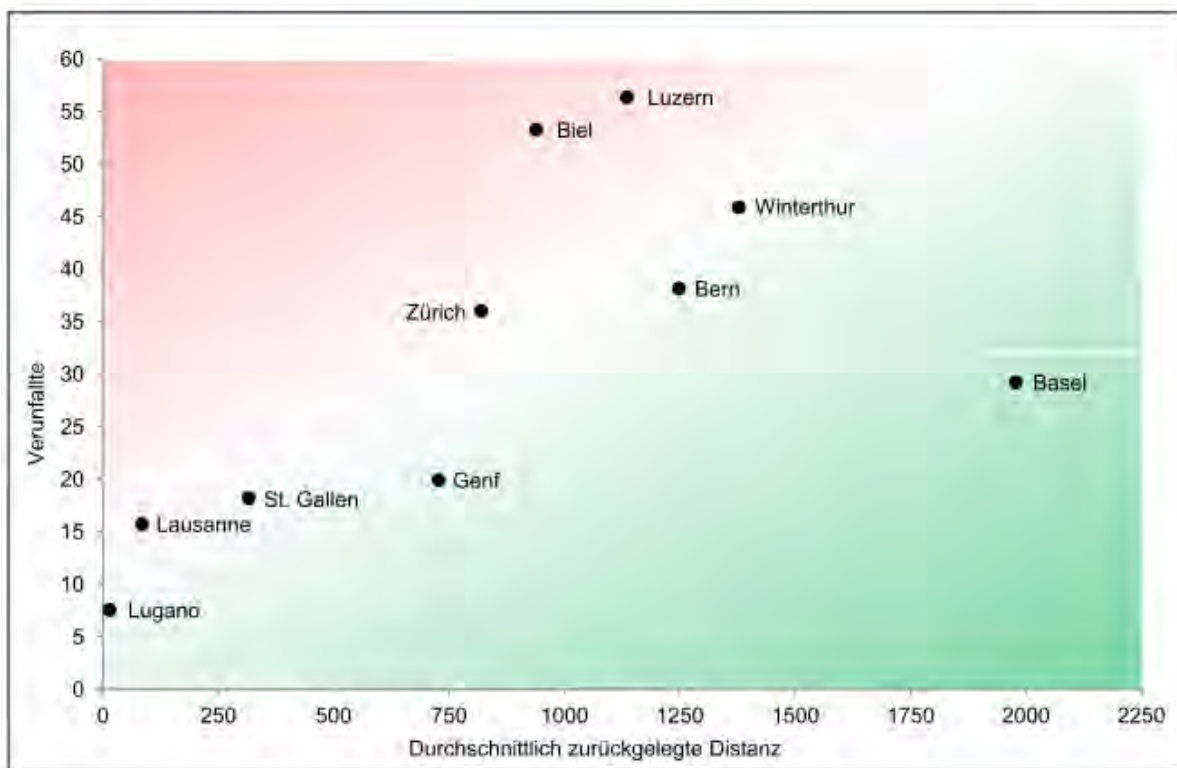


Tabelle 7: Durchschnittswerte der Jahre 2009 bis 2013 der mit dem Velo Verunfallten in den zehn grössten Schweizer Städten, pro 50'000 Einwohner verglichen mit der mit dem Fahrrad durchschnittlich zurückgelegten Tagesdistanz pro Person

Stadt	Verunfallte mit dem Velo	Durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person und Tag (in m)	Durchschnittliche Anzahl Verunfallte pro Kilometer
Zürich	36	819	0.121
Genf	20	727	0.075
Basel	29	1978	0.040
Lausanne	16	85	0.509
Bern	38	1248	0.084
Winterthur	46	1377	0.091
Luzern	56	1135	0.136
St. Gallen	18	316	0.158
Lugano	8	14	1.486
Biel	53	938	0.156

Quelle: ASTRA, BFS, ARE

© ASTRA, 2014



Grafik 7: Durchschnittswerte der Jahre 2009 bis 2013 der mit dem Velo Verunfallten in den zehn grössten Schweizer Städten, pro 50'000 Einwohner verglichen mit der mit dem Velo durchschnittlich zurückgelegten Tagesdistanz pro Person. Die weissen Linien stellen den jeweiligen Medianwert, der Farbverlauf die Wertung der Städte (grün=gut; rot=schlecht) dar.

**Abbildung 6: Städtevergleich zur Verkehrssicherheit – Verkehrsverunfallte in den zehn grössten Städten der Schweiz**