

## Velo-Hauptroute Wankdorf

### 1. Ausgangslage: Die Velo-Offensive

Die Stadt Bern hat sich das Ziel gesetzt, den Veloanteil am Gesamtverkehr von heute 11% auf 20% bis ins Jahr 2030 zu steigern. Hierfür wurde 2015 auf Beschluss des Gemeinderats die Velo-Offensive gestartet, welche als konzeptionelle Strategie ("Vision: Velo-Hauptstadt Bern") und als Programm mit konkreten Massnahmen dieses Ziel erreichen soll. Als zentrales Instrument wird die Infrastruktur für den fahrenden und den ruhenden Veloverkehr schrittweise ausgebaut und optimiert. Das Grundgerüst bilden dabei die Velo-Haupttrouten, welche alle städtischen und regionalen Zielorte verbinden. Velo-Haupttrouten werden auf städtischen Hauptachsen wie auch auf geeigneten verkehrsarmen Quartierstrassen umgesetzt.

Bei der Umsetzung der Netzinfrastruktur orientiert sich die Stadt Bern an nationalen und internationalen Best-Practice-Beispielen. Ziel ist die Erstellung eines lückenlosen Velonetzes mit durchgehenden, breiten Radstreifen und Radwegen, koordinierten Lichtsignalanlagen und neuen Über- und Unterführungen. Die Stadt Bern beteiligt sich zudem an nationalen Pilotprojekten wie der testweisen Einführung der Fahrradstrassen und plant Leuchtturmprojekte mit nationaler bis internationaler Ausstrahlung, namentlich die Fuss- und Velobrücke Breitenrain-Länggasse.



Die Velo-Offensive sieht auch die Etablierung einer Velokultur vor



Velopendler auf der Kirchenfeldbrücke

### 2. Gesamtsicht: Ein stadtweites Velonetz

#### Gesamtheitliche Netzplanung und verbindliche Planungsinstrumente

In einem ersten Schritt wurde das Velo-Haupttroutennetz entworfen, welches wichtige Haupt- und Verbindungsachsen für den Veloverkehr definiert und die regionale Integration aufzeigt. Einen verbindlichen Planungsstand erhält das Velonetz mit dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2015 - Teilprojekt Mobilität, welches im Sommer 2016 in die öffentliche Mitwirkung geht.

#### Umsetzungsschwerpunkte...

Der Umsetzungsschwerpunkt sieht die Erstellung von möglichst durchgehenden Velo-Haupttrouten ab 2016 vor. Als erste Route wird im Juni 2016 die Velo-Hauptroute Wankdorf eröffnet, ab 2017/2018 folgt die Route nach Köniz. Sowohl die Route Wankdorf wie auch die Route Köniz liegen auf stark ausgelasteten ÖV-Korridoren und tragen somit wesentlich zu einem nachhaltigen Gesamtverkehrssystem bei.

#### ...und Sofortmassnahmen

Die Umsetzung von Sofortmassnahmen erfolgt laufend seit 2015. Auf der Könizstrasse wurden im Herbst 2015 insgesamt 34 Parkplätze entfernt, um eine durchgehende Veloführung zu ermöglichen. Die dadurch erstellte Kernfahrbahn stellt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr und den Busbetrieb dar. Auf der stark befahrenen Murtenstrasse konnte im Sommer 2015 neben einer zweistreifigen Schmalfahrbahn mit 5.50m ein durchgehender Radstreifen mit 1.50m markiert werden.



Neue Radstreifen Könizstrasse -  
Schlüsselement Parkplatzreduktion



Neue Radstreifen Murtenstrasse -  
Schlüsselement zweistreifige Schmalfahrbahn MIV

### 3. Vorgehen und Umsetzung

#### Übersicht

Die Velo-Hauptroute Wankdorf führt vom Bahnhof durch das Nordquartier zum Wankdorfplatz und bietet neue, breitere Radstreifen und abschnittsweise breite und baulich separierte Radwege. Die Veloführung wird über drei Kilometer unterbrechungsfrei und vom MIV komplett getrennt verlaufen. Im zentrumsnahen Abschnitt Lorrainebrücke-Bahnhof erfolgt aufgrund der Abhängigkeit zu anderen Projekten sowie des hohen Investitionsbedarfs eine etappierte Umsetzung. Verbesserungen bei den Lichtsignalanlagen für den Veloverkehr werden bereits 2016 realisiert. Weiter gehende Massnahmen auf der Lorrainebrücke, wie z.B. breitere Velospuren, bedingen grossen baulichen Aufwand u werden zurzeit in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept untersucht.

#### Geometrische Verbesserungen...

Zum grössten Teil erfolgt eine neue Aufteilung der bestehenden Fahrbahn durch Ummarkierungen. Hierfür werden acht Parkplätze aufgehoben. An vier Standorten sind bauliche Eingriffe vorgesehen (Anpassung Fahrbahnränder).

#### ...und betriebliche Beschleunigung

Im gesamten Perimeter wird eine verbesserte Gesamtkoordination der Lichtsignalanlagen erstellt. In den Morgen- und Abendspitzenstunden gibt es eine koordinierte Grünschalung für den Veloverkehr („Grüne Welle“). Für die Planung der Grünzeiten wurde die durchschnittliche Geschwindigkeit der Velos erhoben, damit wurden auch die topografischen Verhältnisse (Steigungen und Gefälle) berücksichtigt. Benachteiligungen für andere Verkehrsteilnehmenden konnten vermieden werden, so bleiben etwa die Grünzeiten bei den Fussgängerstreifen unverändert.

#### Synergien

Im Sinne eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems wird der Veloverkehr abschnittsweise auf Umweltpuren gemeinsam mit der Buslinie 20 geführt. Die Umweltpuren wirken sich wiederum positiv auf die Grünzeitenkoordination und die Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs aus.

### 4. Facts & Figures

<b>Gesamtlänge</b>	<b>3km Routenlänge / 6'000m Infrastrukturlänge</b>	
<b>Tageshöchstwert 2015</b>	<b>7'000 Velofahrende</b>	<i>(Lorrainebrücke)</i>
<b>Jahresdurchschnitt Werktags 2015</b>	<b>3'800 Velofahrende</b>	<i>(Lorrainebrücke)</i>
<b>Höchster Stundenwert 2015</b>	<b>800 Velofahrende</b>	<i>(Lorrainebrücke)</i>
<b>Super-Radstreifen 2.50m</b>	<b>700m</b>	
<b>Radweg 2.50m</b>	<b>900m</b>	
<b>Breite Radstreifen 1.80-2.20m</b>	<b>750m</b>	
<b>Separation vom MIV</b>	<b>100%</b>	

*Durchgehender Minimalstandard sind Standard-Radstreifen 1.50m oder Umweltpuren.*

### Termine

Planung Velo-Hauptrouten

ab Sommer 2014

Planungs- und Ausführungskredit

Oktober 2015

Bauprojekt

Nov. 2015 - Jan. 2016

Baubeginn

April 2016

Inbetriebnahme

Juni 2016



Rushhour auf der Lorrainebrücke



Hohe Nachfrage bereits heute

## 5. Finanzierung

Die Erarbeitung und Realisierung der Velo-Hauptroute Wankdorf beläuft sich auf CHF 1.75 Millionen. Der Betrag setzt sich zusammen aus den planerischen und technischen Vorarbeiten sowie den Ausführungsarbeiten. Der Ausbau der Route ist Teil des Agglomerationsprogramms Bern, wodurch sich Bund und Kanton an den Kosten beteiligen.

Bauliche Massnahmen und Markierungen	940 000.00.-
Anpassung Lichtsignalanlagen	600 000.00.-
Diverses, Unvorhergesehenes	200 000.00.-
<b>Total inkl. MwSt.</b>	<b>1'740 000.00.-</b>

## 6. Organisation

In einem verwaltungsinternen Bearbeitungsprozess entstand 2014 die Velo-Offensive der Stadt Bern. Hierbei wurden die Strategien formuliert und die zu bearbeitenden Kernthemen aufgegleist. In einer directionsübergreifenden Arbeitsgruppe Velorouten mit Vertretern der Verkehrsplanung, des Tiefbauamtes, des Stadtplanungsamtes, von Bernmobil, externen Fachplanern sowie mit Einbezug des Kantons, wurde die Velonetzplanung sowie die Projektierung der Velo-Hauptroute Wankdorf erarbeitet.

## 7. Kommunikation

Die Kommunikation erfolgt im Rahmen der Velo-Offensive. Die Velo-Offensive ("20% im 2030") setzt hohe Ziele und gibt damit den Massstab für die Infrastrukturprojekte vor. Im 2015 fand eine breite Debatte über die Veloroutenplanung statt. Die Verkehrsdirektorin Ursula Wyss und der städtische Verkehrsplaner Karl Vogel traten als persönliche Botschafter der Veloroutenplanung und der Velo-Hauptroute Wankdorf auf.

## 8. Auswertung

Bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden erste Kennzahlen zur Ausgangslage erhoben (u.a. Dauer Fahrstrecke MIV + Velo, Anzahl Stopps). Des Weiteren verfügt die Stadt seit März 2015 über eine neue Velozählstelle nördlich der Lorrainebrücke, so dass für diesen wichtigen Standort eine fundierte Auswertung der Velonutzenden vor/nach der Inbetriebnahme möglich ist. Im Rahmen eines Monitorings werden des Weiteren vor und nach der Inbetriebnahme weitere Velozahlen gemessen sowie Meinungen und Zufriedenheitswerte der Benutzer erhoben.

### Beilagen

Übersichtsplan Velo-Hauptroute Wankdorf

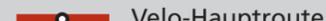
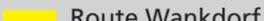
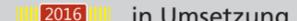
Übersichtsplan "Netzplan Velo-Hauptstadt Bern"

Situationsplan 1:500

Bern, 29. Februar 2016

# Velo-Hauptstadt Bern Netzplan

## Zeichenerklärung

-  Velo-Hauptroute
-  Route Wankdorf
-  Velo-Ring
-  weitere Veloroute
-  Panoramabrücke Breitenrain–Länggasse
-  Koordination Lichtsignalanlage
-  Velostation
-  umgesetzt
-  in Umsetzung
-  in Planung

Wohlbefinden

Bewegung

Freiheit

Sitzplatz-Garantie

Pünktlichkeit

Fahrzeitgarantie

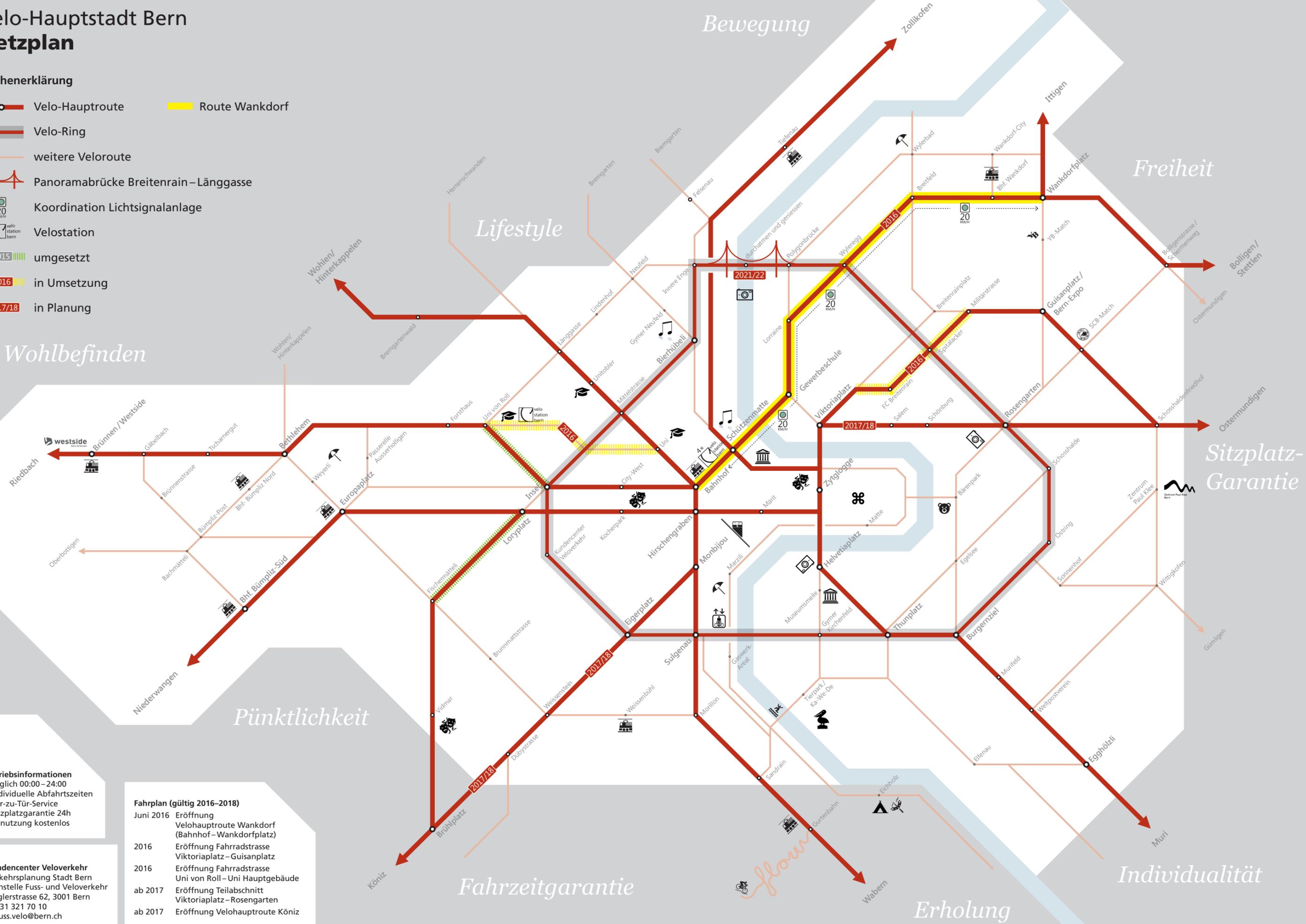
Erholung

Individualität

**Betriebsinformationen**  
 · Täglich 00:00 – 24:00  
 · Individuelle Abfahrtszeiten  
 · Tür-zu-Tür-Service  
 · Sitzplatzgarantie 24h  
 · Benutzung kostenlos

**Kundencenter Veloverkehr**  
 Verkehrsplanung Stadt Bern  
 Fachstelle Fuss- und Veloverkehr  
 Zieglerstrasse 62, 3001 Bern  
 T 031 321 70 10  
 E fuss.velo@bern.ch

**Fahrplan (gültig 2016–2018)**  
 Juni 2016 Eröffnung Velohauptroute Wankdorf (Bahnhof–Wankdorfplatz)  
 2016 Eröffnung Fahrradstrasse Viktoriaplatz–Guisanplatz  
 2016 Eröffnung Fahrradstrasse Uni von Roll–Uni Hauptgebäude  
 ab 2017 Eröffnung Teilabschnitt Viktoriaplatz–Rosengarten  
 ab 2017 Eröffnung Velohauptroute Köniz



# Velo-Hauptstadt Bern

## Velo-Hauptroute Wankdorf

### Ziele und Standards

Die Erstellung von durchgehenden Velo-Haupttrouten stellt einen Schwerpunkt der Berner Velo-Offensive dar. Als erste Route dieser neuen Kategorie wird im Juni 2016 die Verbindung vom Hauptbahnhof via Nordring zum Wankdorfplatz eröffnet.

#### Geometrie und Betrieb...

Die Velo-Hauptroute Wankdorf bietet neue, breitere Radstreifen und abschnittsweise breite und baulich separierte Radwege. Um Synergien mit dem öffentlichen Verkehr bezüglich Raum und Grünzeiten nutzen zu können, besteht abschnittsweise auch eine Umweltpur Bus-Velo. Erstmals in der Stadt Bern wird die Veloführung über 3 km unterbruchsfrei und vom MIV getrennt verlaufen.

Entlang der ganzen Strecke wird die Koordination der Lichtsignalanlagen verbessert. Abschnittsweise gibt es in den Morgen- und Abendspitzenstunden eine koordinierte Grünschaltung für den Veloverkehr. Die Richtgeschwindigkeit wurde vor Ort gemessen, sie entspricht den heute gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten und nimmt auf die topographischen Verhältnisse Rücksicht. Eine Benachteiligung der anderen Verkehrsteilnehmenden konnte vermieden werden, so bleiben etwa die Grünzeiten bei den Fussgängerstreifen unverändert.

#### Lernen für die Zukunft...

Mit einer Vorher-Nachher Untersuchung werden die Fahrzeiten aller Verkehrsteilnehmenden, die Anzahl Stopps und die Zufriedenheit der Velonutzenden erhoben und verglichen. Die Ergebnisse der Messungen und die Rückmeldungen der Verkehrsteilnehmenden dienen einem kontinuierlichem Lernprozess und werden für den weiteren Ausbau der Veloinfrastruktur genutzt.

### Facts & Figures

<b>Gesamtlänge</b>	<b>3km Routenlänge / 6'000m Infrastrukturlänge</b>	
<b>Tageshöchstwert 2015</b>	<b>7'000 Velofahrende</b>	(Lorrainebrücke)
<b>Jahresdurchschnitt Werktags 2015</b>	<b>3'800 Velofahrende</b>	(Lorrainebrücke)
<b>Höchster Stundenwert 2015</b>	<b>800 Velofahrende</b>	(Lorrainebrücke)
<b>Super-Radstreifen 2.50m</b>	<b>700m</b>	
<b>Radweg 2.50m</b>	<b>900m</b>	
<b>Breite Radstreifen 1.80-2.20m</b>	<b>750m</b>	
<b>Separation vom MIV</b>	<b>100%</b>	

Durchgehender Minimalstandard sind Standard-Radstreifen 1.50m oder Umweltpuren.

### Massnahmen in der Innenstadt



Verbreiterung Radstreifen entlang Schützenmatte - Schliessen der letzten Netzlücke Richtung Bahnhof



Breitere Radstreifen auf der Lorrainebrücke folgen in einem zweiten Schritt.

### Neues Qualitätslevel - Breite Radstreifen und Radwege



Nordring (E): Radstreifen 2.50m, in den Haltestellenbereichen gibt es eine Umweltpur



Winkelriedstrasse (B): Radweg 2.50m mit durchgehend neuem Belag

### Durchgehende Veloführung - über 3.0 km



- A Zufahrt Wankdorfplatz**  
Radstreifen 1.50m.
- B Winkelriedstrasse**  
Baulich abgetrennter Radweg 2.50m mit neuem Belag.
- C Standstrasse**  
Unterbruchsfreier Radstreifen 1.50m-1.80m, vor Knoten teils bis 2.50m.
- D Steigung Nordring**  
Stadteinwärts: Umweltpur Bus-Velo.  
Stadtauswärts: Umweltpur / Radstreifen 2.50m als Steighilfe.
- E Nordring**  
Radstreifen 2.50m oder Umweltpur Bus-Velo.
- F Lorrainebrücke**  
Unterbruchsfreier Radstreifen 1.50m.  
\* Erhöhter Velostandard wird mittelfristig umgesetzt. Bis Mitte 2016 wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet.
- G Bollwerk**  
Radstreifen 2.50m entlang Schützenmatte.  
Sonst Radstreifen 1.50m oder Umweltpur Bus-Velo  
\* Erhöhter Velostandard wird mittelfristig umgesetzt. Bis Mitte 2016 wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet.