



Verkehrsplanung Stadt Bern
Zieglerstrasse 62
3007 Bern

Bern, 20. September 2018

Vernehmlassung Masterplan Veloinfrastruktur

Sehr geehrte Frau Gemeinderätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zum Masterplan Veloinfrastruktur teilzunehmen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

**Sozialdemokratische Partei
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61
Postfach 2947 · 3001 Bern

Telefon 031 370 07 90
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch
www.spbern.ch

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Daniel Rauch
Co-Präsident

Michael Sutter
Parteisekretär



Fragebogen zur öffentlichen Vernehmlassung des Masterplans Veloinfrastruktur

SP Stadt Bern

Generell

1. Welche grundsätzlichen Bemerkungen haben sie zum vorliegenden Masterplan Veloinfrastruktur?

Die SP Stadt Bern dankt für die Gelegenheit, zum Masterplan Veloinfrastruktur Stellung zu nehmen.

Die SP Stadt Bern erachtet den Masterplan Veloinfrastruktur als geeignetes und notwendiges Instrument, um die Veloförderung in der Stadt Bern koordiniert voranzutreiben. Die Festschreibung der Standards und des Routennetzes sind aus unserer Sicht wichtig, um eine einheitliche Ausstattung und eine hohe Qualität der Veloinfrastruktur sicherzustellen. Die Festlegung verbindlicher Standards sollte nicht zuletzt auch zur Beschleunigung der Verfahren führen, weil nicht mehr bei jedem Projekt und auf jedem Strassenabschnitt dieselben langwierigen politischen Aushandlungsprozesse durchgespielt werden müssen.

Bei der praktischen Umsetzung des Masterplans wird entscheidend sein, dass die festgelegten Standards auch wirklich eingehalten werden und nur in gut begründeten Ausnahmefällen davon abgewichen wird.

Grundsätzlich ist die Veloinfrastruktur möglichst einheitlich auszubauen, damit sie von den Velofahrenden (aber auch alle andern Verkehrsteilnehmenden) intuitiv erfasst und dadurch auch eher «angenommen» wird. D.h. nicht an jeder Kreuzung, über jeden Kreisell und neben jeder ÖV-Haltestelle eine völlig andere Veloführung.

Folgende Themenbereiche sind durch den Masterplan nicht oder nur ungenügend abgedeckt und müssen zwingend und möglichst rasch ergänzt werden.

- Veloparkierung/Veloabstellplätze. Hier sind ebenfalls verbindliche Standards und eine detaillierte Standortkarte zu erstellen.

- LSA-Steuerungen: Hier bestehen sehr grosse Defizite und auch ein dementsprechend grosses Potenzial. Auch ohne Änderung an der ÖV-Bevorzugung kann die Situation für die Velofahrenden an zahlreichen Kreuzungen massiv verbessert werden. Neben grünen Wellen und längeren Grünphasen für den Veloverkehr besteht gerade auch bei Einmündungen Handlungsbedarf (bspw. Einmündung Sulgeneckstrasse in die Bundesgasse, Einmündung Belpstrasse in die Laupenstrasse).

- Das Thema Schulwegsicherheit (insbesondere für Kinder, die den Schulweg mit dem Velo zurücklegen) ist im Bericht zu ergänzen und bei sämtlichen Veloinfrastruktur-Projekten mit hoher Priorität zu berücksichtigen.

- Neben dem Separationsbedürfnis vom MIV und vom Fussverkehr (Seite 32f. des Berichts) ist dem Separationsbedürfnis vom ÖV ebenfalls Beachtung zu schenken und in einem separaten Kapitel abzuhandeln. Auf Strecken mit einem hohen Velo- und ÖV-Auf-

kommen sind Umweltspuren keine taugliche Lösung (z.B. Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz), zudem stellen Tramschienen ein grosses Sicherheitsrisiko für Velofahrende dar.

- Nicht nur bei Baustellen (S.59 des Berichts), sondern auch bei Veranstaltungen (inkl. Auf- und Abbau) ist sicherzustellen, dass die Veloverbindungen nicht unterbrochen, und wenn doch taugliche Ausweichrouten angeboten und signalisiert werden (z.B. keine regelmässige Sperrung der Velorouten über den Bundesplatz mehr).

- Die vertikale Erschliessung für den Veloverkehr muss verbessert und in den Masterplan aufgenommen werden. Dafür müssen neue Verbindungen zwischen Quartieren an der Aare (Altenberg, Matte, Marzili) und den anderen Stadtquartieren geschaffen werden (z.B. neue Lifte analog demjenigen im Brückenkopf Monbijoubrücke oder Velolifte nach dem Vorbild von Trondheim). Zudem ist der Transport von Velos in bestehenden Personentransportmitteln zu ermöglichen (z.B. Marzilbahn, Mattelift).

2. Ist der Aufbau des Masterplans Veloinfrastruktur in die drei Teile Bericht, Standards und Veloroutennetz verständlich und zielführend?

Ja. Der Aufbau ist aus unserer Sicht verständlich und zweckmässig.

Bericht und Planungsgrundsätze

3. Sind Sie mit den formulierten Planungsgrundsätzen zum Veloverkehr einverstanden?

Die Planungsgrundsätze sind im Grossen und Ganzen richtig gewählt, auch der Fokus auf langsamere/unsicherere Velofahrende («Acht bis Achtzig») erscheint uns richtig.

Angesichts der rasanten Zunahme von (schnellen) E-Bikes und der Tatsache geschuldet, dass nicht alle von Acht bis Achtzig gleich schnell unterwegs sind, muss die Infrastruktur auch für schnelle Velofahrende taugliche Lösungen anbieten, d.h. insbesondere genügend breite Velorouten mit Überholmöglichkeiten und keine Benutzungspflicht von schmalen Radwegen auf Trottoirs (insbesondere für E-Bikes).

Grundsatz 2: Es ist richtig, «von den Besten zu lernen». Bei der Infrastruktur allgemein und insbesondere bei der Ausgestaltung von Knoten muss aber auch darauf geachtet werden, dass die Veloführung möglichst einheitlich erfolgt, damit sie von allen Verkehrsteilnehmenden verstanden und akzeptiert werden (also nicht einmal «Kopenhagener Lösung», einmal «Niederländische Lösung» und sonst immer «Schweizer Lösung», sondern besser einen neuen «Berner Standard» etablieren).

Grundsatz 8: Kampagnen müssen ansprechend gestaltet sein und von der Bevölkerung (positiv) wahrgenommen werden. Auf die als Beispiel aufgeführte Sensibilisierungskampagne «fair ufem Chehr» traf leider beides nicht zu.

4. Sind die Grundsätze vollständig? Haben Sie Ergänzungen?

Wir erachten die Grundsätze als vollständig und haben keine Ergänzungen.

Standards

5. Erachten Sie die definierten Standards als geeignet zur Umsetzung der Grundsätze?

Grundsätzlich ja. Auf den so bezeichneten Routen müssen die entsprechenden Standards dann aber auch wirklich umgesetzt werden. «Velohauptrouten» bzw. «Routen mit hohem Standard» sind nur dann als solche bezeichnen, wenn die Standards grösstenteils umgesetzt sind und etwa die Breite nur in «begründeten Ausnahmefällen» vom Standard abweicht.

6. Sind die definierten Standards vollständig?

Es ist zu prüfen, ob auch echte «Velobahnen» nach holländischem Vorbild (wie sie auch vom Stadtrat gefordert wurden) als zusätzliche Kategorie von Velorouten in den Masterplan aufzunehmen sind. Dies wären nicht einfach etwas breitere Velostreifen (wie die Velohauptrouten), sondern durchgehende, direkte, vom übrigen Verkehr (inkl. ÖV) baulich abgetrennte und vortrittsberechtigte Veloverbindungen mit höchstem Ausbaustandard. Damit würde dem Grundsatz «von den Besten lernen» dann auch wirklich nachgelebt.

Veloroutennetz

7. Ist die Zuteilung der geplanten Velorouten zum Hauptroutennetz und zum ergänzenden Routennetz nachvollziehbar und richtig?

Teilweise.

«Velohauptrouten» bzw. «Routen mit hohem Standard» sind nur dann als solche zu bezeichnen, wenn die Standards grösstenteils umgesetzt werden können und etwa die Breite nur in «begründeten Ausnahmefällen» vom Standard abweicht. Dies wird beispielsweise auf der Thunstrasse und der Weissensteinstrasse kaum möglich sein. Entsprechend sollte dort auch nicht von «hohem Standard» die Rede sein. Dasselbe gilt grundsätzlich auch für alle Kantonsstrassen, bei denen die Stadt selber einen hohen Standard gar nicht sicherstellen kann.

Solange die Sicherheitssituation auf der Lorrainebrücke für den Veloverkehr dermassen prekär ist, kann dieser Abschnitt keinesfalls als Teil einer «Velohauptroute» gelten.

8. Ist die Lage der Velohauptrouten nachvollziehbar?

Teilweise.

Eine Velohauptroute entlang der Autobahn A6 wäre nur dann denkbar, wenn diese endlich überdacht würde und die Veloroute auf der Überdachung zu liegen käme. Unabhängig eines allfälligen «Bypasses» im Zeithorizont 2050/2060 wird die bestehende A6 vom ASTRA weiterhin als 2- bis 4-spurige Autobahn geführt. Daneben eine Veloroute zu führen ist keine Option. Die Lage dieser Velohauptroute muss daher angepasst werden.

Knoten Wankdorf: Die untaugliche Veloführung über den Autobahnknoten, der massiv ausgebaut werden soll («Spaghettiteller») ist weder nachvollziehbar noch zweckmässig.

Stattdessen ist eine taugliche Alternativverbindung ohne so grosse Höhenunterschiede zu planen.

9. Wie beurteilen Sie die Dichte des gesamten Netzes und des Hauptrouthenetzes?

Die Dichte des Routennetzes erachten wir derzeit als genügend. Mit dem Wachstum des Veloaufkommens muss dann selbstverständlich auch die Dichte des Routennetzes stetig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

10. Fehlen wichtige Verbindungen?

Ja.

*- Zwischen Schönausteg und Eichholz braucht es entlang der Aare zwingend eine Velo-
verbindung ohne dermassen grossen Höhenunterschied. Im Rahmen der Planung Gas-
werkareal ist diese Verbindung bis zum Marzilibad (Volleyballfelder) zu verlängern.*

*- Auf dem Dalmaziquai zwischen Dalmazibrücke und Tierpark ist ebenfalls eine Veloroute
festzulegen, damit dieser Abschnitt ohne Höhenunterschied befahren werden kann.*

*- Viererfeld: Die Lage der beiden vorgesehenen Velorouten (u.a. Anschluss an die Fuss-
und Velobrücke) müssen möglichst direkt verlaufen und einem hohen Standard genügen.
Die Lage ist möglichst rasch verbindlich festzulegen.*

*- Zwischen Bümpliz und Oberbottigen braucht es eine zusätzliche Nebenroute durch das
Moos, insbesondere auch als Schulweg.*

*- Wie in den generellen Bemerkungen erwähnt, muss auch die vertikale Erschliessung für
den Veloverkehr verbessert werden, namentlich zwischen den Gebieten an der Aare und
den übrigen Stadtquartieren.*