IGVELOBERN

Interessengemein-
schaft Velo Bern

PF 6711, 3001 Bern

Tel 318 54 10
Fax 312 24 02
bern@igvelo.ch
www.igvelo.ch/bern

Stadtplanungsamt
der Stadt Bern
Schwarztorstrasse 9
Postfach 8332
3001 Bern

Bern, 16. März 2000

Stadt Bern, Richtplan Leichter Zweiradverkehr; Mitwirkung

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Damen Gemeinderätinnen
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte
Sehr geehrte Damen und Herren

Die IGVelo Bern dankt für die Einladung zur Mitwirkung zum Entwurf “Richtplan Leichter Zweiradverkehr“. Wir schätzen es sehr, dass die Mitwirkungsfrist auf zwei Monate festgesetzt worden ist. Dadurch ist es möglich, eine sorgfältige Stellungnahme abzugeben.

Gerne nehmen wir innert Frist Stellung zum Richtplan “Leichter Zweiradverkehr“. Unsere Ausführungen gliedern sich in drei Abschnitte:

1. Bericht Richtplan
2. Netzplan: Die sechs Stadtteile
3. Technischer Anhang

1. Bericht Richtplan

Die IGVelo Bern begrüsst grundsätzlich den Richtplan "Leichter Zweiradverkehr". Die beiden Hauptziele, nämlich die "Verdoppelung des Veloverkehrs innert 10 Jahren" und die "Erhöhung der Verkehrssicherheit", sind ganz in unserem Sinn. Mit einer Verdoppelung des Veloverkehrs kann der motorisierten Verkehr entsprechend reduziert werden. Das ist 1. ein ausgewiesenes Ziel des Gemeinderats, wird 2. zur Einhaltung des Massnahmenplans Luftreinhaltung beitragen, hilft 3. die Lärmbelastung vermindern, und kann 4. das knappe Platzangebot auf Stadtboden etwas entschärfen.
Die vier Leitprinzipien des Richtplans decken sich mit unseren Vorstellungen: "Mischverkehr" (d. h. gleichwertige Behandlung aller Verkehrsträger), "direkte, attraktive und sichere Verbindungen", "Netzhierarchie" (d. h. die Einteilung in Haupt-, Neben-, Schulweg- und Erholungsrouten) und der "spezielle Augenmerk für Schülerinnen und Schüler und Betagte" sind seit langem Postulate der IGVelo. Bereits 1991 haben wir in unserer Studie "Was fehlt Bern zum Veloparadies" eine Zusammenstellung von Grundsätzen, Problem-auflistung und Lösungsansätzen veröffentlicht. Es ist für uns eine Bestätigung sie teilweise im Richtplan wiederzufinden. Unsere Beurteilung der Planungsgrundsätze , beinhaltend die Matrix über den anzustrebenden Ausbaustandard des Netzes (Tab. 2.1), fällt positiv aus. Einige Anpassungsanträge möchten wir dennoch beibringen.

Insbesondere sind uns grosse Anliegen:

S. 9, Punkt 3: *Ergänzung Veloabstellplätze:* Im Stadtteil 1 ist es besonders schwierig, ein genügendes Angebot an markierten Abstellplätzen bereitzustellen. Wir verweisen deshalb auf die im Rahmen des Verkehrskompromiss' abgegebene Stellungnahme, die Abstellfrage nicht stur zu handhaben Vgl. Sitzung vom 17.6.1999 und Stellungnahme an E. Stadtmann vom 21. Juli 1999).

Ergänzung OeV: Die Verbindungen berücksichtigen und fördern die Funktion des Zweiradverkers als Zubringer zum öffentlichen Verkehr.

S.12, Tab. 2.1: *Ersetzen, Kollone Übergangsnetz*: Der Begriff "situativ" im oberen Teil der Tabelle ist unpräzise. Wir beantragen deshalb, ihn zu ersetzen mit: **«unter Berücksichtigung der Planungsgrundsätze».**

S.14, Punkt 2.2.5: *zusätzliches Alinea:* leichte Zweiräder bei Signalisationen wenn immer möglich von Verkehrsbeschränkungen, wie sie für den MIV vorgesehen werden können, auszunehmen (z.B. Einbahnstrassen, Fahrverbote).

S.15, Titel 2.2.7: *Ersetzen, Titel:* Dieser Abschnitt soll thematisch weitere Themen einschliessen und in **«Unterhalt generell»** umbenannt werden.

Ergänzung, Text: Der generelle Unterhalt unfasst neben Reinigungsdienst (insbesondere bei Scherben) und Winterunterhalt auch die Auffrischung velospezifischer Markierungen, Behebung von Belagsschäden und die Anpassung von Schachtabdeckungen.

S.16, Punkt 2.3.5 *Ergänzung*: Signalisation und Markierung werden grundsätzlich nach Anhörung der Velofachstelle durch die Stadtpolizei verfügt. Alle[1] - auch nicht velo-spezifische - Signalisations- und Markierungsvorhaben sollen auch von der Velofachstelle begutachtet werden. Das Markierungswesen soll in enger Zusammenarbeit zwischen planenden, verfügenden und ausführenden Verwaltungsstellen insbesondere auch der Velofachstelle (und bei Bedarf auch mit Betroffenen) koordiniert werden.

Die Realisierung der Ziele des Richtplans - und ihr Erreichen mit den vorgesehenen 185 Massnahmen - wird dank der Annahme des Gegenvorschlags zur Fuss- und Veloinitiative durch die Stimmberechtigten der Stadt Bern im Sommer 1999 realistisch. Damit nämlich stehen die notwendigen finanziellen Mittel für die nächsten 10 Jahre bereit. Mit grossem Interesse verfolgen wir die Umstrukturierung in der städischen Verwaltung und warten auf die Präsentation der fachlich unabhängigen Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr. Diese wird eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung des Richtplans spielen. Die IGVelo versteht unter dem Begriff “Fachstelle“ eine organisatorische Einheit, und keinesfalls bloss eine einzelne Arbeitsstelle. Wir erwarten, dass die Fachstelle mit 300 Stellenprozenten besetzt wird. Dies erscheint uns als unerlässlich, um den Aufgabenbereich der Velofachstelle kompetent abzudecken. Dieser umfasst neben Planung und Koordinatiuon der Massnahmen, insbesondere auch die Information der Bevölkerung und die Öffentlichkeitsarbeit. Letztere ist Voraussetzung um das vorhandene Umsteigepotential zum umweltschonenden Verkehr zu nutzen.

Die Kontrolle über den erreichten Stand der Umsetzung wird der Stadtrat anhand des Umsetzungsprogrammes vornehmen, welches ihm gemäss Reglement (Gegenvorschlag) jährlich unterbreitet werden muss. Auch die IGVelo wird der Kontrolle grosse Bedeutung beimessen und die Realiserungsschritte aufmerksam mitverfolgen. Sollten die Ziele des Richtplans nicht erreicht werden, wird sich die IGVelo dafür einsetzen, das Reglement und die Finanzierung der Fuss- und Veloinitiative (Gegenvorschlag) über die einstweilen vorgesehenen 10 Jahre hinaus zu verlängern.

In der Tabelle auf S. 19 stellen wir mit Genugtuung fest, dass die IGVelo neben verschiedenen Verwaltungseinheiten des öftern als Beteiligte aufgeführt ist. Wir werten dies als eine Anerkennung unserer Kompetenz und unserer Mitarbeit durch die Stadtbehörden!

Zum Schluss möchten wir anregen, bereits im Bericht zum Richtplan (und nicht erst im technischen Anhang) ebenfalls ein Abkürzungsverzeichnis anzubieten.

---

[1] Die meisten Markierung und die diesbezüglichen Normen richten sich noch immer zu stark nach dem Fahrverhalten von zweispurigen, "spurfüllenden" Fahrzeugen, obwohl sie zum Teil massive Auswirkungen auf den Veloverkehr und dessen Fahrverhalten haben.

2. Netzplan: Die sechs Stadtteile

Die Darstellung des Netzplanes in den sechs Stadtteilen ist gründlich und umfassend. Dennoch sind bei der Durchsicht der Unterlagen einige Netzlücken aufgetaucht, welche unsererseits zu folgenden Änderungsanträgen geführt haben:.

Stadt-teil	Nr.	Standort	Problem / Situation	Äenderungsvorschlag
I	38 *neu*	Verbindung Spitalgasse – Bubenbergplatz, Haltestelle Bus Nr. 12	Ausfahrt hinter der Heilig-geistkirche ist nicht konfliktfrei (Taxiausfahrt, Fussgänger). Haltestelle Bus Nr. 12 bietet aus der Spitalgasse Richtung Bubenbergplatz eine direkte, sehr sichere, (Ampel) und völlig konfliktfreie Ausfahrt.	Aufnahme in den Netzplan als Nebenroute (Priorität hat Busverkehr).
II	26	Viererfeld	Netzlücken im Bereich Viererfeld (Schulwege)	Unbedingt als Verbindung im Netz aufnehmen (Schulwege).
V	30	Schermenweg/ Bolligenstrasse		Die geplante Fuss- und Velo-brücke ist möglichst rasch zu realisieren, und zwar – anders als im Netzplan – über die Autobahn A6 und die Kantonsstrasse (Schermenweg) nicht mit Kreuzung des Schermenweges.
	39	Rodtmattstrasse	Abstand Geleise - MIV-Parkplätze zu gering. Die vorgeschlagene Lösung löst das Problem nicht	Route von Scheibenstr – Breiten-rainplatz via einbahngesperrtes Militärstrasse-Stück Richtung Guisanplatz öffnen. Alternative: Parkplätze weg, Verbreiterung des Strassen-raums mit Velospur
V	40 *neu*	Verbindung Breitenrainplatz/Bol ligenstrasse		neue Route durch das Kasernen und VBS Areal.
VI	25	Oberbottigen / Bümpliz	Dies ist die direkteste Ver-bindung zwischen dem Zentrum von Bümpliz und Oberbottigen. Die geplante Route ist der bestehenden über die Bottigenstrasse in mehreren Punkten überlegen[2].	Als Hauptroute in Netzplan aufnehmen. Die bestehende Hauptroute Bottigenstrasse auf Nebenroute zurückstufen, sobald die neue Hauptroute realisiert ist.

[2] kein MIV (grosse Geschwindigkeitsdifferenzen sind auf der Bottigenstrasse), kein ÖV, geringere Höhendifferenz, leichter realisierbar (als Hauptroute müsste die Bottigenstrasse im Bereich Winterfeld verbreitert werden; zudem wäre eine separate Velostrasse ausserhalb des Siedlungsgebiets erforderlich).

	28	Verbindung Riederen - Gäbelbach:	Fehlende Schulwegverbindung	Gäbelbachweg (heute mit dreiteiligem Fahrverbot) für Velos öffnen und mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen versehen.
I - V		Aareroute	Aarerouten sind im Richtplan nicht erwähnt, entsprechen jedoch einem grossen Bedürfnis.	Öffnung eines der beiden Uferwege für den Zweiradverkehr. In Bereichen mit grossen Fussgängerfrequenzen evtl. mit zeitlichen Beschränkungen.

3. Technischer Anhang

Der technische Anhang ist - obwohl nicht behördenverbindlich - von grosser praktischer Bedeutung, enthält er doch wichtige Definitionen, rechtliche Grundlagen, statistische Eckdaten etc. Als besonders wichtig erachten wir die die Planungsgrundsätze, die Problempläne und die Massnahmenlisten. Auch hier möchten wir zu einigen aufgeführten Punkten Änderungsanträge stellen:

II	5	Bühlbrücke		beide Fahrrichtungen mit Velostreifen versehen
	5	Bühlstrasse	Verkehrsumlagerung durch Neubau Bühlbrücke nutzen.	Tempo 30 einführen
	5	Bühlstutz, Richtung Längasse	Grosse Geschwindigkeitsdifferenz, enge Platzverhältnisse	Velostreifen vorsehen (bei Tempo 30 möglich)
	18	Länggassstrasse - Muesmattstrasse	Konflikte mit geradeaus fahrenden Velos und rechts abbiegendem MIV	Die vorgeschlagene Lösung löst nur das Problem der Linksabbieger
	19	Länggassstrasse		Sofortprogramm Massnahmen Zweiradverkehr definieren; koordinieren mit Leitungserneuerung und Quartier-planung
II	36	Bühlstrasse – Länggassstrasse - Mittelstrasse	Linksabbiegende Velofahrer aus Bühl- und Mittelstrasse werden oft durch MIV missachtet.	Velosack bei LSA, Radstreifen im Bereich der Aufstellspuren

III	4	Effingerstrasse zwischen Monbijou- und Seilerstrasse	Kurzparkierer auf Trottoir gefährden abwärtsfahrende Velos	Schon bei Massnahme I/07 (Bundesgasse zwischen Schwanengasse und Hirschengraben) ansetzen: Ab Schwanengasse separate Spur für ÖV/Velos bis Hirschengraben. Dort separate Grünphase und Spurwechsel auf mittlere Spur.

	10	Knoten Gangloff (Freiburgstrasse - Turnierstrasse	Stadtauswärts: zu schmale Fahrbahn.	Fahrbahn verbreitern; Dauergrün für Velos.
	11	Knoten Laupenstrasse / Belpstrasse	Kurze Grünphase bei LSA.	stadtauswärts Dauergrün für Velos, ausser bei angemeldeten Fussgängern
	36	Weissenstein-strasse: Kreuzung Turnierstrasse, Bümpliz - Fischermätteli	Geradeaus fahren bei hohem MIV-Aufkommen unmöglich.	LSA: eine eigene Ampel mit Vorstart für Velos.
V	3	Blumenbergstrasse /Spitalackerstrasse	Aufpflästerung gemäss genanntem Beispiel Ensiger-strasse / Brunnadernstrasse und nicht mit geringerer Höhe der Aufpflästerung	
	32	Viktoriarain	Fehlende Velokriechspur (Vorgesehene Massnahme löst das Problem dort, wo es am dringendsten ist, nicht)	Zwischen Nordring und Greyerz-strasse Velokriechspur auf Trottoir legen und Velospur talwärts markieren (evtl. Spuraufteilung MIV neu)
	35	Wankdorfplatz	Realisierung aus der ESP abhängigkeit lösen.	
	38.2	Breitenrainstrasse		Tempo 30 gemäss Bund vom 28.02.2000 Zitat Herr Stadtmann
VI	20	Murten-/Bümplizstrasse	ergänzen: Korrektes Verhalten für Velos aus Westen auf den Knoten nicht möglich (Linksabbiegen oder Geradeausfahren?).	Mündungstrichter umbauen, Markierung abändern.
	21	Knoten Murtenstrasse / Untermattweg / Stöckackerstrasse	Vielbefahrener Knoten mit unklaren Abbiegeverhältnissen und hohem Unfallpotenzial (5 Ausgänge)	Kreisel vorsehen

Wie alle Richtpläne ist auch der Richtplan “Leichter Zweiradverkehr“ im Sinne einer rollenden Planung periodisch den neuen Gegebenheiten anzupassen. Dies muss insbesondere auch für den nicht-behördenverbindlichen technischen Anhang gelten. Die IG Velo behält sich den auch vor, neue Ideen oder Verbesserungsvorschläge zu gegebener zeit bei der städtischen Velofachstelle einzubringen.

In einer Gesamtbilanz erachten wir den vorliegenden Richtplan als umfassende und zukunftsgerichtete Planung. Für die Umsetzung des Richtplanes freuen wir uns auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse

Christof Bähler, Vizepräsident IGVelo Bern, Ressort Planung