



STADT  
BURGDORF

Prix Velo Infrastrukturpreis 2010



Radweg Steinhof – Meiefeld  
Bahnhof

Prix Velo Infrastrukturpreis 2010

Eingabe Stadt Burgdorf

Januar 2010

## Burgdorf und Langsamverkehr

Dem Langsamverkehr kommt in Burgdorf als Energiestadt und ehemaliger Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) schon seit jeher eine zentrale Bedeutung zu. Im Rahmen der FuVeMo wurden zahlreiche Pilotprojekte zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durchgeführt. Viele davon gelten heute als erfolgreiche Langsamverkehrsprojekte und werden unterdessen auch in vielen anderen Städten umgesetzt. Was bis anhin jedoch fehlte, war eine direkte und komfortable Anbindung der Aussenquartiere (insbesondere das Meiefeld und Choserfeld sowie die südwestlichen Quartiere wie Steinhof, Fink, Neuüberbauung Bernstr. etc.) über den Radwegring an das Zentrumsgebiet und den Bahnhof. Mit der Lancierung der Idee einer „Velohochstrasse“ sollte diese Lücke im Langsamverkehrsnetz Burgdorfs geschlossen werden. Mit der Fertigstellung der Radwegverbindung (Velohochstrasse) vom westlich gelegenen Bahnhof Steinhof übers Meiefeld zum Bahnhof Burgdorf entlang der BLS-Doppelspur konnte nun ein zentrales Verbindungsstück im Radwegring der Stadt umgesetzt werden. Die Führung entlang des Bahntrassees stellt eine innovative Radwegverbindung mit Modellcharakter für viele weitere Schweizer Städte dar.

## Die Idee „Velohochstrasse“ und ihr Modellcharakter

Bereits vor sieben Jahren, im Rahmen der Arbeiten zum Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf, wurde die Idee einer Radwegverbindung entlang des Bahntrassees der BLS AG (ehemals Regionalverkehr Mittelland, RM), genannt „Velohochstrasse“, von der IG-Velo (heute Pro Velo Emmental) eingebracht. Die Radwegverbindung entlang des Bahntrassees zeichnet sich durch geringe Höhenunterschiede sowie niveaufreie Überquerungen der Hauptverkehrsachse aus. Damit kann eine sichere, äusserst attraktive und direkte Verbindung nicht nur für die Velofahrer der Stadt Burgdorfs sondern ebenso für Fussgänger angeboten werden. Der westliche Stadtteil Burgdorfs kann so optimal an das Zentrum und den Bahnhof angebunden werden. Zuvor war einzig die Verbindung über die stark befahrene und infolge ihres relativ engen Strassenquerschnitts gefährliche Lyssachstrasse möglich.

### Zielsetzung der Idee Velohochstrasse:

- Erhöhung der Schulwegsicherheit auf dem Streckenabschnitt Lerchenbodenweg;
- Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende auf dem Streckenabschnitt Bahnhof – Meiefeld;
- Förderung einer attraktiven, komfortablen Verbindung für den Westen Burgdorfs ans Zentrum;
- Einrichtungen einer attraktiven Pendlerverbindung;
- Förderung einer attraktiven, komfortablen Verbindung auch für regionale Betriebe wie z.B. Spital und Berufsschulen;
- Förderung des Langsamverkehrs, insbesondere des Veloverkehrs;
- Entlastung der stark befahrenen Lyssachstrasse;
- Förderung des Umsteigeeffekts im Binnenverkehr vom MIP auf LV (Verhaltensänderung Verkehrsmittelwahl);
- Energieeinsparungen;
- Förderung der Gesundheit der Bevölkerung Burgdorfs;
- Zusätzliche Nutzung des Bahntrassees auf attraktive Weise;

Im Frühling 2009 konnte dank grossem Engagement der verschiedenen Akteure (BLS AG, SBB, zuständige politische Gremien und Baudirektion Burgdorf) dieser Quantensprung im Langsamverkehrsangebot der Stadt Burgdorf umgesetzt werden.

Das erfolgreich umgesetzte Projekt verfügt über grossen Modellcharakter für viele andere Schweizer Städte und Gemeinden. Viele mittlere bis grossen Orte besitzen Bahntrassees, welche flach, meist kreuzungsfrei und auf direktem Weg in die Zentren führen. Die Linienführung verläuft aufgrund der Bahnlinienführung zudem sehr zentral. Diese Verbindungen vermehrt auch dem Langsamverkehr zur Verfügung zu stellen, bedeutet eine erhebliche Aufwertung des Langsamverkehrsnetzes in Schweizer Städten. In Burgdorf erschliesst die neue Radwegverbindung unter anderem viele neue bzw. sich in Entwicklung befindende Quartiere und zeigt somit

anschaulich, wie Siedlungsentwicklung durch Verdichtung nach innen und nachhaltige Erschliessungsvorhaben miteinander gehen können. Ein Thema, das schweizweit immer mehr Gewicht erhält. Beispielhaft ist ebenso die effiziente und gute Zusammenarbeit zwischen der BLS AG und der Stadt, welche es möglich machte, vielfältige Synergien bei der Umsetzung dieses Projektes zu nutzen.

Wie erste Auswertungen der Nutzung des Radwegs zeigen, wurde dieser von den Velofahrenden und Fussgängern sofort als neue, komfortable sowie äusserst direkte Verbindung angenommen und ist entsprechend stark frequentiert (s.a. Wirkungsanalyse). Ein deutliches Zeichen für die Attraktivität dieses Verbindungsstückes. Des Weiteren erwartet die Stadt Burgdorf einen Umlagerungseffekt auf das Fahrrad, da die Fahrt mit dem Velo auf dieser Strecke nun noch attraktiver ausgestaltet ist. Damit wird die neue Verbindung zur Verminderung der Schadstoffausstösse und zur Ressourcenschonung, respektive Energieeinsparung und somit zur Förderung zentraler Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung Burgdorfs beitragen.

## Von der Planung zur Umsetzung

Bereits im Rahmen der Arbeiten zum Richtplan Verkehr wurde von Seiten Pro Velo Emmental (damals noch IG-Velo) der Wunsch nach einer sicheren und attraktiven Zentrumsanbindung des Radwegrings laut. Darauf hin wurde von der Fussgänger- und Velomodellstadt zusammen mit der Baudirektion Burgdorf eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Diese konnte klar aufzeigen, dass es keine unüberwindbaren Hindernisse bei der Realisierung dieser Idee gab. Die Aufhebung der Infrastruktur der RM (Regionalverkehr Mittelland) AG auf dem Bahnhofgelände Burgdorf, die Aufhebung des dritten BLS-Geleises mit anschliessendem Doppelspurausbau der BLS wie auch die Planung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof Burgdorf (ESP) boten ideale Rahmenbedingungen, um das Projekt der Radwegverbindung Bahnhof Steinhof - Meiefeld - Bahnhof zu realisieren. Im März 2007 wurde der entsprechende Kredit durch den Stadtrat von Burgdorf gesprochen, so dass im Juli 2008 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. Von Beginn an wurde Wert auf eine starke, umfassende Koordination mit der BLS AG und ihren Ausbauarbeiten gelegt, um vorhandene Synergien für beide Partner möglichst kosteneffizient zu nutzen. In einer ersten Etappe wurde die Verbindung Bahnhof Steinhof – Meiefeld erstellt und in einer zweiten Etappe das Verbindungsstück Meiefeld – Bahnhof Burgdorf. Der Radweg wurde entsprechen ausgeschildert und mit einer neuen Beleuchtungsinfrastruktur versehen, um die Verbindung auch nachts attraktiv zu gestalten. Beim Bau des Rad- und Fusswegs wurde zudem den ökologischen Gegebenheiten besondere Beachtung geschenkt und es wurden verschiedene Trockenstandorte als Lebensraum für Reptilien und andere Kleintiere geschaffen. Im Mai 2009 konnten die Bauarbeiten erfolgreich abgeschlossen und der Radweg offiziell eingeweiht werden.

## Zeitraum / Zeitplan

| Meilensteine                                                              | Datum          |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Arbeiten zum Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf                         | 2003           |
| Arbeiten zur Gesamtverkehrsstudie der Agglomeration Burgdorf              | 2003           |
| Erstmalige Eingabe der Projektidee durch Pro Velo (IG Velo)               | 2003           |
| Machbarkeitsstudie im Rahmen der FuVeMo (Fussgänger- und Velomodellstadt) | 2004           |
| Vorprojekt                                                                | 2004           |
| Bauprojekt mit Kostenvoranschlag                                          | Januar 2007    |
| Stadtratsentscheid zur Finanzierung durch die Stadt Burgdorf              | März 2007      |
| Beginn Bauarbeiten                                                        | Juli 2008      |
| Offizielle Eröffnung des fertiggestellten Radweges                        | 28. Mai 2009   |
| Erste Wirkungsanalyse                                                     | September 2009 |

## **Finanzierung**

Die Kosten der Erstellung der neuen Radwegverbindungen inklusive der notwendigen Brückenverlängerung beliefen sich auf total SFr. 1'260'000.00. Die Aufwendungen wurden zu 100% durch die Stadt Burgdorf erbracht. Der Radweg konnte dabei zu 100% aus dem Parkplatzzonds (Einnahmen aus der Parkplatzzbewirtschaftung der Stadt) finanziert werden. Dank der von Beginn an guten Koordination mit der BLS AG konnten erhebliche Kosteneinsparungen bei der Ausführung erreicht werden.

## **Organisation / Einbezug von Stakeholdern**

Die Projektleitung übernahm die Baudirektion Burgdorf (Abteilungen Tiefbau / Stadtgrün und Stadtentwicklung). Für das Projekt von zentraler Bedeutung war die von Beginn an enge Koordination und Zusammenarbeit mit der BLS AG. Ebenso die IG Velo (heute Pro Velo Emmental) wurde besonders in der Anfangsphase bei den Planungsarbeiten miteinbezogen. Wie die Kreditsprechung durch den Stadtrat von Burgdorf im Frühling 2007 zeigt, konnten auch die politischen Meinungsvertreter von der Wichtigkeit dieser Verbindung überzeugt und für diese attraktive Idee gewonnen werden. Sämtliche Parteien stehen hinter der neuen Radwegverbindung und haben den Kredit entsprechend einstimmig bewilligt.

## **Kommunikation**

Die Anbindung der Quartiere Meiefeld, Fink, Steinhof etc. entspricht einem lange gehegten Wunsch von Seiten der Velofahrer und Fussgänger der Stadt Burgdorf (dass vereinzelt Fussgänger und Velofahrer die Verbindung sogar bereits vor der offiziellen Eröffnung genutzt haben verdeutlicht dies gut). Entsprechend breit wurde die Eröffnung des neu erstellten Radwegs entlang des BLS- Bahntrassees kommuniziert. In den Lokalzeitungen wie auch in Bund und Berner Zeitung wurden Berichte geschaltet. Zudem erfolgte eine offizielle Einweihung durch Vertreter des Gemeinderats und des Stadtrats am 28. Mai 2009.

## **Auswertung / Wirkungsanalyse**

Drei Monate nach der Eröffnung der neuen Radwegverbindung wurde eine erste Verkehrsmessung durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen klar, wie gut diese attraktive Verbindung von der Bevölkerung Burgdorfs angenommen wird. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt ganze 500 Velofahrten in beide Richtungen. Zudem konnte anhand von Vor- und Nachhermessungen entlang der Lyssachstrasse gezeigt werden, dass offensichtlich nicht bloss ein Verschiebeeffect zwischen diesen zwei Verbindungen entstanden ist (weniger Velofahrer auf der Lyssachstrasse) sondern offensichtlich auch verschiedentlich Personen neu auf das Velo umgestiegen sind (mehr Velofahrer auf dem neuen Radweg als durch Verschiebung von Lyssachstrasse her zu erklären wären). Diese relativ frischen Ergebnisse müssen sicherlich zu einem späteren Zeitpunkt noch detailliert überprüft werden. Die Stadt Burgdorf geht davon aus, dass sich der DTV entlang der Radwegverbindung nach einer ersten Angewöhnungsphase sogar noch erhöhen wird. Sowohl Pro Velo Emmental wie auch die Baudirektion Burgdorf verzeichnen durchwegs positive Rückmeldungen zur neu geschaffenen Verbindung.

Dank der Schliessung dieser Lücke konnte eine grosse Mehrheit der mit dem Projekt angestrebten Ziele bereits erreicht werden (Sicherheit, Attraktivität & Komfort der LV-Verbindung, komfortable Pendlerbeziehung, Förderung des Veloverkehrs und allgemein des Langsamverkehrs, Förderung der Gesundheit und Beweglichkeit der Bevölkerung, erste Umlagerung von MIP auf LV).

## Regionale Ausstrahlung / Modellcharakter

Die „Velohochstrasse“ wurde in mehrere regionale Erschliessungsprogramme aufgenommen. Die Verbindung ist Bestandteil der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zufahrt Emmental, des kantonalen Agglomerationsprogramm (Langsamverkehrsverbindungen), der Strategie Langsamverkehr Agglomeration Burgdorf sowie des Richtplans ESP Bahnhof. Im Richtplan ESP Bahnhof ist zudem die Weiterführung der Verbindung auf der östlichen Seite festgehalten. Die Aufnahme der Verbindung in die regionalen Programme bestärkt den stark regionalen Charakter des Radwegs. Diese Einbettung in Verbindung mit der Tatsache, dass bestehende Bahntrassees zentrumsnah durch eine Mehrheit der schweizer Städte laufen, machen aus der „Velohochstrasse“ ein innovatives Modell für viele andere schweizer Städte.

### Beilagen

Situationsplan Radwegverbindung

Plan Rad- und Fusswege im Bereich des BLS-Doppelspurausbaus – Meiefeld – Bahnhof

Plan Rad- und Fusswege im Bereich des BLS-Doppelspurausbaus – Steinhof – Meiefeld

Diverse Fotos

