

# **Autobahnanschluss Wankdorf**

## **Analyse der Veloverbindungen: heute und mit BUGAW**

Version vom 3. Juni 2025

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Übersicht/Erkenntnisse</b>	<b>4</b>
<b>2. Fazit</b>	<b>5</b>
<b>3. Grundlagen</b>	<b>6</b>
3.1 Orthofoto IST-Zustand	6
3.2 Projektplan BUGAW	7
<b>4. Methodik und Definitionen</b>	<b>8</b>
4.1 Routen/Destinationen/Verbindungen	8
4.2 Einteilung der Routen (Priorisierung)	9
4.3 Anforderungen an die Routen	9
4.4 Standards	10
4.5 Bewertung/Farbcodes	12
4.6 Szenarien	13
4.7 Abkürzungen	13
<b>5. Bereits heute möglich: Kompakte und günstige Lösungsmöglichkeiten (IST optimiert)</b>	<b>14</b>
5.1 Verbreiterung der Radstreifen entlang des Schermenwegs	14
5.2 Verbesserungen entlang der Bolligenstrasse Süd	14
5.3 Fuss- und Velo-Netzpassage Ost	15
5.4 Fuss- und Velo-Schnellpassage Nord	16
5.4.1 Variante «Furt»	16
5.4.2 Variante «Tunnel»	17
5.5 Bolligenstrasse-Transitbrücke	18
<b>6. Analyse der A-Routen</b>	<b>19</b>
6.1 Worblental > Bern Wankdorf	19
6.2 Bern Wankdorf > Worblental	21
6.3 Worblental > Bern Innenstadt	24
6.4 Bern Innenstadt > Worblental	28
6.5 Ostermundigen West > Bern Wankdorf	30
6.6 Bern Wankdorf > Ostermundigen West	32
6.7 Zentweg > Bern Innenstadt	35
6.8 Bern Innenstadt > Zentweg	36
<b>7. Analyse der B-Routen</b>	<b>38</b>
7.1 Worblental > Ostermundigen West	38
7.2 Ostermundigen West > Worblental	40
7.3 Ostermundigen West > Bern Innenstadt	41
7.4 Bern Innenstadt > Ostermundigen West	42
7.5 Schermen > Bern Innenstadt	44
7.6 Bern Innenstadt > Schermen	45

7.7 Schermen > Ostermundigen West-----	47
7.8 Ostermundigen West > Schermen-----	49
7.9 Zentweg > Stadion-----	51
7.10 Stadion > Zentweg-----	52
<b>8. Weitere Erkenntnisse-----</b>	<b>54</b>
8.1 Der Kreuzungsbereich ist heute kein Unfallschwerpunkt für Velofahrende und Fussgänger --	54
8.2 Die geplante Langsamverkehrsbrücke weist aus Velofahrenden-Sicht grosse Mängel auf ---	54
8.2.1 Keine möglichst direkten Verbindungen -----	54
8.2.2 Starke Steigungen-----	54
8.2.3 Grosser Höhenunterschied zu überwinden -----	55
8.2.4 Weitere Planungsmängel-----	56
<b>9. Referenzen-----</b>	<b>57</b>

# 1. Übersicht/Erkenntnisse

	Routen		IST		BUGAW		IST-optimiert		Bauphase	
	von	nach	direkt	sicher	direkt	sicher	direkt	sicher	direkt	sicher
A	Worblental	> Bern Wankdorf			0	+1	+1	+2	-1	+1
A	Bern Wankdorf	> Worblental			-1	+1	+1	+2	-1	+1
A	Worblental	> Bern Innenstadt			0	+2	0	+2	-	0
A	Bern Innenstadt	> Worblental			0	+1	0	0	-	0
A	Ostermundigen West	> Bern Wankdorf			0	0	+1	+2	-1	0
A	Bern Wankdorf	> Ostermundigen West			0	+1	+1	+2	-1	0
A	Zentweg	> Bern Innenstadt			-1	0	0	+1	-1	0
A	Bern Innenstadt	> Zentweg			0	0	0	+1	0	0
B*	Worblental	> Ostermundigen West			-½	0	0	+1	-½	0
B	Ostermundigen West	> Worblental			0	0	0	0	0	0
B	Ostermundigen West	> Bern Innenstadt			0	0	+1	+½	0	0
B	Bern Innenstadt	> Ostermundigen West			0	+½	0	0	0	0
B	Schermen	> Bern Innenstadt			+½	0	+1	+½	0	0
B	Bern Innenstadt	> Schermen			0	+½	0	+1	-½	0
B	Schermen	> Ostermundigen West			+½	0	+1	+1	0	0
B	Ostermundigen West	> Schermen			0	0	0	+½	-½	-½
B	Zentweg	> Stadion			-½	-½	0	+½	-½	-½
B	Stadion	> Zentweg			-½	-½	0	0	-½	-½
	Verbesserungen	A-Routen: Faktor 1			+1	+7	+7	+17	+0	+2
	Verschlechterungen	*B-Routen: Faktor ½			-3,5	-1	-0	-0	-9,5	-1,5
	<b>Total</b>				<b>-2,5</b>	<b>+6</b>	<b>+7</b>	<b>+17</b>	<b>-9,5</b>	<b>+0,5</b>

## 2. Fazit

Dass der Veloverkehr gefördert werden muss, um eine Wende hin zu einem zukunftstauglichen Verkehr in einem sich dramatisch verändernden Weltklima zu schaffen, ist heute im politischen Diskurs common sense. So vereinbarten auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und der Berner Gemeinderat im Jahr 2021 im Hinblick auf die Umgestaltung des Autobahn-Anschlusses Wankdorf die Erstellung von "zeitgemässen Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr". Dies wird in der entsprechenden Vereinbarung wie folgt definiert: "Die Verkehrsbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr sind (...) möglichst **direkt, sicher und attraktiv** zu gestalten und die Anschlusspunkte zwischen den Wegnetzen zu **optimieren**". Diese Forderung steht auch im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern: «Beim baulichen und betrieblichen Strassenunterhalt sind Verbesserungen für den Veloverkehr systematisch zu prüfen und soweit verhältnismässig umzusetzen.» (Seite 18). Dazu seien, so die genannte Vereinbarung, «in der Regel für Fussgängerinnen/Fussgänger und Velofahrende getrennte Verkehrsflächen auszuscheiden. Mischverkehrsflächen sind wo möglich zu vermeiden, insbesondere auch, weil sie die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht erfüllen.» Und den «Anforderungen des 'hindernisfreien Bauens' sei Rechnung zu tragen.» Der Grundsatz der getrennten Verkehrsflächen von Veloverkehr und motorisiertem Verkehr, aber auch von Veloverkehr und Fussverkehr steht seit März 2022 zudem verbindlich im nationalen Veloweggesetz (Art. 6c).

Beide Seiten waren sich beim Abschluss der Vereinbarung "einig, dass **gegenüber der heutigen Situation eine Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen** zu erreichen ist." Dies entspricht auch den Zielsetzungen von Pro Velo. Es geht demnach bei zukunftsgerichteten Bauprojekten nicht darum, unter dem Strich die Situation beizubehalten oder zu sichern, sondern sie zu verbessern. Dies ist am Indikator zu messen, dass Verbindungen von mehr Velofahrenden benutzt werden als vorher. Dabei ist aus Sicht von Pro Velo nicht zulässig, dass Verschlechterungen oder das Ausbleiben von Verbesserungen auf bestimmten Routen damit abgewertet werden, dass dort ja ohnehin nicht viele Velofahrende unterwegs sind. Jede Route hat das Potenzial, für mehr Velofahrende attraktiver zu werden. Dieses Potenzial muss für eine Verkehrswende unbedingt ausgeschöpft werden.

Die vorliegende Analyse von Pro Velo Bern zeigt auf, dass die versprochenen und vereinbarten Verbesserungen für Velofahrende durch das Projekt BUGAW nur gerade auf zwei Routen resultieren. Alle anderen Routen werden durch das Projekt entweder nicht verbessert oder sogar verschlechtert. In der Bilanz bringt das Projekt für den Veloverkehr damit fast keine Vorteile. Die Bilanz ist vor dem Hintergrund der angestrebten Verbesserung/Optimierung der Veloverbindungen und unter Berücksichtigung der massiven Behinderungen und Einschränkungen während der 5-jährigen Bauzeit insgesamt negativ. **Das Projekt erfüllt damit klar nicht die Kriterien einer zukunftsgerichteten Veloförderung.** Das Projekt BUGAW generiert durch die Bauarbeiten und -materialien grosse Mengen an zusätzlichen Treibhausgasen, einen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs und bringt fast keine Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. **Es ist folglich für die dringend nötige Verkehrswende in mehrfacher Hinsicht schädlich, kontraproduktiv und deshalb abzulehnen.** Es ist unverständlich, dass der Berner Gemeinderat trotz der umfangreichen Bemühungen hin zu einer Verkehrswende in der Stadt Bern ein solch kontraproduktives Ausbauprojekt bis anhin unterstützte.

Wegen der Ablehnung der grossen Autobahnausbauten rund um Bern am 24.11.2024 durch die nationale Volksabstimmung und die bevorstehende Initiativ-Abstimmung in der Stadt Bern sowie dem laufenden kontroversen Baubewilligungsverfahren muss verstärkt damit gerechnet werden, dass das BUGAW-Projekt nicht in den nächsten Jahren gebaut wird. Deshalb sollten nun die jahrzehntelange Blockade durch die BUGAW-Planungsarbeiten durchbrochen und rasch Verbesserungen für den Veloverkehr geplant und umgesetzt werden. Die Verkehrswende kann nicht warten und die Durchfahrt über diese grosse Kreuzung muss jetzt zeitnah für Velofahrende erleichtert und gesichert werden. Pro Velo Bern liefert in dieser Analyse dafür bereits heute umsetzbare Projektideen.

Aufgrund der vorliegenden Analyse zieht Pro Velo Bern folgende Schlussfolgerung:

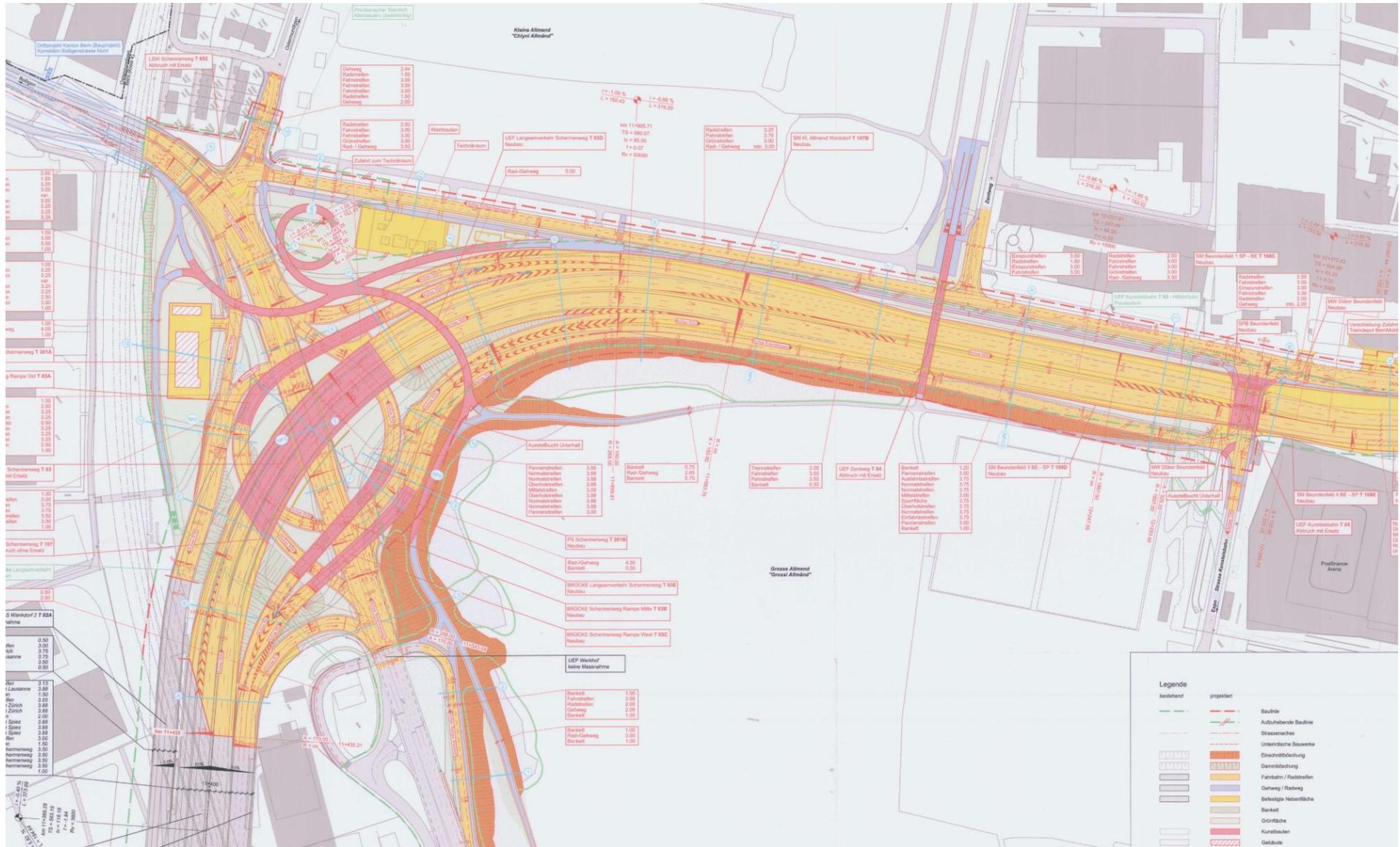
- Für die meisten Routen und Velofahrenden bringt BUGAW keine Vorteile gegenüber heute. In einigen Fällen werden Verbindungen sogar schlechter.
- Während der Bauphase von BUGAW würde der Knoten für Velos auf wichtigen Routen praktisch unpassierbar.
- Auf vielen Routen wären auch ohne BUGAW wichtige Verbesserungen für den Veloverkehr mit einem kleinen Bruchteil der Investitionssumme schon heute jederzeit machbar.

### 3. Grundlagen

#### 3.1 Orthofoto IST-Zustand



## 3.2 Projektplan BUGAW



Die vorliegende Analyse bezieht sich auf die Unterlagen des Auflageprojektes (online hier: <https://spurwechsel-bern.ch/wp-content/uploads/wankdorf-plaene/>).

## 4. Methodik und Definitionen

### 4.1 Routen/Destinationen/Verbindungen



## 4.2 Einteilung der Routen (Priorisierung)

- **A-Routen**
  - wichtige, stark nachgefragte Verbindungen
  - Förderung Veloverkehr dringend und effektiv
- **B-Routen**
  - weniger nachgefragte Verbindungen
  - Förderung Veloverkehr weniger dringend und weniger effektiv

In der Gesamtübersicht/Bilanz werden die B-Routen gegenüber den A-Routen nur mit halbem Gewicht gerechnet.

## 4.3 Anforderungen an die Routen

In der Veloroutenplanung werden in der Regel die Begriffe «direkt» und «sicher» als Anforderungskriterien für die Routen verwendet.<sup>1</sup> In Analogie dazu werden in der vorliegenden Studie diese beiden Kriterien gemäss der folgenden Beschreibung separat bewertet:

- **direkt**
  - Regelmässige Fahrten, z. B. Pendeln
  - mehrmals wöchentlich
  - mehrheitlich elektrisch motorisiert, da ohnehin längere Strecke
  - Sichere Velofahrende
  - auf kürzeste Zeit pro Weg fokussiert
  - negative Bewertung entsteht durch Umwege gegenüber der Luftlinie, durch zu überwindende Höhenunterschiede sowie durch wiederholtes Anhalten und neu Anfahren z. B. bei LSA oder scharfen Abbiegungen.
- **sicher**
  - für Velofahrende von 8 bis 80 Jahren fahrbar
  - Familien auf Tagesausflügen

---

<sup>1</sup> So z. B. im nationalen Veloweggesetz von 2022 im Artikel 6b («direkte Streckenführung») und 6c («sicher»). Ebenfalls im Handbuch «Planung von Velorouten» des ASTRA auf Seite 22ff und im Handbuch Velobahnen des ASTRA auf Seite 17ff. In der Praxishilfe Velowegnetzplanung des ASTRA werden dazu die Begriffe «sicher» und «attraktiv» verwendet.

- Jugendliche / Gruppen auf Ausflügen
- nur teilweise elektrisch motorisiert
- potentiell Anhängerzüge (4 Meter)
- potentiell unsichere Velofahrende

## 4.4 Standards

Zur Beurteilung der Routen werden die Standards des Masterplans Veloinfrastruktur der Stadt Bern beigezogen, da diese beschreiben, wie eine zukunftsfähige und attraktive Veloinfrastruktur aussehen soll. Der Masterplanbericht gilt als "Leitdokument für Projekte auf Gemeindestrassen und hält die städtischen Direktionen und Ämter an, bei ihren entsprechenden Arbeiten und Planungen den Masterplan zu berücksichtigen; Abweichungen davon sind zu begründen" (Seite 5). In der Zusammenarbeit mit Eigentümern anderer Strassen innerhalb der Stadt (Kanton, Bund, Private) sind die städtischen Direktionen und Ämter "gehalten, sich auch bei diesbezüglichen Strassenprojekten soweit möglich für die Umsetzung der Vorgaben des Masterplans einzusetzen und mit den beteiligten Partnern nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen." Die Standards sind als Optimalmasse gedacht und werden grundsätzlich umgesetzt. "Abweichungen nach unten sind zu begründen." (Seite 6).

Im Folgenden werden die Grundsätze des Masterplanberichts Veloinfrastruktur in Bezug auf das Projekt BUGAW analysiert:

- **Grundsätze in Bezug auf das Separationsbedürfnis (Seite 9):**
  - Auf verkehrsarmen Strassen und bei tiefen Geschwindigkeiten des MIV kann das Velo im Mischverkehr geführt werden.  
→ In Bezug auf BUGAW kann dies allenfalls für die geplante Langsamverkehrsbrücke gelten.
  - Bei mittleren Belastungen und Geschwindigkeiten des MIV kann das Velo mit Radstreifen auf der Strasse geführt werden.  
→ In Bezug auf BUGAW kann dies für keine der betrachteten Strassen gelten.
  - Entlang stark belasteter Strassen oder bei hohen Geschwindigkeiten des MIV ist eine bauliche Trennung anzustreben.  
→ In Bezug auf BUGAW gilt dies für alle betrachteten Strassen (ausser der geplanten Langsamverkehrsbrücke).
  - Die Markierung eines ununterbrochenen Radstreifens soll bei Breiten von über 2.20 m und keinen seitlichen Zufahrten/Parkplätzen oder bei sehr hohem Separationsbedürfnis geprüft werden (Seite 11).  
→ In Bezug auf BUGAW ist das sehr hohe Separationsbedürfnis überall gegeben (siehe dazu auch Bildlegende im «Masterplan Veloinfrastruktur Standards» der Stadt Bern auf Seite 14. Der Schermenweg West wird als 4-streifige Hauptverkehrsstrasse am Siedlungsrand und in Autobahnnähe dargestellt. Auf solchen Strassen ist das Separationsbedürfnis besonders hoch.)
  - Dieses Separationsbedürfnis wird ebenfalls von der neuen nationalen Grundnorm aufgenommen, die zurzeit in der Vernehmlassung ist.<sup>2</sup> Hier wird auf Seite 19 (Abbildung 11) des Dokuments «Grundlagen und Projektierung» ebenfalls dargelegt, dass Mischverkehr zwischen MIV und Velo nur bei entweder niedriger Verkehrsmenge oder aber niedriger MIV-Geschwindigkeit (bis 30 km/h) möglich ist.

---

<sup>2</sup> [https://www.vss.ch/fileadmin/user\\_upload/vss/Normen\\_in\\_Vernehmlassung/VL\\_640060\\_de\\_cbm\\_20250311\\_1\\_.pdf](https://www.vss.ch/fileadmin/user_upload/vss/Normen_in_Vernehmlassung/VL_640060_de_cbm_20250311_1_.pdf)

- **Standard für Velohaupttrouten (Seite 9):**

- Breite von Radstreifen und Radwegen von 2.50 m (mind. 1.80 m).  
→ In Bezug auf BUGAW gilt dieser Standard für alle hier geprüften Routen, da im langfristig angestrebten Netz überall Velohaupttrouten involviert sind. Siehe dazu auch den Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (Seite 19).



### Legende

#### Velohaupttrouten

- hoher Standard entlang Hauptverkehrsstrassen
- hoher Standard abseits Hauptverkehrsstrassen
- Velohaupttroute entlang neuer Stadtstrasse A6

#### Velorouten

- Entlang Hauptverkehrsstrassen
- Abseits Hauptverkehrsstrassen

- **Mischverkehr Fuss-/Veloverkehr**

- Der Grundsatz ist eine bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Bei einigen Wegverbindungen (z.B. am Stadtrand) ist dies jedoch nicht sinnvoll, weshalb mit gegenseitiger Rücksichtnahme das Prinzip der Koexistenz angewendet wird. (Seite 32). Eine Trennung ist tendenziell sinnvoll bei u.a.: Starker Frequenz durch Fuss- oder Veloverkehr; Gefälle > 2 %; Besonderen Schutzbedürfnissen des Fussverkehrs; Erhöhter Nachfrage durch (schnelle) E-Bikes (z.B. auf ausgesprochenen Pendler Routen). Eine Mischfläche wäre nur dann sinnvoll, wenn u. a.: Geringe Frequenz durch Fuss- und Veloverkehr; Etablierten, konfliktarmen Situationen; Breite  $\geq 3.50$  m  
→ In Bezug auf BUGAW kommt diese Regelung vor allem auf der geplanten Langsamverkehrsbrücke zur Anwendung. Hier braucht es gemäss den Standards Velomasterplan folglich eine Trennung des Veloverkehrs vom Fussverkehr.
- Der Grundsatz der getrennten Verkehrsflächen von Veloverkehr und motorisiertem Verkehr, aber auch von Veloverkehr und Fussverkehr steht seit März 2022 zudem verbindlich im nationalen Veloweggesetz (Art. 6c). Das BUGAW-Projekt verletzt dieses Gesetz und steht gerade auch in Bezug auf die geplanten Mischverkehrsflächen im Widerspruch zu neueren Qualitätsstandards (Praxishilfe Velowegnetzplanung, ASTRA 2024; Handbuch Velobahnen, ASTRA 2025; Grundnorm, VSS/ASTRA Vernehmlassung Mai 25).

- **Rechtsabbiegen über Velostreifen hinweg**

- Beim BUGAW-Projekt sind diverse Situationen vorgesehen, wo der MIV rechts abbiegen/einspuren kann und dabei einen Velostreifen quert, auf dem Velofahrende geradeausfahren. Dafür sind folgende Elemente vorgesehen (Seite 48):

- Vorgrün für den Veloverkehr: Damit wird der Konflikt zwischen rechtsabbiegender MIV und dem Veloverkehr entschärft. Bei entsprechenden Konflikten zwingend vorzusehen.  
→ aus den BUGAW-Plänen geht nicht hervor, ob diese Massnahme vorgesehen ist.
- Separate Velo-Grünphasen: Damit kann eine räumlich-zeitliche Trennung bei starker Konfliktrichtigkeit der Verkehrsströme erreicht werden, z. B. bei starkem rechtsabbiegender MIV und geradeaus-fahrender Veloverkehr.  
→ Diese Massnahme wäre in vielen der beschriebenen Fälle nötig, um die Sicherheit der Velofahrenden zu garantieren.
- Solche LSA sollten bei verkehrsabhängigen Steuerungen kombiniert werden mit der frühzeitigen Detektion des Veloverkehrs. Die Detektion sollte mindestens 20-25 m vor dem Haltebalken eingesetzt werden.
- Solche LSA sollten bei fix koordinierten Anlagen mit grünen Wellen für den Veloverkehr kombiniert werden.  
→ Dies ist beim BUGAW-Projekt leider unrealistisch, da das ASTRA primär den Rückstau des MIV auf die Autobahn verhindern will.

#### 4.5 Bewertung/Farbcodes



Um eine gute Trennschärfe bei gleichzeitiger fachlicher Korrektheit zu erreichen, wird der gelbe Farbcode immer dann vergeben, wenn weder eine wirklich gute noch eine wirklich schlechte Lösung vorliegt. Der gelbe Bereich ist demzufolge relativ stark dehnbar und breit.

In der Übersichtstabelle sind Verbesserungen (wie es für das BUGAW-Projekt immer wieder behauptet wurde und wie es im Sinne einer zukunftsgerichteten Veloförderung auch sein sollte) wie folgt ablesbar:

Verbesserung:	Gleichbleibende Situation:	Verschlechterung:																					
<table border="1"> <tr> <td>gelb</td> <td>→</td> <td>grün + 1</td> </tr> <tr> <td>rot</td> <td>→</td> <td>gelb + 1</td> </tr> </table>	gelb	→	grün + 1	rot	→	gelb + 1	<table border="1"> <tr> <td>grün</td> <td>→</td> <td>grün 0</td> </tr> <tr> <td>gelb</td> <td>→</td> <td>gelb 0</td> </tr> <tr> <td>rot</td> <td>→</td> <td>rot 0</td> </tr> </table>	grün	→	grün 0	gelb	→	gelb 0	rot	→	rot 0	<table border="1"> <tr> <td>grün</td> <td>→</td> <td>gelb - 1</td> </tr> <tr> <td>gelb</td> <td>→</td> <td>rot - 1</td> </tr> </table>	grün	→	gelb - 1	gelb	→	rot - 1
gelb	→	grün + 1																					
rot	→	gelb + 1																					
grün	→	grün 0																					
gelb	→	gelb 0																					
rot	→	rot 0																					
grün	→	gelb - 1																					
gelb	→	rot - 1																					

In der Übersicht/Bilanz auf Seite 4 werden die B-Routen nur mit halbem Gewicht gerechnet.

## 4.6 Szenarien

In der vorliegenden Studie werden die Veloverbindungen in 5 Szenarien analysiert:

IST	Momentaner Zustand vor Beginn der Bauarbeiten für das BUGAW-Projekt
BUGAW	Zustand nach dem Abschluss der Bauarbeiten für das BUGAW-Projekt
IST-optimiert	Momentaner Zustand mit schon heute möglichen Verbesserungen ohne das BUGAW-Projekt
BUGAW Bauphase	Zustand während der Bauarbeiten für das BUGAW-Projekt
BUGAW-optimiert	Zustand nach dem Abschluss des BUGAW-Projekts mit Verbesserungen am Projekt

## 4.7 Abkürzungen

BUGAW	Bezeichnung des ASTRA-Projekts "Bern Umgestaltung Anschluss Wankdorf"
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)

## **5. Bereits heute möglich: Kompakte und günstige Lösungsmöglichkeiten (IST optimiert)**

Die nachfolgend dargelegten Lösungsmöglichkeiten, um den IST-Zustand ohne das BUGAW-Projekt zu optimieren, können einzeln, aber auch kombiniert umgesetzt werden. Alle vorgelegten Lösungsmöglichkeiten sind bereits heute umsetzbar und können auch auf ein allfälliges späteres, optimiertes neues BUGAW-Projekt adaptiert werden. Sie bieten sich teilweise auch dafür an, vor der eigentlichen Bauphase einer Umgestaltung des Autobahnanschlusses umgesetzt zu werden, womit eine bessere Veloführung auch während der Bauphase ermöglicht würde. Ebenso könnte mit einigen der vorgestellten Elemente das eigentliche BUGAW-Projekt im Hinblick auf die Veloförderung optimiert werden. So beispielweise die Fuss- und Velo-Netzpassage Ost sowie die Fuss- und Velo-Schnellpassage Nord.

### **5.1 Verbreiterung der Radstreifen entlang des Schermenwegs**

Aufgrund der grosszügigen Platzverhältnisse könnte schon heute der gesamte Radstreifen auf beiden Seiten des Schermenwegs auf 2,5 m verbreitert werden. Kleine Spuranpassungen beim MIV und etwas Breite des Trottoirs würden dafür reichen.

### **5.2 Verbesserungen entlang der Bolligenstrasse Süd**

Der Veloverkehr könnte bereits heute über die ganze Länge der Bolligenstrasse Süd zwischen Allee und Autobahn geführt werden. Der Fussverkehr kann auf dem bereits heute bestehenden Weg auf der kleinen Allmend geführt werden. Das Trottoir innerhalb der Allee könnte aufgehoben werden.

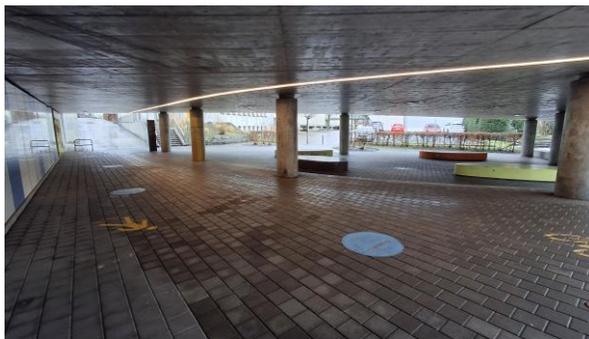
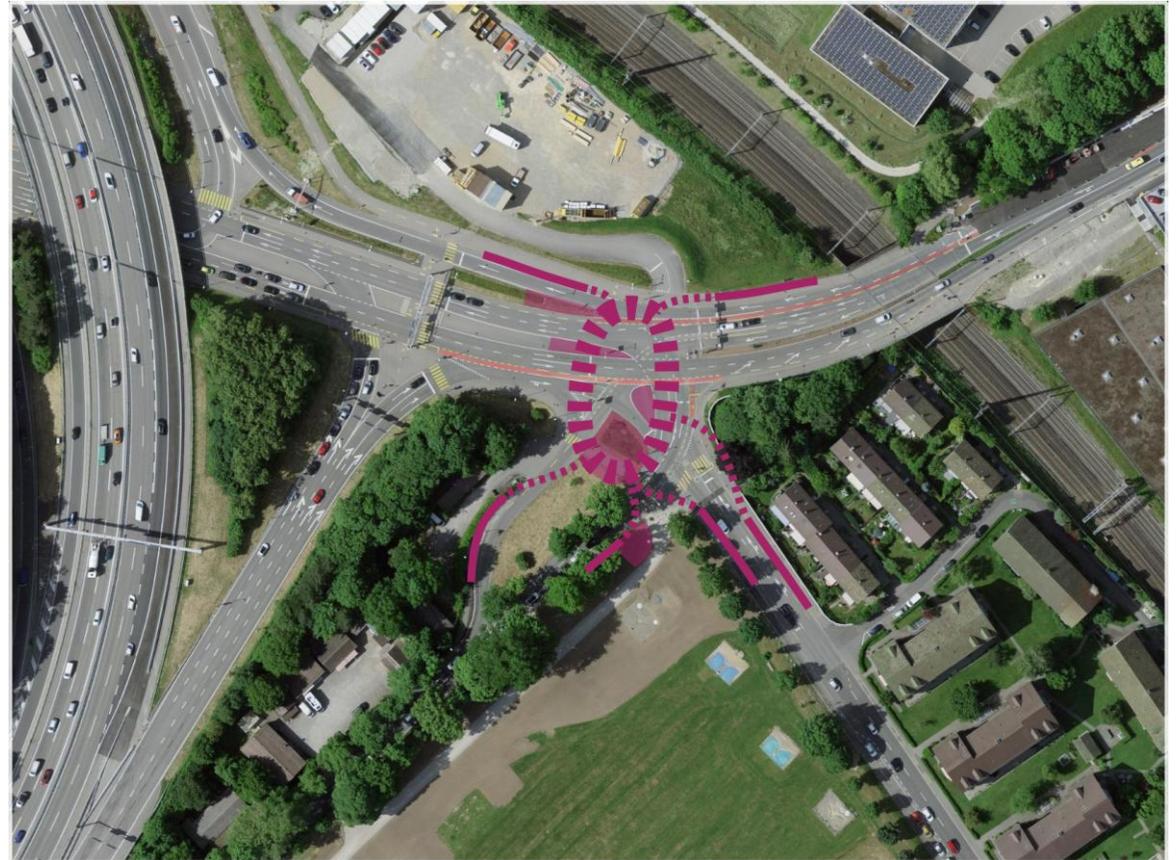
Damit könnte auch der Knoten Zentweg/Bolligenstrasse bereits heute einfach verbessert werden.

### 5.3 Fuss- und Velo-Netzpassage Ost

Diese Passage (siehe Illustration rechts) in Form einer teilweise offenen Unterführung unterhalb der Kreuzung Schermenweg/Bolligenstrasse ermöglicht sowohl für den Velo- wie auch für den Fussverkehr alle Verbindungen ohne LSA und Kreuzungssituationen mit dem MIV.

Die transparent violetten Polygone in der Grafik könnten offen als Tageslicht-offene Bereiche (Licht-Einfall) gestaltet werden (Fussgängerbrücke ebenerdig).

Unten sind mögliche Umsetzungen der Tiefpassage illustriert.

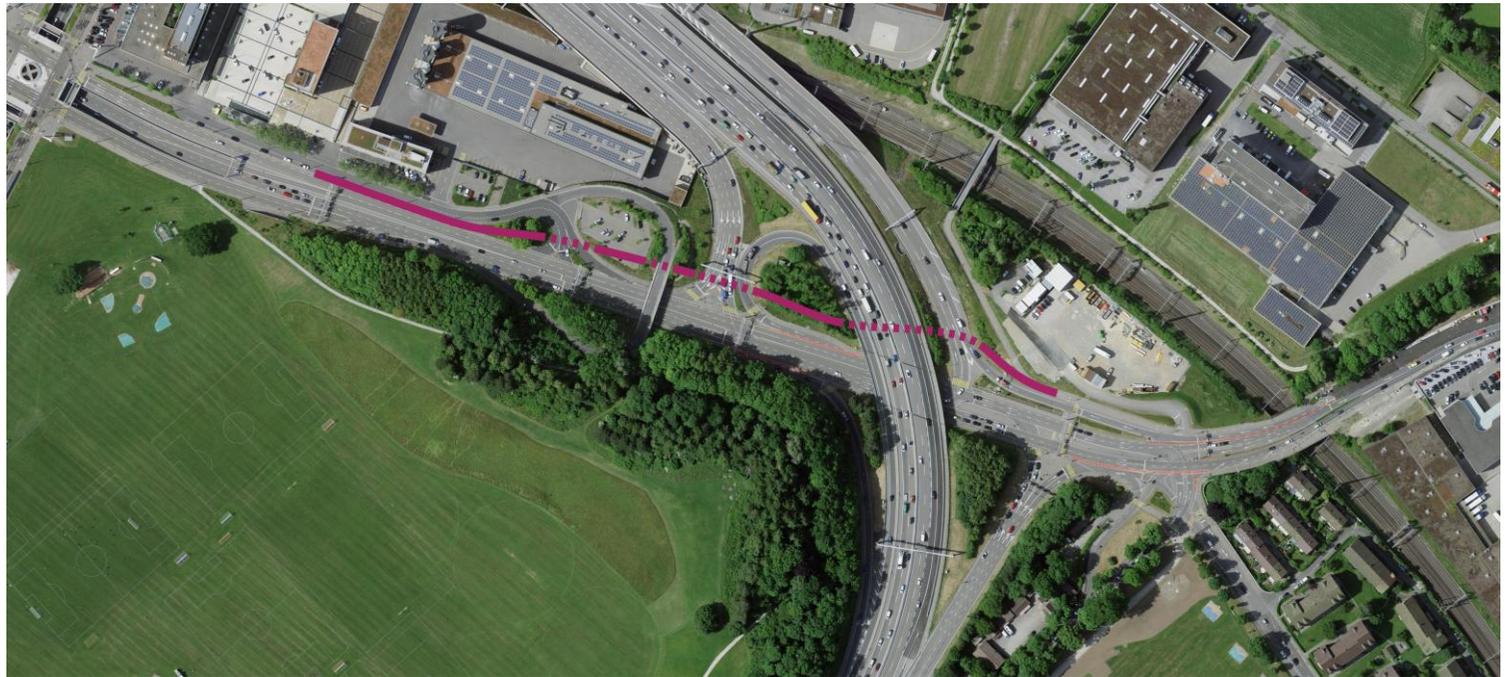


## 5.4 Fuss- und Velo-Schnellpassage Nord

### 5.4.1 Variante «Furt»

Diese Passage wäre breit genug für den Veloverkehr in beide Richtungen und eine getrennte Fussverkehrsfläche.

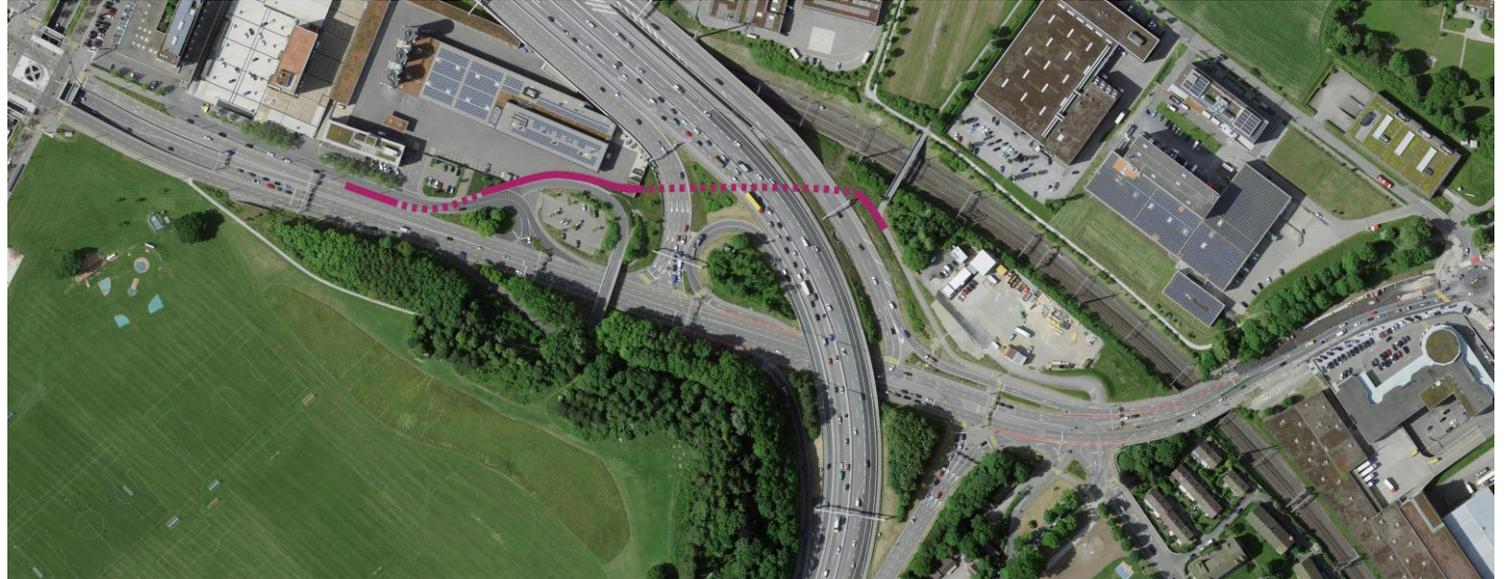
Die Passage verläuft 2-3 Meter unterhalb des Strassenniveaus Schermenweg. Zwischen den Strassenquerungen bzw. Unterführungen (gestrichelt gezeichnet) öffnet sich die Passage immer wieder zum Tageslicht (ausgezogen gezeichnet). Wo möglich wird die Stützmauer nicht senkrecht, sondern als Hang ausgeführt.



#### 5.4.2 Variante «Tunnel»

Diese Passage wäre breit genug für den Veloverkehr in beide Richtungen und eine baulich abgetrennte Fussverkehrsfläche.

Die Passage verläuft auf gleicher Höhe wie das Strassenniveau Schermenweg. Der Haupttunnel unterquert die Autobahn auf dieser Höhe.<sup>3</sup>

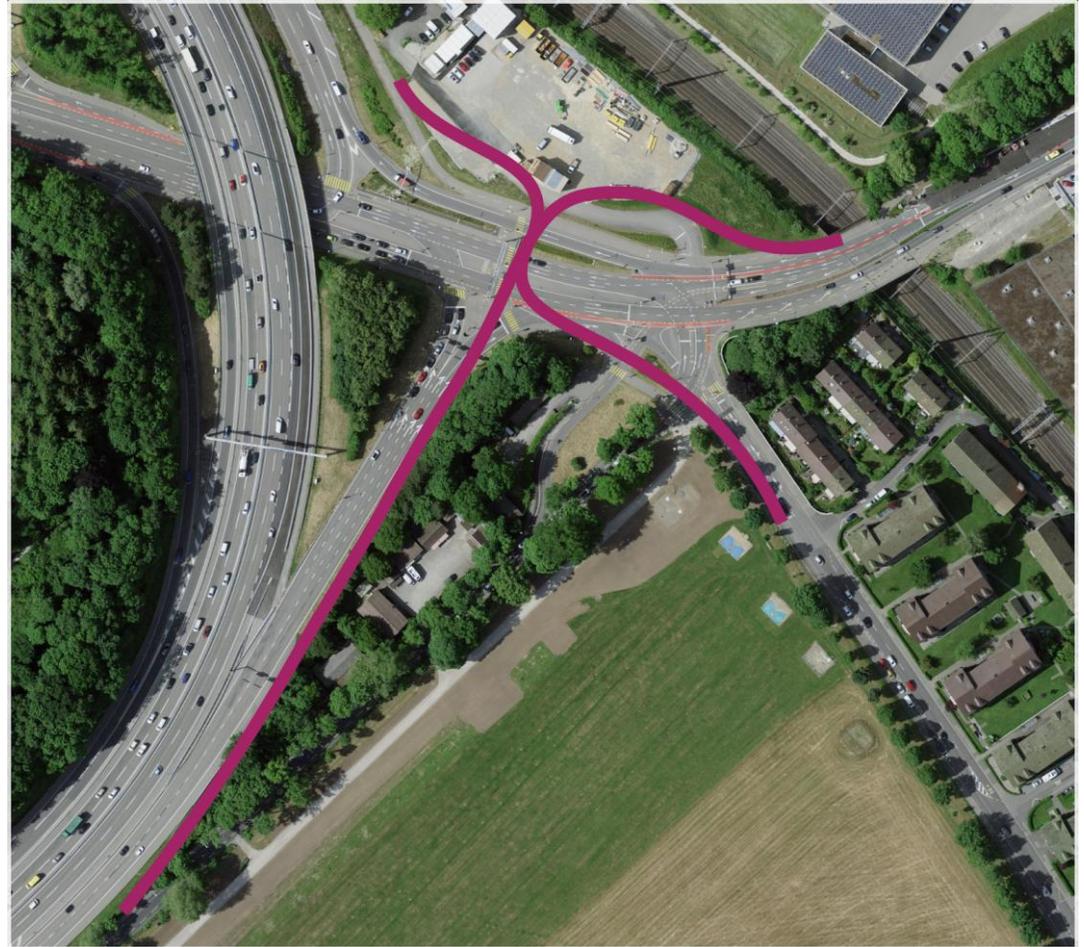


---

<sup>3</sup> Offenbar wurde im Rahmen der BUGAW-Planung bereits einmal eine solche Route mit Tunnel geprüft. Im LV-Bericht steht dazu auf Seite 32: «Bei der Variante E3 werden die Velos auf einem Radweg durch einen Tunnel unter der Autobahnzufahrt in Richtung Lausanne/Zürich und danach auf einem Radstreifen bis zum Wankdorfplatz geführt.»

## 5.5 Bolligenstrasse-Transitbrücke

Derjenige Teil der im BUGAW-Projekt geplanten Langsamverkehrsbrücke, der den hauptsächlichsten Nutzen für die Veloverkehrsverbindungen bringt, könnte auch ohne das BUGAW-Projekt heute schon gebaut werden. Damit könnten die wichtigen Routen “Bern Innenstadt > Worblental” (beide Richtungen) sowie “Bern Innenstadt > Schermen” (beide Richtungen) massiv direkter und sicherer gestaltet werden. Da sie nur den Schermenweg (unterste Strassenebene der gesamten Kreuzung) queren müsste, wäre die Brücke viel weniger steil und viel weniger hoch als beim BUGAW-Projekt.



## 6. Analyse der A-Routen

### 6.1 Worblental > Bern Wankdorf

IST	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 5 LSA, davon 1 rechtwinklige Querung der Autobahn-Einfahrt Richtung Zürich (zusammen mit dem Fussgängerstreifen).</li> <li>- Die Route passiert 3 Querungsbereiche/Rechtsabfahrten (Autofahrende sind dort bereits im Autobahn-Modus).</li> <li>- Der Kreuzungsbereich mit der Erschliessung der Parzelle Nr. 4088/Bananenparzelle ist unklar geregelt.</li> </ul>	
direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist gut machbar.</li> <li>- Die vielen LSA sind mühsam.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Querungsbereiche/Rechtsabfahrten sind potenziell gefährlich.</li> </ul>

BUGAW
<p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 1 LSA.</li> <li>- Die Route ist kontraintuitiv (für Neulinge verwirrend, weil die Strasse zuerst nach links überquert werden muss).</li> <li>- Bei der Ausfahrt Werkhof/Strassenverkehrsamt ist die Verkehrsführung nicht sinnvoll geplant.</li> </ul> <p><b>Weg unter Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 6 LSA.</li> <li>- Die Route passiert keine Querungsbereiche/Rechtsabfahrten.</li> <li>- Die Kreuzungssituation mit der Erschliessung der Parzelle Nr. 4088/Bananenparzelle fällt weg (gegenüber IST).</li> <li>- Grüne Welle unrealistisch<sup>4</sup></li> </ul>

<sup>4</sup> Im BUGAW Langsamverkehrsbericht steht auf Seite 37: «Mit dem vorgesehenen Steuerungskonzept an den Knoten K082, K083 und K084 kann dem Velo auf dem Schermenweg in Fahrtrichtung stadteinwärts sowohl in der MSP (Morgenspitze) wie auch in der ASP (Abendspitze) eine Koordination angeboten werden. Das heisst alle drei Knoten können mit nur einem Halt beim ersten Knoten überquert werden. In der Gegenrichtung ist dies aufgrund der übergeordneten Randbedingungen nur während der Abendspitze möglich. Damit kann aber die Hauptlastrichtung (stadtauswärts) abgedeckt werden.» Pro Velo Bern sieht diese Möglichkeit als nicht sehr wahrscheinlich an. Die Koordination (grüne Welle) würde sehr wahrscheinlich rasch aufgehoben, sobald ein Rückstau des MIV auf die Autobahn droht. Dies ist gerade in den Spitzenzeiten aufgrund des zunehmenden MIV oft der Fall. Die Verhinderung dieses Rückstaus kann als eine der hauptsächlichen Grundmotivationen des ASTRA zur Umgestaltung des Knotens angesehen werden. Ohnehin zeigen Erfahrungen in der Stadt Bern, dass längere grüne Wellen im Veloverkehr nicht umsetzbar sind, weil die Velofahrenden mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind. In dieser Studie werden die Routen deshalb ohne solche «grüne Wellen» für den Veloverkehr analysiert.

- Breite der Radstreifen nicht durchgehend 2.50m. <sup>5</sup>	
<b>Direkt</b>	<b>Sicher</b>
<b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route bedeutet einen grossen Umweg (Distanz und Höhenunterschied).</li> <li>- Der Mischverkehr mit Fussgänger*innen und die unklare Kreuzungssituation auf der Brücke verhindern eine freie Fahrt.</li> <li>- Bei der Ausfahrt Werkhof/Strassenverkehrsamt mögliche Konflikte mit Autos.</li> <li>- Insgesamt halten sich Verbesserungen und Nachteile gegenüber IST-Zustand die Waage.</li> </ul> <b>Weg unter der Autobahn hindurch</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegen vieler LSA unattraktiv (1 LSA mehr als IST-Zustand).</li> </ul>	<b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist relativ sicher.</li> <li>- Bei der Ausfahrt Werkhof/Strassenverkehrsamt mögliche Konflikte mit Autos.</li> <li>- Unklare Kreuzungssituation auf der Brücke</li> </ul> <b>Weg unter der Autobahn hindurch</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route wird dank wegfallender Querungsbereiche sicherer.</li> <li>- Die Route wird unsicherer, weil kein Trottoir mehr neben der Strasse ist (Fluchtmöglichkeit fällt weg).</li> </ul>

<b>IST-optimiert</b>	
<b>Direkt</b>	<b>Sicher</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine kleine Verbesserung brächte eine Anmeldeschleife für die 1. LSA bei der Querung der Autobahn-Einfahrt Richtung Zürich.</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Schnellpassage Nord würde die Route schnell. Die oberirdische Route könnte rückgebaut werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Radstreifen könnte auf Kosten leicht schmalerer MIV-Spuren und eines leicht schmaleren Trottoirs massiv verbreitert werden. Dies würde die Sicherheitssituation und den Komfort bereits sehr stark verbessern.</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Schnellpassage Nord würde die Route sicher. Die oberirdische Route könnte rückgebaut werden.</li> </ul>

<sup>5</sup> Der LV-Bericht merkt auf Seite 31 richtigerweise an: «Der Schermenweg selbst ist im kantonalen Sachplan Bestandteil des Basisnetz und im kommunalen Richtplan Veloverkehr als Hauptroute klassiert. Gemäss STEK 2016 ist der Schermenweg sogar eine Hauptroute mit erhöhtem Standard. Konkret heisst dies, dass eine durchgängige Veloführung mit überbreiten Radstreifen oder strassenbegleitenden Radwegen (Idealfall 2.5 m) angestrebt werden soll.» Nur leider ist dies beim BUGAW-Projekt nicht umgesetzt. So steht auf Seite 38 im gleichen Bericht dazu: «In Richtung Wankdorf reduzieren sich die Radstreifen im Schermenweg bei der Brücke Werkhof beidseitig auf 1.50 m (bestehender Querschnitt). Eine Verbreiterung auf 2.50 m ist erst im Zusammenhang mit einem Brückenersatz durch den Kanton möglich.» Aus dem Projektplan ist zudem ersichtlich, dass auch in diversen anderen Bereichen die Breite von 2.50 m nicht eingehalten werden kann.

BUGAW Bauphase	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die provisorische Überführung mit rechtwinkligen Linienführungen ist nicht direkt. Teilweise muss vom Velo abgestiegen werden.<sup>6</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die provisorische Überführung ist sicher.</li> <li>- Die Einmündung und anschliessende Führung auf der Werkhof-Zufahrt sowie die Einmündung in den Schermenweg ist unsicher.</li> </ul>

BUGAW-optimiert
<p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Kreuzungssituation bei der Ausfahrt Werkhof/Strassenverkehrsamt müsste geklärt werden.</li> <li>- Der Mischverkehr auf der Brücke müsste getrennt werden.</li> </ul> <p><b>Weg unter Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Schnellpassage Nord würde die Route sicher und schnell. Auf die oberirdische Route entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden.</li> <li>- Für Pendler*innen müsste eine grüne Welle eingerichtet werden (Passage von 6 LSA).</li> <li>- Die Querung der Autobahn-Einfahrt Richtung Zürich könnte mittels einer Unterführung unterquert werden.</li> </ul>

## 6.2 Bern Wankdorf > Worblental

IST
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 4 LSA.</li> <li>- Die Route passiert 2 gefährliche Querungsbereiche/Rechtsabfahrten.</li> </ul>

<sup>6</sup> Für alle Velorouten, die die Autobahn-Stammlinie queren gelten während der Bauphase massive Einschränkungen. Die Bauherrschaft will keine MIV-Fahrstreifen reduzieren und nimmt dafür in Kauf, dass der Langsamverkehr grossräumig umgeleitet werden muss. Im technischen Bericht steht dazu auf Seite 84: «Der Schermenweg im Bereich der Brücke Schermenweg T 03 muss abgesenkt werden. Damit die Bauetappierung überhaupt möglich ist und keine zusätzlichen Fahrstreifen reduziert werden müssen, muss der Langsamverkehr grossräumig umgeleitet werden. Mit einer provisorischen Langsamverkehrsbrücke (LVB) über die Nationalstrasse und entlang der Bananenparzelle wird der Fussgänger- und Veloverkehr in beide Richtungen provisorisch sichergestellt.» Pro Velo Bern geht davon aus, dass diese mehrjährige Schikane für viele Velofahrende grosse Umwege bedeutet. Dies ist unter dem Aspekt der Veloförderung ein grosses Problem.

direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr direkt.</li> <li>- Die Route passiert viele LSA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist wegen der Querungsbereiche/Rechtsabfahrten unsicher.</li> <li>- Beim letzten Querungsbereich (Autos biegen Richtung Ostermundigen West ab) entstehen häufig Konflikte.</li> </ul>

BUGAW	
<p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Von dieser Seite her ist der Höhenunterschied sehr gross.</li> </ul> <p><b>Weg unter Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 Querungen von Fahrspuren in Richtung Autobahneinfahrt (LV-Bericht, Seite 35), alle mit LSA geregelt.</li> <li>- Die Route passiert nur noch 1 Querungsbereich/Rechtsabfahrt. Im Konfliktbereich des Fahrstreifenwechsels wird der Radstreifen rot eingefärbt (LV-Bericht, Seite 35)</li> <li>- Der Veloweg ist ein kurzes Stück baulich von der restlichen Strasse getrennt.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert keine LSA mehr.</li> <li>- Die Fahrt über die Langsamverkehrsbrücke endet auf der in Fahrtrichtung linken Seite der Bolligenstrasse Nord. Diese muss später noch überquert werden.</li> <li>- Von dieser Seite her ist eine starke Steigung und ein grosser Höhenunterschied zu überwinden.</li> </ul> <p><b>Weg unter der Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 4 LSA (gleich viele wie beim IST-Zustand).</li> <li>- Die 1. LSA ersetzt einen Querungsbereich ohne LSA (was eine direkte Durchfahrt wie beim IST-Zustand verunmöglicht).</li> </ul>	<p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sicherer als heute.</li> <li>- Die Route endet auf der linken Seite der Bolligenstrasse (spätere Überquerung nötig).</li> <li>- Unklare Kreuzungssituation auf der Brücke</li> </ul> <p><b>Weg unter der Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Aufhebung der Trottoirs verschlechtert die Sicherheits-Situation (Fluchtmöglichkeit fällt weg).</li> <li>- Ein Querungsbereich/Rechtsabfahrt bleibt unsicher.</li> <li>- Wegen eines zu kleinen Haltebereichs ist die Route für Anhängerzüge nicht mehr passierbar.<sup>7</sup></li> </ul>

<sup>7</sup> Dazu äussert sich der LV-Bericht auf Seite 32: «Durch die engen Platzverhältnisse zwischen den Rampen bestehen kaum Aufstellflächen für Velos, wodurch diese in einem Zug über die Einfahrt Richtung Spiez geführt werden. Somit entstehen auf dieser Linienführung kürzere Grünzeiten, aber im Gegenzug weniger Stopps.» Pro Velo Bern ist skeptisch, ob diese kürzeren Grünzeiten für langsame Velofahrende (z. B. Familien mit Kindern und Anhängerzügen) sicher absolvierbar sind.



IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Schnellpassage Nord würde die Route schnell. Auf die oberirdische Route entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden. Obwohl diese Verbindung auf der falschen Strassenseite liegen würde, funktioniert diese Umfahrung auch für die vorliegende Route. Vom Wankdorf her kommend müsste der Schermenweg nur am Anfang (idealerweise schon beim Wankdorfplatz) und am Schluss (bei der Waldau) gequert werden. Für die schnelle Route, die zudem in beide Richtungen befahren werden kann (bekannte Strecke), würden diese Querungen in Kauf genommen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Velostreifen könnte auf Kosten leicht schmalerer MIV-Spuren und eines leicht schmaleren Trottoirs massiv verbreitert werden (auf 2,5 m). Dies würde die Sicherheitssituation und den Komfort stark verbessern. Speziell auch bei der Querungsproblematik, wenn Autos nach Ostermundigen West einspuren wollen.</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Schnellpassage Nord würde die Route sicher. Auf die oberirdische Route entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden. Obwohl diese Verbindung auf der falschen Strassenseite liegen würde, funktioniert diese Umfahrung auch für die vorliegende Route. Vom Wankdorf her kommend müsste der Schermenweg nur am Anfang (idealerweise schon beim Wankdorfplatz) und am Schluss (bei der Waldau) gequert werden. Für die sichere Route, die zudem in beide Richtungen befahren werden kann, würden diese Querungen in Kauf genommen.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die provisorische Überführung mit rechtwinkligen Linienführungen ist nicht direkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die provisorische Überführung ist sicher.</li> <li>- Der Wechsel auf die linke Seite des Schermenwegs über die Werkhof-Zufahrt ist unsicher.</li> </ul>

BUGAW-optimiert
<p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Mischverkehr auf der Brücke müsste getrennt werden.</li> </ul>



- Zum Einspuren müssen zweimal Autospuren gequert werden. Dies wird wohl erleichtert (sicherer, aber nicht direkter) durch eine "Prioritäts-Schaltung-LSA" vor der Brücke (siehe Bild rechts)
- Gleichzeitiges Losfahren mit Autos, die Richtung Bolligenstrasse/Innenstadt und auch Richtung Ostermundigen West fahren wollen, aber auf eigenem Velostreifen, der über die ganze Kreuzung markiert ist.



direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist relativ direkt befahrbar (2 LSA).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist fast nicht passierbar und sehr unsicher (mehrere Querungen von Autospuren).</li> </ul>

BUGAW
<p><b>Weg entlang Bolligenstrasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein Einspuren und auch eine Durchfahrt auf der Strassenbrücke über die Bahn ist nicht mehr vorgesehen.<sup>8</sup> Die Velofahrenden nehmen die separate Langsamverkehrsbrücke über die Bahn, queren dann die 4 Spuren für die Autos senkrecht (mit LSA) und ordnen sich ganz links vor den linksabzweigenden Autos ein (neu fahren alle diese Autos nach Ostermundigen West, da die Bolligenstrasse Einbahn geführt wird).</li> <li>- Das Linksabbiegen erfolgt in einem grossen Bogen, hier ohne Velostreifen.</li> <li>- Anschliessend erfolgt das Abbiegen in den neuen Veloweg entlang der Bolligen-Allee.</li> <li>- Die heutige Mischverkehrssituation auf dem Trottoir innerhalb der Allee-Baumreihe entfällt.</li> </ul> <p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Fahrt über die Langsamverkehrsbrücke ist für diese Route sehr intuitiv und logisch.</li> </ul>

<sup>8</sup> LV-Bericht, Seite 36: «Eine sichere Führung im Mischverkehr mit dem MIV ist aufgrund der Anzahl Spuren und der Spuraufteilung nicht möglich. (...) Für den Linksabbiegeverkehr Richtung Bolligenstrasse Süd oder Schermenweg Ost besteht entweder die Möglichkeit, den Schermenweg via LV-Brücke kreuzungsfrei zu queren oder sich in einer separaten LSA-Phase vor dem MIV aufzustellen, wobei diese Variante nicht alltäglich ist und in der weiteren Detailprojektierung noch vertieft ausgearbeitet werden muss.» Aus Sicht von Pro Velo Bern ist die Querung Worblental-Innenstadt sehr gut über die Langsamverkehrsbrücke möglich. Hingegen kann nicht von Velofahrenden verlangt werden, die Querung Worblental-Ostermundigen West via die Langsamverkehrsbrücke vorzunehmen. Diese Route ist schlicht zu umständlich und sowieso kontraintuitiv.

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Höhenunterschied der Route via Brücke ist aus dieser Richtung nicht übermässig gross, da der Schermenweg für die Unterquerung der Autobahn ohnehin leicht abfällt.</li> <li>- Die heutige Mischverkehrssituation auf dem Trottoir innerhalb der Allee-Baumreihe entfällt, bzw. wird hiermit umfahren.</li> </ul>	
<b>Direkt</b>	<b>Sicher</b>
<p><b>Weg entlang Bolligenstrasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route wird langsamer (1 zusätzliche LSA für die Querung der Autospuren).</li> </ul> <p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route wird nur wenig langsamer wegen des Höhenunterschieds via Brücke.</li> </ul>	<p><b>Weg entlang Bolligenstrasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route wird auf den ersten Blick sicherer, da die Autospuren nicht mehr "fliegend" gequert werden müssen.</li> <li>- Das Aufstellen im Velosack vor 4 Autospuren ist für Ungeübte und Kinder nicht zumutbar, und für Anhänger-Systeme unmöglich.</li> <li>- Das Fahren ohne eigene Velospur bis zum Abbiegen in den neuen Veloweg entlang der Bolligen-Allee vor den linksabbiegenden Autos ist immer noch für Ungeübte nicht zumutbar.</li> <li>- In der Gesamtbewertung entfällt diese Route, da eine sichere Route über die Langsamverkehrsbrücke geplant ist.</li> </ul> <p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route wird viel sicherer, weil die Autospuren nicht mehr "fliegend" gequert werden müssen.</li> <li>- Die Route wird sicherer, weil das Aufreihen vor 4 Autospuren im Velosack wegfällt.</li> <li>- Anhängerzüge können über die Brücke gut fahren.</li> </ul>

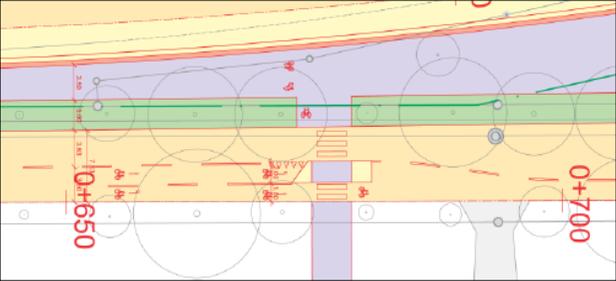
<b>IST-optimiert</b>	
<b>Direkt</b>	<b>Sicher</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> <li>- Alternativ könnte die Route sicher und schnell gestaltet werden mit der Bolligenstrasse-Transitbrücke. Auf ebenerdige Routen zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> <li>- Alternativ könnte die Route sicher und schnell gestaltet werden mit der Bolligenstrasse-Transitbrücke. Auf ebenerdige Routen zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
- Es ist unklar, wie diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.	
Direkt	Sicher
- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.	- Die Route ist noch unsicherer als beim IST-Zustand.

BUGAW-optimiert	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hier braucht es zwingend einen durchgehenden Velostreifen (siehe Illustration).</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>	
	

## 6.4 Bern Innenstadt > Worblental

IST	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr direkt.</li> <li>- Die Route passiert 2 LSA, wobei die zweite dank "Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt" problemlos ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist relativ sicher. Ausnahme: Kurz vor der Kreuzung mit dem Schermenweg verschwindet der Velostreifen.</li> </ul>

BUGAW	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aus dem LV-Bericht, Seite 45:  <b>2. Rampe LV-Brücke</b>            Auf Höhe des Zugangs zur Rampe der LV-Brücke gibt es eine Querungshilfe für Fussgänger und Velos in Fahrtrichtung Nord. Für die Fussgänger ist ein unregelter Fussgängerstreifen geplant. Für das Velo wird ein separater Abbiegestreifen mit geschütztem Linksabbiegen eingerichtet. Das abbiegende Velo stellt sich zwischen den beiden Längsverkehrstreifen (MIV und Velo) auf. Für die Fussgänger gibt es eine Mittelinsel mit einer Breite von 2.00 m. Damit entfällt die Konfliktsituation zwischen den beiden Velo-Strömen. Die Durchfahrtsbreite für das Velo auf der Bolligenstrasse Richtung Schermenweg würde aber nur noch 1.80 m betragen.</li> </ul>	
	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route über die Langsamverkehrsbrücke wird in der vorliegenden Studie nicht analysiert, da die direkte ebenerdige Führung genügend direkt und sicher ist. Der Umweg und die Steigung, sowie die spätere Querung der Bolligenstrasse macht es unwahrscheinlich, dass für diese Route die Brücke verwendet wird.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route bleibt gleich wie beim IST-Zustand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Am Anfang ist ein breiterer Velostreifen innerhalb Bolligenstrasse-Allee geplant.</li> <li>- Dann schmaler, aber durchgehender Velostreifen bis ganz vorne zur</li> </ul>

	Kreuzung.

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Verbesserungen nötig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserungen sind schwierig erreichbar.</li> <li>- Allenfalls wäre ein durchgehender Velostreifen bis zur Kreuzung möglich.</li> <li>- Allenfalls könnte der Velostreifen und/oder der Fussgängerweg auf der kleinen Allmend verstärkt genutzt werden?</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist unklar, wie diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mehrheitlich gleich sicher fahrbar wie beim IST-Zustand.</li> </ul>

BUGAW-optimiert	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine nötig</li> </ul>	

## 6.5 Ostermundigen West > Bern Wankdorf

IST	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route entspricht weitgehend der Luftlinie.</li> <li>- Die Route passiert 6 LSA. Die vielen LSA sind mühsam und bremsen die Fahrt.</li> <li>- Die beiden ersten LSA sind wahrscheinlich koordiniert geschaltet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist nicht sicher wegen einem Querungsbereich/Rechtsabfahrt.</li> <li>- Die Route ist nicht sicher wegen des Haltebereichs bei der zweiten LSA mitten auf der Strasse.</li> </ul>

BUGAW	
<p><b>Weg über Sinusbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diese Route ist wohl nicht vorgesehen, wäre aber durch Querung des Schermenwegs vor der Kreuzung möglich.</li> <li>- Nach der Querung des Schermenwegs passiert die Route keine LSA mehr.</li> <li>- Die Route ist kontraintuitiv (für Neulinge verwirrend, weil die Strasse zuerst nach links überquert werden muss).</li> <li>- Auf der Brücke herrscht Mischverkehr mit Fussgänger*innen.</li> <li>- Auf der Brücke ist die Kreuzungssituation unklar.</li> <li>- Bei der Ausfahrt Werkhof/Strassenverkehrsamt ist die Verkehrsführung nicht sinnvoll geplant.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<p><b>Weg über Sinusbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route bedeutet einen grossen Umweg (Distanz und Höhenunterschied - hier sogar mit "Kehrbrücke").</li> <li>- Der Mischverkehr und die unklare Kreuzungssituation verhindert freie Fahrt.</li> <li>- Bei der Ausfahrt Werkhof/Strassenverkehrsamt mögliche Konflikte mit Autos.</li> <li>- Nachteile sind: grosser Umweg und grosse Steigung.</li> <li>- Insgesamt sind die Nachteile grösser als die Vorteile.</li> </ul> <p><b>Weg unter der Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegen 6 LSA unattraktiv (gleich viele LSA wie IST-Zustand).</li> </ul>	<p><b>Weg über die Sinusbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist wegen der fehlenden Querungsmöglichkeit auf die linke Seite des Schermenwegs und wegen der fehlenden Querungsmöglichkeit über die Bolligenstrasse nicht machbar.</li> <li>- Die Route ist nicht intuitiv erkennbar.</li> <li>- Bei der Ausfahrt Werkhof/Strassenverkehrsamt gibt es mögliche Konflikte mit Autos.</li> <li>- Unklare Kreuzungssituation auf der Brücke</li> </ul> <p><b>Weg unter der Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegfall eines schwierigen Haltebereichs mitten auf der Strasse</li> <li>- Bei der Querung der Bolligenstrasse ist ein sehr kleiner Haltebereich in der Mitte der Strasse vorgesehen. Für Anhängerzüge und</li> </ul>

	<p>Familien/Kinder wird die Route deswegen unpassierbar, da ein Haltebereich von 4-5 Metern Länge mitten auf der Bolligenstrasse nicht zu realisieren ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert keine Querungsbereiche/Rechtsabfahrten.</li> <li>- Die Route wird unsicherer, weil kein Trottoir mehr neben der Strasse ist (Fluchtmöglichkeit fällt weg). Allerdings wird der neue Radstreifen mehrheitlich 2,5 m breit.</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit einer verbesserten LSA-Schaltung könnte die Velofahrt über die Kreuzung Bolligenstrasse/Schermenweg in einem Zug ermöglicht werden (ohne Zwischenhalt im Haltebereich mitten auf der Strasse).</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost und der Fuss- und Velo-Passage Nord würde die Route schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route über die Kreuzung und entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit einer verbesserten LSA-Schaltung könnte die Velofahrt über die Kreuzung Bolligenstrasse/Schermenweg in einem Zug ermöglicht werden (ohne Zwischenhalt im Haltebereich mitten auf der Strasse). Dies wäre auch ein Sicherheitsgewinn. Allerdings für langsame Familien/Kinder auch nicht machbar.</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost und der Fuss- und Velo-Passage Nord würde die Route sicher. Auf die oberirdische Route über die Kreuzung und entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Querung des Knotens Schermenweg-Bolligenstrasse bleibt ähnlich wie beim IST-Zustand.</li> <li>- Die provisorische Überführung mit rechtwinkligen Linienführungen ist nicht direkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Querung des Knotens Schermenweg-Bolligenstrasse bleibt ähnlich wie beim IST-Zustand sehr unsicher.</li> <li>- Die provisorische Überführung ist sicher.</li> </ul>

### BUGAW-optimiert

- Eine Ermöglichung der Querung des Schermenwegs und der Bolligenstrasse vor der eigentlichen Kreuzung würde einen Anschluss "links-herum" auf die Langsamverkehrsbrücke erlauben. Dies ist in der heutigen Planung nicht vorgesehen.
- Der Haltebereich in der Mitte der Bolligenstrasse müsste deutlich verlängert werden (für Anhängerzüge).
- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost und der Fuss- und Velo-Passage Nord würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route über die Kreuzung und entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden.

## 6.6 Bern Wankdorf > Ostermundigen West

IST	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Route passiert 4 LSA.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Route passiert einen gefährlichen Querungsbereich/Rechtsabfahrt.</li><li>- Die Situation bei der Abzweigung Richtung Ostermundigen West ist unklar (Autofahrende unsicher), die Folge sind gefährliche Querungsmanöver.</li><li>- Anschliessend besteht kein Velostreifen.</li></ul>

BUGAW	
Direkt	Sicher
<b>Weg über Sinusbrücke</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Auf der Brücke herrscht Mischverkehr mit Fussgänger*innen.</li><li>- Auf der Brücke ist die Kreuzungssituation unklar.</li></ul>	<b>Weg über die Sinusbrücke</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Route ist dank Wegfalls der Querungsbereich sicherer als heute.</li><li>- Unklare Kreuzungssituation auf der Brücke</li></ul>
<b>Weg über Sinusbrücke</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Von dieser Seite her ist eine starke Steigung/ein grosser Höhenunterschied zu überwinden.</li><li>- Die Fahrt über die Langsamverkehrsbrücke endet mit einem</li></ul>	

<p>Vollkreis im Abstieg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die anschließende Querung der Bolligenstrasse muss eine LSA passiert werden.</li> </ul> <p><b>Weg unter der Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert gleich viele LSA wie beim IST-Zustand.</li> </ul>	<p><b>Weg unter der Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Aufhebung der Trottoirs verschlechtert die Sicherheits-Situation (Fluchtmöglichkeit).</li> <li>- Die Route passiert keinen Querungsbereich/Rechtsabfahrt mehr.</li> <li>- Der Veloweg ist ein kurzes Stück baulich von der restlichen Strasse getrennt.</li> <li>- Wegen eines zu kleinen Haltebereichs ist die Route für Anhängerzüge nicht mehr passierbar.</li> <li>- Der fehlende Velostreifen und der Querungsbereich bei der Abzweigung nach Ostermundigen macht diese Strecke sehr unsicher.<sup>9</sup></li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost und der Fuss- und Velo-Passage Nord würde die Route schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route über die Kreuzung und entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden. Obwohl diese Verbindung teilweise auf der falschen Strassenseite liegen würde, funktioniert diese Umfahrung auch für die vorliegende Route. Vom Wankdorf her kommend müsste der Schermenweg nur am Anfang (idealerweise schon beim Wankdorfplatz) gequert werden. Für die schnelle Route, die zudem in beide Richtungen befahren werden kann, würde diese Querung in Kauf genommen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Velostreifen könnte auf Kosten leicht schmalerer MIV-Spuren und eines leicht schmaleren Trottoirs massiv auf 2,5 Meter verbreitert werden. Dies würde die Sicherheitssituation und den Komfort stark verbessern. Gerade auch beim Querungsbereich Abzweigung nach Ostermundigen West.</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost und der Fuss- und Velo-Passage Nord würde die Route schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route über die Kreuzung und entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden. Obwohl diese Verbindung teilweise auf der falschen Strassenseite liegen würde, funktioniert diese Umfahrung auch für die vorliegende Route. Vom Wankdorf her kommend müsste der Schermenweg nur am Anfang (idealerweise schon beim Wankdorfplatz) gequert werden. Für die sichere Route, die zudem in beide Richtungen befahren werden kann, würde diese Querung in Kauf genommen.</li> </ul>

<sup>9</sup> LV-Bericht, Seite 36: «Velofahrer Richtung Schermenweg Ost oder Bolligenstrasse Süd gemeinsam mit dem MIV die Rechtsabbiegespur.»

BUGAW Bauphase	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die provisorische Überführung mit rechtwinkligen Linienführungen ist nicht direkt.</li> <li>- Zusätzlich muss der Knoten Schermenweg-Bolligenstrasse überquert werden (wie bleibt unklar).</li> <li>- Während einer bestimmten Bauphase wird die Strasse nach Ostermundigen West vollständig gesperrt.<sup>10</sup> Es ist völlig unklar, wie der Veloverkehr in dieser Phase geführt werden soll.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die provisorische Überführung ist sicher.</li> <li>- Es ist unklar, wie sicher der Knoten Schermenweg-Bolligenstrasse überquert werden kann.</li> <li>- Die Querung nach dem Strassenverkehrsamt zur provisorischen Velobrücke ist unklar.</li> </ul>

BUGAW-optimiert
<p><b>Weg über Langsamverkehrsbrücke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Mischverkehr auf der Brücke müsste getrennt werden.</li> <li>- Die Querung der Bolligenstrasse müsste separat für Velos markiert und geregelt (LSA) werden.</li> </ul> <p><b>Weg unter Autobahn hindurch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für Pendler*innen müsste eine grüne Welle eingerichtet werden (Passage von 4 LSA).</li> <li>- Der zu kleine Haltebereich bei der zweiten LSA müsste vergrössert/verlängert werden.</li> <li>- Bei der Abfahrt/Abzweigung nach Ostermundigen braucht es zwingend einen Velostreifen.</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost und der Fuss- und Velo-Passage Nord würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route über die Kreuzung und entlang des Schermenwegs könnte verzichtet werden. Obwohl diese Verbindung teilweise auf der falschen Strassenseite liegen würde, funktioniert diese Umfahrung auch für die vorliegende Route. Vom Wankdorf her kommend müsste der Schermenweg nur am Anfang (idealerweise schon beim Wankdorfplatz) gequert werden. Für die sichere und schnelle Route, die zudem in beide Richtungen befahren werden kann, würde diese Querung in Kauf genommen.</li> </ul>

---

<sup>10</sup> Technischer Bericht, Seite 84: «Beim Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse wird in einer Bauphase die Zu- / Wegfahrt nach Ostermundigen vollständig gesperrt. Da in dieser Phase die Eventstrasse bereits in Betrieb ist und die Bolligenstrasse im Einbahnregime betrieben wird, kann der Verkehr über den Zentweg oder Pulverweg Richtung Ostermundigen geführt werden. Dementsprechend sind in der Bern- / Ostermundigenstrasse Massnahmen an den Knoten erforderlich. Der Bus wird während dieser Phase über die Milchstrasse Richtung Ostermundigen umgeleitet.»

## 6.7 Zentweg > Bern Innenstadt

IST	
- Diese Verbindung ist eine städtische Velo-Hauptroute.	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 1 LSA.</li> <li>- Kreuzung Tschäppätstrasse ohne LSA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kein Querungsbereich/Rechtsabfahrt</li> <li>- Schmalere Veloweg/Trottoir innerhalb Allee-Bäumen entlang Bolligenstrasse</li> </ul>

BUGAW	
- Es gehört zu den offiziellen Zielen des BUGAW-Projektes, auf dieser Route eine Veloschnellroute gemäss den Vorgaben der Stadt Bern soweit als möglich zu ermöglichen (LV-Bericht, Seite 21).	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 2 LSA.</li> <li>- Die zweite LSA wird wenig Grünphase haben (MIV-Spur ist geradeaus inkl. Rechtsabbiegen, plus Ausfahrt Eventstrasse in Bolligenstrasse).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neu gibt es einen Querungsbereich/Rechtsabfahrt einer Autospur auf dem Zentweg (zusätzliches Risiko).</li> <li>- Breiter Veloweg entlang der Autobahn.</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Verbesserungen nötig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein breiterer Veloweg zwischen Baumreihe und Autobahn wäre möglich.</li> <li>- Weiterhin kein Querungsbereich/Rechtsabfahrt vor der LSA.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.	
Direkt	Sicher
- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.	- Die Route ist sehr wahrscheinlich mehrheitlich gleich sicher fahrbar wie beim IST-Zustand.

BUGAW-optimiert
- Die Situation bei der Abzweigung aus dem Zentweg sollte wie beim IST-Zustand belassen werden (keine MIV-Rechtsabbiegespur). Damit könnte ein zusätzlicher gefährlicher Querungsbereich/Rechtsabfahrt vermieden werden.

## 6.8 Bern Innenstadt > Zentweg

IST	
- Diese Verbindung ist eine städtische Velo-Hauptroute.	
direkt	sicher
- Normaler Rechtsabbieger mit LSA.	- Fehlender Velostreifen auf dem Zentweg.

BUGAW	
Direkt	Sicher
- Normaler Rechtsabbieger mit LSA.	- Fehlender Velostreifen auf dem Zentweg.

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Verbesserungen nötig</li> <li>- Bei der LSA könnte ein Schild "Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt" montieren werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf dem Zentweg sollte ein Velostreifen möglich sein.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mehrheitlich gleich direkt führbar wie beim IST-Zustand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mehrheitlich gleich sicher führbar wie beim IST-Zustand.</li> </ul>

BUGAW-optimiert
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei der LSA könnte ein Schild "Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt" montieren werden.</li> </ul>

## 7. Analyse der B-Routen

### 7.1 Worblental > Ostermundigen West

IST	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrt auf der Bolligenstrasse, einspuren in Velospur mitten zwischen Autospuren.</li> <li>- Die Route ist relativ direkt befahrbar (2 LSA).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist fast nicht passierbar und sehr unsicher (mehrere Querungen von Autospuren und Konfliktsituationen). Zum Einspuren müssen zweimal Autospuren gequert werden.</li> <li>- Gleichzeitiges Losfahren mit Autos, die Richtung Bolligenstrasse/Innenstadt und auch Richtung Ostermundigen West fahren wollen.</li> <li>- Fehlender Velostreifen beim Abzweigen.</li> </ul>

BUGAW	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein Einspuren und auch ein Fahren auf der Strassenbrücke über die Bahn ist nicht mehr vorgesehen. Die Velofahrenden nehmen die separate Velo-Brücke über die Bahn, queren dann die 4 Spuren für die Autos senkrecht (mit LSA) und ordnen sich ganz links vor den linksabzweigenden Autos ein (neu fahren alle diese Autos nach Ostermundigen West, da die Bolligenstrasse Einbahn geführt wird).</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein Einspuren und auch ein Fahren auf der Strassenbrücke über die Bahn ist nicht mehr vorgesehen. Die Velofahrenden nehmen die separate Velo-Brücke über die Bahn, queren dann die 4 Spuren für die Autos senkrecht (mit LSA) und ordnen sich ganz links vor den linksabzweigenden Autos ein (neu fahren alle diese Autos nach Ostermundigen West, da die Bolligenstrasse Einbahn geführt wird).</li> <li>- Die Route wird langsamer (1 zusätzliche LSA für die Querung der Autospuren).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route wird auf den ersten Blick sicherer, da die Autospuren nicht mehr "fliegend" gequert werden müssen.</li> <li>- Das Aufstellen im Velosack vor 4 Autospuren ist hingegen für Ungeübte und Kinder nicht zumutbar und für Anhänger-Systeme unmöglich. Ein Velosack muss mindestens 4-5 Meter lang sein, damit Anhänger-Systeme überhaupt manövriert werden können.</li> <li>- Das Fahren ohne eigene Velospur im grossen Bogen bis zum Abbiegen in den Schermenweg ist immer noch für Ungeübte nicht zumutbar.</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher. Auf die oberirdische Route zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger sicher als beim IST-Zustand.</li> </ul>

BUGAW-optimiert	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beim Linksabbiegen braucht es zwingend einen durchgehenden Velostreifen (Illustration rechts).</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Route zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>	
	

## 7.2 Ostermundigen West > Worblental

IST	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 2 LSA, dank "Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt" problemlos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist recht sicher befahrbar.</li> </ul>

BUGAW	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Situation bleibt gleich wie beim IST-Zustand.</li> <li>- Die Route passiert 2 LSA, dank "Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt" problemlos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Situation bleibt gleich wie beim IST-Zustand.</li> <li>- Die Route ist recht sicher befahrbar.</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit einem simplen Bypass könnte die Route ohne LSA geführt werden:</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit einem simplen Bypass könnte die Route ohne LSA geführt werden (siehe links).</li> </ul>

**BUGAW Bauphase**

- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.	
<b>Direkt</b>	<b>Sicher</b>
- Die Route ist sehr wahrscheinlich gleich direkt führbar wie beim IST-Zustand.	- Die Route ist sehr wahrscheinlich gleich sicher führbar wie beim IST-Zustand.

<b>BUGAW-optimiert</b>	
- Mit einem simplen Bypass könnte die Route ohne LSA (siehe oben) geführt werden (siehe Bild oben).	

### 7.3 Ostermundigen West > Bern Innenstadt

<b>IST</b>	
<b>direkt</b>	<b>sicher</b>
- Diese Route ist nur durch Strassenquerungen auf 3 Fussgängerstreifen mit LSA machbar.	- Diese Route ist nur durch Strassenquerungen auf 3 Fussgängerstreifen mit LSA machbar.

<b>BUGAW</b>	
<b>Direkt</b>	<b>Sicher</b>
- Diese Route ist nur durch Strassenquerungen auf 2 Fussgängerstreifen mit LSA machbar.	- Diese Route ist nur durch Strassenquerungen auf 2 Fussgängerstreifen mit LSA machbar. -

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route möglich und schnell (ohne LSA).	- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route möglich und sicher.

BUGAW Bauphase	
Direkt	Sicher
- Diese Route wird wohl wie beim IST-Zustand auch während der Bauphase gar nicht angeboten werden, jedenfalls nicht direkter.	- Diese Route wird wohl wie beim IST-Zustand auch während der Bauphase gar nicht angeboten werden, jedenfalls nicht sicherer.

BUGAW-optimiert
- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA).

#### 7.4 Bern Innenstadt > Ostermundigen West

IST	
direkt	sicher
- Die Route passiert 1 LSA mit "Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt".	- Die Route ist mehrheitlich sicher. - Der Velostreifen hört vor der Kreuzung auf. -

BUGAW	
Direkt	Sicher
- Die Route passiert 1 LSA mit "Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt".	- Die Route ist sicherer dank durchgehendem Velostreifen.

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
- Keine Verbesserungen nötig.	- Verbesserungen sind schwierig erreichbar. - Allenfalls wäre ein durchgehender Velostreifen bis zur Kreuzung möglich. - Allenfalls könnte der Velostreifen und/oder der Fussgängerweg auf der kleinen Allmend verstärkt genutzt werden?

BUGAW Bauphase	
Direkt	Sicher
- Die Route ist sehr wahrscheinlich gleich direkt führbar wie beim IST-Zustand.	- Die Route ist sehr wahrscheinlich gleich sicher führbar wie beim IST-Zustand.

BUGAW-optimiert	
- Keine nötig	

## 7.5 Schermen > Bern Innenstadt

IST	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist nicht praktisch, der Schermenweg muss via Fussgängerstreifen überquert werden (3 LSA).</li> <li>- Nach der Querung des Schermenwegs kann auf dem Velostreifen weitergefahren werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Schermenweg und die Autobahn-Ausfahrt aus Richtung Spiez müssen via Fussgängerstreifen überquert werden.</li> </ul>

BUGAW	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Querung via Langsamverkehrsbrücke ist die einzige sinnvolle Querungsmöglichkeit.</li> <li>- Es gehört zu den Zielen des BUGAW-Projekts, auf dieser Route eine mögliche Hauptwanderroute «freizuhalten» (LV-Bericht, Seite 21).</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist besser als heute, da ohne LSA passierbar.</li> <li>- Der Weg über die Brücke bringt einen grossen Höhenunterschied mit sich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sicher.</li> <li>- Bei der Bananenbrücke ist die Kurve zu eng (Anhänger). Dies ist im Projekt aber einfach änderbar.</li> <li>- Unklare Kreuzungssituation auf der Brücke</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> <li>- Die Route könnte auch sicher und schnell gestaltet werden mit der Bolligenstrasse-Transitbrücke. Auf ebenerdige Routen zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher. Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> <li>- Die Route könnte auch sicher und schnell gestaltet werden mit der Bolligenstrasse-Transitbrücke. Auf ebenerdige Routen zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>



BUGAW Bauphase	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär noch weniger direkt als beim IST-Zustand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger sicher als beim IST-Zustand.</li> </ul>

BUGAW-optimiert
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Kurve bei der Bananenbrücke muss einen grösseren Radius erhalten. Dies ist einfach, da viel Platz vorhanden ist.</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> <li>- Die Kreuzungssituation auf der Brücke müsste geklärt werden.</li> </ul>

## 7.6 Bern Innenstadt > Schermen

IST	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 2 LSA.</li> <li>- Die 1. und 2. LSA werden wohl koordiniert geschaltet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosse Unsicherheit wegen ausgesetztem Halteraum bei der zweiten LSA.</li> <li>- Nach der Querung der Kreuzung mündet die Route direkt in eine unklare Kreuzungssituation mit der Zufahrtsstrasse zur Parzelle Nr. 4088/Bananenparzelle.</li> <li>- Der restliche Veloweg ist baulich separat geführt.</li> <li>- Die Querung via Fussgängerstreifen ist zwar sicherer, aber ausserordentlich aufwändig (6 Querungen/LSA).</li> </ul>



BUGAW	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Um auf die Langsamverkehrsbrücke zu gelangen, kann bereits ca. 200 m vor dem Knoten Schermenweg-Bolligenstrasse auf die andere Strassenseite gewechselt werden (indirektes Linksabbiegen mit LSA).</li> <li>- Die Querung via Langsamverkehrsbrücke ist die einzige sinnvolle Quermöglichkeit. Die Querung ebenerdig ist gegenüber der Route über die Langsamverkehrsbrücke nicht sinnvoll und wird hier nicht analysiert.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert keine LSA.</li> <li>- Höhenunterschied über die Brücke</li> <li>- Die Kurve bei der Bananenbrücke ist unpraktisch, weil zu eng. Dies kann aber einfach im Projekt abgeändert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route wird sicherer.</li> <li>- Beim Queren der Bolligenstrasse (in der Allee) ist keine LSA vorgesehen.</li> <li>- Unklare Kreuzungssituation auf der Brücke</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Quermöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> <li>- Alternativ könnte die Route direkt gestaltet werden mit der Bolligenstrasse-Transitbrücke. Auf ebenerdige Routen zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher . Auf die oberirdische Quermöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> <li>- Alternativ könnte die Route sicher gestaltet werden mit der Bolligenstrasse-Transitbrücke. Auf ebenerdige Routen zwischen den Autospuren könnte verzichtet werden.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.</li> </ul>	
Direkt	Sicher

- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.	- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger sicher als beim IST-Zustand.

<b>BUGAW-optimiert</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Kurve bei der Bananenbrücke muss einen grösseren Radius erhalten. Dies ist einfach, da viel Platz vorhanden ist.</li> <li>- Es braucht eine Lösung anstelle des Halteraums in der Mitte der Bolligenstrasse (z. B. eine gesamthafte Querungsmöglichkeit).</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> </ul>

## 7.7 Schermen > Ostermundigen West

<b>IST</b>	
- Diese Route ist eine Velowanderroute.	
<b>direkt</b>	<b>sicher</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist nicht fahrend machbar.</li> <li>- Die einzige Möglichkeit ist die Querung via Fussgängerstreifen (6 LSA).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist nicht vorgesehen.</li> <li>- Die einzige Möglichkeit ist die Querung via Fussgängerstreifen (6 LSA).</li> <li>- Die Querung des Schermenwegs via Fussgängerstreifen ist sicher.</li> <li>- Beim Rechtseinspuren vom Schermenweg Richtung Ostermundigen West gibt es keinen Velostreifen.</li> </ul>

<b>BUGAW</b>	
- Die Querung via Langsamverkehrsbrücke ist nicht sinnvoll (Höhenunterschied, spitzwinkliges Abbiegen auf der Brücke, Vollkreis). Die einzige Möglichkeit ist via Velosack über die Bolligenstrasse.	
<b>Direkt</b>	<b>Sicher</b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist direkter als heute (Querung der Bolligenstrasse mit Velosack).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr unsicher (Querung der Bolligenstrasse mit Velosack und gleichzeitiges Losfahren mit Autos, fehlender Velostreifen beim Linksabbiegen).</li> <li>- Bei der Bananenbrücke ist die Kurve zu eng (Anhänger). Dies kann aber im Projekt einfach geändert werden.</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Weg via Querung der Bolligenstrasse mit Velosack wie im BUGAW-Projekt könnte für Pendler*innen heute schon eingerichtet werden.</li> <li>- Beim Linkseinspuren vom Schermenweg Richtung Ostermundigen West muss ein Velostreifen markiert werden. (siehe oben)</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher. Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.</li> <li>- Während einer Bauphase wird die Strasse nach Ostermundigen vollständig gesperrt. Es ist völlig unklar, wie diese Route in dieser Zeit durch Velos passierbar ist.<sup>11</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger sicher als beim IST-Zustand.</li> </ul>

<sup>11</sup> Technischer Bericht, Seite 84: «Beim Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse wird in einer Bauphase die Zu- / Wegfahrt nach Ostermundigen vollständig gesperrt. Da in dieser



<b>BUGAW-optimiert</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Kurve bei der Bananenbrücke muss einen grösseren Radius erhalten. Dies ist einfach, da viel Platz vorhanden ist.</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> </ul>

**7.8 Ostermundigen West > Schermen**

<b>IST</b>	
- Diese Route ist eine Velowanderroute.	
<b>direkt</b>	<b>sicher</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 2 LSA (wobei diese wohl koordiniert geschaltet sind).</li> <li>- Die 2. LSA erhält wohl nur wenig Grün, weil dafür die ganze Bolligenstrasse gesperrt werden muss.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach der Querung der Kreuzung mündet die Route direkt in eine unklare Kreuzungssituation mit der Zufahrtsstrasse zur Parzelle Nr. 4088/Bananenparzelle.</li> <li>- Der restliche Veloweg ist baulich separat geführt.</li> <li>- Die Querung via Fussgängerstreifen ist zwar sicherer, aber ausserordentlich aufwändig (7 Querungen/LSA).</li> </ul>

<b>BUGAW</b>	
- Die Querung via Langsamverkehrsbrücke ist nicht sinnvoll.	
<b>Direkt</b>	<b>Sicher</b>

---

Phase die Eventstrasse bereits in Betrieb ist und die Bolligenstrasse im Einbahnregime betrieben wird, kann der Verkehr über den Zentweg oder Pulverweg Richtung Ostermundigen geführt werden. Dementsprechend sind in der Bern- / Ostermundigenstrasse Massnahmen an den Knoten erforderlich. Der Bus wird während dieser Phase über die Milchstrasse Richtung Ostermundigen umgeleitet.»

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 2 LSA (wobei diese wohl koordiniert geschaltet sind).</li> <li>- Die 2. LSA erhält wohl nur wenig Grün, weil dafür die ganze Bolligenstrasse gesperrt werden muss.</li> <li>- Die Kurve bei der Bananenbrücke ist unpraktisch, weil zu eng. Dies kann aber im Projekt einfach geändert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Halteraum in der Mitte der Bolligenstrasse ist zu klein (mit Anhänger kann dort nicht angehalten werden).</li> <li>- Die Kurve bei der Bananenbrücke ist zu eng und für Anhängerzüge nicht passierbar. Dies ist aber im Projekt einfach änderbar.</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher . Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> </ul>

BUGAW Bauphase	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.</li> </ul>	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger sicher als beim IST-Zustand.</li> </ul>

BUGAW-optimiert
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Kurve bei der Bananenbrücke muss einen grösseren Radius erhalten. Dies ist einfach, das viel Platz vorhanden ist.</li> <li>- Es braucht eine Lösung anstelle des Halteraums in der Mitte der Bolligenstrasse (z. B. eine gesamthafte Querungsmöglichkeit).</li> <li>- Mit der Fuss- und Velo-Netzpassage Ost würde die Route sicher und schnell (ohne LSA). Auf die oberirdische Querungsmöglichkeit könnte verzichtet werden.</li> </ul>

## 7.9 Zentweg > Stadion

IST	
direkt	sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie die Route Zentweg &gt; Innenstadt schnell passierbar (nur 1 LSA).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kein Querungsbereich/Rechtsabfahrt</li> <li>- Schmäler Veloweg/Trottoir innerhalb Allee-Bäumen entlang Bolligenstrasse</li> </ul>

BUGAW	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Route passiert 2 LSA.</li> <li>- Die zweite LSA wird wenig Grünphase haben (MIV-Spur ist geradeaus inkl. Rechtsabbiegen, plus Ausfahrt Eventstrasse in Bolligenstrasse).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neu gibt es einen Querungsbereich/Rechtsabfahrt einer Autospur auf dem Zentweg (zusätzliches Risiko).</li> <li>- Breiterer Veloweg entlang der Autobahn.</li> <li>- Auf der neuen Tschäppätbrücke hat es keinen Velostreifen.</li> </ul>

IST-optimiert	
Direkt	Sicher
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Verbesserung nötig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein breiterer Veloweg zwischen Baumreihe und Autobahn wäre schon heute möglich.</li> <li>- Weiterhin kein Querungsbereich/Rechtsabfahrt vor der LSA.</li> </ul>

BUGAW Bauphase
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.</li> </ul>

Direkt	Sicher
- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.	- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger sicher als beim IST-Zustand.

BUGAW-optimiert
- Die Situation bei der Abzweigung aus dem Zentweg sollte wie beim IST-Zustand belassen werden (keine MIV-Rechtsabbiegespur). Damit könnte ein zusätzlicher gefährlicher Querungsbereich/Rechtsabfahrt vermieden werden.

## 7.10 Stadion > Zentweg

IST	
direkt	sicher
- Ungeregelte Kreuzung Tschäppätstrasse (praktisch). - Normaler Rechtsabbieger mit LSA.	- Ungeregelte Kreuzung Tschäppätstrasse (unsicher). - Kein Velostreifen auf dem Zentweg.

BUGAW	
Direkt	Sicher
- Die Route passiert neu 2 LSA. - Die erste LSA wird wenig Grünphase haben (Ausfahrt Eventstrasse in Bolligenstrasse).	- Schwierige Situation auf der Tschäppätbrücke - Kein Velostreifen auf dem Zentweg.

IST-optimiert
---------------

Direkt	Sicher
- Keine Verbesserung nötig.	- Keine Verbesserung nötig/möglich.

BUGAW Bauphase	
- Es ist unklar, auf welche Weise diese Verbindung während der Bauphase aufrechterhalten werden soll.	
Direkt	Sicher
- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger direkt als beim IST-Zustand.	- Die Route ist sehr wahrscheinlich mindestens temporär weniger sicher als beim IST-Zustand.

BUGAW-optimiert
- Keine Optimierungsvorschläge (Ausfahrt Eventstrasse auf der Brücke ist insgesamt problematisch).

## 8. Weitere Erkenntnisse

### 8.1 Der Kreuzungsbereich ist heute kein Unfallschwerpunkt für Velofahrende und Fussgänger

Im LV-Bericht steht auf Seite 9: «Im Perimeter gab es in den Jahren 2011–2016 insgesamt zwei polizeilich registrierte Unfälle, bei denen Velos beteiligt waren. Beide ereigneten sich auf der Bolligenstrasse Süd. Auf dem Schermenweg und im unmittelbaren Bereich des Autobahnanschlusses wurden im besagten Zeitraum keine Unfälle mit Velobeteiligung registriert. Aufgrund der Unfalldaten kann **aus Sicht Velofahrer kein Unfallschwerpunkt** festgestellt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass aufgrund des hohen MIV-Verkehrsaufkommens der Veloverkehr, insbesondere der sicherheitsbedürftige, diesen Streckenabschnitt meidet.»

Offenbar ereignete sich im Jahr 2017 ein Unfall mit Velobeteiligung in der Nähe der Autobahneinfahrt vom Schermenweg stadteinwärts Richtung Zürich.

Weiter aus dem LV-Bericht, Seite 11: «Im Perimeter gab es in den Jahren 2011–2016 insgesamt zwei polizeilich registrierte Unfälle, bei denen Fussgänger beteiligt waren. Der eine ereignete sich auf der Bolligenstrasse Süd beim Queren eines Fussgängers (ausserhalb FG-Streifen). Der andere ereignete sich im Knotenbereich Bolligenstrasse / Schermenweg. Die verunfallte Person war jedoch nur zufällig vom Unfall betroffen und nahm zum Unfallzeitpunkt nicht aktiv am Verkehrsgeschehen teil (gekippter Anhänger). Auf dem Schermenweg selbst und im weiteren Bereich des Autobahnanschlusses wurden im besagten Zeitraum ansonsten keine Unfälle mit Fussgängerbeteiligung registriert. Aufgrund der Unfalldaten kann **aus Sicht Fussgänger kein Unfallschwerpunkt** festgestellt werden.»

Kleinere Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr entstehen offenbar wegen Menschen, die bei Grossanlässen zu Fuss zu den Parkplätzen gehen: «Daneben legen die Besucher den Weg zum Gelände der BERNEXPO teilweise auch zu Fuss zurück. Dies führt aufgrund der engen Platzverhältnisse und dem mangelhaften Angebot zu Konflikten zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr.» (LV-Bericht, Seite 12)

Wenn das ASTRA und andere Personen davon sprechen, dass es sich beim Anschluss Wankdorf um einen Unfallschwerpunkt handelt, dann meint man dabei offensichtlich Unfälle zwischen Autos.

### 8.2 Die geplante Langsamverkehrsbrücke weist aus Velofahrenden-Sicht grosse Mängel auf

#### 8.2.1 Keine möglichst direkten Verbindungen

Grundsätzlich gilt für alle Routen über die Langsamverkehrsbrücke gemäss dem LV-Bericht (Seite 6): «Das Projekt verzichtet auf möglichst direkte Verbindungen». Und gemäss dem Tech-Bericht (Seite 22): «Die neue Langsamverkehrsbrücke stellt sämtliche notwendigen Fahr- und Fussgängerbeziehungen sicher. Eine wichtige Achse für den Radverkehr stellt der Schermenweg dar (Wankdorf–Bolligen/Ostermundigen). Diese Beziehung wird mit der Langsamverkehrsbrücke angeboten, ist allerdings aufgrund der Höhendifferenz und der längeren Wegstrecke gegenüber der direkten Wunschlinie nicht optimal. Eine direktere Verbindung vor allem für den „schnellen“ Pendler wäre wünschenswert. Deshalb wurde für diese Fahrradbeziehung in einem Variantenstudium eine niveaugleiche Veloverbindung über den Schermenweg gefunden und ins vorliegende Ausführungsprojekt integriert.

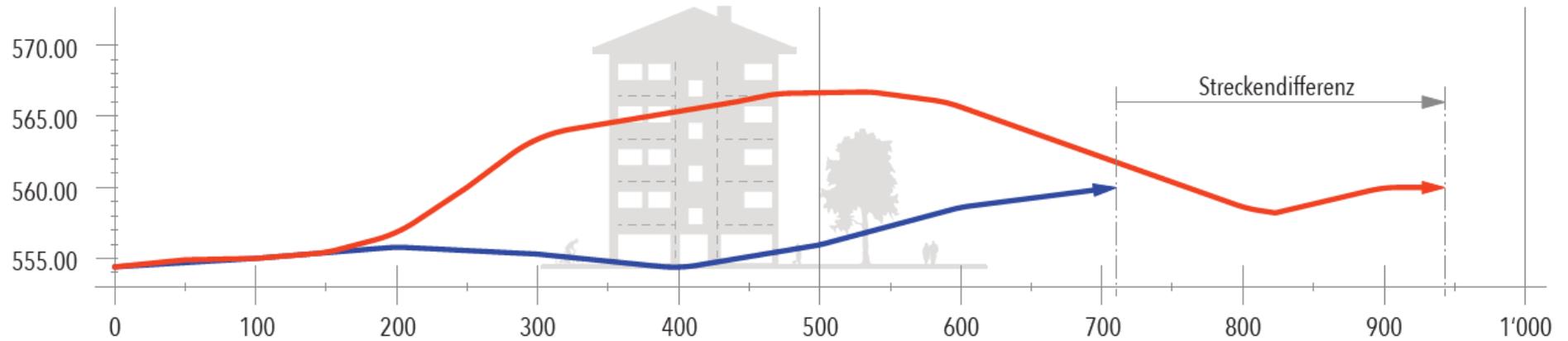
#### 8.2.2 Starke Steigungen

Gemäss dem LV-Bericht weist die Langsamverkehrsbrücke folgende Steigungen auf (Seite 28): «Die Steigungen beträgt bei der Zufahrt vom Schermenweg Richtung Brücke SVSA 5% und im Bereich der Brücke zwischen der Allmend und Zentweg 6%».

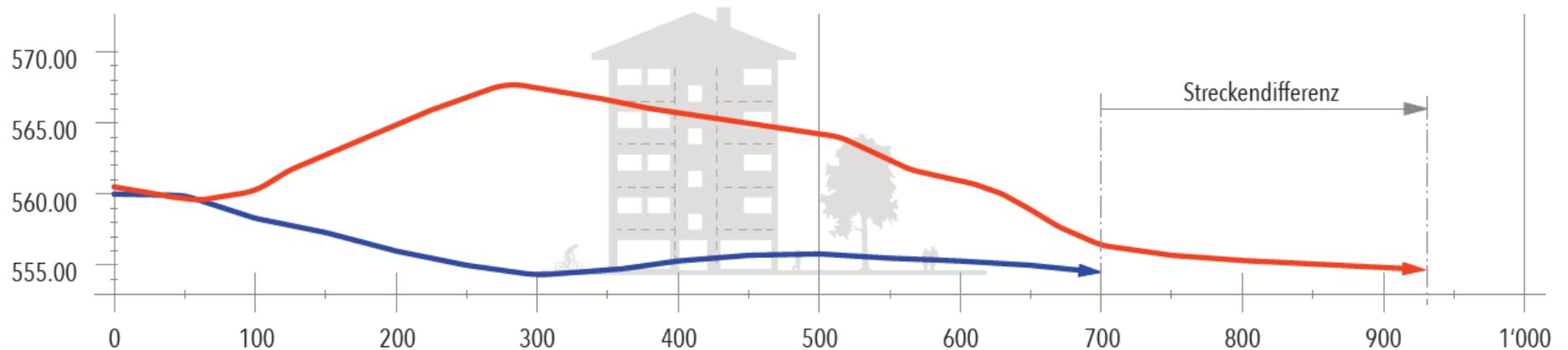
### 8.2.3 Grosser Höhenunterschied zu überwinden

Neben einer deutlich längeren Strecke muss beim Weg über die Langsamverkehrsbrücke ein grosser Höhenunterschied überwunden werden.

So sind beispielsweise bei der Route Bern Wankdorf > Worblental mehr als 10 Höhenmeter zu überwinden:



Auch in die andere Richtung dieser Route bleiben 7-8 Höhenmeter zu überwinden:



#### 8.2.4 Weitere Planungsmängel

Weitere Planungsdetails zeigen auf, wie wenig die Langsamverkehrsbrücke für den Veloverkehr geeignet ist (LV-Bericht, Seite 28):

- «Vor dem Kreuzungsbereich erhöht ein Rüttelstreifen die Aufmerksamkeit der Fahrradfahrenden.»  
→ Im modernen Veloinfrastruktur-Bau verzichtet man auf Rüttelstreifen, die aus dem MIV-Bereich stammen und dort auch Sinn machen. Rüttelstreifen sind für Velofahrende ein grosses Ärgernis und für Ungeübte gar ein Sicherheitsrisiko.
- «Im Kreuzungsbereich der Langsamverkehrsbrücke (Äste Bolligenstrasse, Schermenweg, Grosse Allmend und Kleine Allmend) wird aufgrund der Sichtbeziehung und auch der Gefälleverhältnisse eine Vortrittsregelung angebracht.»  
→ Die Details der erwähnten Vortrittsregelung sind nicht ersichtlich.
- «Das Geländer besteht aus einem Rahmen aus Baustahl und aus einem Chromstahl-Netz als Füllung.»  
→ Die Gefahr des Einhängens mit dem Lenker im Chromstahl-Netz oder Baustahl-Rahmen ist bei dieser Konstruktion real.
- «Die Beleuchtung befindet sowohl auf der Langsamverkehrsbrücke als auch in der Lehnkonstruktion im Handlauf des Geländers.»  
→ Beleuchtungen im Handlauf sind zu dunkel für sicheres Velofahren.

## 9. Referenzen

Alle Pläne und Unterlagen des Ausführungsprojektes sind hier gemäss Auflage online erhältlich: <https://spurwechsel-bern.ch/wp-content/uploads/wankdorf-plaene/>

In der vorliegenden Studie werden folgende Auflagedokumente speziell erwähnt:

LV-Bericht: «gbis Kurzer Bericht zum Langsamverkehr». [https://spurwechsel-bern.ch/wp-content/uploads/wankdorf-plaene/A\\_Berichte/47\\_Bericht\\_Langsamverkehr\\_20201030.pdf](https://spurwechsel-bern.ch/wp-content/uploads/wankdorf-plaene/A_Berichte/47_Bericht_Langsamverkehr_20201030.pdf)

Tech-Bericht: «g Technischer Bericht einschliesslich flankierender Massnahmen». [https://spurwechsel-bern.ch/wp-content/uploads/wankdorf-plaene/A\\_Berichte/46\\_Technischer\\_Bericht\\_20210526.pdf](https://spurwechsel-bern.ch/wp-content/uploads/wankdorf-plaene/A_Berichte/46_Technischer_Bericht_20210526.pdf)

Weitere Literatur:

Masterplan Veloinfrastruktur Bericht. Stadt Bern. Stand November 2020. <https://www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur>

Masterplan Veloinfrastruktur Standards. Stadt Bern. Stand November 2020. <https://www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur>

Sachplan Veloverkehr. Kanton Bern. Stand März 2023. <https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/tba/mobilitaet/velo-und-fussverkehr/mb-vf-sachplan-veloverkehr.pdf>

Handbuch «Planung von Velorouten». ASTRA, Schweizmobil, FVS. [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/lv\\_v05\\_planung\\_vonvelorouten-handbuch2008.pdf.download.pdf/lv\\_v05\\_planung\\_vonvelorouten-handbuch2008.pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/lv_v05_planung_vonvelorouten-handbuch2008.pdf.download.pdf/lv_v05_planung_vonvelorouten-handbuch2008.pdf)

Handbuch Velobahnen. ASTRA, Velokonferenz Schweiz. [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/bilder/langsamverkehr/handbuch\\_velobahnen.pdf.download.pdf/Handbuch%20Velobahnen%20\(2025\).pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/bilder/langsamverkehr/handbuch_velobahnen.pdf.download.pdf/Handbuch%20Velobahnen%20(2025).pdf)

Praxishilfe Velowegnetzplanung. ASTRA: [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/praxishilfe\\_velowegnetzplanung.pdf.download.pdf/Praxishilfe%20Velowegnetzplanung.pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/praxishilfe_velowegnetzplanung.pdf.download.pdf/Praxishilfe%20Velowegnetzplanung.pdf)