



## Mittagstisch «Wo steht die Velohauptstadt Bern»

Partizipation zur Velo-Offensive  
Infoblatt zur Veranstaltung vom 26.03.2019

## Um was geht es?

Im Auftrag der Stadt Bern hat «Copenhagenize», ein Beratungsunternehmen aus Kopenhagen, die Velohauptstadt unter die Lupe genommen. Anhand 14 verschiedener Parameter wurde Bern mit zehn ähnlich grossen Städten Europas verglichen.

Zudem hat Pro Velo im Rahmen des «Prix Velo» eine online-Umfrage in verschiedenen Städten der Schweiz durchgeführt. Da die Umfrage bereits in früheren Jahren durchgeführt worden ist, lassen die Umfrageergebnisse sowohl einen Vergleich zwischen den Städten als auch einen Vergleich über die Jahre zu.

Am Mittagstisch präsentierten eine Vertreterin von Copenhagenize (per Videoübertragung) und ein Vertreter von Pro Velo Schweiz die Resultate ihrer Untersuchungen. Die übergeordnete Frage lautete dabei: «Wie velofreundlich ist die Stadt Bern?» respektive: «Wo steht die Velohauptstadt Bern?». Die beiden Organisationen gaben dabei auch Empfehlungen an die Stadt Bern ab, wie sich diese bezüglich Velofreundlichkeit noch weiter steigern kann.

## Input Pro Velo Schweiz (Daniel Bachofner)

Pro Velo führt alle vier Jahre eine Online-Umfrage zur Velofreundlichkeit durch. Bern zählt zu den grossen Städten und landete in der Bewertung nach Winterthur (1) und Basel (2) auf dem dritten Platz. Befragt wurden „Experten“ im Sinne von jenen Personen, die tatsächlich mit dem Velo unterwegs sind. Die Aussagen der Teilnehmenden sind subjektiv und beziehen sich meist auf eine bestimmte Strecke. Die Umfrage ergab 17 000 Datensätze, ein Vergleich zwischen einzelnen Städten und Gemeinden sowie mit Resultaten aus früheren Erhebungen ist möglich. Nennenswert aus den Resultaten von 2018 ist:

- Bern weist einen grossen Anteil an Vielfahrern auf. Viele Velofahrende sind ganzjährig unterwegs.
- In Bern ist der Anteil an Personen, die keine Erfahrung mit Autos oder Motorrädern haben, vergleichsweise gross.

Die Umfrage umfasste insgesamt 34 Fragen/Aussagen zu 6 Fragekategorien. In Bern haben 600 Personen teilgenommen, wovon 500 Personen zum Teil sehr präzise Aussagen im Freitextfeld eingefügt haben.

Zusammenfassung/Auswertung:

- Die Bewertungen fielen im Vergleich zu früheren Jahren alle besser aus. Ausnahme: Kategorie Sicherheit. Obwohl sich die Teilnehmenden der Umfrage selber grundsätzlich sicher fühlen, wird das Thema anders bewertet.
- Gut bewertet wird das Wegnetz. Das Zentrum oder das gewünschte Ziel ist gut erreichbar.
- Mängel und Störungen auf dem Weg werden präzise genannt (Mängelliste)
- Die Bewertung der Kategorien Abstellanlagen und Diebstahlgefahr ist immer noch negativ, allerdings weniger als in Vorjahren.
- Allgemein fehlen Informationen zu jenen Personen, die nie Velo fahren. Eine Telefonumfrage durch das GSF-Institut, welche parallel zur online-Umfrage durchgeführt wurde, gibt zusätzliche Informationen.
- Gesamthaft zeigt sich aber auch, dass noch immer grosser Verbesserungsbedarf besteht. Die stetige Verbesserung in der Bewertung darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Durchschnittsnote aller bewerteten Kriterien noch immer (knapp) ungenügend ausfällt.

Empfehlung und Fazit aus der Studie: Die Stadt Bern muss zweigleisig weiterfahren:

- Jenen Personen, die bereits viel Velo fahren, **mehr Sicherheit** bieten
- Für jene Personen, die (noch) nicht Velo fahren, **eine bessere Infrastruktur** bieten. Entscheidend ist unter anderem, dass eine gute Infrastruktur vor der Haustür beginnt.

## Input Copenhagenize (Clotilde Imbert)

Copenhagenize hat weltweit mehr als 130 Städte auf ihre Velofreundlichkeit hin untersucht, anhand von 14 qualitativen und quantitativen Kriterien. Die Stadt Bern erscheint in der Studie nicht, da sie zu wenig Einwohner hat. Im Auftrag der Stadt Bern wurde 2018 mit den gleichen Kriterien ein neuer Vergleich gemacht zwischen zehn, bezüglich Einwohnerzahl mit Bern vergleichbaren, europäischen Städten. Nennenswert ist:

- Bei keinem Kriterium fällt Bern im Vergleich ab. Andererseits erhält Bern auch nur bei einem Kriterium die maximale Bewertung (siehe Abbildung unten).
- Die Velo-Offensive ist ein „Turning Point“, obwohl viele Massnahmen noch nicht umgesetzt sind. Die Absicht geht in die richtige Richtung.

Zusammenfassung / Auswertung:

- Der ganzheitliche Ansatz, wonach Infrastruktur neu für **alle Altersklassen** gebaut wird, wird positiv bewertet.
- Positiv ist die **Zunahme** des Veloanteils im Modalsplit von 11% (2010) auf 15% (2015)
- Das gesteckte Ziel (Anteil Velofahrende am Gesamtverkehr von 20% bis 2030) scheint erreichbar. Einige Städte haben **ambitioniertere** Ziele: Malmö 30% bis 2030, Ghent 35%
- Zum Profil der Velofahrenden in Bern gibt es kaum Angaben. Hier besteht Handlungsbedarf. Ein **guter Mix** ist ein Zeichen dafür, dass die Infrastruktur allen zugutekommt.
- Die **breiten** Radstreifen und **abgetrennten** Radwege der Velohaupttroute Wankdorf werden als sehr gut bewertet.
- Der Mischverkehr von Velos und Fussgängern auf dem Gehweg ist nicht mehr zeitgemäss und sollte **innerstädtisch wo möglich vermieden** werden.
- **Schmale Radstreifen**, und Radstreifen in der Mitte der Fahrbahn, sollten zukünftig vermieden werden.
- Es geht nicht nur um Mobilität. Die **soziale Komponente** ist wichtig, zum Beispiel die Möglichkeit, nebeneinander zu fahren.

## BERN IN GRADES

- Score between 0 and 4 points in 14 different categories

- + maximum of 12 bonus points

40/68

1. ADVOCACY	0	1	2	3	4	
2. POLITICS	0	1	2	3	4	+2 Ambitious bicycle plan
3. FACILITIES	0	1	2	3	4	+1 Quality of veiostations & new parking
4. TRAFFIC CALMING	0	1	2	3	4	+1 Implementation of traffic calming features
5. BIKE SHARE	0	1	2	3	4	
6. GENDER SPLIT	0	1	2	3	4	
7. MODAL SHARE	0	1	2	3	4	
8. MODAL SHARE SINCE 2006	0	1	2	3	4	
9. PERCEPTION OF SAFETY	0	1	2	3	4	
10. INFRASTRUCUTRE	0	1	2	3	4	
11. CULTURE	0	1	2	3	4	
12. SOCIAL ACCEPTANCE	0	1	2	3	4	
13. URBAN PLANNING	0	1	2	3	4	+1 Quick implementation of best-practices
14. CYCLELOGISTICS	0	1	2	3	4	

Abbildung: Beurteilung der Velofreundlichkeit Berns durch «Copenhagenize»

## Frage- und Diskussionsrunde

Frage / Input	Antwort / Stellungnahme
<p>Wie kann an der Thunstrasse West, wo ein baulich abgetrennter Radweg erstellt werden soll, sichergestellt werden, dass schnelle E-Bikes nicht aufs Trottoir fahren?</p>	<p><b>Pro Velo:</b> Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen langsamen und weniger langsamen Velofahrenden kann gross sein. Damit dies nicht eine Gefahr bedeutet, muss die Velo-Infrastruktur breit genug sein.</p> <p><b>Stadt Bern:</b> Wenn schnelles E-Bike die Alternative zum Autoverkehr sind, dann dienen die E-Bikes auch den Anliegen der Velo-Offensive. Wenn die Velowege durchgehend 2.50m sind, dann kann man die Probleme entschärfen. Bei der Thunstrasse haben wir den nötigen Platz nicht. Man will dort aber die bestmögliche Lösung umsetzen. Die bauliche Abtrennung von Velo- und Fussgängerflächen wird die Konflikte entschärfen. Klar ist aus Sicht der Stadt Bern, dass die Radwege auf eine komfortable, aber nicht schnelle Geschwindigkeit ausgelegt werden sollen. Es wird in der Regel eine Signalisation angestrebt, welche den E-Bikes eine Benutzung erlaubt, sie dazu aber nicht verpflichtet.</p>
<p>Wie erreicht man, dass öV-Fahrende aufs Velo umsteigen?</p>	<p><b>Copenhagenize:</b> Man sollte vor allem die jungen Menschen ansprechen und aufzeigen, dass Velofahren auch sozial ist. Viele Junge sind heute lieber mit den Freunden im Bus. Auf breiten Radwegen können sie aber auch nebeneinanderfahren und sich unterhalten.</p>
<p>Umsteigen von öV zu Velo. Gibt es Strategien, gute Beispiele?</p>	<p><b>Copenhagenize:</b> Man soll natürlich primär die Autofahrenden ansprechen. Aber in Bern ist deren Modal Share nicht so hoch. Wichtig ist, dass man die Autofahrenden kennt. Wohin gehen sie, wie lange fahren sie etc. Viele der mit dem Auto zurückgelegten Strecken liegen unter 5 km. Diese Autofahrenden sollte man erreichen. Infrastruktur für Velos verbessern, Infrastruktur für Autos erschweren.</p>
<p>Zählen die E-Bikes bei den Veloverkehrszahlen resp. der Velo-Offensive mit?</p>	<p><b>Stadt Bern:</b> Ja, E-Bikes werden als Velos gezählt. Die E-Bikes stellen ein sehr grosses und bereits erfolgreich genutztes Potenzial zur Veloförderung dar. Wichtig ist aber, dass auch mit E-Bikes angepasste Geschwindigkeiten gefahren werden.</p>
<p>Gibt es den Boom mit E-Bikes auch in anderen Städten? Oder eher weniger, da es zum Beispiel flacher ist?</p>	<p><b>Stadt Bern:</b> E-Bikes haben nicht nur in der Schweiz an Bedeutung gewonnen. In Holland sind 50% der Neukäufe E-Bikes. Auch hier wird die Unterstützung geschätzt, nicht wegen der Topografie sondern wegen dem Wind oder langen Distanzen.</p> <p><b>Copenhagenize:</b> E-Bikes nehmen überall rasch zu. Brüssel ist nicht so hügelig, aber weitläufig. Für Städte ist es wichtig, dass sie die Bedürfnisse von E-Bikes in die Planung aufnehmen. Die Geschwindigkeit der Velofahrenden unterscheidet sich jetzt stärker, schmale Spuren sind somit</p>

	<p>nicht mehr zeitgemäss.</p> <p><b>CityCycles:</b> Belgien und Holland hatten letztes Jahr die höchste Zunahme (50%). In der Schweiz hat der Verkauf der schnellen E-Bikes abgenommen, der Verkauf der langsamen E-Bikes aber stark zugenommen.</p>
<p>Gibt es Beispiele, wo man bei der Veloförderung speziell Frauen in den Fokus genommen hat?</p>	<p><b>Copenhagenize:</b> Der Anteil Frauen unter den Velofahrenden ist in vielen Städten ein Thema. Aber keine Stadt fokussiert nur auf diese Personengruppe. Mit einer guten Infrastruktur erreicht man alle Bevölkerungsgruppen.</p> <p>Beispiel Strasbourg: Man hat gemerkt, dass zwar die Distanzen der zurückgelegten Strecken zunehmen, der Anteil Velofahrende am Gesamtverkehr aber stagniert. Die Stadt versuchte, neue Personengruppen anzusprechen, zum Teil aus Vororten. Hier lag der Fokus auf der Kommunikation und auf Schulungen. Einige Velofahrkurse richteten sich speziell an Frauen.</p>
<p>Welches Interesse zeigen die umliegenden Gemeinden an der Velo-Offensive?</p>	<p><b>Stadt Bern:</b> Bereits heute findet eine Zusammenarbeit statt, zum Beispiel mit Köniz. Bern und Köniz verfolgen gleiche Ziele: Nachhaltige Mobilität, Weiterentwicklung von öV, Fuss und Velo.</p> <p><b>Köniz:</b> Das Parlament hat soeben einen Verpflichtungskredit gesprochen, für die Umsetzung von «Fuss-Velo Köniz», ab 2020.</p> <p><b>Smide:</b> Wir planen mit den umliegenden Gemeinden. Unser Ziel ist es, Pendler vom Auto auf schnelle E-Bikes zu bringen.</p>
<p>Zum Teil herrscht die Meinung vor, Velofahrende würden so oder so machen, was sie wollten. Wie kann das Image von Velofahrenden verbessert werden?</p>	<p><b>Copenhagenize:</b> Zuerst stellt sich die Frage, ob sich Velofahrenden wirklich nicht an Regeln halten. Datenerhebungen in Kopenhagen haben gezeigt, dass der Anteil dieser Gruppe an allen Velofahrenden sehr klein ist. Weiter macht es einen Unterschied, ob Regeln gebrochen oder „gebogen“ werden. Das heisst: einige Regeln wurden für Autos geschaffen. Wenn Velofahrende diese nicht befolgen, entsteht nicht immer eine gefährliche Situation. Beispiel: Rechts abbiegen bei Rot.</p> <p>Beispiel Paris: Hier haben Velofahrende einen schlechten Ruf. Aber die Infrastruktur war bisher auch nicht für sie ausgerichtet.</p> <p><b>Stadt Bern:</b> Man will herausfinden, wo, wann, warum, welche Regeln gebrochen werden. Zum Teil sind technische Anpassungen möglich, zum Beispiel kann eine Ampel in der Nacht anders programmiert werden, als am Tag. Und das freie Rechtsabbiegen wird vom ASTRA voraussichtlich ab 2020 ermöglicht. Die Stadt wird deshalb im 2019 prüfen, an welchen Kreuzungen dies in Zukunft möglich sein soll.</p>
<p>Sind die Resultate der telefonisch geführten GFS-Umfrage öffentlich?</p>	<p>Der Schlussbericht GFS-Umfrage ist auf <a href="http://www.velostaedte.ch">www.velostaedte.ch</a> abrufbar.</p> <p>Die Berichte von Copenhagenize und Pro Velo sind zudem auf <a href="http://www.velohauptstadt.ch">www.velohauptstadt.ch</a> abrufbar.</p>

## Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
B+S AG Bern	Oliver	Dreyer
B+S Ingenieure AG	Stefan	Beutler
Bern Welcome	Tom	Brudermann
Bern Welcome	Michaela	Frutiger
BERNMOBIL	Rolf	Meyer
Bike Loft GmbH	Armin	Wytenbach
Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Urs	Walter
Büro für Mobilität	Martina	Dvoracek
Büro für Mobilität	Uwe	Schlosser
CityCycles	Olivier	Busato
Civic GmbH	Samuel	Hubschmid
Createers GmbH	Roman	Vatter
Createers GmbH	Elmar	Vatter
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Evelyn	Hunziker
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Ursula	Rettinghaus
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Martin	Rhyner
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Peter	Schild
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Max	Bushell
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Adrian	Guggisberg
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	David	Häggi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Max	Leyck
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Michael	Liebi
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
ehem. Kantonspolizei Bern	Peter	Hirter
Forum Bikesharing Schweiz	Valérie	Sauter
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Barbara	Freiburghaus
Gemeinde Köniz	Rolf	Albisser
Gemeinde Köniz	Thomas	Brönnimann
Grüne Freie Liste GFL	Martin	Zulauf
Grünes Bündnis, Stadträtin	Franziska	Grossenbacher
Hallo Velo!	Benjamin	Anliker
Hallo Velo!	Fränk	Hofer



HSZB Heit Sorg zu Bärn	Hans Ulrich	Gränicher
Junge Alternative JA	Eva	Krattiger
Junge Grünliberale Bern	Raffael	Kummer
Kantonspolizei Bern	Andreas	Bieri
Kontextplan	Julian	Baker
Metron Bern AG	Manuela	Fontanive
Metron Bern AG	Stefan	Manser
Metron Bern AG	Michael	Moser
Metron Bern AG	Antje	Neumann
Metron Bern AG	Andreas	Oldenburg
naturaqua PBK	Anne	Bernasconi
naturaqua PBK	Michelle	Lehmann
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
PostAuto Schweiz AG	Ronald	Graber
PostAuto Schweiz AG	Barbara	König
Pro Velo Bern	Dominik	Guggisberg
Pro Velo Bern	Fabian	Maeder
Pro Velo Kanton Bern	Rebecca	Müller
Pro Velo Schweiz	Daniel	Bachofner
Pro Velo Schweiz	Juerg	Haener
ProjektForum	Christoph	Musy
Quartierkommission Stadtteil 5 Dialog Nordquartier	Andreas	Hofmann
Rat für Seniorinnen und Senioren	Rudolf	Hausherr
Rikscha Taxi Schweiz AG	Lorenz	Baerfuss
Rudolf Keller & Partner AG	Marco	Binswanger
Rudolf Keller & Partner AG	Benno	Held
Rudolf Keller & Partner AG	Hansruedi	Müller
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV	Franziska	Roggli
Schweizerischer Gemeindeverband	Magdalena	Meyer-Wiesmann
Simde	Tom	Lehmann
Staatslabor	Dominik	Mösching
Stiftung SchweizMobil	Bruno	Hirschi
SVP, Stadtrat	Alexander	Feuz
TBF + Partner AG	Marianne	Böller
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid

Tiefbauamt Kanton Bern	Nicolas	Hofer
Tiefbauamt Kanton Bern	Chris	Kollascheck
Triebhaus Kommunikation GmbH	Adrian	Kiener
VCS Regionalgruppe Bern	Bruno	Vanoni
VCS Regionalgruppe Bern	Benjamin	Zumbühl
Velostation Bern	Nicolet	Perriard
Velostation Bern	Jürg	Steiner
Verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner

## Weitergehende Links

[Präsentation Copenhagenize Mittagstisch «Wo steht die Velohauptstadt Bern»](#)

[Präsentation Pro Velo Mittagstisch «Wo steht die Velohauptstadt Bern»](#)

[Bericht Copenhagenize - Berne](#)

[Bericht Prix Velostädte 2018](#)

## Kontakt

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Direktion TVS

E-Mail: [michael.liebi@bern.ch](mailto:michael.liebi@bern.ch)

Telefon: 031 321 70 71

*Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, TVS, März 2019*