

## Intermodale Schnittstellen im Radverkehr

Beispiele aus der Schweiz

Julian Baker  
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern

## I. Ein paar Worte zur Schweiz...

- 7.7 Mio. EinwohnerInnen
- Klein strukturiert (26 Kantone, 2596 Gemeinden)
- 42 Bahn-Fahrten pro Einwohner und Jahr (Europameister)
- ca. 4 Mio. „Velos“
- 5 – 8 % der SBB-Fahrgäste kommen mit dem Velo
- 24 Velostationen mit ca. 10'000 Abstellplätzen



## II. Ein paar Worte zu Bern...

- Lage: Schweizer Mittelland, 542 m ü.M.
- Hauptstadt der Schweiz
- 130'000 EinwohnerInnen, 52 km<sup>2</sup>
- 148'000 Arbeitsplätze

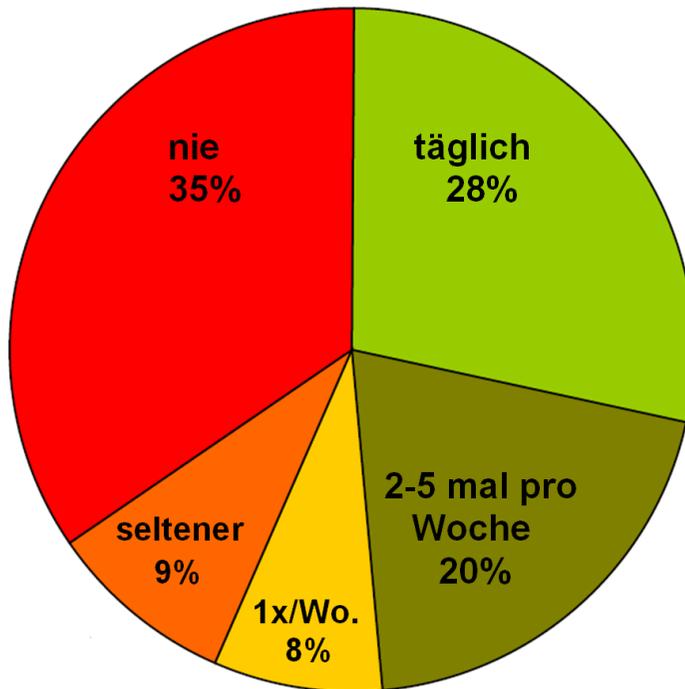


## II. Ein paar Worte zu Bern...



## II. Ein paar Worte zu Bern...

### Zahlen zum Veloverkehr:

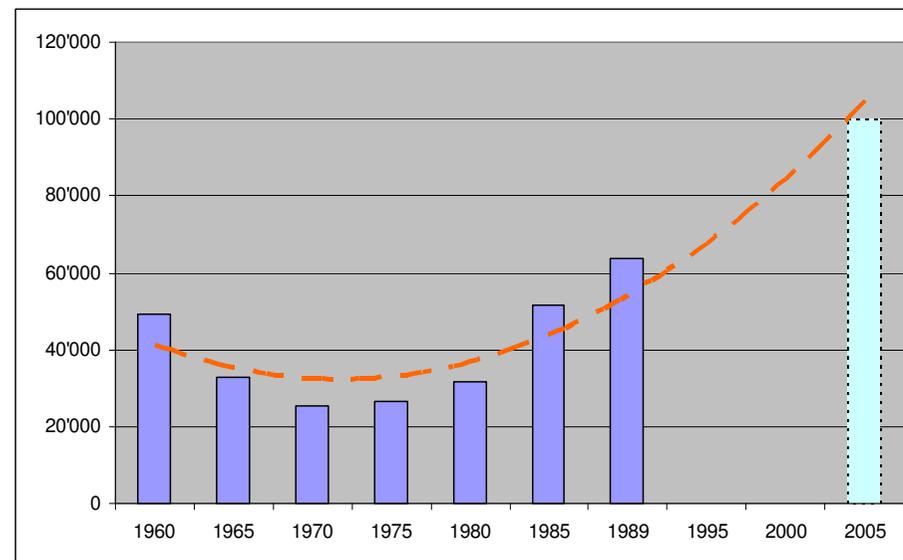


Häufigkeit der Velofahrten in  
der Stadt Bern (Sommer)

## II. Ein paar Worte zu Bern...

### Zahlen zum Verkehr in Bern:

- ca. **100'000** Velos
- ca. 46% der Haushalte in Bern besitzen kein Auto
- ca. **8'000** öffentliche Veloabstellplätze
- **11%** der **Wege** werden per Velo zurückgelegt (33% zu Fuss, 30% MIV, 26% ÖV)
- **75%** der Bevölkerung besitzt ein ÖV Abonnement



## III. Prinzipien

Bern handelt bei der Veloförderung nach folgenden Grundsätzen:

**Fahrräder sind Fahrzeuge...**  
**→ Sie gehören auf die Fahrbahn**



- Sichtbarkeit
- Sicherheit
- Geschwindigkeit
- Komfort

### III. Prinzipien

Bern handelt bei der Veloförderung nach folgenden Grundsätzen:

**Fahrräder brauchen auch Platz...**

**→ Zielnahe und sichere Abstellplätze sind nötig**

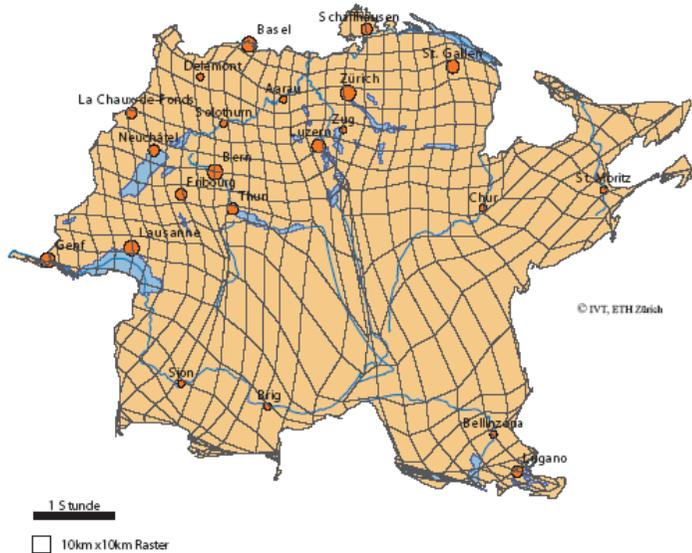


## IV. Intermodale Schnittstellen – Wieso?

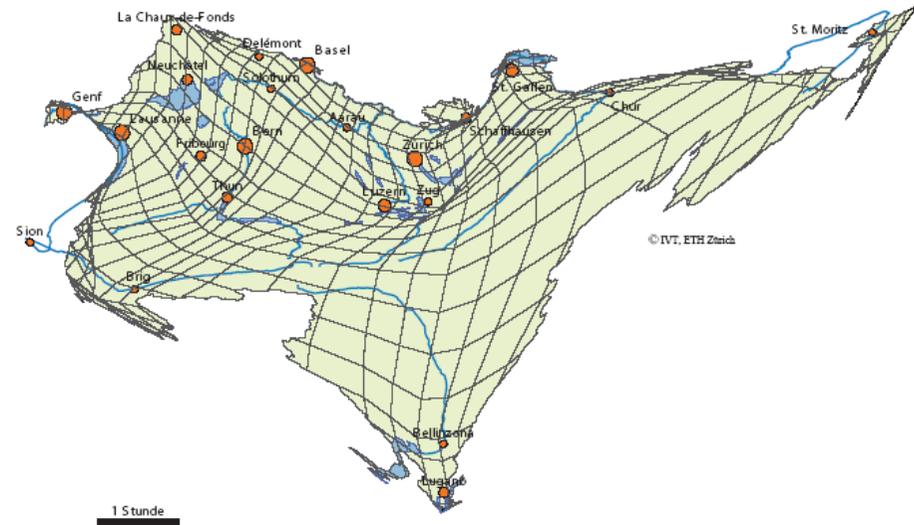


## IV. Intermodale Schnittstellen – Wieso?

### Erreichbarkeiten 1950



Individualverkehr - Strasse

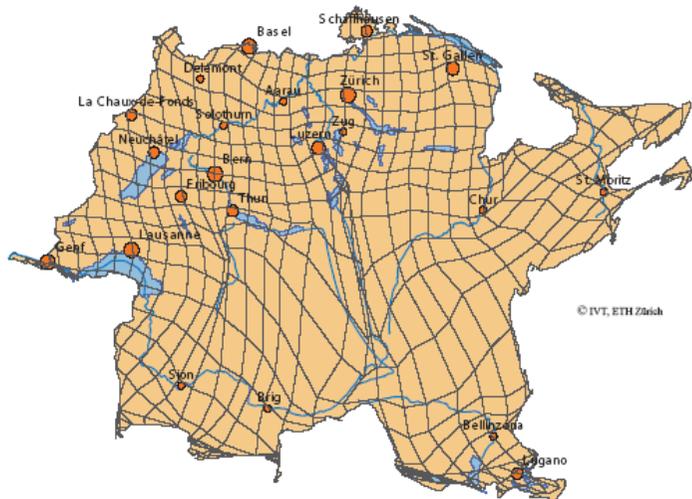


öffentlicher Verkehr - Schiene



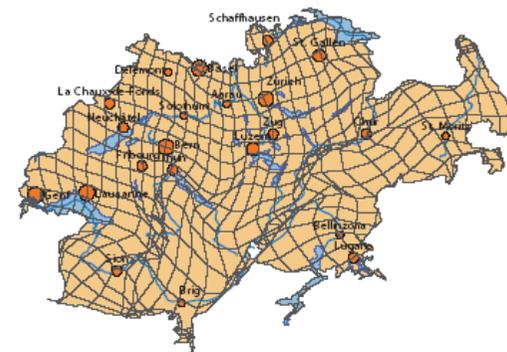
# IV. Intermodale Schnittstellen – Wieso?

## Individualverkehr - Strasse



1 Stunde  
10km x 10km Raster

Erreichbarkeiten 1950

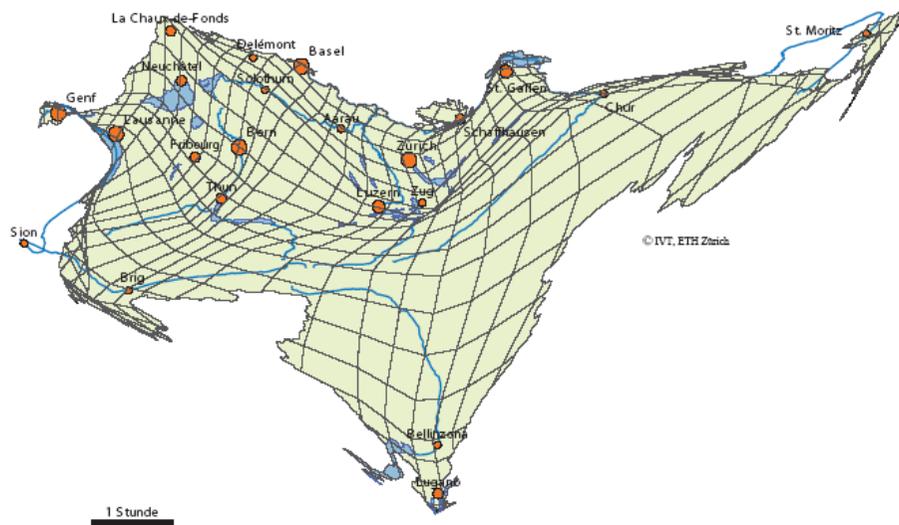


1 Stunde  
10km x 10km Raster

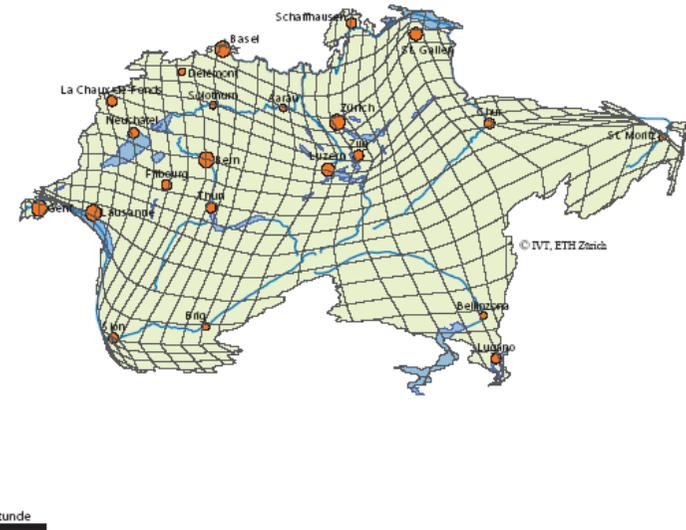
Erreichbarkeiten 2000



# IV. Intermodale Schnittstellen – Wieso? Öffentlicher Verkehr - Schiene



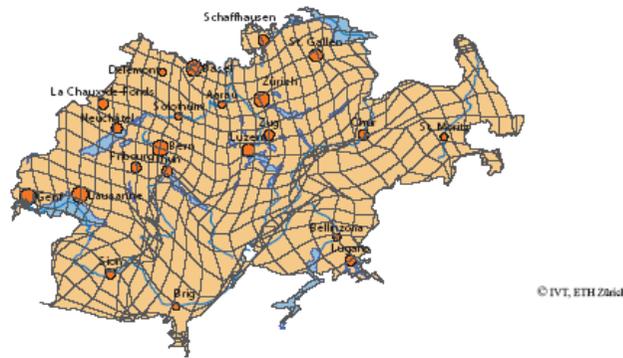
Erreichbarkeiten 1950



Erreichbarkeiten 2000

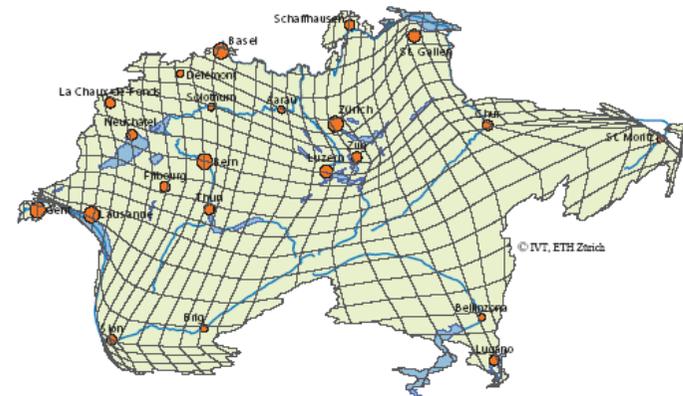


## IV. Intermodale Schnittstellen – Wieso?



1 Stunde  
10km x 10km Raster

Erreichbarkeiten 2000



1 Stunde

Erreichbarkeiten 2000



## IV. Intermodale Schnittstellen – Wieso?

### Verbesserung: Kombiniertes Verkehr – Schiene/Velo



## IV. Intermodale Schnittstellen – Wieso?

Eine genügende Anzahl gut angeordneter Veloparkplätze an Bahnhöfen und Haltestellen bringt gleich mehrere Vorteile:

- Die „**letzte Meile**“ ist mit dem Velo schneller als mit dem öV
- Das **Einzugsgebiet** einer Haltestelle wird dank dem Velo als Zubringer zum öV sechs mal grosser (im Vergleich zum Fussverkehr)
- die Benutzung des Velos trägt so zur **besseren Auslastung des öV** bei
- Velofahrende **reduzieren die Spitzenbelastung des öV** in Zentrumsnähe
- Der bereits heute beträchtliche **Anteil** an Bahnkundinnen und -kunden, die mit dem Velo zum Bahnhof fahren, kann gehalten oder **erhöht** werden
- Eine geordnete Veloparkierung bietet ein **positives Erscheinungsbild**, beugt der Beschädigung der Velos vor und erhöht die Parkierkapazität.

## V. Planung

### Richtwerte

Richtwerte Bahnhöfe, Endhaltestellen Tram/Bus	Anzahl Velo-P
Velo-P pro 10 Wegreisende	1 – 4
Anteil Velo-P für Spezialfahrzeuge	5 %
Faktor für Erweiterung	15 % in 5 Jahren
Richtwert Haltestellen Tram/Bus (Überlandlinie)	Anzahl Velo-P
Velo-P pro Haltestelle	5
Richtwert Park & Ride-Anlagen	Anzahl Velo-P
Velo-P pro 100 Autoparkplätze	5

## V. Planung

### Förderung von Bike-and-Ride Anlagen im Kanton Bern

- Agglomerationsprogramm: 35% Bund, 32.5% Kanton, 32.5% Gemeinde
- Ab 2013 erhöhter Kantonsbeitrag: 40 %
- Bedarfsnachweis erfüllt, wenn 80% Auslastung, 10 Velos wild abgestellt
- Förderwürdig:
  - Bediente Velostationen in Zentren
  - B&R Anlagen an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs



## VI. Beispiel Bahnhof Bern

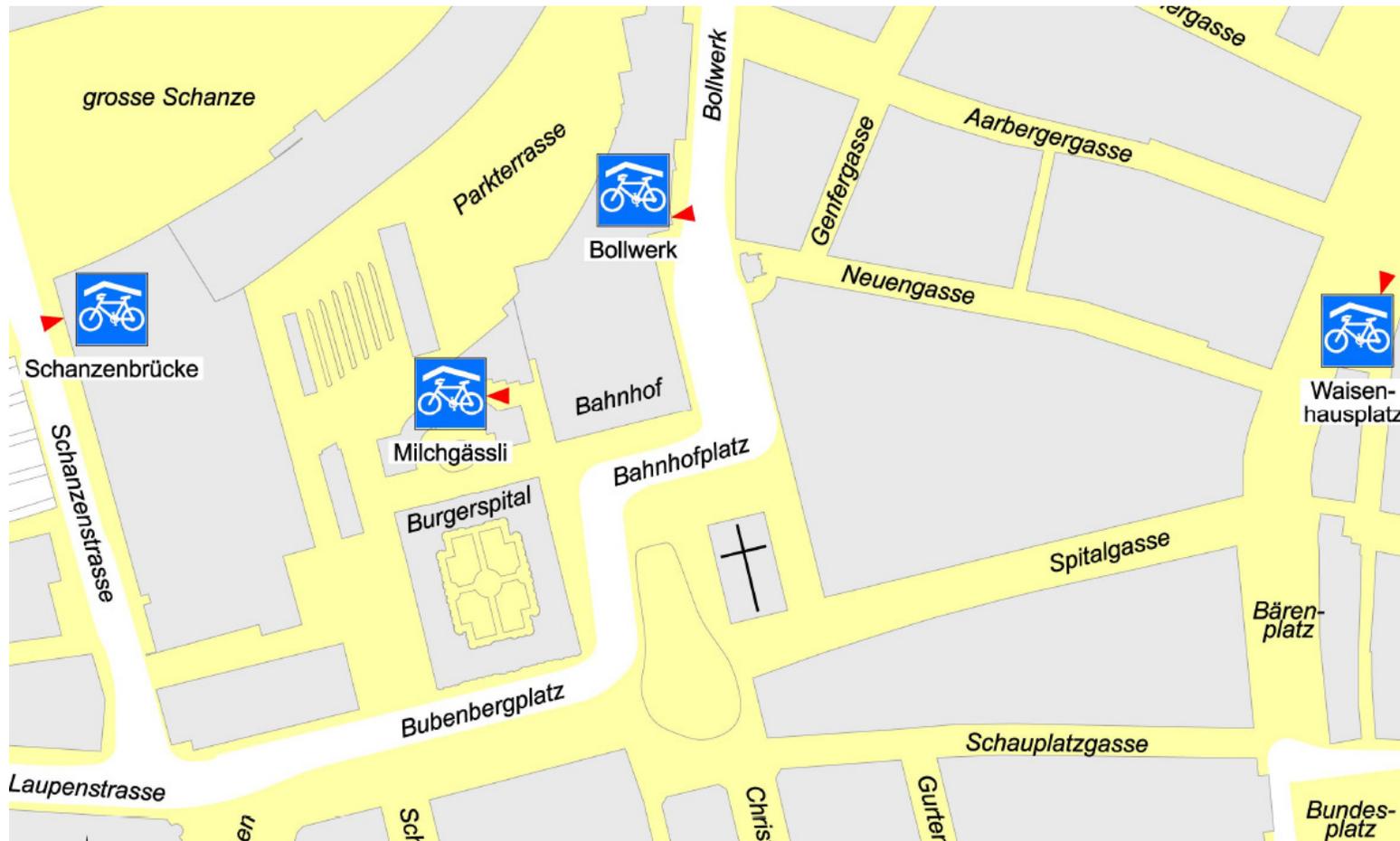
bis August 2004 ...

- Über 2500 Velos werden auf 1400 markierte Abstellplätze gezwängt.
- Grosses Bedürfnis nach zusätzlichen Parkplätzen und nach mehr Ordnung.
- Lösungen zu finden, ist wegen der engen Platzverhältnisse und der Kosten jedoch äusserst schwierig.

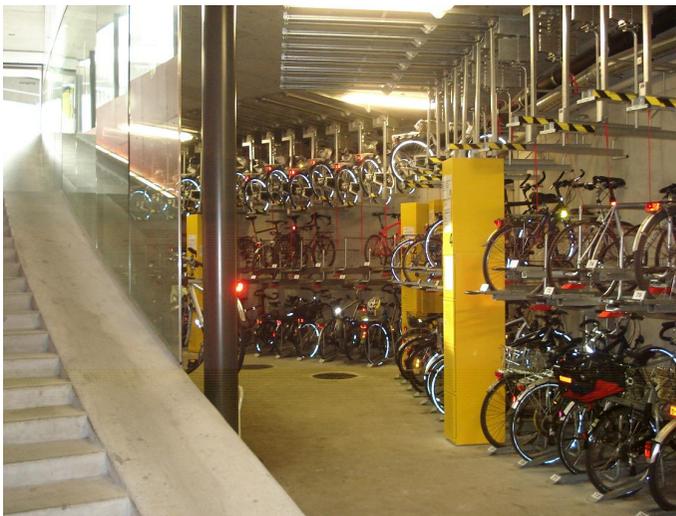


## VI. Beispiel Bahnhof Bern

Heute...



## VI. Beispiel Bahnhof Bern



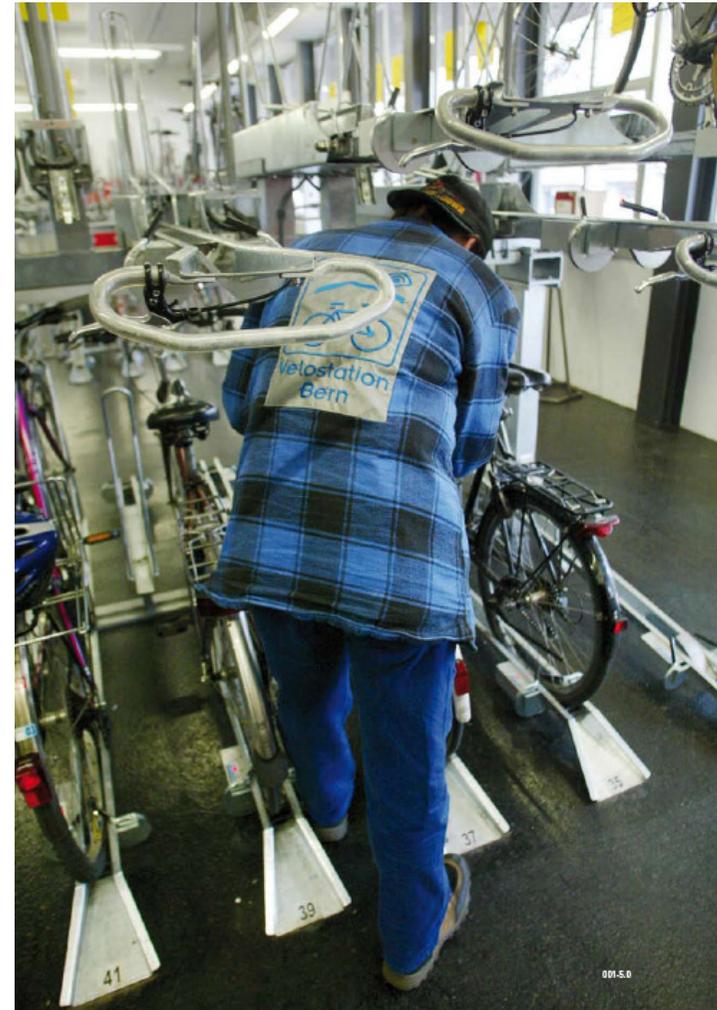
## VI. Beispiel Bahnhof Bern



## VI. Beispiel Bahnhof Bern

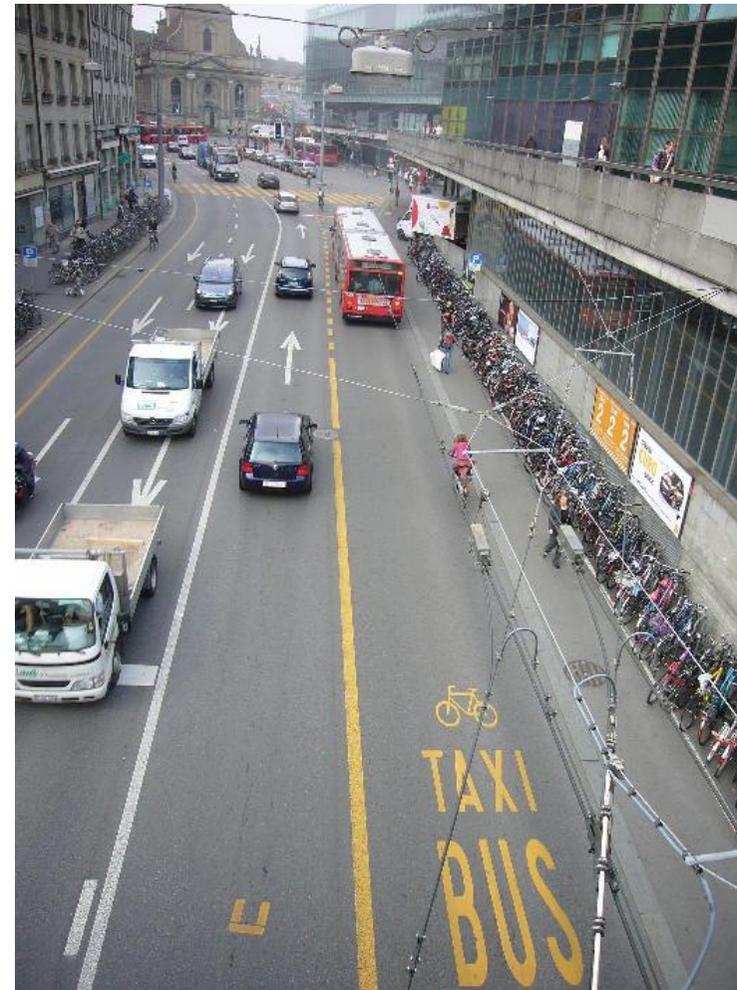
### Betriebskonzept für Velostationen

Die Velostationen in der Schweiz sind durch Personal bewacht und verfügen über Öffnungszeiten bis zu über 20 Stunden. Neben der Bewachung werden weitere Dienstleistungen angeboten. Die Arbeiten werden durch Erwerbslose oder Langzeitarbeitslose ausgeführt. Dadurch sind sinnvolle **Verknüpfungen zwischen Mobilitätsdienstleistungen und Sozialprojekt** entstanden.



## VI. Beispiel Bahnhof Bern

Heute...



## VI. Beispiel Bahnhof Bern

Nicht alle sind erfreut...



## VI. Beispiel Bahnhof Olten



Rückseite:  
Doppelstock Parkieranlage

*Olten: 17'525 Einwohner*



## VI. Beispiel Bahnhof Olten



Vorderseite: Bushaltestelle



## VI. Beispiele aus anderen Gemeinden

Postbushaltestelle  
Wohlen bei Bern  
(9.000 Einwohner)



Tramendhaltestelle  
Köniz-Wabern  
(38.000 Einwohner)



## VI. Beispiele

Bahnhof Muttenz  
(17.000 Einwohner)



Bahnhof Langnau  
(9.000 Einwohner)



## VII. Weitere Informationen

### Handbuch Veloparkierung

Empfehlungen zu Planung,  
Realisierung und Betrieb

Herausgeber:  
Velokonferenz Schweiz und  
Bundesamt für Strassen

[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)





**Vielen Dank**