

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Christof Bähler
Verkehrsplanung
3001 Bern

(per Mailversand)

Bern, 10. April 2017

Stellungnahme Velorouten-Netz (Fragen 1. Priorität)

Lieber Christof
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Präsentation zur Velooffensive und dem Veloroutennetz vom 27. Februar 2017 in unserer Arbeitsgruppensitzung. Gerne nehmen wir die Möglichkeit wahr, zum Vorschlag des Netzes insbesondere im Stadtteil 3 Stellung zu nehmen.

Fehlen wichtige Verbindungen? Stimmt die Netzdichte?

Es wurden grundsätzlich die richtigen Strassen ausgewählt und das Netz ist genügend dicht.

Diese Verbindungen fehlen:

- **Bodenweid – Weissensteinstrasse:** eine Verbindung à Niveau fehlt (die eingezeichnete Verbindung führt von Bümpliz durch die Unterführung in die Weissensteinstrasse; von Niederwangen her kommend muss man entweder einen Umweg über den Europaplatz und die Autobahnzufahrt machen oder auf der Naturstrasse durch den Könizbergwald fahren)
- **Eigerplatz – Seftigenstrasse:** Um in den Süden (Wabern...) zu gelangen, ist dies eine wichtige Verbindung und sollte darum als Velohaupttroute ausgebaut werden
- **Krippenstrasse – Bahnstrasse:** Es fehlt eine direkte Verbindung vom Europaplatz zur Bahnstrasse; dies ist eine wichtige Verbindung ins Länggassquartier

Sind die wichtigsten Ziel- und Quellorte im Quartier an die Velohaupttrouten angebunden?

Ein wichtiges Ziel sind die **Schulen**. Diese sollten aus dem Quartier direkt und sicher mit dem Velo erreicht werden können. Darauf wurde noch zu wenig geachtet.

z.B. sind Teile der Verbindung Marziliquartier – Munzingerschulhaus nicht entsprechend geplant. Dieser Weg müssen aber alle Oberstufen-Schülerinnen und –Schüler aus dem Sandrain-Marzili-Quartier machen. Da es schon keine attraktive ÖV-Verbindung gibt, sollte diese Veloverbindung mit erhöhtem Standard ausgebaut werden.

Ein weiterer wichtiger Zielort ist das **Marzilibad**, das ebenfalls bequem mit dem Velo erreicht werden soll. Wir schlagen vor, die Marzili-/ Aarstrasse ebenfalls mit erhöhtem Standard auszurüsten.

Verlaufen die Hauptrouten auf den «richtigen» Achsen?

Für die meisten Hauptrouten werden Veränderungen am gesamten Strassenraum unumgänglich sein. Die Umsetzung aus heutiger Sicht abzuschätzen, ist eine schwierige Aufgabe.

Beispiel **Weissensteinstrasse**: Wir sind der Ansicht, dass es auf dieser Strasse sehr schwierig werden wird, die gesetzten Standards umzusetzen. Sie ist für uns als Hauptroute gesetzt und soll in einer Gesamtverkehrstrategie für alle Verkehrsteilnehmer geplant werden. In der Planung sollen diese Aspekte beachtet werden: Schulwegsicherheit (Schulhäuser Pestalozzi und Munzinger sind an dieser Strasse), genügend Platz und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr sowie genügend Platz für gegenwärtige und zukünftige öV-Nutzungen.

Stimmen die Zuteilungen der Routen zum Haupt- resp. Routennetz?

Die Zuteilung auf dem Plan stimmt für uns, wir begrüßen die Verstärkung des Velonetzes. Trotzdem fragen wir uns in verschiedenen Fällen, wie der Plan in die Wirklichkeit umgesetzt werden kann, weil der Strassenraum oft begrenzt ist. Allenfalls könnte bei parallel verlaufenden Hauptrouten (z.B. Effinger- und Laupenstrasse) eine als Veloroute geführt werden. Dafür soll die Hauptroute ohne Kompromisse eingeführt werden.

Ist das weitere Vorgehen plausibel?

Für das weitere Vorgehen und die konkreten Planung der einzelnen Routenteile fordern wir eine ganzheitliche Sichtweise der umzugestaltenden Strassen. Es scheint uns notwendig, dass bei der Planung alle Verkehrsmittel bzw. -teilnehmer berücksichtigt werden. (siehe Beispiel Weissensteinstrasse).

Da die Umsetzung der Velo(haupt)routen und der neuen Netzteile noch lange dauern wird; wäre eine rollende Planung sinnvoll. Orte mit Konfliktpotenzial, welche wir in der 2. Priorität auflisten werden, sollen sofort bearbeitet werden.

Gerne nehmen wir zu den Fragen zur zweiten Priorität in der 2. Jahreshälfte Stellung. Wir benötigen dazu aber folgende Grundlagen: Umsetzbare Hauptrouten aufgrund des Basis-Strassennetz, wie es im STEK beschlossen wurde. Damit können wir besser entscheiden, wo die Konfliktstellen liegen, und welche Routen als Hauptroute geeignet sein werden. Gerne laden wir Sie zu einer AG-Sitzung im Herbst ein, um dies zu besprechen.

Grundsätzlich sollen Planungen, welche das Velonetz verhindern, nicht realisiert werden können.

Die Stellungnahme wurde von der Delegiertenversammlung vom 20. März 2017 mit 15 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung verabschiedet.

QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3
Daniel Imthurn, Präsident

Claudia Luder, Geschäftsleiterin