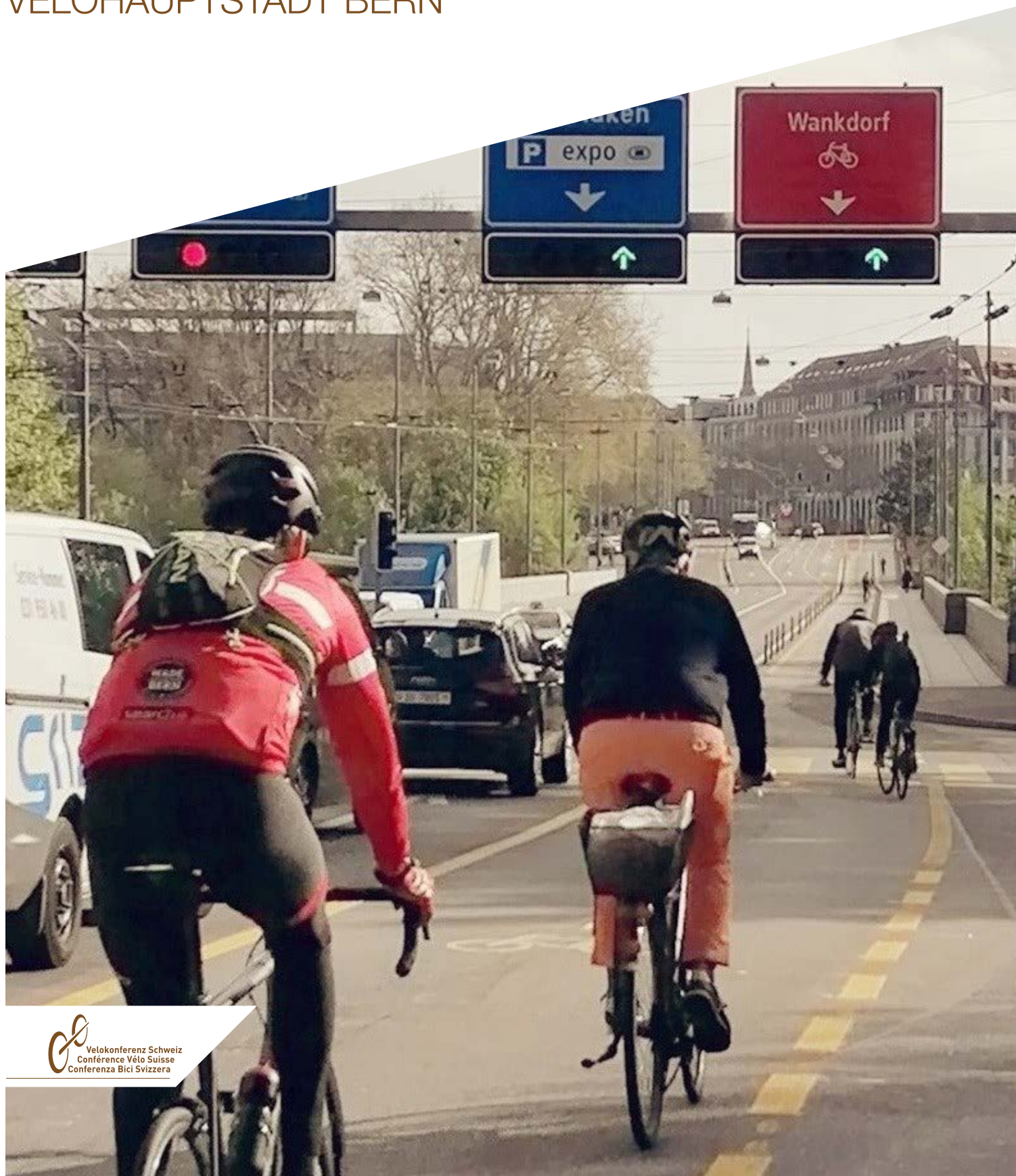


# INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

VELOHAUPTSTADT BERN



# INHALT

---

3	EDITORIAL
---	-----------

---

4	VELO = MOBILITÄT IM ‚MENSCHLICHEN MASS‘ STEPHANIE STOTZ, SARA HOFMANN, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN
---	--

---

8	UMSETZUNG VELOHAUPTROUTEN MICHAEL LIEBI, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN
---	--

---

10	DIE VELO-OFFENSIVE – PROZESS UND ORGANISATION LISA HIRSIGER, SAMUEL STAHEL, NATURAQUA
----	---

---

12	DIE VELOINFRASTRUKTUR IST DIE BASIS. WAS BRAUCHT ES ZUSÄTZLICH? SIMONA HÄNNI, STEPHANIE STOTZ, MATHIAS HALTNER, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN
----	--

---

14	VELOVERLEIHSYSTEM SARA HOFMANN, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN
----	---

---

16	FACTS&FIGURES: WILLKOMMEN IN DER VELOHAUPTSTADT! STEPHANIE STOTZ, MICHAEL LIEBI, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN
----	---

---

20	TRAM- UND BUSHALTESTELLEN SIMONA HÄNNI, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN
----	---

---

22	VELOPARKIERUNG SARA HOFMANN, MATHIAS HALTNER, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN MONIKA SAXER, METRON STEVEN KAPPELER, KONTEXTPLAN
----	---

---

26	ES GIBT NOCH VIEL ZU TUN STEPHANIE STOTZ, CLAUDIA HAUSWIRTH, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN
----	--

---

28	KOMFORTABEL UND SICHER: REALISIERTE BEISPIELE AUS DER VELOSTADT BERN MATHIAS HALTNER, MICHAEL LIEBI, CLAUDIA HAUSWIRTH, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN
----	--

## IMPRESSUM

### VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS)

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tel. 032 365 64 50, [info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch), [www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

### KONZEPT UND REDAKTION

Michael Liebi, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern

Daniel Sigrist, Velokonferenz Schweiz

### LEKTORAT

Iris Diem, diem.text, Biel/Bienne, [irisdiem@bluewin.ch](mailto:irisdiem@bluewin.ch)

### GESTALTUNG

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, [www.co-dex.ch](http://www.co-dex.ch)

### TITELBILD

Lorrainebrücke, Bern

### ABBILDUNGSNACHWEIS

Die Fotos wurden, wenn nicht anders gekennzeichnet, von der Stadt Bern zur Verfügung gestellt.

# EDITORIAL

## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Die Stadt Bern hat 2014 die Velo-Offensive gestartet. Zusammen mit der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ziehen wir nach acht Jahren eine Zwischenbilanz. Im Rahmen unserer Velofachtagung «Just do it» 2016 hatte Ursula Wyss als Gemeinderätin der Stadt Bern ein mutiges Ziel verkündet – Steigerung des Veloanteils in der Stadt Bern von 11 % auf mindestens 20 % bis 2030.

Um es vorweg zu nehmen – das Ziel von 20 % Veloanteil wird sicher erreicht werden. Bern hat mit seiner Velo-Offensive schweizweit einen neuen Massstab im Bereich Veloplanung gesetzt. Durchgehende und breite Velostreifen, wo nötig auch abgesetzte Radwege, wurden auf den Velohaupttrouten Bahnhof-Wankdorf und Bahnhof-Köniz umgesetzt. So können Velofahrende problemlos nebeneinander fahren oder überholen. Ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung sind ausreichende und hochwertige Veloabstellplätze, v.a. im Bereich des Bahnhofs Bern ist dies eine Herausforderung. Die Entflechtung von Velo- und Fussverkehr, unter anderem bei den ÖV-Haltestellen, und das städtische Veloverleihsystem sind weitere wichtige Velofördermassnahmen. Die Stadt Bern hat sich nicht gescheut, auch vom Ausland abzuschauen. Best Practice aus den traditionellen Veloländern Dänemark und Holland oder den aufstrebenden Städten wie Paris, New York und Barcelona dienen als Vorbild.

Um eine solche Infrastruktur bereitstellen zu können, braucht es eine gute verwaltungsinterne Zusammenarbeit, den Einbezug der Direktbetroffenen und eine lernende Organisation. Aus meiner Erfahrung muss Veloförderung zur Chefinnen-

sache oder Chefsache erklärt werden. Die politische Führung muss sich fürs Velo einsetzen und darauf schauen, dass in den Projekten die Interessenabwägung zugunsten des Velos gemacht wird. Gute Veloförderung braucht Platz, der bestehende Platz muss neu zugeteilt bzw. umverteilt werden. Das bedeutet auch, dass unpopuläre Entscheide zulasten des Autoverkehrs gefällt werden müssen. Nur wenn die Politik diese Umverteilung von der Verwaltung einfordert und die Entscheide entsprechend mitträgt, werden wir deutliche Fortschritte in der Veloinfrastruktur erreichen.

Klar gibt es auch in Bern noch vieles zu tun. Insbesondere das Knoten-Design soll für die Velofahrenden sicherer werden. Zudem ist die Erkennbarkeit der Veloführung zu verbessern, eine Belagseinfärbung soll ab 2023 getestet werden. Auch ist das Netz der Velohaupttrouten noch nicht fertig erstellt und weiterhin gilt es, kleinere Massnahmen sofort umzusetzen.

Wir wünschen der Stadt Bern weiterhin gutes Gelingen und einen langen Atem, um die gesetzten Ziele erreichen zu können. Wir von der Velokonferenz sind stolz, heute eine Schweizer Stadt als Vorbild zu haben und nicht immer ins Ausland blicken zu müssen. Lassen Sie sich von den Berner Beiträgen inspirieren – nutzen Sie den Sommer für einen Besuch in der Velohauptstadt und machen Sie sich selber ein Bild von den Verbesserungen fürs Velo.

Kathrin Hager  
Präsidentin Velokonferenz Schweiz



# VELO = MOBILITÄT IM ‚MENSCHLICHEN MASS‘

STEPHANIE STOTZ, SARA HOFMANN, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

Das Velo ist Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung Berns und trägt wesentlich zur Qualität des öffentlichen Raums bei. Diese Zielsetzung wird auf allen Planungsebenen bis hin zu den einzelnen Bauprojekten berücksichtigt.

## PLANUNGSPHILOSOPHIE

Die Lebensqualität einer Stadt wird wesentlich durch belebte, attraktive und gesunde Strassenräume bestimmt, welche zu Aktivität und Austausch einladen. Ein hoher Anteil des Veloverkehrs unterstützt diese Ziele, denn Velofahren ist, wie Zufussgehen, eine Mobilitätsform im menschlichen Massstab. Flächeneffizient, günstig, gesund und emissionsfrei trägt der Veloverkehr zu einer hochwertigen Gesamtmobilität bei. Es ist die ideale Antwort auf die Klima-Krise, macht glücklich und fördert die Gesundheit.

Die Stadt will das Velofahren allen Menschen ermöglichen, die dies möchten – ob Kleinkind in Begleitung der Eltern, selbstständig auf der Fahrt zur Schule, auf dem Weg zur Arbeit oder zu Freizeitaktivitäten, auch bis ins hohe Alter. Die Stadt Bern geht dabei angebotsorientiert vor, setzt hohe Standards bei der Sicherheit und orientiert sich an erfolgreichen Velostädten. Partizipation und Monitoring sind fester Bestandteil der Planungs- und Umsetzungspraxis. Die Stadt Bern hat verstanden, dass die unterschiedlichen Fortbewegungsgründe gleichwertig zu behandeln sind und das Netz feinmaschig geplant werden muss, um die vielfältigen Wegzwecke – der Weg zur

Arbeit, die Begleitung von Kindern und älteren Menschen, das alltägliche Einkaufen, den Besuch von Freunden, der Rückweg nach der Party – sicher, direkt und angenehm zu ermöglichen.

## ZIELE

Die Stadt Bern hat sich für die Förderung des Veloverkehr folgende Ziele gesetzt:

- Die Velo-Offensive hat sich 2014 das Ziel gesetzt, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr der Stadtbevölkerung auf mindestens 20 % im Jahr 2030 zu erhöhen. Dank dem erfreulichen Wachstum des Veloverkehrs in den letzten Jahren ist auch ein höherer Wert realistisch.
- Das Velo wird im städtischen Verkehr als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel mit einer hochwertigen Infrastruktur positioniert.
- Velofahrende werden in Bern explizit willkommen geheissen. Dazu gehören eine gute Infrastruktur mit ansprechernder Signaletik, umfassende Informationen zum Thema Velo, bspw. beim Neuzuzug nach Bern, und eine Verwaltung, die Bürgeranliegen ernst nimmt und Verbesserungen schnell ermöglicht sowie Betroffene aktiv in die Planung miteinbezieht.
- Veloinfrastruktur wird als sozialer Raum verstanden. Es soll eine störungsarme Veloinfrastruktur gebaut werden, die das Nebeneinanderfahren und den sozialen Austausch ermöglicht. Dabei wird auf ein flüssiges Vorankommen in stadtverträglichem Tempo gesetzt.



Abb. 1 Familienfahrt Bundesgasse



Abb. 2 Velo im städtischen Raum (Foto: M. Liebi)



Abb. 3 Velohauptroute Wankdorf

## VELOGLÜCK

Velofahren macht erwiesenermassen glücklich. Einerseits, weil Bewegung die Endorphinproduktion in Gang setzt und den Abbau des stressinduzierten Hormons Cortisol unterstützt. Dies wirkt sich positiv auf die physische und psychische Gesundheit aus und löst Glücksgefühle aus. Damit dies tatsächlich zum Tragen kommt, braucht es eine sichere Infrastruktur, die ein angst- und stressfreies Velofahren ermöglicht. Andererseits macht Velofahren aufgrund seiner sozialen Komponente glücklich: der Blickkontakt mit Fussgänger\*innen und anderen Velofahrenden, die Kommunikation während der Fahrt in Form von Handzeichen oder beim Warten vor Lichtsignalanlagen. Diese sozialen Interaktionen bewirken ein Gefühl der Zugehörigkeit und Gemeinsamkeit und tragen zum Wohlbefinden der Menschen bei.

## ANGEBOTSORIENTIERTE PLANUNG

Die Stadt Bern setzt auf alternative, urbane Mobilitätslösungen. Das bedeutet: mehr Aufenthaltsqualität, mehr Fuss-, mehr Velo- und mehr öffentlicher Verkehr (ÖV) – und weniger motorisierter Individualverkehr (MIV). Der Wirtschaftsverkehr spielt bei der Planung eine grosse Rolle. Die Verkehrsplanung erfolgt an-

gebotsorientiert. Bei der Verkehrsmodellierung ist für den MIV die «Normalverkehrszeit» (vs. der Orientierung an den Spitzenzeiten) massgebend. In Zukunft sollen weitere Strassen und Plätze für eine flächeneffiziente Mobilität und zugunsten des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs umgestaltet werden. Wohnquartiere werden vom Durchgangsverkehr befreit. Eine nutzergerechte Neuaufteilung der Verkehrsflächen ist vielerorts unerlässlich.

Konkret wird für den Veloverkehr Folgendes festgehalten:

- Velostreifen und -wege sind genügend breit.
- Haltestellen können vom Veloverkehr umfahren werden, sofern es die örtliche Situation erlaubt.
- Auf verkehrsorientierten Strassen wird der Veloverkehr möglichst getrennt geführt.
- Das Tempo wird flächendeckend reduziert: Auf Quartierstrassen und im UNESCO-Perimeter gelten Begegnungszonen (Tempo 20) als Grundvariante. Auf dem Basisnetz gilt Tempo 30 als Grundvariante.
- Niedrige Geschwindigkeiten erlauben es, auf Lichtsignalanlagen möglichst zu verzichten. Ausnahmen gelten für Bedürfnisse der Schulwegsicherheit und/oder ÖV-Priorisierung.



Abb. 4 Velohauptroute Wankdorf



Abb. 5 Quartierstrasse Fichtenweg



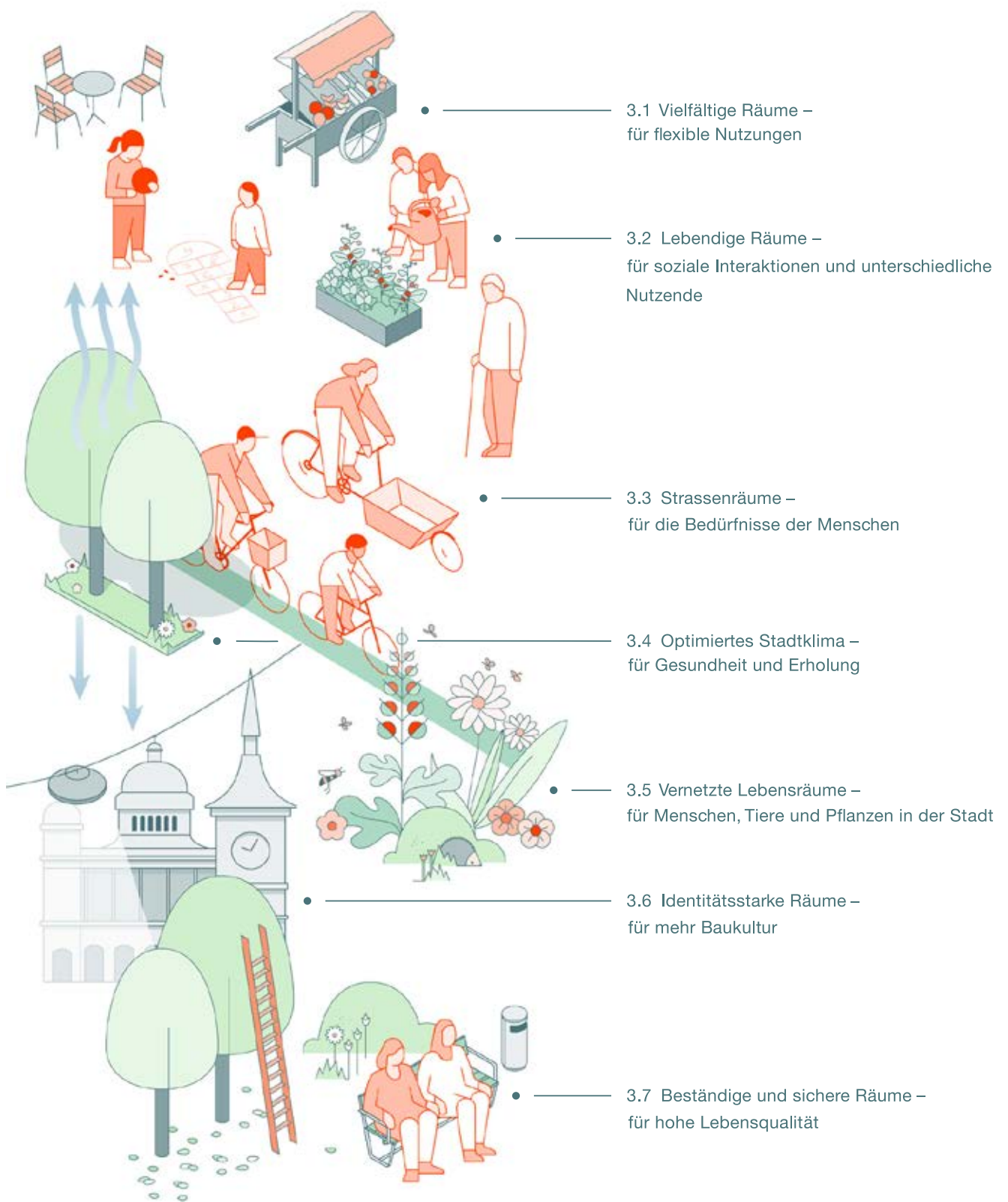


Abb. 6 Planungsgrundsätze Bern Baut (2021)



Abb. 7 Mit dem Velo zur Aare



Abb. 8 Von Hauptverkehrsstrasse zu Velo-Flaniermeile: Rue de Rivoli in Paris (Foto: S. Stotz)

— rung. Wo es Lichtsignalanlagen braucht, haben flächeneffiziente Verkehrsmittel höchste Priorität.

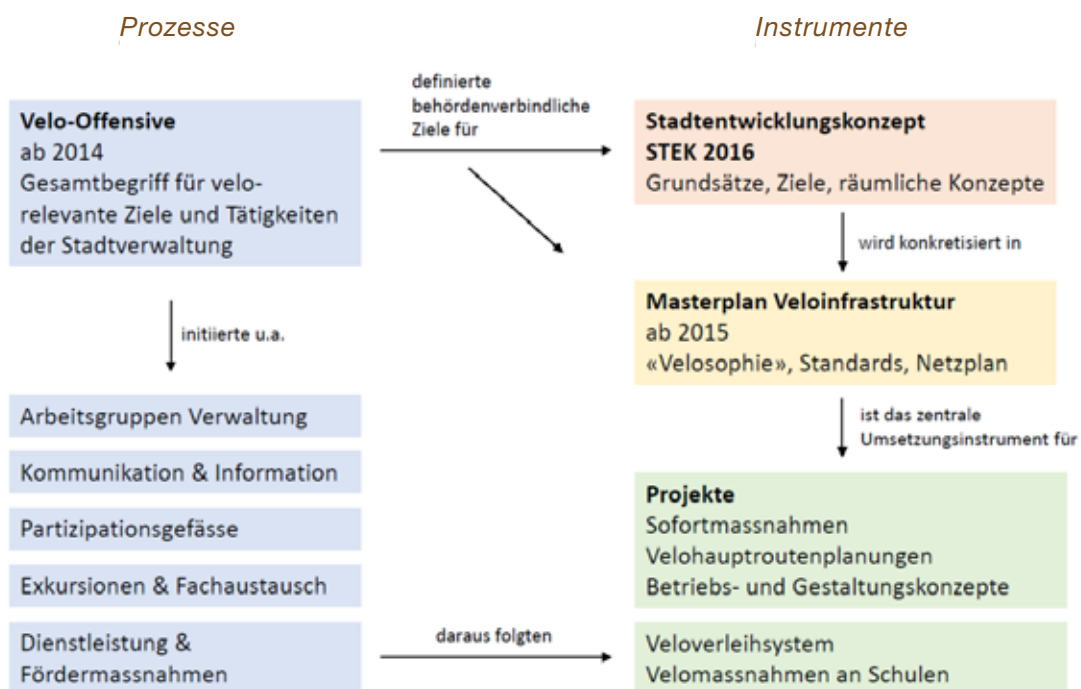
- Verhindern Parkplätze bessere Lösungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, für die Aufenthaltsqualität, für das Klima oder für die Biodiversität, werden sie ersatzlos aufgehoben.

### LERNENDE PLANUNG

Um die angestrebte Verdoppelung der Velonutzung zu ermöglichen, orientiert sich die Stadt Bern an internationalen Best-Practice-Beispielen. Glücklicherweise liegen langjährige Erfahrungen von erfolgreichen Velostädten vor. Als Vorbildländer zählen traditionell die Niederlande und Dänemark. In den letzten Jahren haben viele globale Städte aufgeholt und machen vor, wie der Umbau einer Stadt aktuell vorangetrieben werden kann. Bern blickt dabei auf Städte wie Paris, London, New York, Barcelona und Bogotá, um nur einige zu nennen.

### GRUNDLEGENDE INSTRUMENTE

Neue und hohe Ziele brauchen eine gute und breite Abstützung. Parallel zur Ausarbeitung einer Velo-Offensive ab 2014 wurden die Ziele und Grundsätze der Veloförderung in umsetzungsorientierten Instrumenten festgehalten. Die übergeordnete Einbettung findet im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 statt. Darin sind unter anderem die Modal-Split-Ziele («20 % Veloverkehr bis 2030») sowie die Abstimmung mit den anderen Verkehrsmitteln und der Stadt- und Freiraumplanung festgehalten. Der Masterplan Veloinfrastruktur konkretisiert die Ziele des STEK, legt die «Velosophie» fest und definiert Standards. Im Masterplan ist zudem das zu erstellende Netz aus Velohaupt-routen festgelegt. Unter den Begriff Velo-Offensive fallen alle Ziele und Tätigkeiten der Stadtverwaltung mit Velo-Relevanz.



# UMSETZUNG VELOHAUPTROUTEN

MICHAEL LIEBI, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

**Das Velonetz der Stadt Bern wird Schritt für Schritt umgesetzt. Als zielführend hat sich dabei erwiesen, in drei verschiedenen Zeithorizonten zu planen. Nachfolgend werden die wichtigsten Umsetzungsprozesse kurz vorgestellt.**

Die Planung und Realisierung der Velohaupttrouten beruht auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und dem Masterplan Veloinfrastruktur (vgl. «Grundlegende Instrumente» Seite 7). Eine zentrale Aussage des Masterplanes ist, dass für eine erfolgreiche Veloförderung ein deutlich höherer Standard sowohl nötig als auch möglich ist. Schnell sichtbare «Tatbeweise» waren also von Anfang an gefragt, damit der Masterplan oder gar die ganze Velo-Offensive nicht als Papiertiger gelten...

Parallel zur breit angelegten Kommunikation einer «Velo-Offensive» wurden daher erste Massnahmen vorbereitet. Zum offiziellen Start der Partizipation im Juni 2016 konnte dann bereits die erste Velohaupttroute Wankdorf «eröffnet» werden – mittels einer Fahrt mit rund 200 eingeladenen Personen, darunter Fachexperten aus Kopenhagen. Die Route ins Wankdorf wurde gewählt, weil mittels Markierungen und Signalisationen sowie einfachen baulichen Eingriffen in kurzer Zeit bereits grosse Verbesserungen erreicht und die lange fehlende «Durchgängigkeit» erstellt werden konnte. Für das entsprechende Projekt wurden innerhalb eines Jahres rund 3 km Veloinfrastruktur geplant und markiert, respektive gebaut. Der Beweis, dass über Veloförderung nicht nur gesprochen, sondern auch Resultate geliefert werden, konnte damit gleich zu Beginn des Prozesses erbracht werden.



Abb. 1 Sofortmassnahme: neue Kernfahrbahn und Spurbau MIV zugunsten Radstreifen

Im Folgenden setzte sich die Stadt Bern das Ziel, jährlich eine weitere Velohaupttroute umzusetzen. Obwohl in den folgenden Jahren das hohe Tempo nicht gehalten werden konnte, hat sich das Programm «Velohaupttrouten» trotzdem bewährt. Nebst diesen zusammenhängenden Routen und Abschnitten werden sowohl kleine, kurzfristige Massnahmen umgesetzt, als auch mittels Mitarbeit in Grossprojekten langfristig wirksame neue Veloinfrastrukturen geplant. Im Grossen und Ganzen kann also von drei Umsetzungsebenen gesprochen werden.

## DIE DAUERAUFGABE: PROGRAMM SOFORT-MASSNAHMEN

Sofortmassnahmen sind meist kleine, aber trotzdem spürbare Massnahmen: Da einen Radstreifen um 30 cm verbreitern, hier eine kritische Stelle rot einfärben und immer wieder neue Radstreifen anbringen, wo es heute noch keine hat. Das Programm läuft seit mehreren Jahren, trotzdem können noch immer einfache und kostengünstige Optimierungen im Bestand vorgenommen werden. Die Finanzierung der Sofortmassnahmen erfolgt über separate Kredite und über das reguläre Budget der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr.

## DIE GEBÜNDELTE KRAFT: UMSETZUNG VON VELOHAUPTROUTEN

Ziel der Haupttroutenplanung ist es immer, mittels verhältnismässigem Aufwand möglichst durchgehende Routenabschnitte zu erstellen. Nebst Markierungen und Signalisationen werden auch einfache bauliche Massnahmen realisiert. Die Umsetzung



Abb. 2 Sofortmassnahme: Roteinfärbung Gefahrenstelle





Abb. 3 Velohauptroute Wankdorf: Spurabbau MIV und breite Radstreifen



Abb. 4 Velohauptroute Köniz: Haltestellenumfahrung Dübystrasse

von durchgehenden Routen mit «mittlerem» Aufwand hat den Vorteil, unabhängig oder auch im Vorfeld von Grossprojekten agieren zu können. Je nach Abschnitt und Massnahme wird auch bereits die definitive Lösung realisiert. Die Finanzierung erfolgt zumeist über Kredite in der Kompetenz des Stadtrates (Parlament).

#### DIE LANGFRISTIGE WIRKUNG: NEUE STANDARDS FÜR GROSSPROJEKTE

Eine langfristige Wirkung entfalten Grossprojekte, welche zumeist durch Gleis- oder Werkleitungssanierungen sowie neue Knotengestaltungen infolge neuer Verkehrskonzepte realisiert werden. Hier greifen die Standards des Masterplanes Veloinfrastruktur. Aufgrund der langen Planungszeiträume ist die Wirkung aber teils erst nach Jahren ersichtlich. Die Finanzierung erfolgt über die jeweiligen Projektkredite.



Abb. 5 Sanierung Monbijoustrasse (Werkleitungen und Tramgeleise): Eine Haltestellenumfahrung wird mitgeplant.

# DIE VELO-OFFENSIVE – PROZESS UND ORGANISATION

LISA HIRSIGER, SAMUEL STAHEL, NATURAQUA

Die «Velo-Offensive» ist als Grundlage für die Veloförderung in der Verwaltung und der Bevölkerung breit abgestützt. Wie kam es dazu und was war besonders wichtig bei Erarbeitung und Prozess?

## STARTSCHUSS IM 2014

Im Jahr 2014 entschied sich der Gemeinderat der Stadt Bern, das Velofahren mit einer «Velo-Offensive» zu fördern. Eine der treibenden Kräfte war die damalige Gemeinderätin und Amtsvorsteherin der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Ursula Wyss.

Als Ziel des städtischen Programms wurde festgelegt, bis ins Jahr 2030 den Anteil des Veloverkehrs von 11 % (Stand 2010) auf 20 % zu erhöhen und zur «Velohauptstadt» der Schweiz zu werden. Der offizielle Startschuss der Velo-Offensive erfolgte im Jahr 2015 mit dem Start des directionsübergreifenden, verwaltungsinternen Prozesses. Dies aus der Überzeugung, dass nur eine gemeinsame Vorgehensweise der Stadtverwaltung zu einer erfolgreichen Veloförderung führt. Bevor es zur Umsetzung konkreter Massnahmen kam, fand ein Anlass mit allen von der Veloförderung betroffenen Verwaltungseinheiten statt. Am Anlass wurden die Mitarbeitenden über das Vorhaben und dessen Ziele informiert.

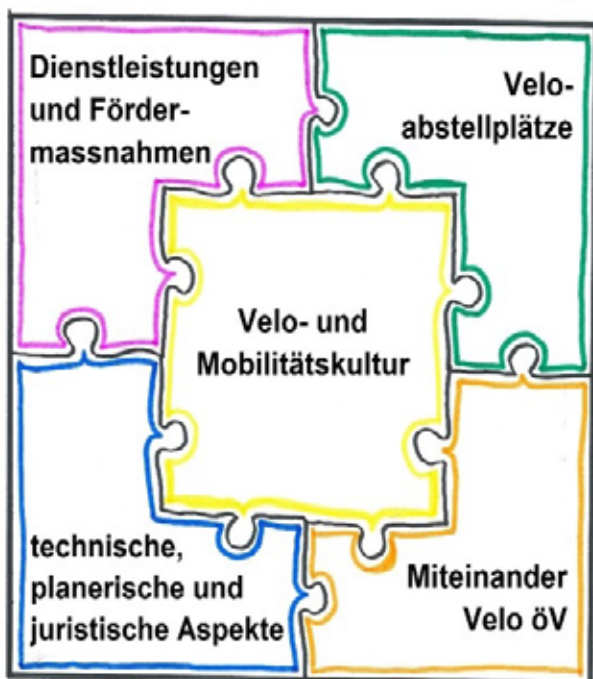


Abb. 1 Die Arbeitsgruppen des verwaltungsinternen Prozesses decken die verschiedenen Aspekte Veloförderung ab.

## BREITE ABSTÜTZUNG IN DER VERWALTUNG

Aus dem verwaltungsinternen Prozess resultierten eine Reihe von directionsübergreifenden Arbeitsgruppen, welche Massnahmenkataloge zu spezifischen Themen der Veloförderung erarbeiteten und deren Umsetzung begleiteten. Beispielsweise konzipierte die Arbeitsgruppe «Dienstleistungen und Fördermassnahmen» konkrete Massnahmen, die vor allem die Nicht-Velofahrenden ansprechen und ermutigen sollen, sich auf das Zweirad zu schwingen.

Im weiteren Verlauf der Velo-Offensive integrierte die Stadtverwaltung die Arbeitsgruppen in die Gremien und Arbeitsabläufe der verschiedenen Direktionen. Heute arbeiten Stadtmitarbeitende unterschiedlichster Ebenen an der Förderung des Velos und ziehen so «am selben Strick».

Der verwaltungsinterne Prozess wurde analog der «Radhauptstadt München» umgesetzt. Die Stadt Bern arbeitete in dieser Phase mit der gleichen Agentur zusammen wie damals München. Dadurch fand ein Wissenstransfer statt, wovon die Velohauptstadt profitieren konnte.



Abb. 2 Das Ziel stets vor Augen – Die Submarke der Velo-Offensive

## DER SCHRITT AN DIE ÖFFENTLICHKEIT

Mit der Einweihung der Velohauptroute Wankdorf Mitte 2016 rollte die Velo-Offensive sichtbar auf die Strassen. Dieses erste konkrete Projekt führt die Velofahrenden vom Zentrum raus ins Wankdorf – und dies auf breiten und teilweise baulich abgetrennten Velostreifen. Derartige Velohaupttrouten waren in der Stadt Bern eine Neuheit und setzten dementsprechend einen Massstab in der Umsetzung der Veloförderung.

## DER PARTIZIPATIONSPROZESS

Parallel dazu startete ein breit abgestützter Partizipationsprozess. Regelmässig finden in diesem Rahmen «Mittagstische» und Workshops zu aktuellen Themen wie beispielsweise E-Trottinets, Aspekte der Verkehrssicherheit oder die Einführung vom freien Rechtsabbiegen bei Rot statt. Die Erfahrungen aus den ausländischen Velostädten wie Kopenhagen oder München zeigen, dass der Einbezug der direkt betroffenen Kreise wie auch der Bevölkerung zum Erfolg der geplanten Massnahmen beitragen.





Abb. 3 Velohauptroute Wankdorf

Im Rahmen des Partizipationsprozesses der Velo-Offensive lud die Verwaltung sämtliche betroffenen Interessenvertretenden ein – von den Verkehrsverbänden über politische Parteien bis zu den Velofachgeschäften. Mittlerweile sind diese Veranstaltungen für alle Interessierten öffentlich zugänglich.

Die Veranstaltungen wirken wie ein «Pulsfühler»: Ist die vorgestellte Massnahme sinnvoll? Was wird von den Interessenvertretenden gewünscht? Was sind mögliche Gegenargumente? Die Resultate aus den Partizipationsveranstaltungen fliessen in die weitere Planung mit ein.

### LERNENDE PLANUNG UND PILOTVERSUCHE

Die Velo-Offensive deckt sämtliche Bereiche der Veloförderung ab. Ziel ist die Realisierung einer sicheren, durchgängigen und attraktiven Veloinfrastruktur. Leitgedanke ist dabei, dass die Infrastruktur auf «alle von acht bis achtzig» ausgerichtet ist.

Deshalb handelt die Stadt Bern nach dem Ansatz der lernenden Planung. Das heisst, dass sich die neuen Velomassnahmen auf der Strasse bewähren müssen, bevor sie auf dem städtischen Gebiet verbreitet eingesetzt werden. Darum führt die Stadtverwaltung in einem ersten Schritt einen Pilotversuch durch. Dabei wird die Velomassnahme von den Bernerinnen und Bernern auf Herz und Nieren geprüft. Kommt die Massnahme an, wird sie definitiv eingeführt.

### WIE GEHT ES WEITER?

#### ERFREULICHES ZWISCHENFAZIT NACH ACHT JAHREN

In den ersten Jahren der Velo-Offensive konnten viele konkrete Infrastrukturen und Angebote umgesetzt werden: Velohauptroutes «am Stück», Sofortmassnahmen wie breitere und neue Velostreifen, ein erfolgreicher Veloverleih, neue Velostationen und Veloabstellplätze etc.

Diese Massnahmen bewirken seit 2014 erfreuliche Zunahmen bei der Velonutzung in der Stadt Bern.

Gleichzeitig konnte die Stadt Bern nicht alle Velomassnahmen zeitnah oder wie geplant bauen. Gründe dafür sind rechtliche Einsprachen gegen Velovorhaben und die Tatsache, dass die Stadt grössere bauliche Veloinfrastrukturprojekte nur im Zuge von anstehenden Strassensanierungen umsetzen kann.



Abb. 4 Partizipation in der Velo-Offensive

### AUSBLICK

Nichtsdestotrotz stellt sich früher als erwartet die Frage, ob der festgelegte Zielwert des Veloverkehrs von 20 % nicht erhöht werden sollte. Auch die Dringlichkeit stärkerer Klimamassnahmen führt zur Diskussion über die künftigen Zielwerte bezüglich des Veloverkehrs.

Für die kommenden Jahre ist es sinnvoll, den Aufbau und die Gremien der Velo-Offensive zu überprüfen und gegebenenfalls neu auszurichten. Dabei gilt es, die bisherigen Erfahrungen, die aktuellen Trends und Herausforderungen zu berücksichtigen.

Noch wichtiger als bisher dürften die sozialen Aspekte und positiven Wirkungen des Velofahrens und der Einbezug aller potenziellen Nutzergruppen werden.

Die Stadt Bern steht vor der Herausforderung, wie sie trotz knapper Finanzen und Abhängigkeiten von Grossprojekten weiterhin mit hohem Tempo Velomassnahmen umsetzen kann.

Eines ist klar: Die Veloförderung ist ein Dauerthema, bei dem ein langer Atem und Anpassungsfähigkeit an neue Umstände von entscheidender Bedeutung sind.



Abb. 5 In welche Richtung geht es weiter mit der Berner Velo-Offensive? (Foto: M. Zanoni)

# DIE VELOINFRASTRUKTUR IST DIE BASIS. WAS BRAUCHT ES ZUSÄTZLICH?

SIMONA HÄNNI, STEPHANIE STOTZ, MATHIAS HALTNER, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

Das Velo ist das ideale Fortbewegungsmittel: schnell, gesund, nachhaltig. Die positiven Effekte des Velofahrens auf den Menschen, die Natur und das Klima sollen mit gezielten Massnahmen und Projekten gefördert werden. Mit der Velo-Offensive, welche 2014 in der Stadt Bern lanciert wurde, soll der Veloanteil erhöht werden.

Zusätzlich zum Ausbau der klassischen Veloförderungsinfrastruktur (vgl. vorangehende Kapitel) soll die Bevölkerung stärker miteinbezogen und insbesondere sollen jüngere Generationen früh ans Velo herangeführt werden. Die Veloförderung und dadurch die Etablierung der Velokultur - sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung - soll anhand folgender Konzepte beispielhaft vorangetrieben werden.

## VELO UND SCHULEN

Veloförderung fängt bereits im Kleinkindalter an und soll durch die Bereitstellung einer entsprechenden Veloinfrastruktur auch seitens Schule und Gemeinde unterstützt werden. Einerseits gilt es, eine attraktive Veloparkierung direkt auf dem Schulareal anzubieten, andererseits bedingt die Nutzung des Velos einen sicheren Schulweg. Im Sinne der Veloförderung ist die Stadt Bern im engen Austausch mit den Schulen, führt Befahrungen durch und erarbeitet einen Leitfaden für Schulen und Eltern zur Aufklärung und Sensibilisierung über die gesetzlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen sowie über die Möglichkeiten zur Veloförderung.

## KINDERVELOVERLEIH

Mit dem Pilotprojekt Kinderverloerleih hat die Stadt Bern Kindervelos für verschiedene Altersstufen angeschafft. Die Velos werden Kindern von weniger veloaffinen Familien zur Verfügung gestellt. Die Kinder erhalten ein gutes Velo für den alltäglichen Gebrauch wie z.B. die Fahrt ins Ballett oder in die Badi.



Abb. 1 Kinderverloerleih

Die Velos können gegen ein Depot für mehrere Monate unentgeltlich ausgeliehen werden. Sobald die Kinder aus dem Velo «herausgewachsen» sind oder nach einer bestimmten Ausleihdauer, geben sie es zurück und leihen ein grösseres aus.

Der Kinderverloerleih wird in Zusammenarbeit mit dem Dachverband für offene Arbeit mit Kindern durchgeführt.

## VELO-SKILLS TOUR

Die «Velo Skills Tour» besteht aus einem mobilen Pumptrack, einem weltweit ersten mobilen Verkehrspark sowie einem interaktiven Verkehrsquiz. Sie ist an diversen Veranstaltungen im Einsatz und besucht die städtischen Schulen von Bern während jeweils 3 Wochen pro Standort. In dieser Zeit steht sie den Schulkindern sowie der Quartierbevölkerung zur Verfügung. Auf den kleinen Parcours schulen die Kinder und Jugendlichen ihre Velofertigkeiten und mit dem Veloverkehrsquiz bereiten sie sich auf die Veloprüfung vor oder frischen ihr Wissen auf.



Abb. 2 Mobiler Pumptrack der Velo-Skills Tour in Bern

## VELOFREIZEITANLAGEN

Velofreizeitanlagen sind künstlich angelegte Freiräume, auf denen auf spielerische Weise die Fähigkeiten und Fertigkeiten des Velofahrens in allen Altersgruppen erlernt, geübt und weiterentwickelt werden können. Der Zugang ist öffentlich und die Benutzung kostenlos. Das 2018 verabschiedete Konzept «Velofreizeitanlage» sieht vor, dass innert zehn Jahren rund 30 neue Anlagen zu den sieben bereits bestehenden realisiert werden. Eine möglichst ausgewogene Verteilung ist vorgesehen, wobei v.a. Standorte in jenen Berner Stadtgebieten gesucht wurden, welche heute noch untervertreten sind. Neben Velospielplätzen und Rollparks ist auch der Ausbau an Pumptracks und ein Verkehrspark angedacht.

## MIR SATTLÄ UM! – CARGOBIKES

Die Lastenräder feiern ein Comeback! Bereits in den 1950er und 1960er Jahren waren Cargobikes in vielen Betrieben und





Abb. 3 Velofreizeitanlagen

Kleinunternehmen im urbanen Raum ein unerlässliches Transportmittel. Mit der Verbreitung des Autos und der Zunahme des Güterverkehrsaufkommens wurden die Lastenfahräder zunehmend aus dem Wirtschaftsverkehr gedrängt. Mit dem Pilotprojekt «Mir sattlä um!» von 2016 wurde das Potenzial von eCargobikes im lokalen Wirtschaftsverkehr erneut erprobt. Das Ergebnis: geringere Kosten, bessere Erreichbarkeit und dadurch erlangter Zeitgewinn, verbesserte Ökobilanz sowie gesteigerte Gesundheitsförderung und Imagegewinn.



Abb. 4 Cargobike in Bern

### VELOFASHION

Velofahren ist praktisch. Das Velo ist sportlich. Velofahren ist jedoch auch schick. Das Velo ist hip. Unter Velofashion ist ein anderer Aspekt der Veloförderung zu verstehen. Velofashion ist einerseits ein Magazin, welches das Velo und den Menschen in einem anderen Kontext porträtiert: elegant und modern. Andererseits wird die Velofashion auch an den auto-



Abb. 5 Velofashion

freien Anlässen promotet: Zahlreiche Velofahrende sind mit dem Velo unterwegs, eine Veloparade, die Velos geschmückt und Berner Fashionlabels präsentieren ihre Kleider. Velofashion ist kein städtisches Projekt, wird jedoch von der Stadt Bern unterstützt.

### SIGNALISATIONSKONZEPT

Eine lückenlose und klare Signalisation ist eines von verschiedenen Elementen des Veloroutennetzes. Hierzu hat die Stadt Bern ein modulares Signalisationskonzept entwickelt, welches auf Velohaupttrouten und Velorouten der Stadt Bern und der Nachbargemeinden angewendet werden kann. Das Ziel: eine lückenlose und gut erkennbare Signalisation und Beschilderung auf dem Velohaupttroutennetz der Stadt Bern anbieten. Damit soll einerseits die Qualität der Velohaupttrouten gesteigert und andererseits die Routenfindung und -wahl beeinflusst werden.

Bei der Erarbeitung wurden die bestehenden Velofreizeit-routen von SchweizMobil berücksichtigt und integriert.



Abb. 12. Mögliche Darstellung der Karte an dem Infopunkt

Abb. 6 Schematischer Routenplan



Abb. 7 Elemente des Routennetzes



Abb. 8 Vorwegweiser bei Knotenpunkt

# VELOVERLEIHSYSTEM

SARA HOFMANN, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

Das städtische Veloverleihsystem «Velo Bern» ist eine wichtige Massnahme im Bereich Dienstleistungen und Fördermassnahmen. Das Angebot besteht seit Sommer 2018 und wird vom Gesamtdienstleister, der PubliBike AG, betrieben. Seither hat sich das Netz «Velo Bern» als Teil des städtischen Mobilitätsangebots sehr gut in den Stadtverkehr integriert und ist in Bern fest etabliert. Das Angebot ist in der Bevölkerung angekommen – Pendler\*innen, Auszubildende, Ausflügler\*innen, Stadtbewohner\*innen, Senior\*innen und Aareschwimmer\*innen nutzen PubliBike regelmässig und immer mehr.

## STETIGER ANSTIEG DER ANZAHL FAHRTEN UND NUTZENDEN

Seit Eröffnung des Veloverleihsystems (VVS) hat sich die Anzahl Fahrten jährlich erhöht, ebenso steigt die Anzahl der Nutzenden stetig. Gesamthaft wurden im 2021 über 1.4 Mio. Fahrten im Netz «Velo Bern» verzeichnet (+13 % gegenüber 2020). Das entspricht durchschnittlich 3'513 Fahrten pro Tag. Wie die neusten Quartalszahlen 2022 zeigen, setzt sich dieser Trend weiter fort.

## E-BIKES SIND SEHR BELIEBT

Die Flotte umfasst 2000 Fahrzeuge, davon standen bisher durchschnittlich 1600 Fahrzeuge zur Ausleihe bereit. Rund die Hälfte der Fahrzeugflotte sind E-Bikes und diese sind besonders beliebt: Inzwischen werden mehr als ¼ aller Fahrten mit den E-Bikes zurückgelegt, Tendenz steigend.

## GANZJÄHRIGE NUTZUNG

Das VVS wird über das ganze Jahr genutzt, wobei die saisonal typischen Nutzungsschwankungen auszumachen sind. In den Jahren 2020 und 2021 waren die Fahrtenzahlen zudem durch die Corona-Massnahmen beeinflusst. Weiter sind im tageszeitlichen Verlauf unterschiedliche Nutzungsmuster zu erkennen. Tendenziell verschieben sich die Fahrzeuge im Verlauf des Tages von der Innenstadt in die umliegenden Quartiere.

## DAS NETZ BERN ENTWICKELT SICH

Das gesamte Stationsnetz umfasst heute über 200 Ausleihstationen und erstreckt sich über die Stadtgrenzen hinaus. Netzlücken werden nach Möglichkeit fortlaufend geschlossen. Mit Köniz, Muri, Ittigen, Ostermundigen und Zollikofen haben sich

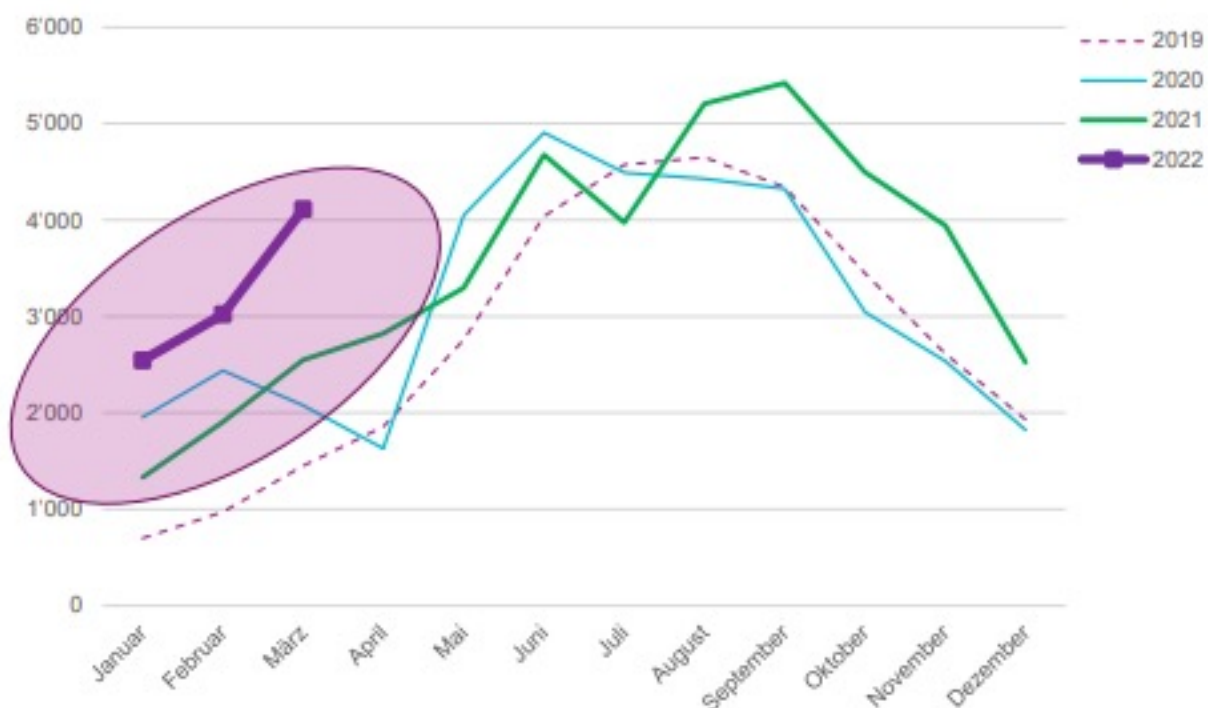


Abb. 1 Veloverleihsystem «Velo Bern»: Entwicklung der täglichen Ausleihzahlen 2019 – 2022





Abb. 2 Das Veloverleihsystem gehört zum Stadtbild von Bern. (Foto: PubliBike AG)



Abb. 3 Impression aus dem Abendverkehr (Foto: PubliBike AG)

fünf Nachbar-/Agglomerationsgemeinden am Netz «Velo Bern» angeschlossen. Weitere haben Interesse an einer Erschließung bekundet. Das VVS hat das Potential, sich von einem städtischen zu einem regionalen Angebot zu entwickeln.

#### DAS VELOVERLEIHSYSTEM TRÄGT ZUR STANDORT-ATTRAKTIVITÄT BEI

Insgesamt hat PubliBike in Bern rund 50 Partnerschaften mit ansässigen Unternehmen und Organisationen. Der Anteil der Geschäftskundschaft beträgt im Jahr 2020 43.3 % gegenüber 56.6 % Privatkundschaft. Daraus wird ersichtlich, dass das VVS zur Standortattraktivität von Bern beiträgt.

#### VELOVERLEIHSYSTEM ALS SERVICE PUBLIC

Im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr leistet das VVS einen wesentlichen Beitrag zu einem urbanen und flexiblen Mobilität

tätsangebot. Das VVS ist zentral, um die Mobilität in Bern stadtverträglich und langfristig klimaneutral zu gestalten. Zudem unterstützt das VVS auch sozialpolitische Ziele. Sein Betrieb bietet ausbildungs- und arbeitslosen Menschen eine sinnvolle Beschäftigungsmöglichkeit und unterstützt ihre berufliche und soziale Integration.

Die Etablierung des VVS als Teil des ÖV-Angebots und sein Stellenwert als «Service public» gilt es künftig weiter zu stärken. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass neben einem dichten Netz an Ausleihstationen, einer hohen Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte und qualitativ hochwertiger Fahrzeuge auch ein attraktives Tarifsystem und ein niederschwelliger Zugang Voraussetzung für den Erfolg sind.

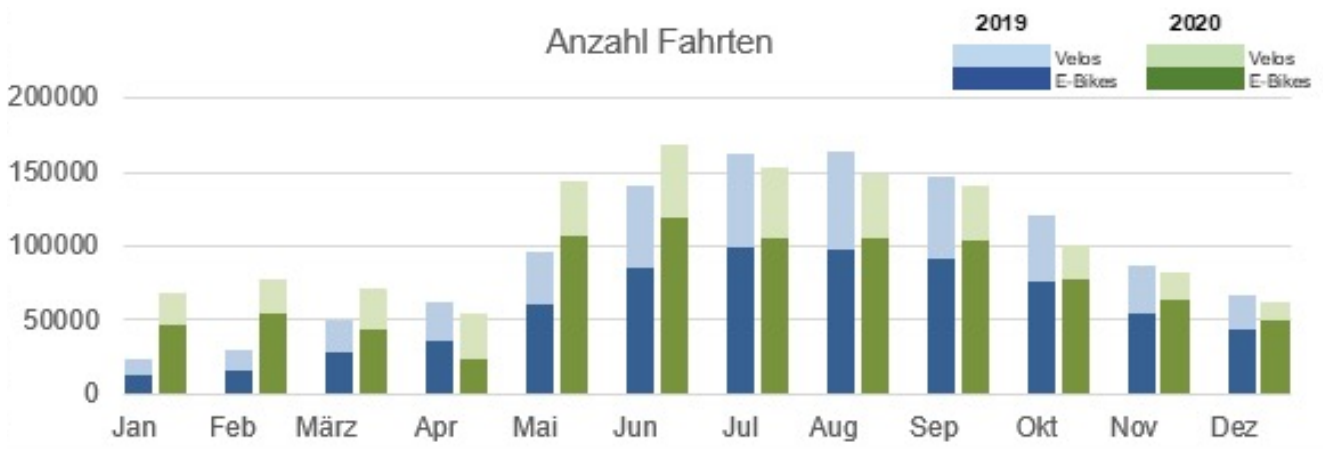


Abb. 4 Während der Corona-Pandemie im 2020 blieb das Veloverleihsystem als Stütze der städtischen Mobilität durchgehend in Betrieb.

# FACTS&FIGURES: WILLKOMMEN IN DER VELOHAUPTSTADT!

STEPHANIE STOTZ, MICHAEL LIEBI, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

Bern setzt sich hohe Ziele und hat auch schon einiges erreicht. Nachfolgend Wissenswertes zu Veloinfrastruktur und Velobenutzung in geraffter Form.

- Velofahren für alle: vom Schulkind bis zu lebenserfahrenen Senior\*innen (8 – 80). Und Velofahren als gemeinsam erleb- bare Tätigkeit. Die neue Standardbreite für Velohaupttrouten beträgt daher 2.5 m pro Richtung.
- Für die Förderung von Fuss- und Veloverkehr stehen der Fachstelle jährlich rund 2.5 Mio. Franken zur Verfügung (Personal- und Sachkosten, Förderbeiträge, Umsetzung von Kleinmassnahmen).
- 2'000 Leihvelos an mehr als 200 Stationen laden ein zur spontanen Fahrt, frischem Wind auf dem Arbeitsweg oder einer Velofahrt mit Freund\*innen ein. Fast 30'000 Berner\*innen nutzen das Angebot regelmässig.

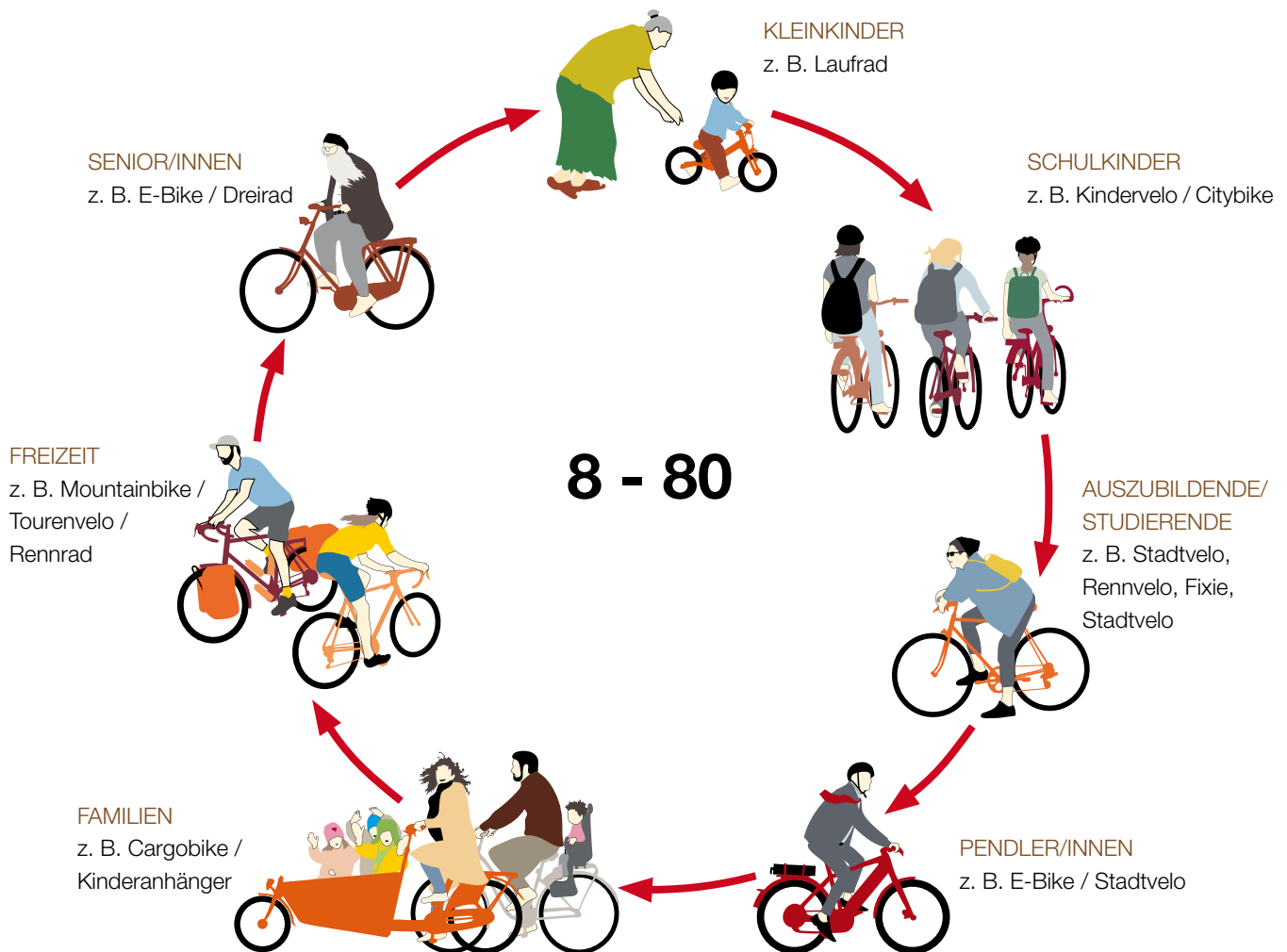


Abb. 1 Velofahren für alle – von 8 bis 80



- Zielwert Veloparkierung bei Wohnbauten: 1.5 Veloabstellplätze pro Zimmer.
- Die Velohauptstadt hat vielfältige Angebote für Kinder und Jugendliche – vom Velofahrkurs über den Verkehrspark bis zum Pumptrack. Aktuell gibt es 10 Velofreizeitanlagen auf Berner Stadtgebiet. Ab Mai 2022 kommt ein Kinderverleih im Berner Westen dazu.
- Freie Fahrt bei Lichtsignalanlagen: Auf der Velohauptroute Wankdorf wurde 2016 für den Veloverkehr eine grüne Welle eingerichtet.
- 18 öffentliche Velopumpen sorgen dafür, dass auch unterwegs die Luft nie ausgeht.
- Die Veloförderung wirkt. Seit 2014 werden an den Velozählstellen rund 60 % mehr Velofahrende gezählt. Den Spitzenplatz hält die Lorrainebrücke mit 12'753 Velofahrenden an einem Tag.
- Modal-Split: 2010 betrug der Anteil des Veloverkehrs 11 %, 2015 bereits 15 %; das Ziel bis 2030 ist 20 %. Die Fachstelle vertritt die Meinung, dass mittelfristig auch 30 % oder mehr erreicht werden können.

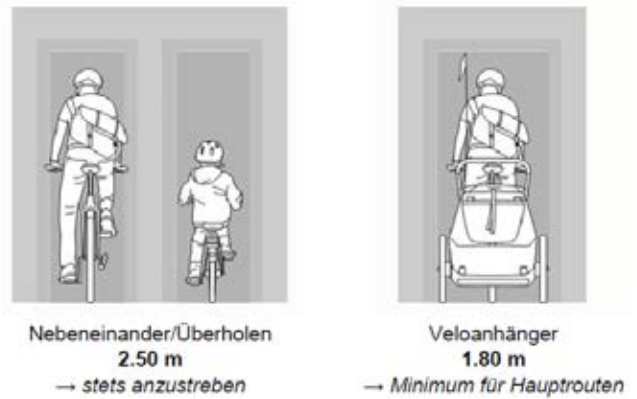


Abb. 2 Immer anzustreben: gemütliches und sicheres Nebeneinanderfahren. Ein neues Minimum: relevant sind die Velofahrenden mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis.

**Facts Veloverleihsystem**

- 2'000 Velos an 212 Stationen
- 50 % E-Bikes
- 3'500 Fahrten pro Tag
- 2.5 Fahrten pro Velo pro Tag
- alle 300 m eine Ausleihmöglichkeit

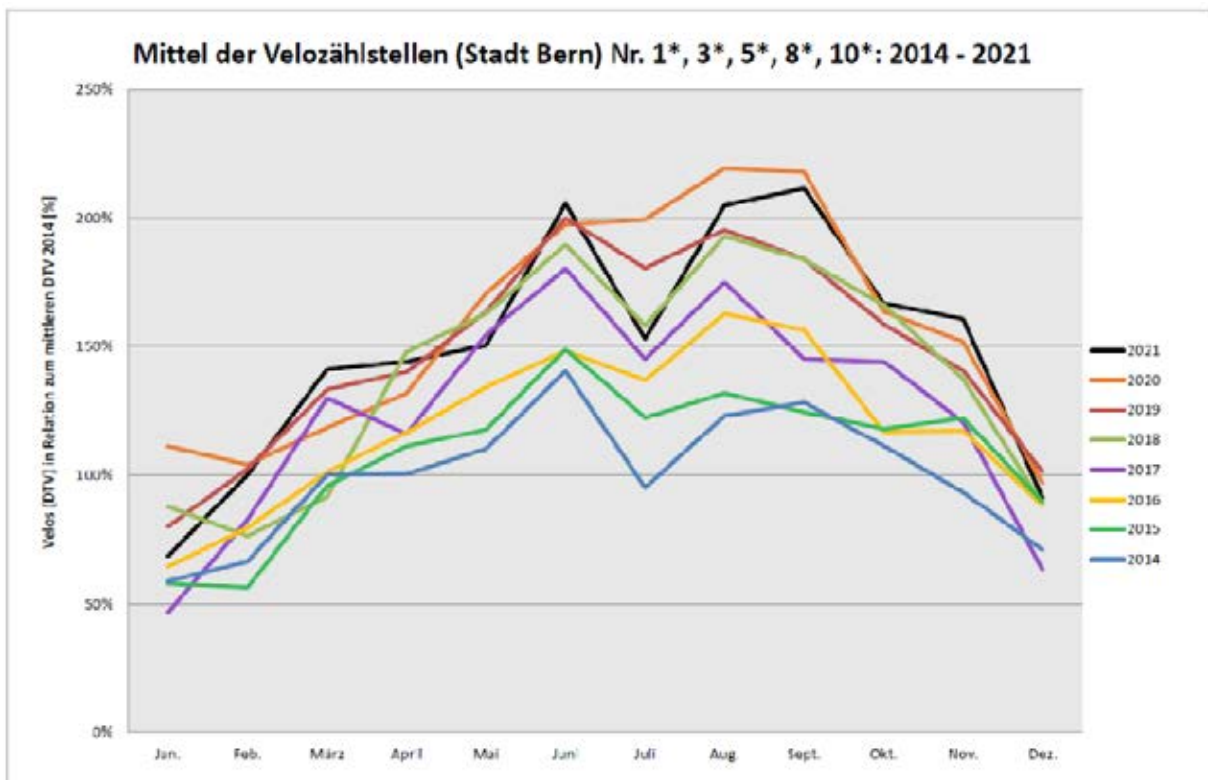


Abb. 3 Jährliche Zunahmen des Veloverkehrs – im Sommer wie im Winter



Stadt Bern

# WILKOMMEN IN DER VELOHAUPTSTADT

Entdecke die vielfältigen Angebote rund ums Velofahren in der Stadt Bern: Vom Verleihsystem «Velo Bern» über die Velohaupt-  
routen bis zum Pumptrack. Details auf der Rückseite.

[www.bern.ch/velohauptstadt](http://www.bern.ch/velohauptstadt)

# VELO HAUPT STADT





# Unterwegs in der Velohauptstadt



## 01 «Velo Bern»

Nutze eines der über 2000 PubliBikes des Veloverleihsystems «Velo Bern», um schnell und bequem von A nach B zu gelangen. Die 210 Stationen sind über die ganze Velohauptstadt verteilt.

→ [velohauptstadt.ch](http://velohauptstadt.ch) > [Velo im Alltag](#) > [Velo ausleihen](#)

## 02 Carvelo2go

Mit den Cargo-Bikes von «carvelo2go» hat das Schleppen ein Ende. Bringe deinen Grosseinkauf oder den neuen Sessel ohne Mühe nach Hause.

→ [velohauptstadt.ch](http://velohauptstadt.ch) > [Velo im Alltag](#) > [Velo ausleihen](#)

## 03 Velostationen

Die Velostationen bieten eine sichere und geschützte Alternative zu den Abstellplätzen im Freien. Vier der fünf Velostationen befinden sich in Bahnhofsnähe.

→ [bern.ch/velostation-bern](http://bern.ch/velostation-bern)

## 04 Oberirdische Veloabstellplätze

Damit du dein Velo auf einem Stadtbummel nicht immer mitstossen musst: Nutze einer der vielen oberirdischen Veloabstellplätze in der Velohauptstadt.

→ [map.bern.ch/stadtplan](http://map.bern.ch/stadtplan) > [Verkehr, Mobilität](#) > [Veloabstellplatz](#)

## 05 Öffentliche Velopumpen

Fährst du schon fast auf deinen Felgen? Die öffentlichen Velopumpen schaffen Abhilfe. Die leuchtend pinken Pumpen sind an vielen Orten in der Velohauptstadt zu finden.

→ [map.bern.ch/stadtplan](http://map.bern.ch/stadtplan) > [Verkehr, Mobilität](#) > [Velopumpe](#)

## 06 Velofachgeschäft

Zeit für einen Service? Bringe dein Velo zu einem der vielen Velofachgeschäften und lasse es herrichten.

→ [map.bern.ch/stadtplan](http://map.bern.ch/stadtplan) > [Verkehr, Mobilität](#) > [Velofachgeschäft](#)

## 07 Angebote für Kinder & Jugendliche

Die Velohauptstadt hat vielfältige Angebote für Kinder und Jugendliche – vom Velofahrkurs über den Verkehrspark bis zum Pumptrack. Schliesslich sollen in Bern in Zukunft noch mehr Velos unterwegs sein.

→ [velohauptstadt.ch](http://velohauptstadt.ch) > [Velo im Alltag](#) > [Velo fahren lernen](#)

## 08 Erweitertes Wohnzimmer

Steige auf dein Velo und unternimm eine Entdeckungstour durch Bern. Unterwegs kannst du dich auf einer Bank ausruhen, eine Runde Pingpong spielen oder bei einem Bücherst Shank eine neue Lektüre holen. Dies und viel mehr gibt's im öffentlichen Raum zu entdecken.

→ [map.bern.ch/stadtplan](http://map.bern.ch/stadtplan) > [Freizeit, Sport, Kultur](#)

## 09 Events

Ob Velofrühling, «Hallo Velo» oder Velobörse: Trage dir die Daten der Berner Velo-Events schon heute dick in die Agenda ein.

→ [velohauptstadt.ch](http://velohauptstadt.ch) > [Velo im Alltag](#) > [Events](#)

## 10 Velo-Freizeitanlagen

In der Velohauptstadt gibt es eine grosse Auswahl an Velo-Spielflächen, Pumptracks, kombinierten Rollsportanlagen und Jumptrails. Die Velo-Freizeitanlagen fördern das Velo fahren auf spielerische Art und Weise. Schwing dich auf dein Lieblings-Gefährt und probier's aus!

→ [velohauptstadt.ch](http://velohauptstadt.ch)  
> [Fördermassnahmen](#)  
> [Velo-Freizeitanlagen](#)



## 11 Velohaupttrouten

Die Velohaupttrouten sind das Rückgrat der Velohauptstadt. Die breiten Velostreifen führen dich sicher und komfortabel in alle Stadtteile. Das mit orangen Linien eingezeichnete Netz an Velohaupttrouten wird in den kommenden Jahren laufend ergänzt.

→ [velohauptstadt.ch](http://velohauptstadt.ch) > [Infrastruktur](#) > [Velohaupttrouten](#)

## 12 Velostrassen

Velostrassen findest du in Tempo-30-Zonen. Auf diesen Strassen ist der Rechtsvortritt aufgehoben, so dass dir eine sichere und zügige Veloverbindung zur Verfügung steht.

→ [map.bern.ch/stadtplan](http://map.bern.ch/stadtplan) > [Verkehr, Mobilität](#) > [Velostrasse](#)

## 13 Velo-Gegenverkehr

Damit du direkter an dein Ziel gelangst, sind in der Velohauptstadt mehrere Einbahnstrassen für Velos in beide Richtungen befahrbar. Fahre sicher gegen den Strom, zum Beispiel auf der Schwarztorstrasse.

→ [velohauptstadt.ch](http://velohauptstadt.ch) > [Infrastruktur](#) > [Weitere Massnahmen](#)

## 14 Velobarometer

Die Zählstellen machen die vielen Velofahrenden in der Velohauptstadt sichtbar. Fahre auch du an einem der drei Standorte vorbei und lass dich zählen.

→ [velohauptstadt.ch](http://velohauptstadt.ch) > [Velo-Offensive](#) > [Zahlen & Fakten](#)

## 15 Erlebnisroute rund um die Velohauptstadt

Auf der Radwanderoute 888, dem «Grünen Band», fährst du im Nu von der Stadt aufs Land. Anhand der grünen Tafeln entlang der Route erfährst du, wie der Weiler «Chäs und Brot» zu seinem Namen kam und warum das Wasser der Belper Giessen so klar ist. Die 59 Kilometer lange Strecke eignet sich für Velo wie auch E-Bike.

→ [bern.com/gruenesbandbern](http://bern.com/gruenesbandbern)

# Viel Spass und gute Fahrt!

# TRAM- UND BUSHALTESTELLEN

SIMONA HÄNNI, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

Bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs treffen die verschiedenen Bedürfnisse nahezu aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander und es gilt, die Konflikte zwischen Fussgänger\*innen, dem öffentlichen Verkehr sowie den Velofahrenden mit geeigneten Massnahmen zu entschärfen.

Die Stadt Bern strebt eine sichere und komfortable Veloführung im Bereich der Tram- und Bushaltestellen an. Je nach Bedeutung der Route im Veloroutennetz sowie dem ÖV-Angebot werden die Haltestellen entsprechend ausgebaut (vgl. Grafik). Bei Tramhaltestellen auf Velohaupttrouten soll dementsprechend eine separate Velofläche zur Verfügung gestellt werden.

## BUSHALTESTELLE DÜBYSTRASSE

Die Haltestelle ist Teil der Velohauptroute Bern-Köniz und wird von einer Buslinie im 5'-Takt, zu Hauptverkehrszeiten im 2-3'-Takt, bedient. Die Haltestelle wurde mit dem Ausbau der Velohauptroute Bern-Köniz hindernisfrei umgestaltet. Stadteinwärts und stadtauswärts wurde für den Veloverkehr eine Haltestellenumfahrung mit einer Breite von jeweils 1.80 m realisiert.

## TRAM- / BUSHALTESTELLE KURSAAL

Die Haltestelle ist Teil der Velohauptroute Bern-Ostermundigen und wird von einer Tramlinie im 6'-Takt bedient. Unter der Woche abends sowie an den Wochenenden ganztags wird die Haltestelle zudem vom Bus bedient. 2021 wurde die Haltestelle im Rahmen eines übergeordneten Projektes hindernisfrei umgestaltet. Bereits vor dem Umbau existierte eine Haltestellenumfahrung, welche mittels Markierung den Fuss- und Veloverkehr trennte. Die Trennung wurde neu baulich ausgestaltet. Zukünftig wird eine zweite Tramlinie - anstelle des Busses - die Haltestelle zusätzlich bedienen.

## TRAMHALTESTELLE WANDER

Die Haltestelle ist Teil der Velohauptroute Bern-Wabern und wird von einer Tramlinie im 6'-Takt bedient. Stadtauswärts wird das Velo zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr im Mischverkehr - getrennt vom Tram - um die Haltestelle geführt. Ab Herbst 2022 wird es ausschliesslich eine Haltestellenumfahrung für den Veloverkehr geben (vgl. Visualisierung). Stadteinwärts ist aufgrund der reduzierten Platzverhältnisse auch zukünftig keine Veloumfahrung möglich. Der ÖV, der MIV sowie das Velo fahren im Mischverkehr. Im Haltestellenbereich wurde ergänzend die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

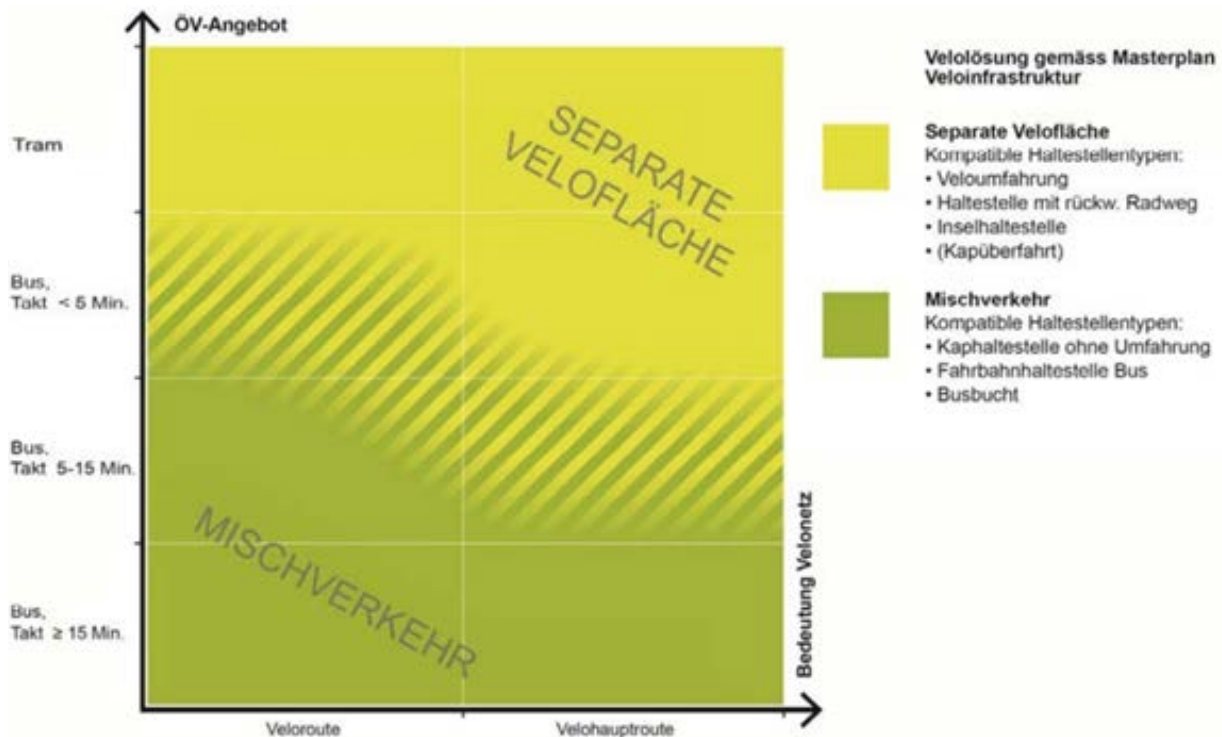


Abb. 1 Anwendungshilfe Haltestellen, Masterplan Veloinfrastruktur 2020





Abb. 2 Haltestelle Dübystasse vorher



Abb. 3 Haltestelle Dübystasse nachher



Abb. 4 Haltestelle Kursaal vorher



Abb. 5 Haltestelle Kursaal nachher



Abb. 6 Haltestelle Wander vorher



Abb. 7 Haltestelle Wander nachher (Visualisierung)

# VELOPARKIERUNG

SARA HOFMANN, MATHIAS HALTNER, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN  
MONIKA SAXER, METRON  
STEVEN KAPPELER, KONTEXTPLAN

Die Stadt Bern verfolgt das Ziel, ein nachhaltiges Gesamtverkehrssystem zu realisieren. Dabei spielt der flächeneffiziente und ressourcenschonende Veloverkehr eine zentrale Rolle und soll entsprechend gefördert werden. Ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung ist ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen. Dies gilt insbesondere für den Bahnhof Bern als wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Stadt.

Derzeit stehen beim Bahnhof rund 4'500 Veloabstellplätze zu Verfügung, davon rund 2'000 in Velostationen (VST). Das ist deutlich zu wenig. Die Veloparkierung stösst deshalb rund um den Bahnhof an ihre Grenzen und die Abstellflächen im öffentlichen Raum sind vielerorts überbelegt. Viele schrecken davor zurück, ihr Velo am Bahnhof abzustellen. Zu wenige und qualitativ ungenügende Velo-

abstellplätze beim Bahnhof führen dazu, dass der Umstieg aufs Velo gebremst und die CO<sub>2</sub>-Reduktionen, das heisst das Klimaziel, nicht erreicht wird. Um die Situation kurz-, mittel- und langfristig zu verbessern, wurde im Rahmen des Gesamtprojekts «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) eine Strategie für die Veloparkierung erarbeitet, welche bis 2030 im Umfeld des Bahnhofs einen Bedarf von mindestens 10'000 Veloabstellplätzen eruiert sowie verschiedene Ausbauschritte zur Erreichung dieser Kapazität vorgeschlagen hat. Der Ausbau muss in Form von Velostationen erfolgen, weil im öffentlichen Raum kein weiterer Platz für die Veloparkierung zur Verfügung steht – im Gegenteil, die Veloparkierung im öffentlichen Raum soll zu Gunsten anderer Nutzungen reduziert werden.

Bei der Planung der Velostationen orientiert sich die Stadt Bern an der positiven Praxiserfahrung der Niederlande und hat die folgenden fünf Erfolgsfaktoren definiert. Als erstes braucht es eine sichere

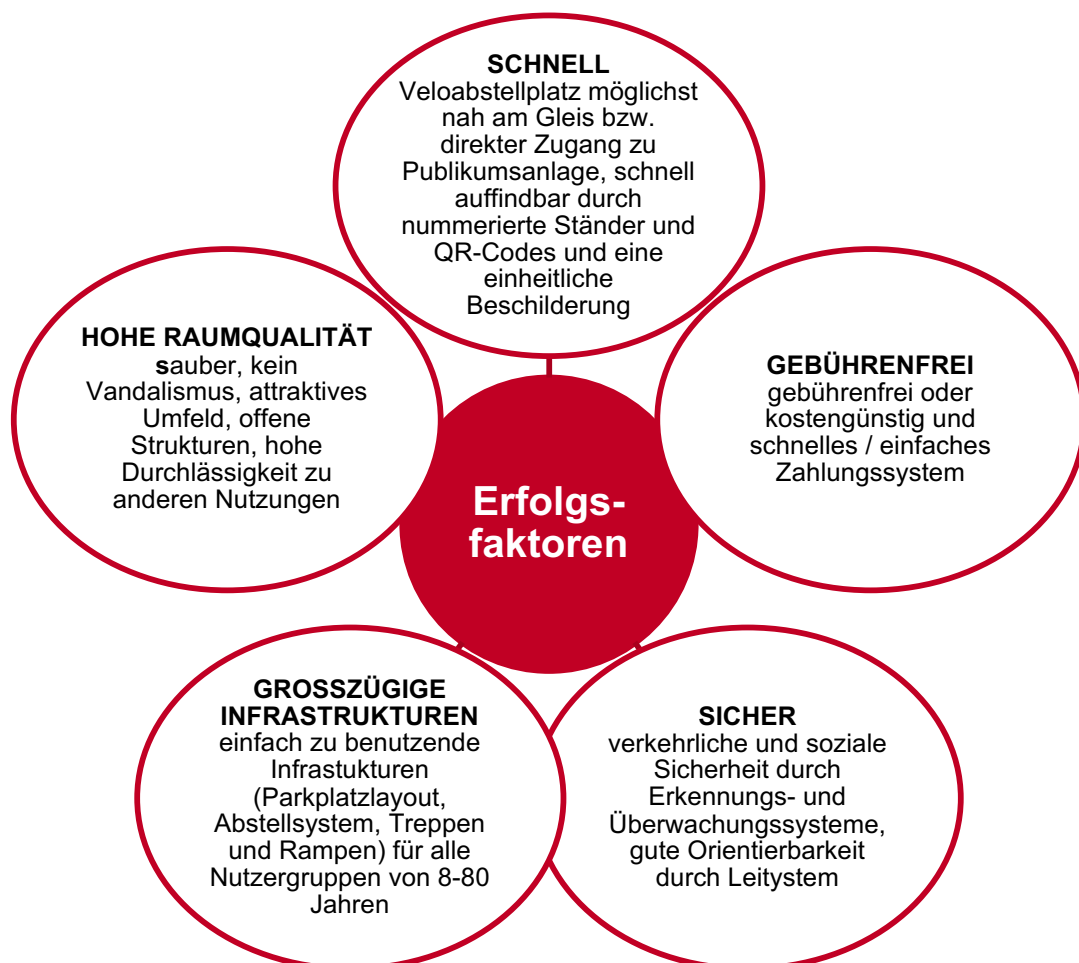


Abb. 1 Pflichtenheft Velostation Bollwerk



Infrastruktur mit guter Orientierbarkeit (z. B. mittels Leitsystems) und Massnahmen, welche ein hohes Mass an sozialer Sicherheit erzeugen. Zweitens sind attraktive Velostationen anzustreben, welche sich durch eine hohe Raumqualität auszeichnen. Dabei haben sich offene Strukturen, natürliches Licht und eine hohe Durchlässigkeit zu den angrenzenden Nutzungen und den Publikumsanlagen des Bahnhofs als vorteilhaft erwiesen. Weiter sind kurze und schnelle Umsteigewege zwischen der Velostation und den Gleisen von zentraler Bedeutung. Im Idealfall schliesst die Velostation direkt an die Publikumsanlage des Bahnhofs an. Ebenfalls von Bedeutung ist ein kostengünstiges und einfach zu handhabendes Zahlungssystem, welches sich schnell und leicht bedienen lässt. Und schliesslich sind auch grosszügige und einfach zu benutzende Veloinfrastrukturen von entscheidender Bedeutung (z.B. Parkplatzlayout, Abstellsystem, Treppen, flache Rampen etc.), welche von allen Nutzer-

gruppen zwischen 8 bis 80 Jahren verwendet werden können. Die Velostation dient als Bahnhofzugang für Velofahrende und hat damit bezüglich Gestaltungs- und Qualitätsansprüche eine ähnliche Bedeutung wie die Zugänge für den Fussverkehr.

Es braucht noch ein paar weitere Jahre, bis die grossen Velostationen erstellt sind und die Qualität der Veloparkierung rund um den Bahnhof steigt. In den nächsten 10-15 Jahren ist gar aufgrund des Wegfalls von Abstellplätzen im Rahmen der Bauarbeiten ZBB sowie aufgrund des weiteren Wachstums des Veloverkehrs zu erwarten, dass die bereits bestehende Überbelegung der Abstellplätze im öffentlichen Raum weiter zunimmt. Der angestrebte Standard für die Parkierung im öffentlichen Raum von 2 Velos pro Laufmeter wird vorerst kaum umzusetzen sein. Es wird weiterhin eng bleiben, was dazu führen kann, dass die Menschen es meiden, mit dem Velo an den



Abb. 2 Velostation Milchgässli, 420 Plätze (Foto: planum biel ag)



Bahnhof zu fahren. Deshalb ist die Stadt bestrebt, die Situation zu optimieren. Nebst temporären Angebotsausbauten soll mit einem neuen Bewirtschaftungskonzept eine Verbesserung der Situation erreicht werden: Einerseits soll das Abstellen von Velos in Velostationen für 24 Stunden kostenlos werden. Andererseits soll die Abstelldauer im öffentlichen Raum im Bahnhofperimeter zeitlich beschränkt werden. Für eine optimale Verteilung der abgestellten Velos und eine ausgeglichene Auslastung der Velostationen wird ein Veloleitsystem geprüft, das bereits auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof die Belegung der Velostationen anzeigt und bei einer kritischen Auslastung einzelner Standorte ein gezieltes Ausweichen ermöglicht. In den Velostationen selber soll ein Informationssystem die Zahl der verfügbaren Plätze pro Reihe anzeigen, sodass die Velofahrenden rasch einen Platz finden können.

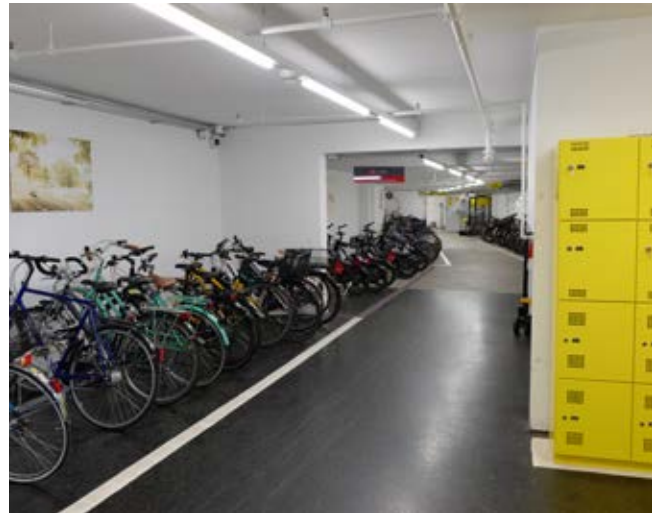


Abb. 3 Velostation Schanzenbrücke, 300 Plätze (Foto: planum biel ag)



Abb. 4 Velostation PostParc, 1000 Plätze (Foto: M. Liebi)

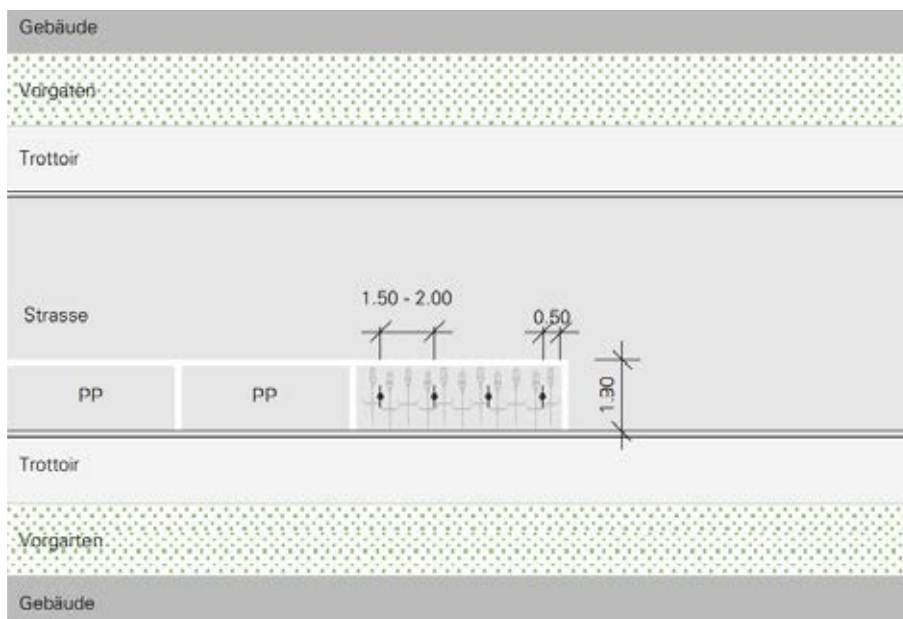


Abb. 5 Standard-Velo-PP mit Anbindepfosten



Abb. 6 Velo-P im Quartier mit Anbindemöglichkeit des Rahmens

## VELOPARKIERUNG IN DEN QUARTIEREN

Eine umfassende Erhebung hat gezeigt, dass nicht nur rund um den Bahnhof Bern grosser Handlungsbedarf in Sachen Veloparkierung besteht, sondern auch in den Wohnquartieren zu wenige öffentliche Veloabstellplätze vorhanden sind. Weiter zugenommen hat zudem das Bedürfnis nach Abstellplätzen für Cargo-Bikes und Velos mit Anhängern, zum Beispiel vor Kindertagesstätten oder Kindergärten. Momentan werden diese Velos mangels Parkierungsmöglichkeiten auf den Trottoirs abgestellt und werden so zum Hindernis für den Fussverkehr. Um zusätzliche und bedarfsgerechte Veloabstellplätze in den Quartieren erstellen zu können, hat der Gemeinderat einen Kredit gesprochen. Im Sinn der städtischen Energie- und Klimastrategie werden die neuen Veloabstellplätze weitgehend zu Lasten von bestehenden Autoparkplätzen erstellt. Die Erhebung hat zudem gezeigt, dass lediglich markierte Veloparkplätze nur schlecht genutzt und akzeptiert werden. Aus diesem Grund werden sämtliche Veloabstellplätze im Strassenraum mit Anbindepfosten ausgestattet bzw. nachgerüstet.



# ES GIBT NOCH VIEL ZU TUN

STEPHANIE STOTZ, CLAUDIA HAUSWIRTH, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

Einiges haben wir in Bern seit dem Start der Velo-Offensive bereits erreicht: Durchgehende und breite Velostreifen, die das Nebeneinanderfahren und Überholen ermöglichen. Oder verkehrsberuhigte Quartierstrassen mit guten Vortrittsverhältnissen fürs Velo. So wird das Velonetz in der Stadt Bern Schritt für Schritt umgestaltet. Doch die Arbeit geht weiter.

Nach sieben Jahren intensiver Tätigkeit der Velo-Offensive sind die Resultate spürbar: immer mehr Routen laden zum Velofahren in der Stadt Bern ein. Und immer mehr Velofahrende nutzen die neuen Angebote. Und doch gibt es noch viel zu tun. Insbesondere grosse Kreuzungen müssen sicherer gestaltet werden. Das klare Führen der Velos über grosse Knoten anhand von separierten, im Wartebereich mit Inseln geschützten Velospuren wird in Bern bei der Planung von Velohaupttrouten sowie bei der Erneuerung von den grossen städtischen Knoten in Zusammenarbeit mit Bund und Kanton geprüft. Konkret geht es dabei um das Erstellen einer stressfreien, sicheren Infrastruktur an Kreuzungen wie im Bereich von Autobahnanschlüssen und verkehrsorientierten Knoten.



Abb. 1 Knoten Amsterdam (Foto: S. Stotz)



Abb. 2 Geschützter Knoten Amsterdam (Foto: L. Nout, Mobycon)



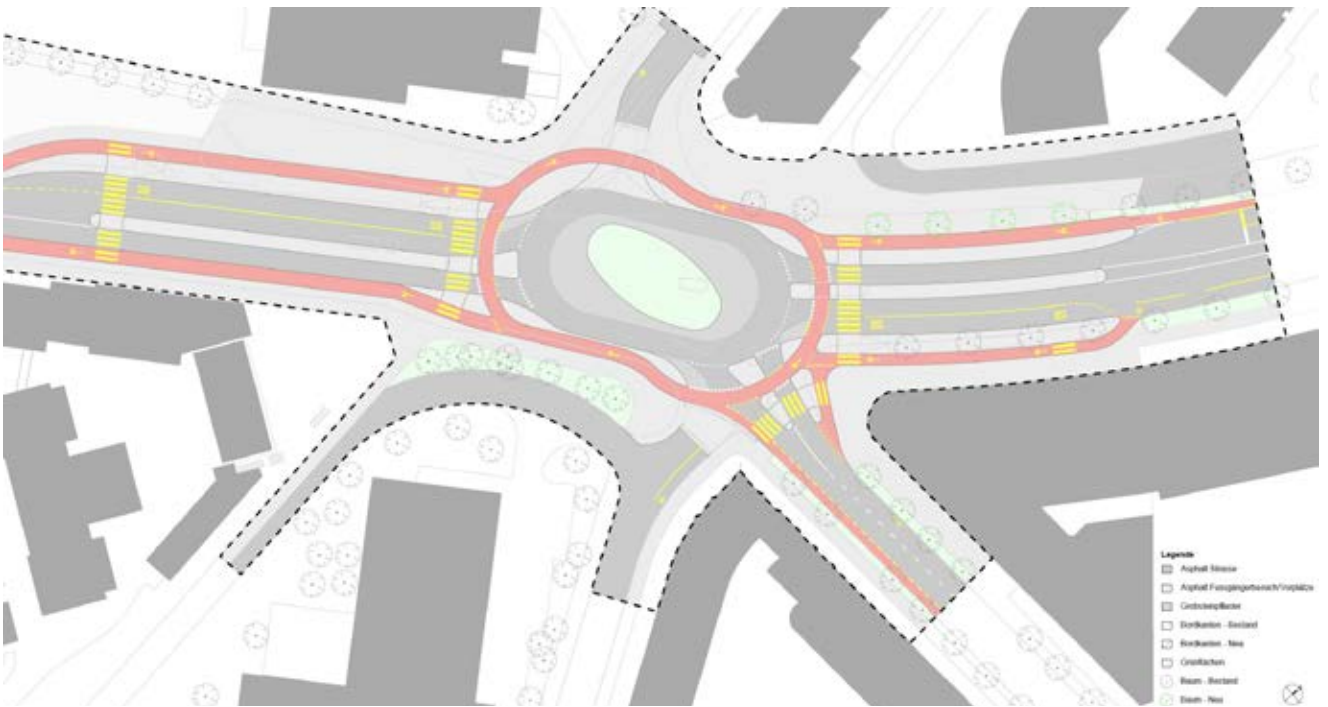


Abb. 3 Planung Kreuzung Du-Nord Variante Kreisell

Als erster Knoten in Bern soll dabei der Inselplatz teilweise nach den Prinzipien des geschützten Knotens umgebaut werden. Der Stadtrat hat dafür 2021 einen entsprechenden Kredit genehmigt. Umgebaut wird 2023 (vgl. Seite 35).

Bereits durchgeführte Planungen zeigen, dass auch Kreisell mit umlaufenden Radwegen in Bern Potential haben. Dieses Potential und die Möglichkeiten für Bern werden an Veranstaltungen partizipativ diskutiert und entwickelt (vgl. <https://www.bern.ch/velohauptstadt/partizipation/resultate>).

Zudem ist die Durchgängigkeit und Erkennbarkeit der Veloführung zu verbessern. Bern strebt an, die Veloinfrastruktur mittelfristig nach internationalem Vorbild einzufärben. Winterthur ging voraus und hat dies bereits 2021 getan. Ein erster Berner Pilotversuch ist für 2023 vorgesehen.

Und auch dort, wo der Raum knapp wird, soll für das Velo Platz geschaffen werden. Deshalb laufen Pilotprojekte zur Einrichtung von Kernfahrbahnen mit schmalen Kern für den motorisierten Verkehr und breiten Velostreifen sowie die durchgehende Markierung von Velostreifen bei Engstellen.



Abb. 4 Eingefärbter Radweg Winterthur

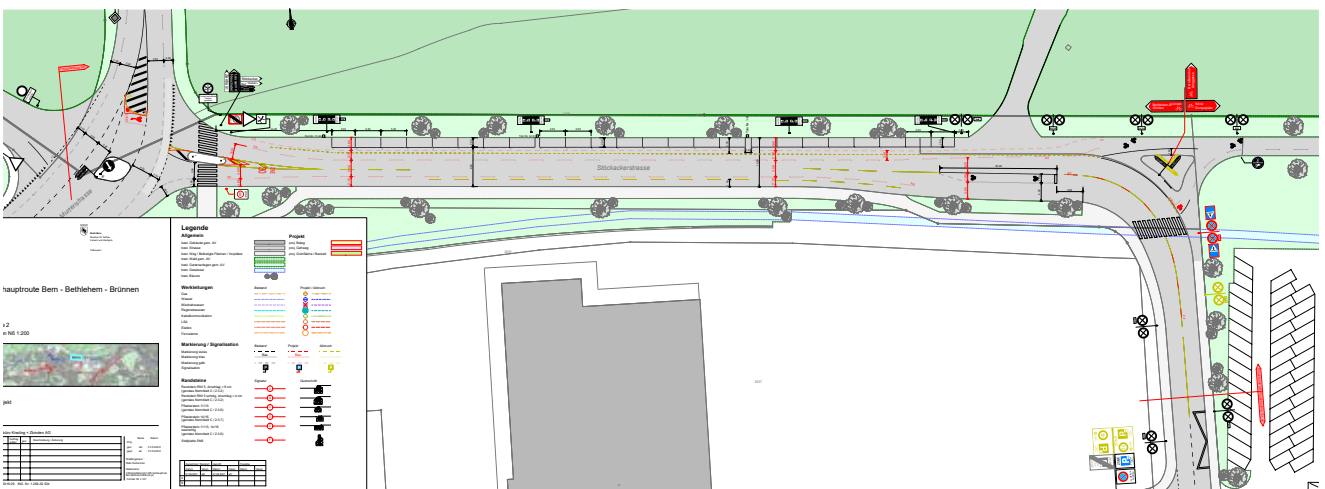


Abb. 5 Velohauptroute Bethlehem - Brünnen, Abschnitt Stöckackerstrasse, Kernfahrbahn mit breiten Velostreifen und Kern 3.5 m, Ausführung 2023/24

# KOMFORTABEL UND SICHER: REALISIERTE BEISPIELE AUS DER VELOSTADT BERN

MATHIAS HALTNER, MICHAEL LIEBI, CLAUDIA HAUSWIRTH, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

Auf der Lorrainebrücke, der Murtenstrasse, dem Ostring oder auf einer der Velostrassen: Am besten sieht man die Entwicklung zur Velostadt draussen, wo tagtäglich Tausende von Velofahrenden die neu umgestalteten Strassenräume nutzen. Anhand von Projekten wird auf den folgenden Seiten gezeigt, wie die unterschiedlichen Bedürfnisse von Velofahrenden von 8 – 80 in Verkehrsprojekten berücksichtigt wurden.

## PROJEKTGRUNDLAGE: MASTERPLAN VELOINFRASTRUKTUR

Der Masterplan Veloinfrastruktur ist die zentrale Grundlage, wie die Bedürfnisse der Velofahrenden bei der Projektierung und Realisierung von Verkehrsprojekten in der Stadt Bern berücksichtigt werden. Wie sicher und wohl man sich als Velofahrer\*in auf der Strasse fühlt, hängt stark von der Umfeldquali-

tät (Grünräume, Lärm, Parkplätze etc.) sowie dem Tempo und DTV des motorisierten Verkehrs ab. Je höher die Menge oder Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs sind, desto stärker ist das Separationsbedürfnis des Veloverkehrs. Bezüglich Velomassnahmen werden daher drei Grundhaltungen festgehalten:

- Auf verkehrsarmen Strassen und bei tiefen Geschwindigkeiten ( $\leq 30$  km/h) des MIV kann das Velo im Mischverkehr geführt werden.
- Bei mittleren Belastungen und Geschwindigkeiten des MIV kann das Velo mit Radstreifen auf der Strasse geführt werden.
- Entlang stark belasteter Strassen (DTV  $> 15'000$ ) und bei hohen Geschwindigkeiten ( $\geq 50$  km/h) ist eine bauliche Separation nötig.

Daraus ergibt sich die folgende schematische Darstellung:

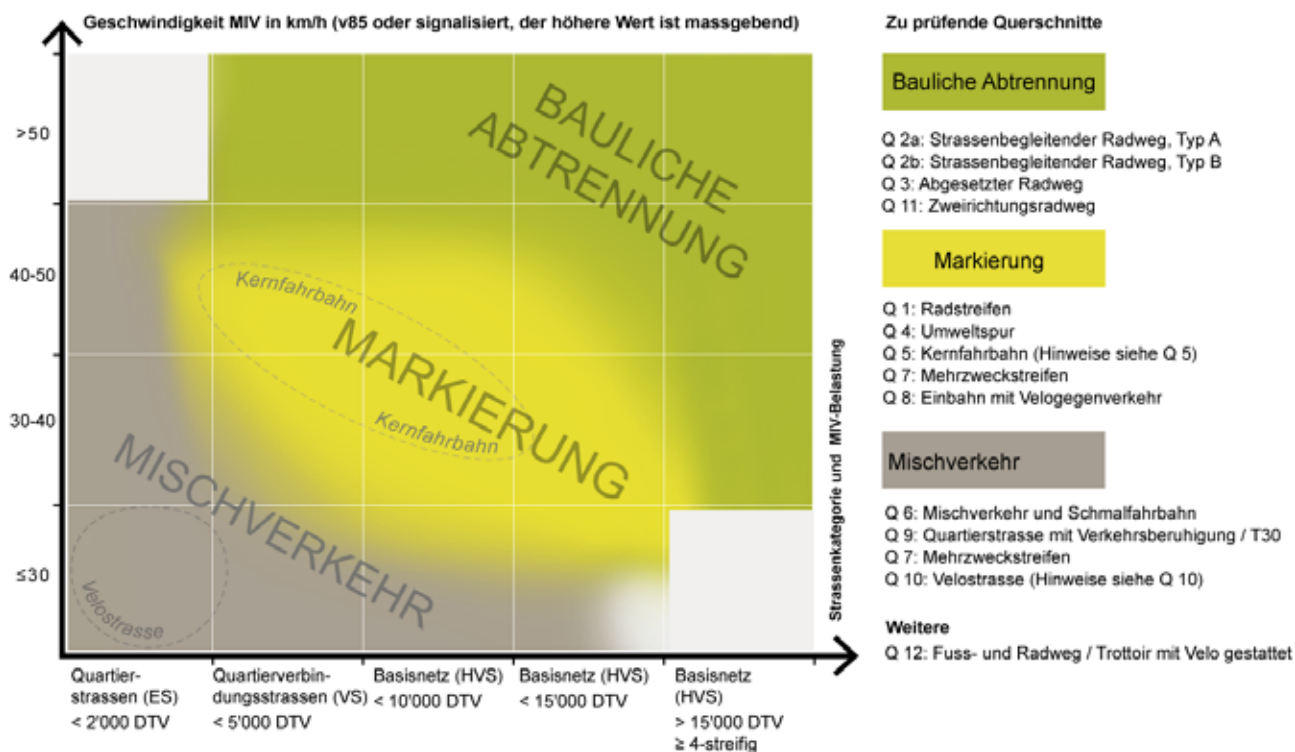


Abb. 1 Schema «Separationsbedürfnis» aus dem Masterplan Veloinfrastruktur



Abb. 2 Umfragen unter Velofahrenden zeigen klar auf: Das Komfortgefühl steigt mit zunehmender Separation.

Die Grafik «Separationsbedürfnis» aus dem Masterplan Veloinfrastruktur zeigt somit die ungefähren Grenzen auf, wo mit steigendem DTV und Tempo eine (bauliche) Trennung wichtig wird. Dies gilt sowohl für Strecken als auch für Kreuzungen. Die Grenzen wurden dabei bewusst fließend gehalten, um entsprechend dem lokalen Kontext reagieren zu können.

Bei Strecken variieren der Komfortlevel und die Sicherheit in Abhängigkeit von der Ausgestaltung und Breite der Veloinfrastruktur – die folgende Grafik dient in Ergänzung zum Masterplan als Richtschnur.

In verschiedenen Projekten hat die Stadt Bern versucht, diese beiden Prinzipien anzuwenden, wobei situativ verschiedene Umsetzungsstandards auch mal mit provisorischen Sofortmassnahmen erreicht werden konnten.

#### PROJEKTBEISPIELE:

- Radweg Ostring
- Fahrbahnbegleitender Radweg Murtenstrasse
- Geschützter Radstreifen Lorrainebrücke
- Velogegeverkehr Schwarztorstrasse
- Velogegeverkehr Sulgeneckstrasse
- Neue Veloführung Inselplatz



## RADWEG OSTRING (2020)

Zwischen den Verkehrsknoten Burgernziel und Freudenbergplatz erfolgte eine Gesamtsanierung des Strassenraumes über eine Strecke von rund einem halben Kilometer. Im Projektperimeter liegen die neu gestaltete Tram- und Bushaltestelle Sonnenhof sowie der Knoten Buchserstrasse. Eine Neuheit in Bern war die Veloführung mit baulicher Absetzung des Radweges hinter den beidseitigen Baumreihen. Hierzu wurde ein vormals ca. 4.50 m breites Trottoir in zwei separate Verkehrsflächen aufgeteilt. Signalisiert wurde «Fussweg, Velo gestattet», eine rechtliche Trennung besteht somit nicht. Schnellen E-Bikes ist damit gestattet, auch weiterhin die Fahrbahn zu nutzen. Dennoch ist mithilfe der neuen Gestaltung (bauliche Trennung und Velo-Piktogramme) eine Unterteilung in «Velo-Bereich» und «FG-Bereich» klar ersichtlich. Ein Monitoring zeigt, dass die Lösung von allen Verkehrsteilnehmenden gut akzeptiert wird. Das Angebot auf der Strasse wird kaum mehr nachgefragt.

Am Knoten Buchserstrasse wird der Radweg zurück zur Fahrbahn geführt. Die Querung der seitlichen Einmündungen erfolgt somit fahrbahnanliegend und im Blickfeld des motorisierten Verkehrs.



Abb. 1 Perimeter Projekt Ostring



Abb. 2 Baulich abgesetzter Radweg



Abb. 3 Kreuzungsbereich mit «klassischer» Radstreifenlösung

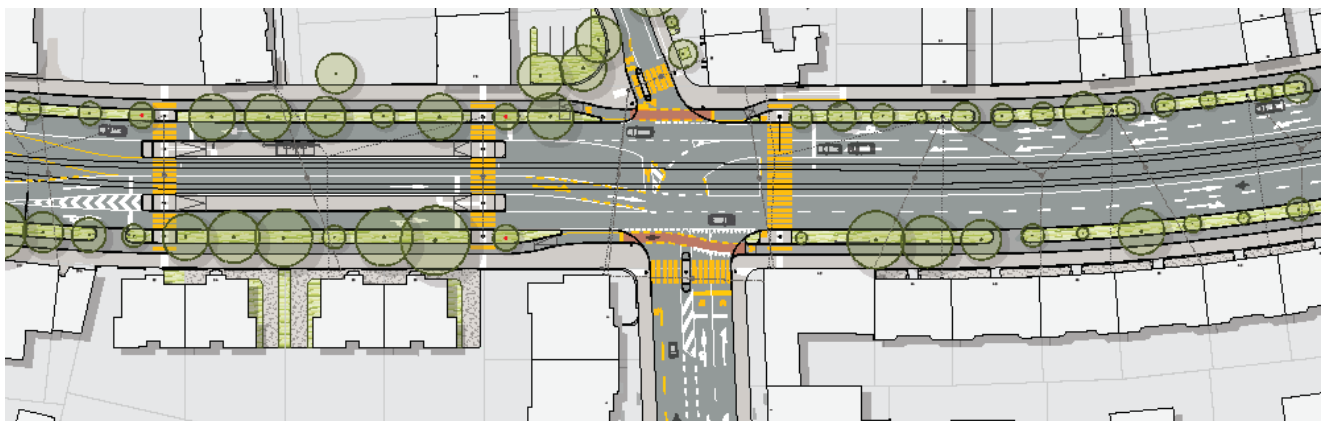


Abb. 4 Ostring; Bereich Haltestelle Sonnenhof und Einmündung Buchserstrasse: Gut ersichtlich sind die beidseitigen Rückführungen des Radweges zur Hauptfahrbahn.

## FAHRBAHNBEGLEITENDER RADWEG MURTENSTRASSE (2021)

Das Projekt Murtenstrasse erstreckt sich vom Inselplatz im Süden bis zur Bushaltestelle Bremgartenfriedhof.

Entlang des Perimeters führen neu in beide Richtungen fahrbahnbegleitende Radwege. In der leichten Steigung beträgt die Radwegbreite «bergauf» 2.50 m, «bergab» rund 2.00 m. Die Abtrennung gegenüber der Fahrbahn erfolgt mittels eines schräg gestellten Steins (4/16). Der Randabschluss bleibt somit weiterhin gut befahrbar und fehlerverzeihend für den Veloverkehr.

Das Fahrgefühl konnte auf diesem kurzen Abschnitt stark verbessert werden, gab es doch zuvor nur schmale Radstreifen. Die Mehrbreite für die beiden Radwege konnte mittels Reduktion der Spurbreiten MIV sowie dank Koordination mit anliegender Überbauungsordnung erreicht werden. Die umgesetzte Lösung mit fahrbahnbegleitendem Radweg kann nach Ansicht der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr vielerorts innerhalb des Bestandes realisiert werden.



Abb. 2 Der baulich abgetrennte Radweg sorgt für ein besseres Sicherheitsgefühl.



Abb. 1 Perimeter Murtenstrasse



Abb. 3 Randsteindetail

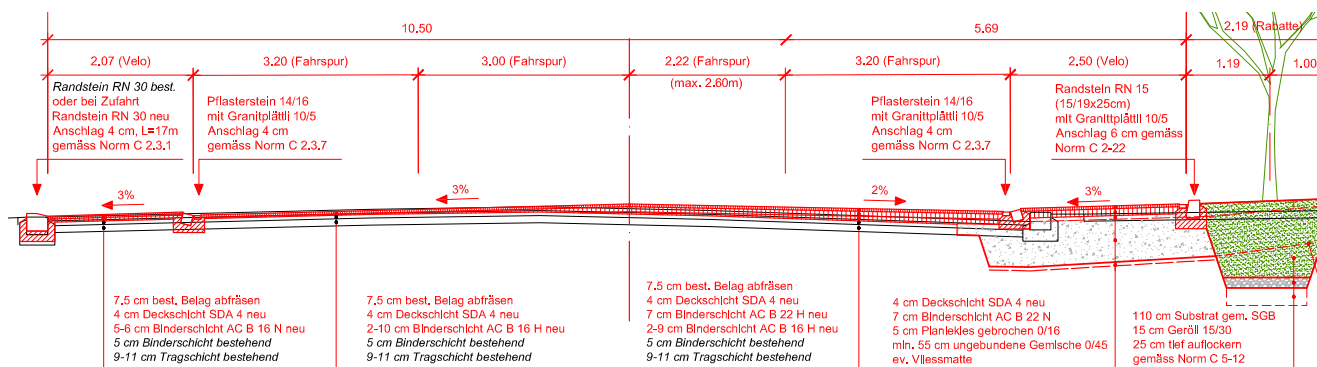


Abb. 4 Normalprofil Murtenstrasse



## GESCHÜTZTER RADSTREIFEN LORRAINEBRÜCKE (2019-2020)

Die Lorrainebrücke stellt ein Rückgrat im städtischen Velonetz dar, an Spitzentagen sind rund 13'000 Velofahrende auf der Brücke unterwegs. Die bisherigen Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m wurden den sehr hohen Veloverkehrszahlen nicht mehr gerecht. Während die Umfeldqualität mit dem Blick über die Aare auf die Altstadt und die Berge gut ist, wird der Komfort für die Velofahrenden jedoch durch den hohen DTV und Tempo 50 km/h stark beeinträchtigt. Diese Ausgangslage fordert gemäss Masterplan Veloinfrastruktur eine baulich abgetrennte Fläche für das Velo.

Um die Sicherheitsbedürfnisse des Veloverkehrs sicherzustellen, wurde deshalb 2019 die Verbreiterung und Abtrennung des stadtauswärts führenden Velostreifens durch Aufhebung einer Fahrspur umgesetzt. Die Velospur wurde mit provisorischen Gummipfosten baulich getrennt. Mittelfristig ist eine bauliche Abtrennung vorgesehen.

Die Verbreiterung des auswärts führenden Radstreifens auf rund 2.70 m ermöglicht das Nebeneinanderfahren und Überholen innerhalb des Radstreifens.

Der Unterhalt (Reinigung und Schneeräumung) muss mit einem schmalen Trottoir-Reinigungsfahrzeug erfolgen.

Die Veloführung über die Lorrainebrücke wird in einem laufenden Prozess ergänzt. Im Jahr 2020 erfolgte eine Ergänzung zwischen Bollwerk und Brücke, inkl. einer deutlichen Signalisierung.

Facts zur Velonutzung Lorrainebrücke:

- Spitzentag: rund 13'000 Velos
- Durchschnittliche Tageswerte im Sommer: 10'000 Velos
- Abendspitzenstunde im Sommer: 1'500 Velos



Abb. 1 Lorrainebrücke

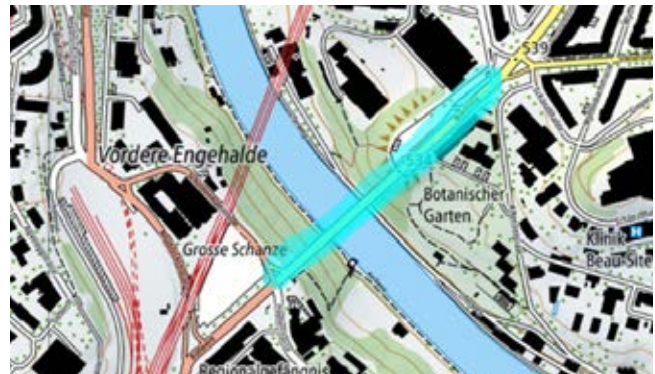


Abb. 2 Perimeter



Abb. 3 Velosignalisation Lorrainebrücke



## VELOGEGENVERKEHR SCHWARZTORSTRASSE (2019)

Seit Ende 2019 ist die Schwarztorstrasse mit dem Velo auch stadtauswärts befahrbar. Das Projekt Velogegenverkehr Schwarztorstrasse zieht sich vom Loryplatz bis zum Florapark über eine Länge von rund 1.2 km. Mit der Umsetzung ist ein wichtiger Meilenstein für eine neue, attraktive Veloverbindung vom Marzili in den Westen Berns realisiert worden. Die Aufhebung einer MIV-Spur ermöglichte die Einführung von Velogegenverkehr. Ein Mehrwert für den Veloverkehr und auch die Umfeldqualität für den Fussverkehr konnte in weiten Teilen durch reduzierten Lärm, weniger Abgasbelastung und mehr Abstand zu den Trottoirs erreicht werden.

Zum Teil wurden Klemmfixe auf dem Velogegenverkehr Schwarztorstrasse eingesetzt, um den Velogegenverkehr zu verdeutlichen und die Sicherheit zu erhöhen. Klemmfixe können direkt auf den Streifen gesetzt werden.

Durch die unterschiedlichen Massnahmen für den Veloverkehr in beide Richtungen wird das Strassenlayout entlang der Schwarztorstrasse angepasst. Der Schutz und das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden wird verbessert.



Abb. 1 Perimeter



Abb. 2 Zwei Fahstreifen MIV in die gleiche Richtung



Abb. 3 Velogegenverkehr dank Spurabbau



Abb. 4 Im Bereich Florapark wird der Veloverkehr hinter den Bäumen / Parkplätzen geführt.

## VELOGEGENVERKEHR SULGENECKSTRASSE (GEPLANT 2023)

Auf der Sulgeneckstrasse gilt heute im Abschnitt zwischen Schwarztorstrasse und Bundesgasse Einbahnverkehr: Die Strasse ist in diesem Bereich für alle Verkehrsteilnehmenden nur in Richtung Innenstadt befahrbar; einzig zwischen Schwarztor- und Kapellenstrasse können Velofahrende auch in Gegenrichtung verkehren. Zur Schliessung der Velonetzlücke soll nun auch der Abschnitt zwischen Bundesgasse und Kapel-

lenstrasse für den Velogegenverkehr geöffnet werden. Gleichzeitig soll in der Bundesgasse, zwischen Schwanengasse und Hirschengraben Süd, eine sogenannte Umweltspur eingerichtet werden, die ausschliesslich von Bussen und Velos benutzt werden darf.

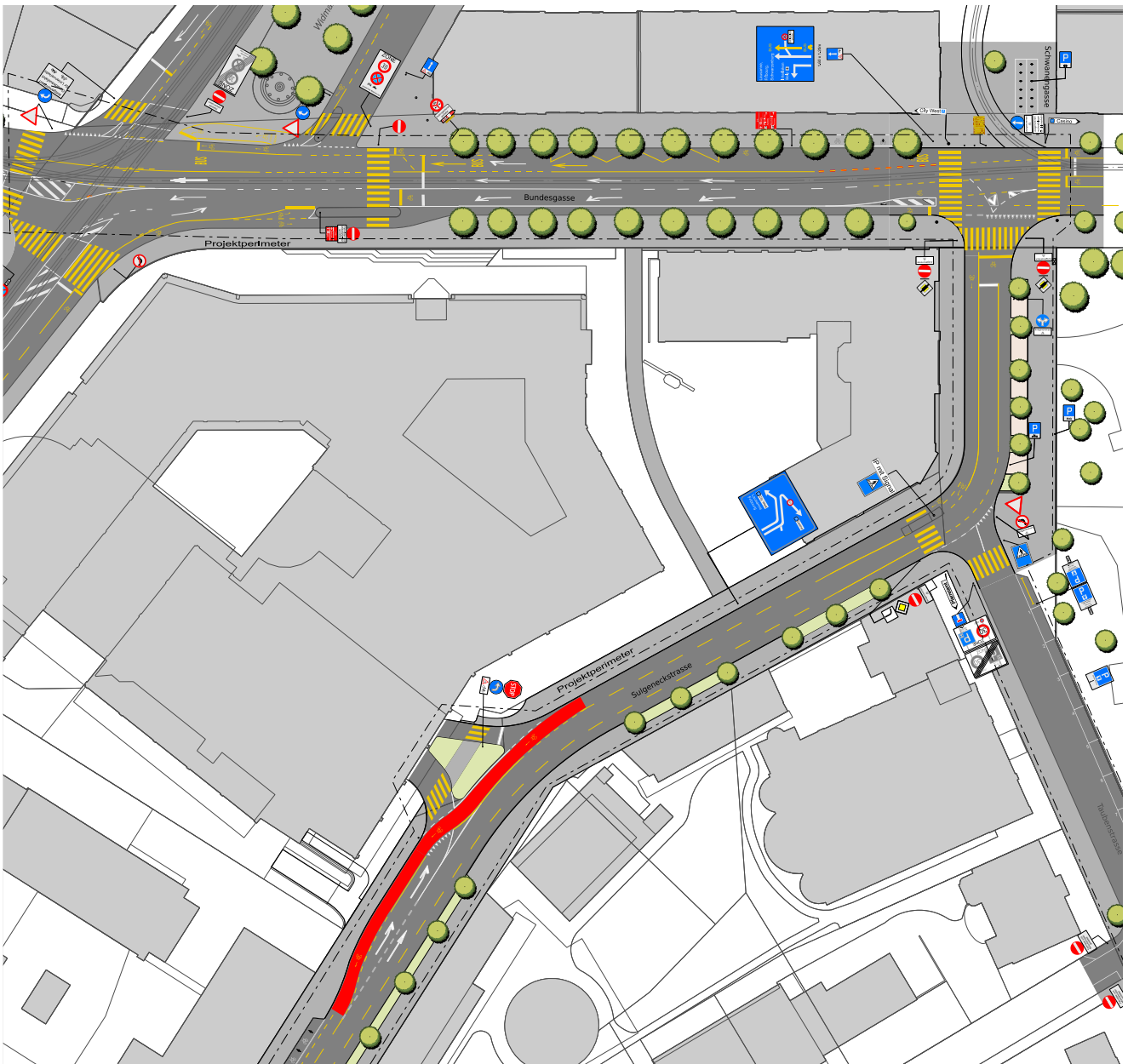


Abb. 1 Projektplan Bundesgasse / Sulgeneckstrasse: neu werden alle Strassen für den Veloverkehr in Gegenrichtung befahrbar sein.



## NEUE VELOFÜHRUNG INSELPLATZ (GEPLANT 2023)

Der Inselplatz ist eine zentrale Verkehrsdrehscheibe westlich des Zentrums und entsprechend stark belastet durch MIV und verschiedene Buslinien. Auch für das Velonetz ist der Inselplatz von zentraler Bedeutung: Velohaupttrouten führen über alle fünf Knotenäste. Die heutige Veloführung weist viele Radstreifen in Mittellage oder Führungen im Mischverkehr auf – entsprechend schwierig sind viele Fahrmanöver, insbesondere für weniger geübte Velofahrende. Den Planungsgrundsatz «von Acht bis Achtzig» erfüllt der Knoten nicht.

In Zusammenhang mit einem neuen Verkehrskonzept im Raum Bahnhof konnte ein Optimierungsprojekt für den Inselplatz in Angriff genommen werden. Gemäss Masterplan Veloinfrastruktur sollen für einen Verkehrsknoten in der Grössenordnung des Inselplatzes auch neue Knotenformen geprüft werden, insb. die beiden Ansätze «Holland» mit baulich abgesetzten Radwegen und «Kopenhagen» mit indirektem Linksabbiegen. Das nun erarbeitete Projekt weist Elemente der Lösung «Holland» auf, der Ansatz konnte aber nicht vollständig in das Projekt integriert werden.

Als positiv gewertet werden die durchgehenden, bis zu 3 m breiten Radstreifen am rechten Fahrbahnrand in west-östlicher

Richtung. In nord-südlicher Richtung war jedoch nur eine teilweise Separation möglich. Verantwortlich dafür ist das vorgegebene Verkehrsmengengerüst MIV sowie die Platzverhältnisse auf der Bühlbrücke (nördlicher Knotenast).

Die Realisierung des Knotens Inselplatz ist für das Jahr 2023 vorgesehen. Die neue Veloführung wird durch ein Monitoring begleitet.

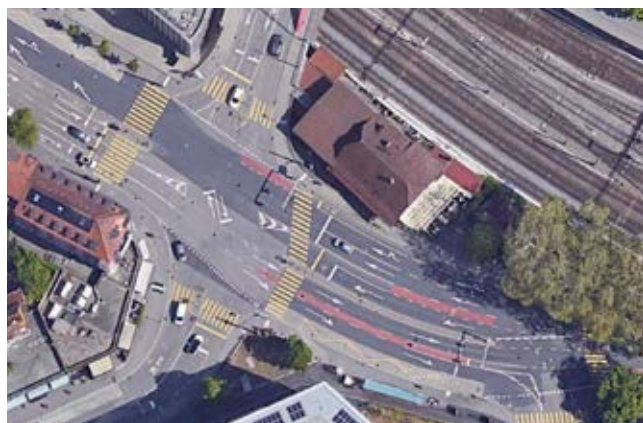


Abb. 1 Ist-Zustand Inselplatz mit Veloführungen in der Mittellage

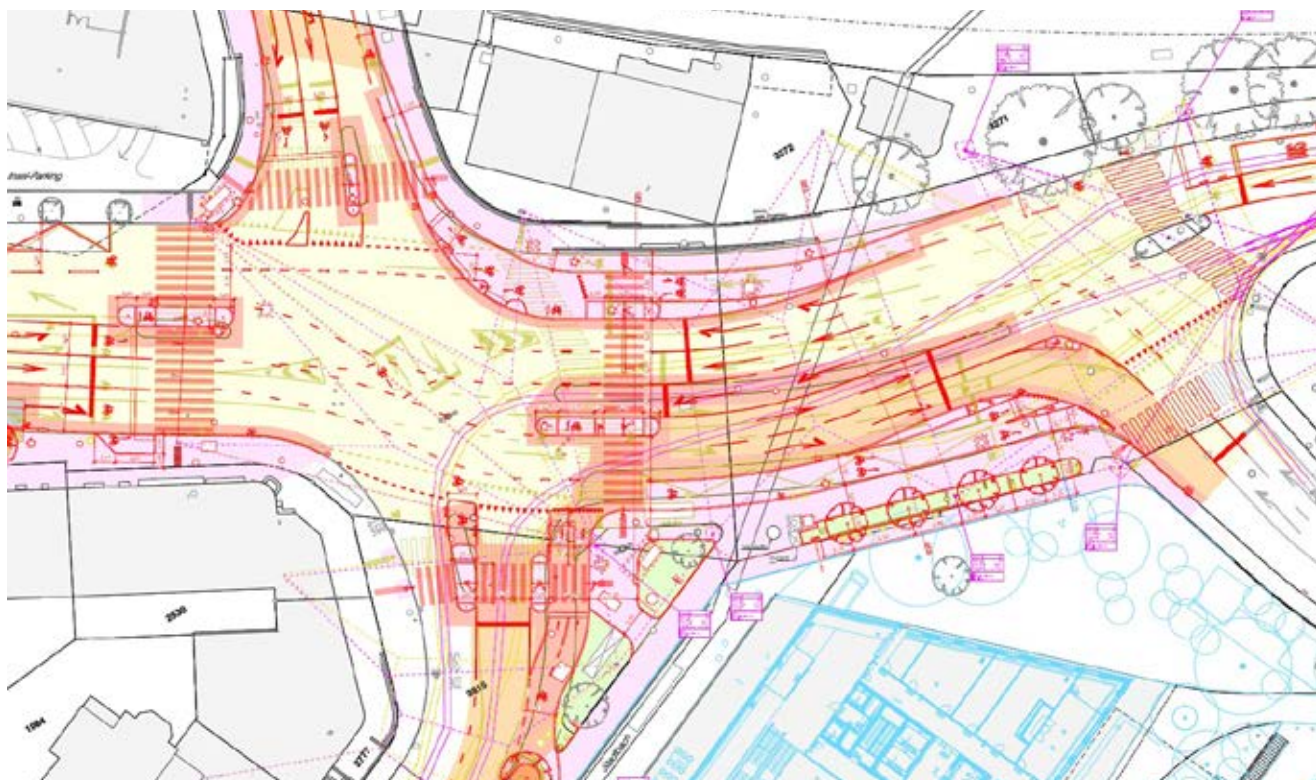


Abb. 2 Im zentralen Bereich des Knotens wird der Veloverkehr am rechten Rand geführt - die Radwege sind entsprechend der starken Nachfrage bis 3.0 m breit.



VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1  
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

032 365 64 50

[info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

