

Potenzialanalyse zur Velonetzplanung Erfolgreiche Anwendung im Kanton Bern

Der neue Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern hat zum Ziel, den Schwerpunkt der Routenplanung dort zu legen, wo objektiv das grösste Potenzial für den Veloverkehr liegt. Das Tiefbauamt des Kantons Bern beauftragte deshalb Kontextplan mit der Entwicklung und Überprüfung einer geeigneten Methode zur Abschätzung des Velopotenzials. So wurde eine GIS-Methode entwickelt, die relevante Parameter wie Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze im Veloeinzugsgebiet, Höhendifferenzen (Leistungskilometer), Freizeitrouten, Schulwege und die Anziehung durch Bahnhöfe und zentrale Orte in die Analyse einbezieht. Das Ergebnis ist eine Karte, die für jeden möglichen Streckenabschnitt das jeweilige Velopotenzial darstellt. Dieses Planungswerkzeug macht es möglich, Bedürfnisse von Gemeinden und Regionen neutral und objektiv zu beurteilen und Gelder zielgerichteter als bisher einzusetzen. Nach der erfolgreichen Testplanung in der Region Emmental wurde die ausgearbeitete Methode für den gesamten Kanton Bern angewendet. Der neue Sachplan Veloverkehr wird voraussichtlich Mitte Februar 2014 in die öffentliche Mitwirkung gehen. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Kontextplan AG

Tiefbauamt des Kantons Bern, Dienstleistungszentrum, Planung+Verkehr

www.kontextplan.ch

www.tba.bve.be.ch

Analyse du potentiel pour la planification du réseau cyclable Utilisation réussie dans le canton de Berne

Le nouveau plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton de Berne a pour objectif de mettre l'accent de la planification des itinéraires là où le plus grand potentiel pour le trafic cycliste est objectivement avéré. L'Office des ponts et chaussée du canton de Berne a mandaté Kontextplan pour développer et vérifier une méthode adéquate pour évaluer le potentiel du vélo. Une méthode SIG a ainsi été développée, comprenant des paramètres pertinents tels que le nombre d'habitants et d'emplois dans le périmètre praticable à vélo, les différences de hauteur (kilomètres-effort), les itinéraires de loisirs, les itinéraires scolaires et l'attrait des gares et autres lieux centraux. Le résultat est une carte qui représente le potentiel pour le vélo de chaque tronçon possible. Cet outil de planification permet d'évaluer les besoins de communes et de régions de manière neutre et objective, et d'utiliser les ressources financières de manière plus ciblée qu'auparavant. Après une planification-test réussie dans la région de l'Emmental, la méthode consolidée a été utilisée pour l'ensemble du canton de Berne. Il est prévu que le nouveau plan sectoriel pour le trafic cycliste soit soumis à la participation publique à la mi-février 2014. (Langue: de)

Pour plus d'informations:

Kontextplan AG

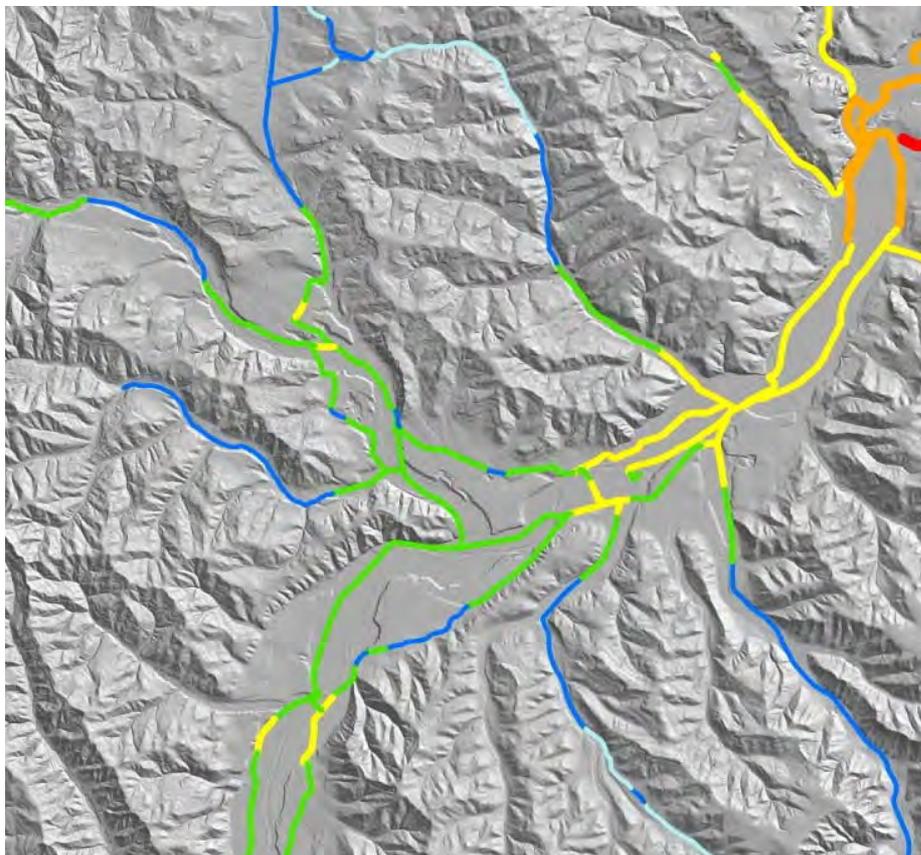
Office des ponts et chaussées du canton de Berne, centre de prestations

www.kontextplan.ch

www.tba.bve.be.ch

03.12.2013

Kanton Bern, Sachplan Veloverkehr – Potenzialanalyse und Netzplanung



Tätigkeit

Velo-Potenzialanalyse,
Fachunterstützung bei der
Netzplanung
2012-2014

Auftraggeber

Tiefbauamt des Kt. Bern,
Dienstleistungszentrum,
Bereich Planung + Verkehr

Projektleiter KONTEXTPLAN

Julian Baker

Referenzperson

Peter Muheim

Besondere Aufgabenstellung

Der kantonale Sachplan Veloverkehr aus dem Jahre 2004 wurde aufgrund geänderter Anforderungen überarbeitet. Neu wurden neben den bekannten qualitativen Kriterien auch überprüfbare Daten einbezogen. Ziel war es den Schwerpunkt der Routenplanung dort zu legen, wo objektiv das grösste Velo-Potenzial liegt. Damit sollen die Gelder für die Veloförderung zielgerichteter als bisher eingesetzt werden können.

Dafür hat Kontextplan eine neue Methode zur Abschätzung des Fahrradpotenzials entwickelt und angewendet. Diese GIS-basierte Potenzialanalyse berücksichtigt Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze im Veloeinzugsgebiet, Höhendifferenzen (Leistungskilometer), Freizeitrouten, Schulwege und die Anziehung durch Bahnhöfe und zentrale Orte etc. Der Ansatz ermöglicht objektive Aussagen zum möglichen Radverkehrsaufkommen auf verschiedenen Netzabschnitten. Basierend auf der Potentialanalyse wurden Hauptverbindungen und sowie wichtige Netzlücken festgelegt. Somit wird ein fokussierter Mitteleinsatz auf Netzabschnitte mit dem größten Potenzial ermöglicht.

Der neue Sachplan Veloverkehr wird voraussichtlich Mitte Februar 2014 in die öffentliche Mitwirkung gehen.

≡ *mobilogisch!*

Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung 4/13



Baustellen-Umgehungen Hinein ins Chaos!

Ortsdurchfahrten
Wie aufteilen,
wenn es eng wird?

Großprojekte
Die Böcke-zu-
Gärtnern-Kommission

Unbehindert
Barrierefreie
Stadtquartiere

Fußverkehr

Hinein ins Chaos: Baustellen-Umgehungen 7
 Gehen auf der Landstraße 11
 Wegestrecken statt Luftlinien bei Erreichbarkeitsanalysen..... 12
 Walk21 „Walking connects“ in München 14
 Städte in NRW: Fuß- und fahrradfreundlich 17

Verkehrspolitik

Die „Böcke zu Gärtner“-Kommission 18

Verkehrsplanung

Empfehlungen zur Ausbildung sicherer Engstellen in Ortsdurchfahrten 21
 SimplyCity – was war, was bleibt..... 26
 Shared Space:
 Keine halben Sachen in Neuseeland.....28
 Tagung: Beteiligungsprozesse – unterschätztes Potenzial in der Verkehrsplanung 32
 Die GPS-Euphorie trübt den Blick für die Regeln der empirischen Forschung 35

Luftverschmutzung

Kommunen machen sich Luft..... 40

Radverkehr

Radverkehr automatisch gezählt - Schweizer Wirklichkeit und Deutscher Anspruch .. 43
 Fahrrad-Netzplanung mittels Potenzialanalyse 47

Barrierefrei

Zugänglichkeit für alle in einer lebenswerten Stadt / Barrierefreie Stadtquartiere, Teil 1 50

Lärm

Die Ozeanologie des Schallwellenmeeres 54

Service + Rubriken

Fort-Schritt „Die gute Nachricht“..... 6
 Nach-Gang „Up-Date“ 56
 Kotflügel „Satire“ 60
 Veröffentlichungen..... 61
 Kritischer Literaturdienst Fußgänger Nr. 77: Förderung der Nahmobilität in München..... 63
 Termine 65
 Medienschau/ Impressum 67

≤ **Flickteppich Fußwegenetz**

Baustellen sind nicht nur dafür da, Löcher im Straßenbelag zu flicken. Sie sind häufig auch Stolperfallen und Löcher im Wegenetz. Im Sinne der notwendigen barrierefreien Verkehrswegeführung mit zusammenhängenden Fußwegenetzen ist ein besonderes Augenmerk gerade auf diese Störungsstellen zu legen. FUSS e.V. unterbreitet hiermit einen Katalog von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation. *Ab Seite 7*

≤ **Koalitionsverhandlungen**

Ganz gleich, wer Verkehrsminister werden wird, ein Kuckucksei hat ihm der derzeitige Amtsinhaber ins Nest gelegt: Eine Kommission von Lobbyisten, die die Akzeptanz von Großprojekten verbessern helfen soll. *Seite 18*

≤ **Sichere Engstellen**

Die typische Engstelle in deutschen Ortsdurchfahrten weist eine Straßenraumbreite von unter 8,50 m und fehlende oder unzureichende Seitenräume auf. Die städtebauliche Qualität ist wie die für den Fußgängerverkehr oft nicht zufrieden stellend. Eine Voraussetzung für die Sicherheit derartiger Ortsdurchfahrten ist die Erkenn- und Begreifbarkeit der Engstelle. *Seite 21*

≤ **GPS-Euphorie trübt den Blick**

In der Literatur zur Mobilitätsforschung kann man nachlesen, wie sich die Ergebnisse durch GPS-Technologien verbessern lassen. Eine genauere Prüfung zeigt, dass dies oft auf einem Vergleich mit unzulänglich durchgeführten konventionellen Erhebungen beruht. Eine Überlegenheit der GPS-gestützten Erhebung lässt sich daraus nicht ableiten. *Ab Seite 35*

≤ **Barrierefreie Stadtquartiere**

Beim BUVKO wurde ein Anforderungskatalog an ein praxistaugliches Qualitätsmanagementsystem erarbeitet. Im ersten Teil des Berichts werden das Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere“ sowie eine partizipative Methode, der Fußgänger-Check, vorgestellt. Abschließend werden Barrieren in der Praxis für Umsetzungen identifiziert. *Ab Seite 50*

Ein objektives Planungswerkzeug für einen wirkungsvollen Mitteleinsatz

Fahrrad-Netzplanung mittels Potenzialanalyse

In der Schweiz wurde eine neue Methode zur Abschätzung des Fahrradpotenzials entwickelt. Der objektive und effiziente Ansatz ermöglicht einen fokussierten Mitteleinsatz auf Netzabschnitte mit dem größten Potenzial.

Herausforderungen bei der Radverkehrsplanung

In der Schweiz stellen sich bei der Förderung des Radverkehrs derzeit besondere Herausforderungen. So hat das Velo, wie es in der Schweiz genannt wird, im Alltagsverkehr in den letzten zehn Jahren Verkehrsanteile sowohl an den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr verloren. Bei der nach wie vor veloaktivsten Zielgruppe, den Kindern und Jugendlichen, sind die geradelten Verkehrsanteile dramatisch zurückgegangen, was sich beim Verkehrszweck Ausbildung am stärksten niederschlägt. Dies obwohl die Infrastruktur für den Radverkehr sukzessive ausgebaut wurde.

Weiter wird aus neuesten wissenschaftlichen Untersuchungen die hohe Sensibilität großer Bevölkerungskreise auf (subjektiv empfundene) Sicherheit deutlich. Unbegleitete Kinder und vorsichtige Erwachsene, die eine sehr große Zielgruppe ausmachen, meiden innerorts verkehrorientierte Straßen und Kreuzungen, selbst wenn sie mit Radstreifen ausgerüstet sind. Erst recht meiden sie solche Straßen außer Orts, wo der Tempounterschied zwischen Fahrrad- und Autoverkehr noch höher ist.

Dies wird auch durch die lauter werdende Forderung aus Fahrrad- und Tourismuskreisen nach schnellen, sicheren und attraktiven Fahrradverbindungen, die abseits stark befahrener Straßen und vortrittsberechtigt geführt sind (so genannten Velobahnen) deutlich.

Zu alledem kommt, dass mittlerweile der Umbzw. Ausbau von Hauptverkehrsstraßen zugunsten des Radverkehrs – je nach Region – durch fehlende Mittel zunehmend erschwert ist.

Offenbar wurde also in den letzten Jahren teilweise an den falschen Orten und in die falschen Maßnahmen investiert. Es ist also nun ein zielgerichteter Einsatz der Gelder gefragt. Was allerdings bislang fehlte, ist ein objektives Planungsinstrument, das hilft die richtigen räumlichen Entscheide zu treffen.

Ziel: dort Fokussieren, wo es am meisten bringt

Auch im Kanton Bern (ca. 990.000 Einwohner, 5.959km², 379 Gemeinden) hat man sich deshalb die Frage gestellt, ob man mit der bisherigen Radnetzplanung so weiterfahren kann wie bisher.

Hier ist die Förderung des Radverkehrs auf verschiedenen Planungsebenen festgeschrieben. So muss sich gemäß der Gesamtmobilitätsstrategie der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs (in der Schweiz: „Langsamverkehr“) am Gesamtverkehr vergrößern. Der Kantonale Richtplan legt die Strategie dazu fest: Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs soll erhöht werden, indem attraktive und sichere Wegnetze dazu geschaffen werden.

Ein neuer so genannter „Sachplan Veloverkehr“ soll nun die übergeordneten Strategien konkretisieren. Er wird als Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument konzipiert, mit welchem der Kanton die gesetzlichen Vorgaben räumlich umsetzt.

Der neue Sachplan soll einerseits dazu dienen, das zusammenhängende kantonale Fahrradnetz aufzuzeigen. Andererseits soll er angesichts der angespannten kantonalen Finanzlage im Sinne eines möglichst wirkungsvollen Mitteleinsatzes darstellen, wo die Prioritäten liegen. Neu will man deshalb neben den bekannten quali-

tativen Kriterien auch überprüfbare Daten einbeziehen. Damit soll der Schwerpunkt der Fahrradmaßnahmen dort liegen, wo objektiv das größte Radfahr-Potenzial liegt.

Der zuständige Projektleiter des kantonalen Tiefbauamts Bern, Peter Muheim fasst das Anliegen zusammen: „Wir wollen den Schwerpunkt dort setzen, wo es objektiv das größte Bedürfnis gibt. Und nicht dort wo am lautesten nach Maßnahmen gerufen wird.“

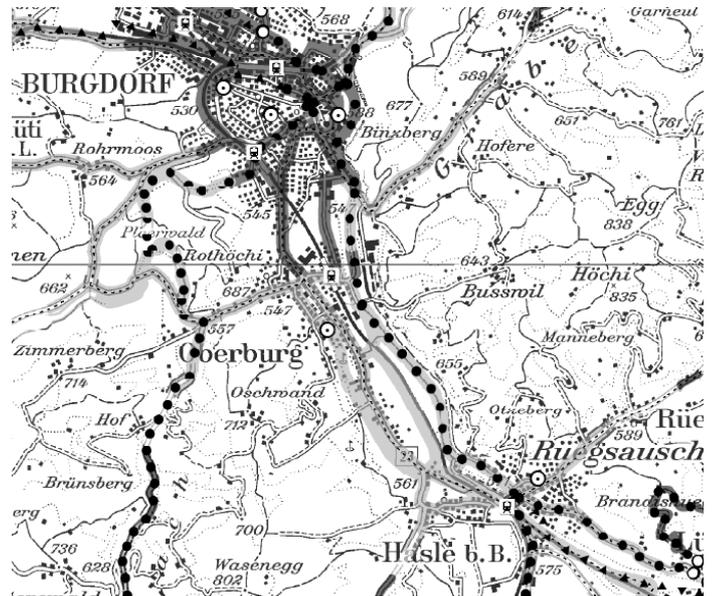
Potenzialanalyse als geeignetes Werkzeug

Es zeigte sich, dass das bestehende kantonale Verkehrsmodell nicht für die entsprechende Fragestellung geeignet ist. Deshalb wurde die Firma Kontextplan AG mit der Entwicklung und Überprüfung einer geeigneten Methode zur Potenzialabschätzung beauftragt.

Schnell wurde klar, dass dafür ein leistungsstarkes geographisches Informationssystem (GIS) nötig wird. Basierend auf den Anforderungen hat Kontextplan eine GIS-Methode entwickelt, die aussagekräftige Ergebnisse liefert. Zur Festlegung des Radfahrpotenzials wurden relevante Parameter wie Bevölkerungsdichte und Arbeitsplätze im Fahrradeinzugsgebiet, Höhendifferenzen (Leistungskilometer), wichtige Freizeitrouten, Schulwege und die Anziehung durch Bahnhöfe, zentrale Orte und Entwicklungsschwerpunkte in die Analyse einbezogen. Dabei wurde ein Gravitationsmodell angewendet, demzufolge die Anziehung mit zunehmender Distanz abnimmt.

Um die konkrete Methodik (Bearbeitungstiefe, Abgrenzungen, Grundlagen) und das mögliche Vorgehen für den ganzen Kanton festzulegen, wurde zuerst in der Berner Region Emmental eine Testplanung durchgeführt. Unter Einbezug der regionalen Vertretung des Kantons (Oberingenieurkreis) wurde die GIS-Methode getestet und eine Feinjustierung vorgenommen. Aufgrund der guten Ergebnisse wurde die Methode anschließend im gesamten Kanton angewendet.

Das Ergebnis der Potenzialanalyse ist eine Karte, die für jeden möglichen Streckenabschnitt im Kanton das jeweilige Radfahrpotenzial darstellt.



Darstellung des Radfahrpotenzials im Kanton Bern (Ausschnitt). Das unterschiedliche Potenzial wird farblich abgestuft dargestellt.

Das ermittelte Potenzial sagt aus, auf welchen Abschnitten des möglichen Fahrradnetzes wenig, mittel oder viele Radfahrende zu erwarten sind, falls die Qualität der Strecke von der Mehrheit der Bevölkerung als subjektiv sicher und attraktiv eingestuft wird. Ist ein hohes Potenzial ausgewiesen, können mit einer ansprechenden Route viele Radfahrende mobilisiert werden. Demgegenüber entfalten gleichwertige Routen an Orten mit wenig Potenzial nur eine geringere Wirkung auf das Radverkehrsaufkommen.

Netzfestlegung: Potenzialanalyse und lokales Wissen ergänzen sich

Basierend auf der Potenzialanalyse wurde das kantonale Radnetz festgelegt. Dabei wurde auch das lokale Wissen der jeweiligen regionalen Oberingenieurkreise, sowie der Radfahrbeauftragten der größeren Städte in Workshops mit einbezogen.

Bei der Netzfestlegung konnte aufgrund der Potenzialanalyse nun zwischen folgenden Netzelementen unterschieden werden:

- Hauptverbindungen: Die Fokussierung der Mittel soll primär hier erfolgen
- Basisnetz
- wichtige Netzlücken.

Als Hauptverbindungen sind jene Strecken zu verstehen, die das größte Potenzial für den Fahrradalltagsverkehr aufweisen und im Netz zweckmäßig integriert sind. Radhauptverbindungen können auf Kantonsstraßen, bestimmten Nationalstraßen, kantonalen Radwegen sowie auf Gemeinde- und Privatstraßen liegen. Für sie gilt ein gewisser Mindeststandard, der in den Kantonalen Richtlinien festgehalten ist. Wo dies über längere Abschnitte mit verhältnismäßigem Aufwand nicht erreicht werden kann, ist ergänzend eine alternative Führung des Radverkehrs abseits der Kantonsstraße zu realisieren.

Das Basisnetz hingegen weist nur ein mittleres Radfahrpotenzial auf. Falls auf dem Basisnetz der Referenzstandard nicht erreicht wird, kann eine alternative Führung des Radverkehrs vorgesehen werden. Die Hauptverkehrsstraße behält dabei meist die Funktion der lokalen Fahrraderschließung und muss dementsprechend ausgestaltet werden.

Die Festlegungen der Fahrradrouten im Sachplan sagen allerdings a priori nichts über den derzeit bestehenden Standard für den Radverkehr aus. Im Sachplan werden deshalb auch die wichtigsten Lücken im kantonalen Fahrradnetz festgelegt. Es gibt zwei Arten von Netzlücken:

- *Physische* Netzlücken weisen auf fehlende Verbindungen hin, wie etwa fehlende Brücken oder Radwege auf Wunschlinien abseits der bestehenden Straßen.
- *Qualitative* Netzlücken weisen auf Verbindungen hin, welche heute so beschaffen sind, dass eine große Zahl der Fahrradfahrenden davon abgehalten wird, auf dieser Verbindung zu fahren.

Die Objektivität der Methode sowie die plausible Grundlage für einen noch effizienteren Mitteleinsatz werden vom Auftraggeber geschätzt. „Mit der Potenzialkarte hat man die Möglichkeit, Bedürfnisse von Gemeinden und Regionen neutral und objektiv zu beurteilen“, so Peter Muheim, „das versachlicht die Diskussion.“

Die Potenzialanalyse bringt auch Vorteile in der späteren Nachführung des Sachplans. Die Veränderung des Potenzials (Veränderung Bevölkerungsdichte, neue Arbeitsplätze, Schulkreiszusammenlegung etc.) kann zu einer Anpassung in der Festlegung von Hauptverbindungen führen.

Die Planungsarbeiten sind mittlerweile abgeschlossen. Nach einer so genannten Vernehmlassung bei den Gemeinden und betroffenen Organisationen soll der neue Sachplan Veloverkehr Kanton Bern 2014 in Kraft treten.

Potenzialanalyse auch für andere Mobilitätsangebote

Mittlerweile hat Kontextplan die Methode auch für andere Angebote aus dem Bereich der nachhaltigen Mobilität adaptiert und erprobt. So wird beispielsweise derzeit im Kanton Luzern mittels Potenzialanalyse eine Pilotregion für das Mitfahrsystem „Taxito“ evaluiert. ➤

Julian Baker, Kontextplan AG, Schweiz

In Kürze

Um die Gelder für die Fahrradinfrastruktur gezielter und effizienter einsetzen zu können, wurde in der Schweiz eine neue Methode zur Abschätzung des Radfahrpotenzials entwickelt und im Kanton Bern erstmals angewendet. Diese GIS-basierte Potenzialanalyse ermöglicht objektive Aussagen zum möglichen Radverkehrsaufkommen auf verschiedenen Netzabschnitten.

Info:

www.kontextplan.ch
julian.baker@kontextplan.ch

Was Andere bewegt

≡ Straßensheriff

„Wir holen die Falschparker von den Rad- und Fußwegen“, versprechen die Betreiber der Website www.strassensheriffs.de, die Ende August gestartet wurde. Mit der Aussage liegt die Latte hoch und man wird neugierig: „Das wollen wir mit App & Web ändern, den Polizei und Ordnungsamt schaffen das nicht alleine: Die App, ein Klick, eine Anzeige!“ Abgesehen von der evtl. irrigen Annahme, dass Polizei und Ordnungsamt zu wenig Anzeigen gegen Falschparker erhielten, ist der Ansatz natürlich zeitgemäß. Wie es funktioniert, konnte der Redakteur wegen des laufenden Crowdfunding zur Finanzierung des App (und in Ermangelung eines Smartphones) noch nicht testen. Unsicher ist er sich auch, ob der Titel der Website wirklich ironisch aufgefasst wird oder nicht doch ein un-gutes Gschmäcke hat. ≧

www.strassensheriffs.de

≡ Velo-Online-Konferenz

Zweimal im Jahr erscheint das Info-Bulletin der schweizer Velokonferenz. In der Ausgabe 1/2013 erfährt man mehr über die Zählung von Radfahrern (Lausanne) bzw. Radfahrern und Fußgängern (Basel) – siehe auch Beitrag in dieser Ausgabe. Es wird jeweils über die Motivation (solide Datenbasis schaffen) und die Probleme (Zählgenauigkeit) und die konkrete Umsetzung berichtet. Kurz aber interessant ist es auch in einem weiteren Artikel zu lesen, wie man mit Hilfe von GIS-Potenzialanalysen für den Radverkehr erstellen kann, um somit dort zu planen und zu investieren, wo der Nutzen voraussichtlich am höchsten ist.

Die vorige Ausgabe 2/2012 berichtet ausführlich von einer Tagung zum Thema Trennen oder mischen der Verkehrsarten; u. a. wird diskutiert, inwieweit die Fahrradpolitik von Zwolle (NL) auf die Schweiz übertragen werden kann. ≧

Die Hefte kann man wie alle früheren Ausgaben gratis lesen und herunterladen unter www.velokonferenz.ch > Info-Bulletin.

Impressum

Redaktion und Vertrieb:

mobilogisch! • Exerzierstr. 20 • 13357 Berlin
 Fon 030/ 492 74 73 • Fax 030/ 492 79 72
abo@mobilogisch.de • redaktion@mobilogisch.de
www.mobilogisch.de

mobilogisch! - vormals InformationsDienst Verkehr IDV - gibt es seit 1980. Sie erscheint vierteljährlich.

Herausgeber:

Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.
 FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

V.i.S.d.P.: Stefan Lieb

Abonnement durch die Einzahlung von mindestens 30,- € (6 Ausgaben) auf das Konto: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e.V., Kontonr. 33 19 78-102, Postbank Berlin (BLZ 10010010).

IBAN DE81 1001 0010 0331 9781 02 BIC PBNKDEFF

Die Anschrift bitte vollständig und lesbar auf dem Überweisungsträger im Feld „Verwendungszweck“ eintragen. Bei Adressänderungen bitte die Abonnementnummer oder die alte Anschrift angeben.

mobilogisch! wird Ihnen im Abo nur gegen Vorauszahlung zugesandt. Eine Ausgabe kostet 5,- €. Ermäßigt gibt es das Exemplar für 3,50 € nach Ihrer Mitteilung, dass Sie ein geringes Einkommen haben. Prüfen Sie bitte Ihren Abo-Kontostand auf dem Adress-Etikett: Ist der Betrag kleiner als 9,- €, ist auf das Deckblatt eine Erinnerung gestempelt und eine Rechnung beigelegt. (Das vorliegende Heft ist noch nicht berücksichtigt!) Zahlen Sie nicht nach, besteht kein Anspruch auf Rückzahlung des Restbetrages, das Abo erlischt. Kündigung des Abos bis sechs Wochen vor Ablauf.

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 31.1.2014 Die Hefte erscheinen etwa zwei Wochen später. Beiträge sind gerne gesehen, möglichst im rtf- oder txt-Datei-Format.

Alle Rechte für die Beiträge liegen bei den Herausgebern. Auch auszugsweiser Nachdruck ist nur bei genauer Angabe der Quelle (*mobilogisch!*, Nr., Datum) und mit Belegexemplar erlaubt.

Druck und Satz: Steinmeier, Nördlingen
 Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Anzeigen: Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 2, Sept 1999

Titelfoto: Elisabeth GÜth

Hinweis laut Datenschutzgesetz: Die Adressen sind gespeichert und werden elektronisch verwaltet.

ISSN 1611-9169

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

- VELO-NETZPLANUNG MITTELS POTENZIALANALYSE
- ERHEBUNGSKONZEPT DES VELOVERKEHRS
IN DER REGION LAUSANNE-WEST
- LANGSAMVERKEHRSZÄHLUNGEN IN BASEL
- NEUE VELOSTATION AM
BAHNHOF LUZERN



INHALT

3 EDITORIAL

4 VELO-NETZPLANUNG
MITTELS POTENZIALANALYSE

6 ERHEBUNGSKONZEPT DES VELOVERKEHRS
IN DER REGION LAUSANNE-WEST

10 LANGSAMVERKEHRSZÄHLUNGEN IN BASEL

14 NEUE VELOSTATION AM BAHNHOF LUZERN

21 NEWS

23 INFORMATIONEN

IMPRESSUM

GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tel. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63
E-Mail: info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

REDAKTION

Barbara Auer
Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Münsterplatz 11, 4001 Basel
Tel. 061 267 40 39, Fax 061 267 64 81
E-Mail: barbara.auer@bs.ch

LEKTORAT

Iris Diem
diem.text
Schmiedengasse 10
2502 Biel
Tel. 032 534 11 95
diem.text@hispeed.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd.
Rechbergerstrasse 1, Postfach 283, 2501 Biel/Bienne
Tel. 032 365 41 41, Fax 032 365 64 63
E-Mail: contact@co-dex.ch
www.co-dex.ch

AUTORINNEN/AUTOREN

- Julian Baker, Kontextplan AG, Bern und Solothurn
- Cindy Freudenthaler, Velobeauftragte der Stadt Lausanne
- Kathrin Grotrian und Samuel Wolf, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Daniel Nussbaumer und Martin Urwyler, Tiefbauamt der Stadt Luzern
- Thomas Zahnd, Arge planum biel ag / co.dex

VELO-NETZPLANUNG MITTELS POTENZIALANALYSE

ERFOLGREICHE TESTPLANUNG IM KANTON BERN

JULIAN BAKER, KONTEXTPLAN AG, BERN UND SOLOTHURN

Für den neuen Sachplan Veloverkehr wurde eine Methode zur Abschätzung des Velopotenzials entwickelt und überprüft. Der objektive und effiziente Ansatz ermöglicht einen fokussierten Mitteleinsatz für Netzabschnitte mit dem grössten Potenzial.

DORT FOKUSSIEREN, WO ES AM MEISTEN BRINGT

Der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern aus dem Jahre 2004 ist veraltet und wird aufgrund veränderter Anforderungen überarbeitet. Der neue Sachplan soll einerseits dazu dienen, das zusammenhängende kantonale Velonetz aufzuzeigen. Andererseits soll er vor dem Hintergrund der angespannten kantonalen Finanzlage im Hinblick auf einen möglichst wirkungsvollen Mitteleinsatz aufzeigen, wo die Prioritäten liegen.

Neu will man deshalb neben den bekannten qualitativen Kriterien auch quantitative Daten einbeziehen. Damit soll der Schwerpunkt der Velomassnahmen dort liegen, wo objektiv das grösste Velopotenzial liegt. Die Firma Kontextplan AG wurde mit der Entwicklung und Überprüfung einer geeigneten Methode zur Potenzialabschätzung beauftragt.

Der Projektleiter im Dienstleistungszentrum des kantonalen Tiefbauamts Bern, Peter Muheim, fasst das Anliegen zusammen: „Wir wollen den Schwerpunkt dort setzen, wo es objektiv das grösste Bedürfnis gibt. Und nicht dort, wo am lautesten nach Massnahmen gerufen wird.“

EFFIZIENTER MITTELEINSATZ, ÜBERPRÜFBARE ERGEBNISSE

Als Erstes wurden vom kantonalen Tiefbauamt Kriterien entwickelt, anhand derer man das Basisnetz und mögliche Hauptverbindungen ausweisen kann. Als Hauptverbindungen sind dabei jene Strecken zu verstehen, die das grösste Potenzial für den Veloalltagsverkehr aufweisen und im Netz sinnvoll integriert sind. Schnell wurde klar, dass dafür ein leistungsstarkes geographisches Informationssystem (GIS) benötigt wird.

Basierend auf den Diskussionen hat Kontextplan eine GIS-Methode entwickelt, die aussagekräftige Ergebnisse liefert. Diese Methode berücksichtigt Bevölkerungsdichte und Arbeitsplätze im Veloeinzugsgebiet, Höhendifferenzen (Leistungskilometer), wichtige Freizeitrouten, Schulwege und die Anziehung durch Bahnhöfe und zentrale Orte. Dabei wurde ein Gravitationsmodell angewendet, demzufolge die Anziehung

mit dem Quadrat der Distanz abnimmt. Zudem wurde für die Messung der Leistungskilometer ein digitales Höhenmodell verwendet.

Um die konkrete Methodik (Bearbeitungstiefe, Abgrenzungen, Grundlagen) und das mögliche Vorgehen für den ganzen Kanton festzulegen, wurde in der Region Emmental eine Testplanung durchgeführt. Unter Einbezug des Oberingenieurkreises IV wurde die GIS-Methode getestet und eine Feinjustierung vorgenommen. Dabei wurden alle Kantonsstrassen und ausgewählte Gemeinde- und Privatstrassen automatisch in 300m-Abschnitte aufgeteilt und analysiert. Das Ergebnis ist eine Karte, die für jeden einzelnen Teilabschnitt das jeweilige Velopotenzial darstellt.

POTENZIALANALYSE UND LOKALES WISSEN ERGÄNZEN SICH

Basierend auf der Potenzialanalyse wurden probeweise mögliche Hauptverbindungen sowie wichtige Netzlücken dargestellt. Dabei wurde auch das lokale Wissen des Oberingenieurkreises einbezogen.

Die Objektivität der Methode sowie die plausible Grundlage für einen noch effizienteren Mitteleinsatz werden vom Auftraggeber geschätzt. „Mit der Potenzialkarte hat man die Möglichkeit, Bedürfnisse von Gemeinden und Regionen neutral und objektiv zu beurteilen“, so Peter Muheim, „das versachlicht die Diskussion.“

Die Potenzialanalyse bringt auch Vorteile in der späteren Nachführung des Sachplans. Die Veränderung des Potenzials (Veränderung Bevölkerungsdichte, neue Arbeitsplätze, Schulkreiszusammenlegung etc.) kann zu einer Anpassung in der Festlegung von Hauptverbindungen führen.

Aufgrund der Ergebnisse der Testplanung wird die ausgearbeitete Methode zur Potenzialanalyse derzeit für den ganzen Kanton angewendet.