

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 35 (2022)
Heft: [6]: Stadt Land Velo

Artikel: Berner Etappensiege
Autor: Marti, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1006165>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

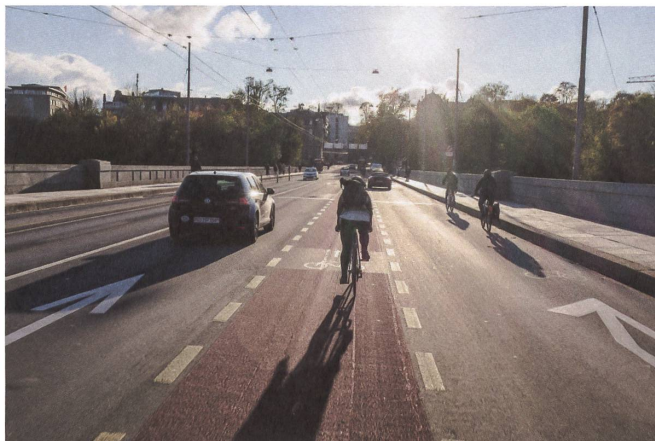
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Lorrainebrücke: Velostreifen zwischen Autospuren.

Berner Etappensiege

Die selbst ernannte Velohauptstadt liegt an der Spitze bei der Velofreundlichkeit. Dieser Erfolg fusst auf dem Engagement vieler. Eine Erkundung mit fünf Stationen.

Text: Rahel Marti

Unterhalb des Hirschengrabens beim Bahnhof Bern ist verkehrstechnisch einiges los. Strassen kreuzen, Tramlinien schlängeln sich Richtung Bahnhof, Menschen wuseln herum. Und mittendrin das Berner Velovolk, eine bunte Mischung aus Profis und Amateurrinnen, die diszipliniert an der eigenen Ampel auf Grün warten. Dabei kann es vorkommen, dass sich die auf beiden Seiten für Velos deutlich und grosszügig markierten Abbiegespuren ganz schön füllen. Doch dann folgt eine für alle ausreichende Phase, um Strassen und Schienen sicher zu queren – gerne auch mal nebeneinander. Auch den Hirschengraben selbst haben die Zweiräder in Beschlag genommen. Der baumbestandene Kiesplatz ist über und über damit verstellt. «Kann eine Stadt auch vom Velo überrollt werden?», fragt man sich. Doch davon später.

Vor zehn Jahren war die Querung am Hirschengraben eine der ersten markanten Erleichterungen für das Velo in Bern – heute trifft man auf eine Reihe davon. Allein im Stadtzentrum bieten vier Velostationen am Bahnhof rund 2000 Abstellplätze. Auf der Schwarztorstrasse gehört seit 2019 eine Autospur den Velos: Man radelt über 1,3 Kilo-

meter in beiden Richtungen auf separaten Velostreifen, mit 2,5 Metern breit genug zum Überholen oder Nebeneinanderbummeln – die Öffnung von Einbahnstrassen für das Velo zählt zu den Berner Planungsgrundsätzen. An zahlreichen Kreuzungen hilft der indirekte Linksabbieger, eine Berner Spezialität: Ein Schild zeigt, wie es geht, die Spur dazu ist markiert, und häufig gibt ein eigenes Velolichtsignal Grün.

Als Gesellenstücke gelten jedoch die 2016 eröffneten Haupttrouten Köniz und Wankdorf. Letztere führt vom Bahnhof hinaus in den wachsenden Stadtteil, durchgehend entweder auf einem Streifen, wo möglich 2,5 Meter breit, auf einem baulich getrennten Weg oder auf der Spur des öffentlichen Verkehrs. Radelt die Velofahrerin mit zwanzig Kilometern pro Stunde, kommt sie dank der angepassten Ampelsteuerung in den Genuss einer grünen Welle. Beim Bollwerk unterquert sie eines der hochgehängten Hauptstrassenschilder, die sonst über Autospuren prangen. Es leuchtet rot und zeigt ein riesiges Velo. Danach saust sie über die Lorrainebrücke, wo ebenfalls eine aufgehobene Autospur Platz bietet für einen drei Meter breiten Streifen, der teils durch Pfosten abgetrennt ist. Stadteinwärts liegt der Streifen zum Teil allerdings mittig, sodass trotz allem eine rote Signalbahn nötig bleibt. Auf der Wankdorfroute läuft derzeit ein fünfjähriger →



Haltestelle Kursaal: Die Velos fahren hinter den Tramhäuschen durch.



Abfahrt Lorrainebrücke:
Velofahren in Bern ist reglementierter
und sicherer geworden.

→ Winterdienst-Pilotbetrieb: Sie wird gleichzeitig wie die Autospuren von Glatteis und Schnee befreit, und auch die Frequenzen werden gemessen.

Die Gründerin der Velohauptstadt

In Bern fühlt man sich auf dem Velo willkommen, und diese Kultur hat eine Geschichte. Lange hatte die Veloszene Verbesserungen verlangt, doch erst mit Gemeinderätin Ursula Wyss, von 2012 bis 2020 Vorsteherin der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, änderte sich etwas. «Das Wichtigste war wohl meine eigene Überzeugung und diejenige wichtiger Personen in der Verwaltung», erzählt Wyss, die zwei Alltagsvelos besitzt, das eine etwas verrostet. «Wir legten ein gemeinsames Ziel fest: Velo fahren für alle. So, dass auch Ungeübte gern unterwegs sind, und so, dass das Velofahren zur sozialen Tätigkeit wird, die den Strassenraum aktiviert.» Damit sei ein Querschnittsthema entstanden: Es ging nicht bloss um Asphalt und Infrastruktur, sondern auch darum, wie man eine Velokultur fördert – etwa mit speziellen Anlässen oder indem man Kinder berücksichtigt. «Dies bezog Verantwortliche aus der ganzen Verwaltung ein», blickt Wyss zurück. In Velostädten wie Kopenhagen oder in den Niederlanden holen sich die Berner Beteiligten bis heute die Motivation dafür, denn dort ist die Idee des sicheren, attraktiven Velofahrens längst Realität. «Wir sagten uns: Diese Städte sind kaum anders als Bern. Es gibt keinen Grund, warum es nicht auch hier gelingen sollte.» 2014 rief der Gemeinderat die «Velo-Offensive» aus: Die Stadtmütter und -väter liessen sich auf ihren Drahteseln ablichten, taufte Bern «Velohauptstadt» und verkündeten, den Anteil des Velos am gesamten Verkehr bis 2030 von stagnierenden elf auf zwanzig Prozent anzuheben.

Die Mechaniker des Masterplans

Das derzeit zentrale Instrument dieser Veloförderung ist der 2020 in Kraft gesetzte «Masterplan Veloinfrastruktur» siehe Seite 10. Zu seinen Schirmleuten zählt Michael Liebi, Fachexperte der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, der seine Tochter gern im Cargobike chauffiert. Der Begriff «Offensive» habe die Verwaltung unter Druck gesetzt, sagt Liebi, im guten Sinn: «Hohe Ziele kommunizieren hilft.» Doch parallel müssen Resultate her. Darum zählt Liebi auch die kleinen Schritte: hier dreissig Zentimeter von der Autospur zum Velostreifen umverteilen, dort Schilder anbringen, Velostreifen rot einfärben, neue Streifen aufmalen – «markieren, markieren, markieren», meint Liebi. Solche Sofortmassnahmen arbeitet die Stadt systematisch ab. Die Finanzierung läuft über das Reglement zum Fuss- und Veloverkehr. Es sichert der Fachstelle jährlich 2,5 Millionen Franken für ihre Arbeit zu und definiert das Budget für kleine Projekte.

Dass die Richtung stimmt, belegt der Hauptpreis des «Prix Velo Infrastruktur», den Pro Velo Schweiz der Stadt Bern im Jahr 2020 verliehen hat. Die Jury war des Lobes voll: «2,5 Meter breite Radstreifen und baulich abgetrennte Radwege sind plötzlich möglich geworden und werden mit beeindruckendem Tempo umgesetzt – Standards, die aus den Niederlanden bekannt sind, nicht aber in der Schweiz.» Diese Neuerungen und die zunehmende Entflechtung des Verkehrs würden die sichere und attraktive Infrastruktur schweizweit auf ein neues Niveau heben. «Konsequent, hartnäckig, mutig: Der Berner Ansatz kann als Vorbild dienen.» Dabei kommt der Velohauptstadt ein besonderer Umstand entgegen: Es gibt kaum Kantonsstrassen, die meisten Strassen gehören ihr selbst – zumindest beim Planen hat sie oft freie Hand. Zwischen 2014 und 2020 hat der Veloverkehr um rund sechzig Prozent zu-

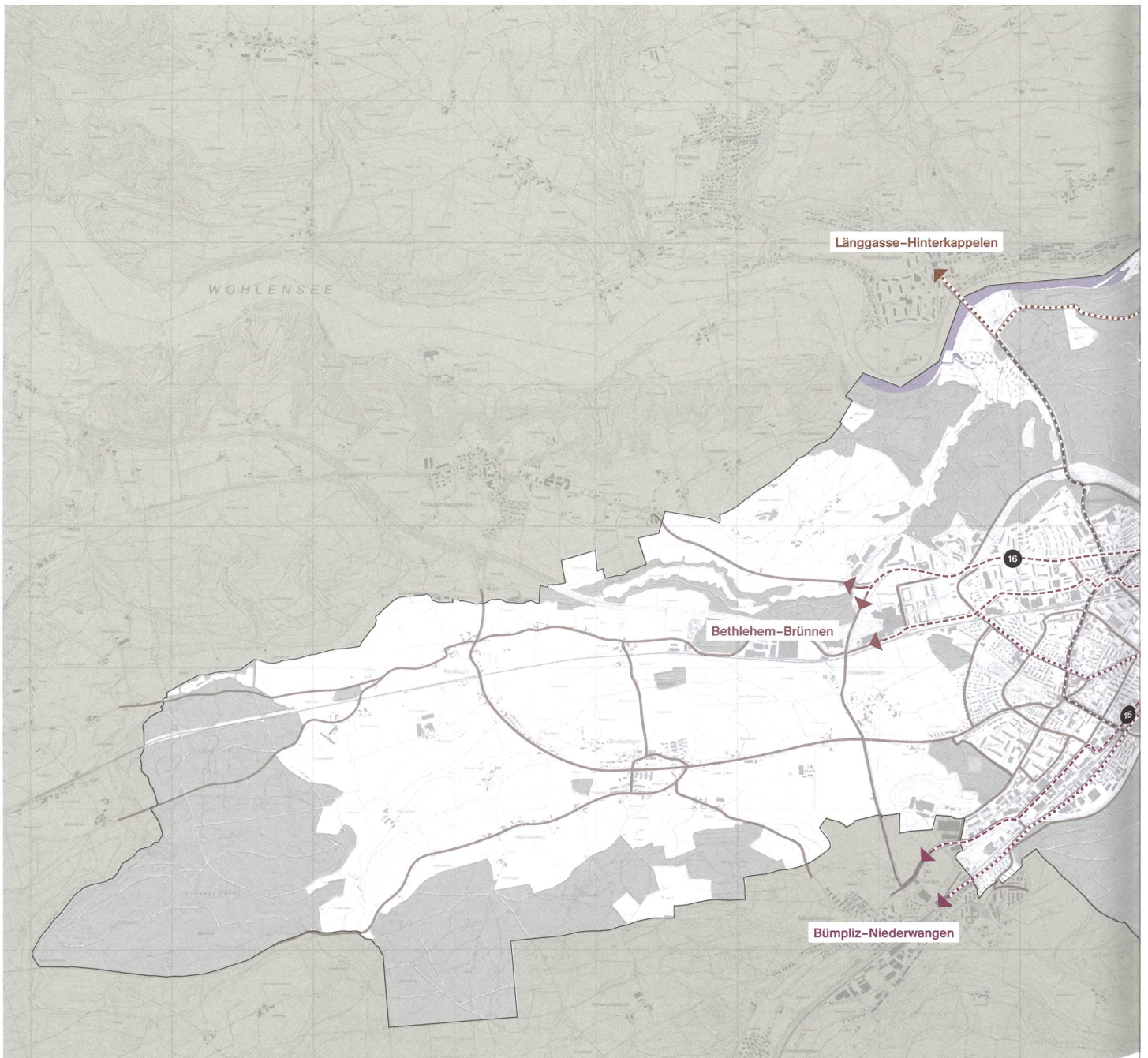
genommen, gerade auch an Werktagen. Und so vermutet die Jury des Prix Velo, dass Bern schon heute nahe am für 2030 angepeilten Veloanteil von zwanzig Prozent liegt. Übrigens: In Bern haben 57 Prozent der Haushalte kein Auto.

Von Beginn weg hatte die Velo-Offensive partizipativen Charakter. Die Stadt pflegt Kommunikationsformate wie Mittagstische und Echoräume, mit denen Veloverbände, Parteien und Planungsexpertinnen die Lage und konkrete Vorhaben kommentieren. «Wir sind auf halbem Weg», so beurteilt es Michael Sutter, Präsident von Pro Velo Bern, der ein Specialized Sirrus fährt, ein leichtes Stadtvelo. Die Stadt habe viel erreicht in den letzten Jahren, «doch der Masterplan setzt sich nicht von allein um». Als Beispiel nennt er die Situation Inselplatz-Murtenstrasse: «Der riesige Knoten soll mit Velomarkierungen zwar entschärft werden, aber die Standards des Masterplans werden nicht konsequent angewendet.» Generell müsse die Stadt bei grossen Kreuzungen noch handeln. Auf der Murtenstrasse kommt man in den Genuss eines breiten und baulich abgetrennten Velowegs, wie ihn die Stadt anstrebt, «doch genau vor der Kreuzung Inselplatz kommt er wieder mit dem Bus und den rechtsabbiegenden Autos zusammen», stellt Michael Sutter fest. Diese Schwäche des Routennetzes bestehe weiterhin: «Plötzlich enden die guten Führungen, und es wird eng und gefährlich.» Bedeutende Massnahmen wie die Fuss- und Velobrücke Länggasse-Breitenrain oder die Velostation Hirschengraben seien zudem sistiert. Sutters Fazit: «Es braucht den kontinuierlichen politischen Druck für gute Velolösungen.» Und dies noch eine Weile. Die Automobilisierung hinterliess schweizweit fast ausschliesslich autogerechte Stadtzentren. Während des Waldsterbenalarms der 1980er-Jahre bekam das Zweirad etwas Rückenwind in Form erster rudimentärer Velostreifen. Die 1990er- und 2000er-Jahren gehörten dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Heute ist das Velo erwünscht, weil effizient, platzsparend, flexibel, bewegungsfördernd und klimaschützend – und sein Nachholbedarf enorm.

Die Planer und Gestalter der Velostadt

Pro-Velo-Präsident Michael Sutter wünscht sich faire Kompromisse, wenn es zwischen den bisweilen gegenläufigen Interessen von öffentlichem Verkehr und Velo abzuwägen gilt. Damit täglich beschäftigt ist Julian Baker, Verkehrsplaner im Büro Kontextplan, der im Alltag auf einem schwarzen Cresta-Stahlross auftaucht. Im Auftrag der Stadt konzipiert Baker die neue Vorrangroute vom Stadtzentrum nach Bümpliz. Noch existiert die Route erst in Planungsvarianten – eine der besten für Baker führt via Schwarztorstrasse, Schlossstrasse und Europaplatz an die Bernstrasse, wo eine neue Fuss- und Velobrücke die Verbindung zum Bahnhofweg wäre, der bis zum Bahnhof Bümpliz-Süd reicht. Von dort soll es gemäss Masterplan später dann weiter bis hinaus nach Niederwangen gehen.

Während die erwähnte Schwarztorstrasse grösstenteils parat ist, treffen an der Schlossstrasse Fussgängerinnen, Trams und Velofahrende aufeinander, die zwischen Schienen balancieren und hinter Trams warten müssen. Zudem führt der hindernisfreie Einstieg zu hohen Haltestellenkanten, die dann für das Velo zum Hindernis werden. Julian Baker möchte den Veloweg deshalb hinter den Tramhäuschen durchführen, wo man sicherer durchkommt, aber abbremsen muss, um keine Wartenden anzufahren. Wo möglich, soll das Velo bei stark genutzten Haltestellen gemäss den Standards des Masterplans eine solche Umfahrung erhalten – wie sie an der Dübystrasse auf der Route nach Köniz bereits umgesetzt und an gut einem Dutzend weiterer Haltestellen geplant ist. →



Endlich Rückenwind

Auf Bundesebene ist das Veloweggesetz auf gutem Weg. 2022 dürfte der Ständerat letzte Fragen bereinigen und das Gesetz in Kraft treten – Schlusspunkt einer langen Geschichte. 2015 haben Pro Velo und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) die zügig eingereichte Velo-Initiative als Druckmittel in Bundesbern deponiert. Der Gegenvorschlag des Bundesrats taugte als Kompromiss, dem Volk und Stände als «Bundesbeschluss Velo» mit überdeutlicher Mehrheit zustimmten. Nun heisst der Verfassungsartikel 88 «Fuss-, Wander- und Velowegartikel», und ein neues Veloweggesetz wird die Kantone in die Pflicht nehmen. Sie müssen bis in fünf Jahren ein behördenverbindliches, zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz geplant und bis in 20 Jahren gebaut haben. Der Bund kann dazu Grundsätze festlegen und Massnahmen der Kantone, Gemeinden und weiterer Akteure unterstützen und ko-

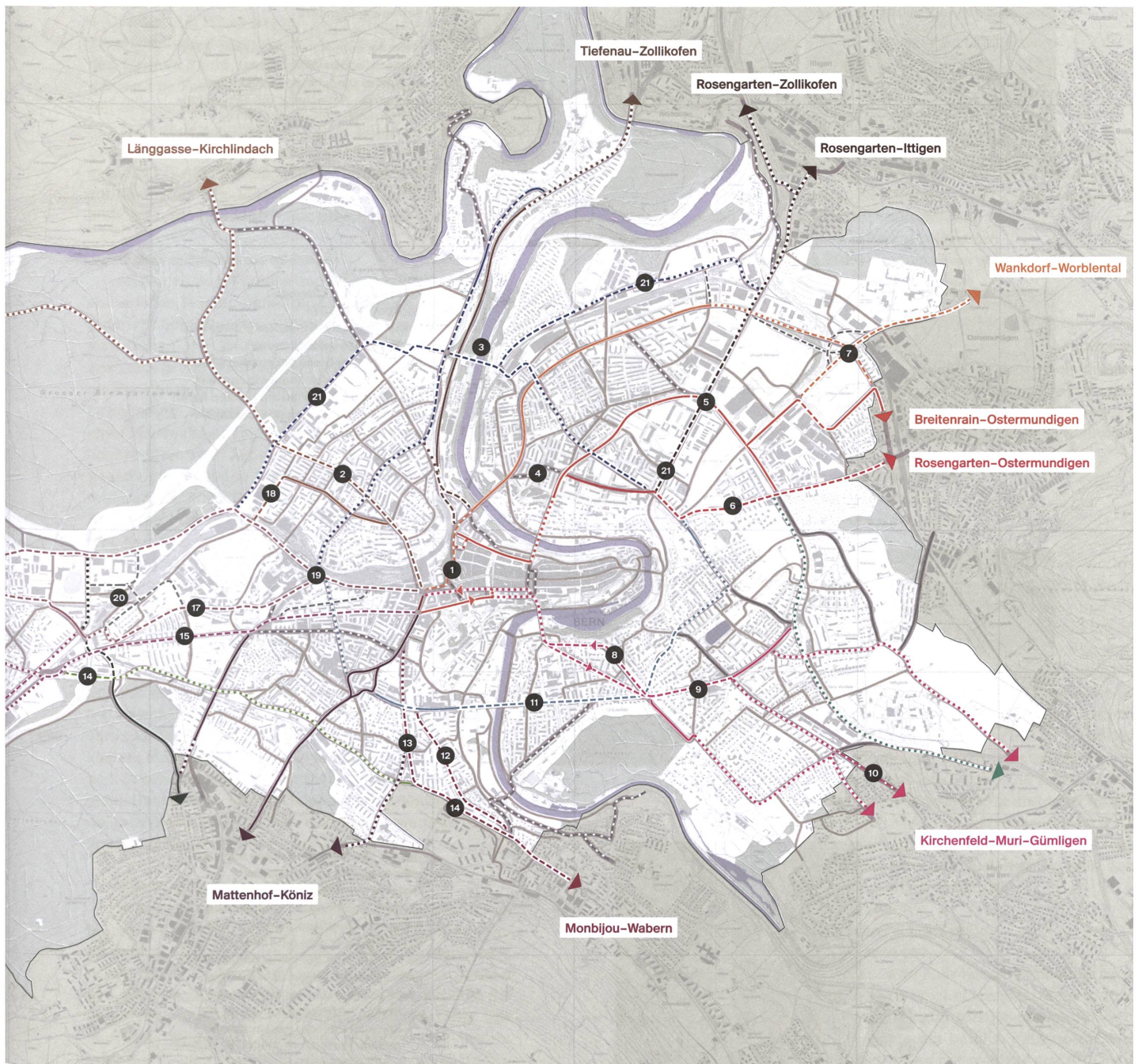
ordinieren. Die Veloverbände können bei der Planung mitreden, erhalten aber kein Verbandsbeschwerderecht, wie sie forderten. Trotzdem ist die Velolobby, ohne die es diese längst nötige Grundlage nicht gäbe, mehrheitlich zufrieden. Pro Velo erwartet nun, dass der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme sowie mit Subventionen deutlich mehr an die Veloinfrastruktur zahlt. Der VCS fordert einen Masterplan Velo wie in den Niederlanden, Deutschland oder Frankreich, um das Velofahren in allen Politikbereichen zu fördern.

Masterplan Veloinfrastruktur, 2020

Auftraggeber: Verkehrsplanung Stadt Bern
Begleitung: Arbeitsgruppe Masterplan Veloinfrastruktur; Leitung: Michael Liebi (ab April 2018), Christof Bähler (bis März 2018), Verkehrsplanung Stadt Bern; Beteiligte: Verkehrsplanung Stadt Bern, Tiefbauamt Stadt Bern; Bernmobil, Gemeinde Köniz; Pro Velo Bern
Fachunterstützung: Metron Bern, Bern

Die Velo-Offensive mündete in den Masterplan Veloinfrastruktur, Berns zentrales Instrument zur Förderung des Velos. Darin sind der gesamte Velokontext und die Ambitionen der Stadt für die kommenden Jahre zusammengefasst. Der Masterplan besteht aus einem Bericht mit vielen anschaulichen Erläuterungen, dem Teil Standards mit konkreten Lösungsmöglichkeiten für Strecken, Knoten und Haltestellen und dem Veloroutennetz. Die städtischen Stellen müssen Abwei-

chungen vom Masterplan begründen, und sie sollen die Evaluation sowie die Meinung der Velofahrenden hoch gewichten. Der Masterplan soll regelmässig ergänzt und aktualisiert werden. Als nächste Themen sollen Veloparkierung, Lichtsignalsteuerung, Baustellen und Kunstbauten integriert werden.
www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur



Velonetzplan Bern

- Velohauptroute realisiert
- - - Velohauptroute in Planung
- ... Velohauptroute keine Planung

Radiale Hauptrouuten

- Route Wankdorf-Worblental
- Route Breitenrain-Ostermundigen
- Route Rosengarten-Ostermundigen
- Route Kirchenfeld-Muri-Gümligen
- Route Monbijou-Wabern
- Route Mattenhof-Köniz
- Route Bümpliz-Niederwangen
- Route Bethlehem-Brünnen
- Route Länggasse-Hinterkappelen / Länggasse-Kirchlindach
- Route Tiefenau-Zollikofen
- Route Rosengarten-Zollikofen / Rosengarten-Ittigen

Ringrouuten

- Route nördlicher Ring
- Route südlicher Ring

Tangentiale Hauptrouuten

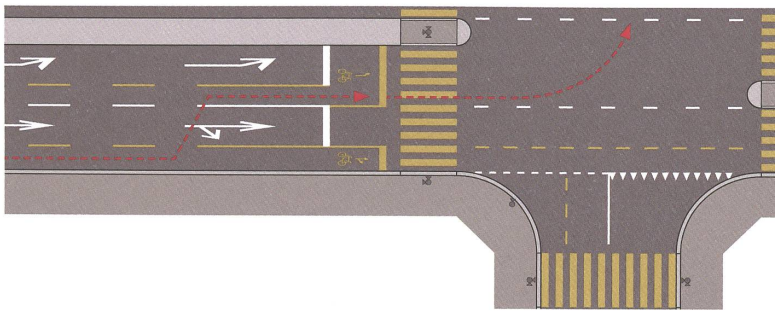
- Route Osttangente Stadtstrasse A6
- Route Stadttangente Wabern-Europaplatz
- Route Westtangente Köniz-Weiermannshaus
- Nicht nummerierte ergänzende Hauptrouuten

Laufende Projekte

- 1 Bahnhof Bern: durchgehende Radstreifen und Radwege, 2-2,5 m
- 2 Markierungsprojekt Länggasse: durchgehende Radstreifen mindestens, 1,8 m
- 3 Fuss- und Velobrücke Breitenrain, neue Hochbrücke (langfristiges Projekt, Planung bis 2028 sistiert)
- 4 Viktoriarain: neue Radstreifen
- 5 Umbau Knoten Guisanplatz: Veloknoten à la Kopenhagen

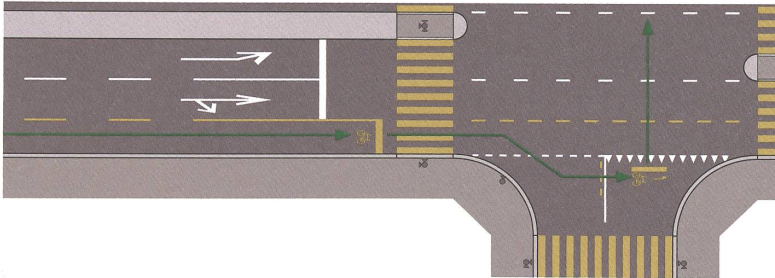
- 6 Tram Bern-Ostermundigen: neue Radstreifen, teilweise Haltestellenumfahrungen fürs Velo
- 7 Anschluss Wankdorf: neue Radstreifen und Radwege, neue Fuss- und Velobrücke
- 8 Velomassnahmen Jungfrau-/Marienstrasse: neuer breiter Radstreifen, 2,5 m
- 9 Sanierung Thunstrasse: Haltestellenumfahrungen fürs Velo, neue Radstreifen und Radwege
- 10 Knoten Egghölzli: neue durchgehende Radstreifen
- 11 Betriebs- und Gestaltungskonzept Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse: neue breite Radstreifen und Radwege um 2,5 m
- 12 Velostrasse Wabern- / Landoltstrasse
- 13 Sanierung Monbijoustrasse: neue durchgehende Radstreifen
- 14 Sanierung Seftigenstrasse: neue breite Radstreifen um 2,5 m

- 15 Velohauptroute Bümpliz-Niederwangen: neue Radstreifen, Radwege, Velostrassen
- 16 Velohauptroute Bethlehem-Brünnen: neue Radstreifen, Radwege, Velostrassen
- 17 Velostrasse Freiburgstrasse
- 18 Velostrasse Fabrikstrasse
- 19 Inselplatz: neue breite Radstreifen
- 20 Passerelle Steigerhubel (neue Brücke, neue Radwege im Bereich Campus)
- 21 Programm Sofortmassnahmen (Bremgartenstrasse, Papiermühlestrasse, Stauffacherstrasse)



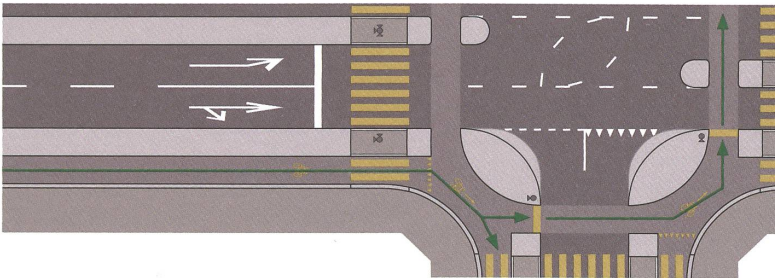
Schweizer Standard

Angebot Velo: 1,8 m+1,5 m
 Breite der gesamten Knotenzufahrt: 9,3 m
 Publikum: starke Velofahrende
 Merkmale: Die schmalen Radstreifen machen die Verflechtung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) anspruchsvoll. Auf den linksabbiegenden Radstreifen zu gelangen ist schwierig. Beim Abbiegen kommt es zu Konflikten mit dem MIV.



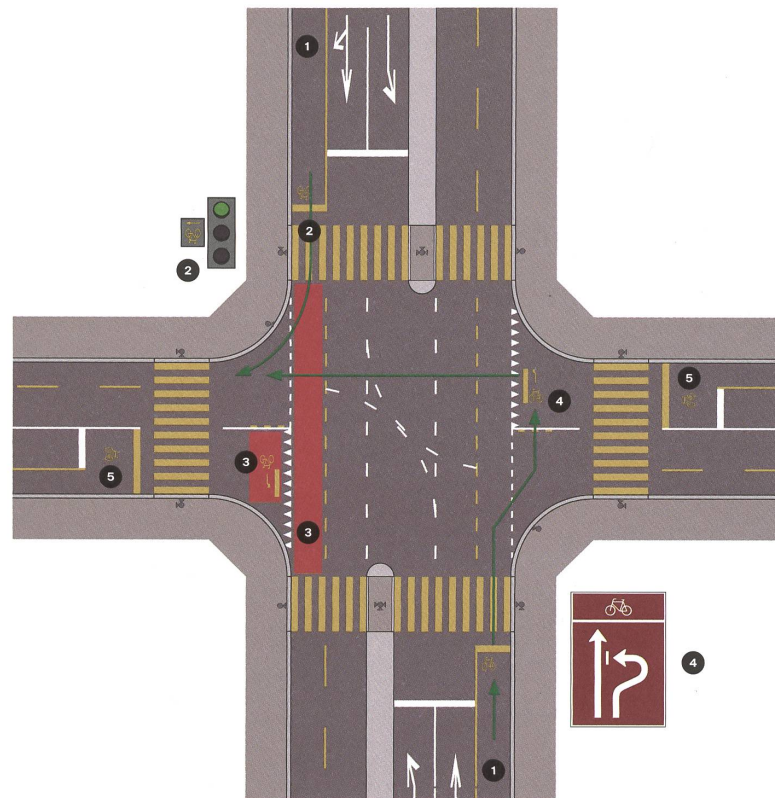
Kopenhagener Lösung

Angebot Velo: 2,5 m
 Breite der gesamten Knotenzufahrt: 8,5 m
 Publikum: alle Velofahrenden
 Merkmale: Der breite Radstreifen gewährleistet wenig Verflechtung mit dem MIV und das sichere Warten am rechten Rand der Fahrbahn. Das indirekte Linksabbiegen ist signalisiert.



Niederländische Lösung

Angebot Velo: 2–2,5 m
 Breite der gesamten Knotenzufahrt: 10–10,5 m
 Publikum: alle Velofahrenden
 Merkmale: Der breite Radstreifen reduziert die Verflechtung mit dem MIV auf ein Minimum. Die Velofurten gewährleisten das sichere Fahren und das freie Rechtsabbiegen.



Berner Standard für Knoten mit zwei oder mehr Vorsortierstreifen

Trotz der Verbesserungen im Vergleich zur bisherigen Schweizer Standardlösung siehe oben: Bei diesem Knoten bleibt das Velo gegenüber dem Auto benachteiligt, da Velofahrende, die das sichere indirekte Linksabbiegen wählen, zum Abbiegen zweimal halten und warten müssen.

- 1 Breiter Velostreifen (1,8–2,5 m): Die Konzentration der Radstreifen am rechten Rand der Fahrbahn ermöglicht breitere Radstreifen.
- 2 Vorgezogener Radstreifen und Vorgrün für das Velo
- 3 Die rote Färbung kann das indirekte Linksabbiegen wo nötig verdeutlichen. Der gesamte Streifen wird nur ausnahmsweise rot eingefärbt.
- 4 Die klare Markierung ermöglicht das indirekte Linksabbiegen auch für die weniger sicheren Velofahrenden. Geübte Velofahrende können den Linksabbiegestreifen für den motorisierten Verkehr weiterhin nutzen, was je nach Situation signalisiert wird.
- 5 Seit 2021 dürfen Aufstellbereiche, früher «Velosack» genannt, auch ohne Veloweg vor der Autospur markiert werden. So können Velofahrende vor den Autos halten und sind, wenn sie geradeaus fahren, besser vor rechtsabbiegenden Autos geschützt.

→ Räder und Füsse passen nicht zusammen, das zeigt die allgemeine Planungserfahrung. Das Velo braucht seinen eigenen Raum, und die Veloförderung soll nicht auf Kosten des Fussverkehrs gehen. «Bei wenig Autos und tiefen Geschwindigkeiten kann das Velo dagegen die Strasse mit dem Auto teilen», sagt Julian Baker. Bern experimentiert nun in den Quartieren Breitenrain und Länggasse mit «Velostrassen»: Quartierstrassen mit Tempo 30, auf denen das Velo Vorfahrt hat, auch von links. Dort ist man mit und ohne Motor fast gleich schnell unterwegs.

Lieber aufmalen als einbauen

Neben all dem Fördern und Planen stellt das Velo gestalterische Fragen. Damit beschäftigt sich zum Beispiel Simon Schöni, Geschäftsführer von Extra Landschaftsarchitekten. Ihm ist die gestalterisch sanfte Einbettung des Velos in den Stadtraum wichtig. Der Vielfahrer besitzt ein Brompton für die Stadt und ein Trek Émonda SL6 für Landpartien. Ungern sieht er, wenn das Velo mit baulichen Massnahmen im Strassenraum hervorgehoben und abgesondert wird. Auf dem von Schöni gestalteten Europaplatz gibt es keine Trennungen. Er fand mit allen Beteiligten, auch mit Sehbehinderten, eine Lösung für die Koexistenz: Ob zu Fuss oder auf dem Velo, man zirkuliert frei, soll aber Rücksicht nehmen. Subtiler als bauliche Massnahmen sei Farbe, sagt Schöni, «abgesehen vom penetranten Signalrot». Er möchte möglichst wenig solcher gebauten Bremsen im Strassenraum, «die historische Stadtachsen auf die Stimmung einer Quartierstrasse runterdimmen – dann lieber Velostreifen aufmalen».

Auch der mit Rädern verstellte Hirschengraben ärgert Schöni. «Es braucht mehr geordnete Abstellmöglichkeiten, sowohl im öffentlichen Raum als auch bei Wohnhäusern.» Grössere Plätze etwa für Cargovelos dürften etwas kosten. Man müsse sich auch auf dem Velo daran gewöhnen, dass man nicht mehr einfach vor jedes Geschäft und jedes Haus fahren könne. «Je mehr Menschen Velo fahren, desto zivilisierter muss der Veloverkehr werden. Nur so lässt er sich gestalterisch integrieren.»

Das Velo darf erwachsen werden

In Bern ist das Velo präsenter geworden in den letzten Jahren. Dafür sorgt die Stadt auch mit passender Kommunikation. So zählen an drei Orten in der Innenstadt Messgeräte die Velos. Man fährt darüber und passiert Sekunden später eine Stele mit einem Bildschirm, auf dem die neue Zahl aufleuchtet, man selbst nun mitgezählt. Das motiviert. Auf der Lorrainebrücke zeigte die Stele im Jahr 2021 durchschnittlich 6000 Velos pro Tag, an Spitzentagen sogar über 10000. An der Monbijoustrasse waren es 4500 Velos pro Tag – ein Vielfaches des Autoverkehrs, der dort eingeschränkt ist.

Trotzdem: «Können es auch zu viele Velos werden?», lautete doch die Frage am Anfang. Steht man in Bern bald im Velostau? Verkehrsplaner Julian Baker lacht. Auf den 2,5-Meter-Streifen, die Bern einrichten wolle, sei viel Platz. «Hingegen sind ab 2024 Tachos bei schnellen E-Bikes Pflicht – was Bussen möglich macht.» Je sicherer die Infrastruktur werde und je mehr Menschen Velo führen, desto disziplinierter werde die Velokultur. Nicht nur die Menschen im Auto müssen sich also an mehr Velos gewöhnen und ihre Fahrweise anpassen – auch das Velo muss erwachsen werden.

«Zürich hat Aufholbedarf»

Interview: Rahel Marti

Zürich plant und baut an einem Netz von Velovorzugsrouten. Was damit gemeint ist und wie es in die Stadt gelegt wird, erläutert Rupert Wimmer, Leiter Verkehr und Stadtraum, Tiefbauamt der Stadt Zürich.

Die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich», die 2020 angenommen wurde, verlangte Schnellrouten. Nun plant und baut die Stadt aber Velovorzugsrouten. Warum die neue Bezeichnung?

Rupert Wimmer: «Schnell» wäre das falsche Signal gewesen. Wir planen sichere, durchgängige Routen für ein breites Spektrum an Velofahrenden. Möglich wird dies mit einer weitgehenden Vortrittsberechtigung, Tempo 30 und der Reduktion des Durchgangsverkehrs. Deswegen haben wir uns für den Begriff Velovorzugsrouten entschieden.

Die Initiative forderte mindestens fünfzig Kilometer neue Routen.

Wie legen Sie dieses Netz in die gebaute Stadt?

Ein Teil davon stand schon in der ursprünglichen Motion 2017/243 im Gemeindeparlament fest: die Mühlebachstrasse, die Scheuchzerstrasse, die Baslerstrasse und die Verbindung zwischen Affoltern und Oerlikon. Nun haben wir ein Netz von Vorzugsrouten entworfen, das zu drei Vierteln auf kommunalen Strassen und abseits von den Achsen des öffentlichen Verkehrs verläuft. Dort ist wenig motorisierter Individualverkehr unterwegs, und vielfach gilt bereits Tempo 30. Damit ändern wir unsere bisherige Strategie, die Velohaupt- und -komfortrouuten auf Hauptverkehrsachsen zu führen, denn dort sind Zielkonflikte mit dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr die Regel. Natürlich sollen die Routen trotzdem direkt und durchgängig sein. Deshalb führen sie teils über komplexe Knoten, etwa den Bucheggplatz oder den Wipkingerplatz – eine Herausforderung.

Die neuen Routen sollen autofrei und vortrittsberechtigt sein. Wird die Stadt dies einlösen?

Das Vorzugsroutennetz wird über hundert Kilometer lang. Davon werden rund achtzig Prozent grundsätzlich autofrei und in der Regel an Querungen vortrittsberechtigt sein. Autofrei meint Abschnitte mit baulich getrennten Radwegen oder Quartierstrassen mit weniger als 2000 Motorfahrzeugen pro Tag. Bei dieser Belastung und mit Tempo 30 ist der Mischverkehr aus Auto und Velo verträglich. Die Werte stimmen mit den Standards in Deutschland und den Niederlanden überein.

Woher nimmt die Stadt den zusätzlichen Platz fürs Velo?

Auf den genannten Quartierstrassen braucht es in der Regel keine Velostreifen. Trotzdem müssen mehrere Tausend Parkplätze aufgehoben werden, um ausreichende Breiten für das Nebeneinanderfahren und Begegnen zu ermöglichen, um Unfälle beim Öffnen von Autotüren zu vermeiden und ausreichende Sichtweiten zu gewährleisten.

Was erreichen Sie mit so schnellen Massnahmen und wie viel Bauen ist nötig?

Etwa siebzig bis achtzig Prozent der insgesamt über hundert Kilometer Velovorzugsrouten, schätze ich, können wir im bestehenden Strassenquerschnitt umsetzen. Neben dem Abbau von Parkplätzen sind dazu je nach Situation auch Einbahnregimes und modale Filter nötig, also →

→ Durchfahrtsperren für den motorisierten Individualverkehr. Es geht darum, möglichst rasch etwas zu erreichen. Deshalb wollen wir schrittweise vorgehen: schnell mit einfachen Massnahmen Verbesserungen erreichen und wo nötig später baulich nachbessern. Bauen benötigt mehrere Jahre. Den Bucheggplatz zum Beispiel wird man einmal umbauen müssen. Vorläufig möchten wir wenigstens die Velostreifen, die zwischen den bis zu vier Fahrspuren liegen, an die Seite legen. Am Letzigraben, einer kommunalen Strasse, wäre es für das Velo am besten, den motorisierten Individualverkehr umzuleiten. Kurzfristig werden wir die Velostreifen vorerst verbreitern.

Wie wird das neue Netz signalisiert?

Diese spannende Debatte ist noch im Gang. Da treffen zwei Interessen aufeinander: hier Vortritt und Sicherheitsgefühl für Velofahrerinnen und Velofahrer, dort die Integration in die gewachsene Stadtgestalt. Wir könnten den Belag der Velovorzugsrouten rot einfärben wie in den Niederlanden oder beim laufenden Versuch in Winterthur. Sie werden dann im Stadtraum sehr dominant. Zudem hat Rot Gefahrencharakter. Und beim Unterhalt bedeutet dies, dass der Flick auch rot sein muss.

Als Pilotversuch soll die Route zwischen Affoltern und Oerlikon mit farbigen Markierungen sichtbar gemacht werden, mit sogenannten FGSO-Bändern. Der Fachausdruck FGSO steht für eine farbliche Gestaltung von Strassenflächen, die ausschliesslich der optischen Gestaltung des Strassenraums dient und das Verhalten im Verkehr nicht direkt beeinflussen darf. Die Farbe ist allerdings derzeit noch offen. Blau ist durch die Parkfelder der Blauen Zone besetzt. Bei uns steht im Moment Grün zur Debatte. Das wird noch nicht häufig bei Markierungen verwendet. Zudem wollen wir mit Piktogrammen in Form von grossen gelben Velos mit Richtungsangaben am Boden arbeiten, zum Beispiel alle 200 Meter und vor oder nach den wichtigen Knoten, sodass man rasch erkennt, wo die Route weitergeht.

Kaum nimmt das Velo in der Planung Fahrt auf, wird die Kritik laut, dass der öffentliche Verkehr leide.

Wie gross ist der Konflikt in Zürich?

Die Stadt Zürich gewichtet den öffentlichen Verkehr hoch. Für uns ist klar: Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr müssen miteinander funktionieren. Damit setzen wir uns planerisch in jeder Situation auseinander und versuchen, kreativ zu denken. Dank Verkehrsmanagement kann zum Beispiel eine Busspur aufgehoben oder situativ auch eine Busspur für den Veloverkehr geöffnet werden.

Ihre Arbeit wurde hart kritisiert:

Zürich trödle mit der Veloinfrastruktur.

Woran liegt es, dass sie jener in Bern, Basel oder Winterthur nachhinkt, und was unternehmen Sie dagegen?

Zürich hat sicher Aufholbedarf. Dies zeigte auch die letzte Bevölkerungsbefragung. Mit der Velostrategie 2030 und dem Vorzugsroutennetz haben wir die Strategie angepasst. Wir suchen breiter nach gesamtheitlichen Lösungen und addieren nicht einfach die Bedürfnisse des Veloverkehrs hinzu. Wir schaffen auch mit einfachen, schnell umsetzbaren Massnahmen Verbesserungen. Erschwert wird die Situation durch ein etwa im Vergleich zu Bern dichtes Netz an überkommunalen Strassen, wo wir die Zustimmung des Kantons benötigen. In letzter Zeit konnten wir aber auch da viel erreichen, die Velostation Europaplatz etwa oder die neue Langstrassenunterführung. Zudem haben sich Projekte verzögert: Ein Mythenquai, ein Sihlquai und der Stadttunnel unter dem Bahnhof werden wichtige Lücken im Velonetz schliessen.

Sie bekamen vom Stadtparlament ein Velokompetenzzentrum und sechs zusätzliche Stellen zugesprochen.

Geht es jetzt schneller vorwärts?

Ein Stück weit sicher, da wir gleichzeitig mehr Projekte bearbeiten können. Doch um Parkplätze aufzuheben, benötigt man nicht mehr Personal, sondern das richtige Mindset und den Konsens in Politik und Verwaltung. Herausfordernd wird es, wenn stets das Maximum gefordert wird und es perfekt sein soll. Dann diskutiert man, anstatt auszuprobieren und vorwärtszumachen. ●



Rupert Wimmer ist seit 2017 Leiter Verkehr und Stadtraum im Tiefbauamt der Stadt Zürich.

Velostrategie Zürich 2030

Auftraggeber: Stadtrat von Zürich
 Projektbeteiligte: Nicola Kugelmeier, Tiefbauamt (Projektleitung); Dienstabteilung Verkehr; Schulamt; Stadtpolizei; Verkehrsbetriebe Zürich; Amt für Städtebau; Umwelt- und Gesundheitsschutz; Sportamt
 Externe Projektunterstützung: Metron Verkehrsplanung, Brugg; Synergo, Zürich

In der Stadt Zürich sind die Ziele ähnlich wie in Bern, das Vorgehen unterscheidet sich jedoch. 2021 hat die Zürcher Velostrategie den früheren Masterplan abgelöst. Sie umfasst das «Strategiepapier» mit Handlungsbedarf und Zielen und den «Massnahmenband», der alle zwei Jahre überprüft und angepasst werden soll. So soll ein durchgängiges, sicheres und sichtbares Routennetz entstehen, wobei die Veloschnellrouten im Sinn der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» zunächst im Zentrum stehen. Das «Veloexpressteam» arbeitet dafür an schnell machbaren Markierungen und Signalisationen, parallel dazu plant man grössere Bauprojekte zugunsten des Velos. Auch Zürich will eine Velokultur schaffen, etwa mit Sicherheits- und Verhaltenskampagnen. Zudem achtet man auf eine integrale Planung und will die Veloförderung in allen Planungsstufen verankern – mit einer neuen Organisation. Dazu gehören eine Velokoordinatorin, eine Koordinationsgruppe und mehr Kommunikation mit der Bevölkerung. www.stadt-zuerich.ch/velo



Abbiegen in der Schwarztorstrasse,
Bern: links nur indirekt erlaubt, rechts
aber auch bei Rot.