

TVS  
Verkehrsplanung Stadt Bern  
Zieglerstrasse 62  
3007 Bern

Bern 21. September 2018

**Fragebogen zur öffentlichen Vernehmlassung des Masterplans Veloinfrastruktur**  
Verabschiedet an der Delegiertenversammlung vom 11.09.2018 mit 23 Ja zu 1  
Enthaltung

schärfer / Balsiger / Gränicher

### **Generell**

1. Welche grundsätzlichen Bemerkungen haben sie zum vorliegenden Masterplan Veloinfrastruktur? ·
  - Die Dokumentation mit Bericht, Technischen Standards und Plan Veloroutennetz ist umfassend und übersichtlich. Als nicht optimal beurteilen wir den Umstand, dass Velohaupttrouten fast ausschliesslich auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen geführt werden,.  
Begründung: Entlang der Hauptverkehrsachsen fehlt vielerorts der nötige Platz, um die Vorgaben der technischen Standards umsetzen zu können. Kompromisse gehen dann oft zulasten von Sicherheit und Komfort einzelner oder mehrerer Verkehrsteilnehmerkategorien.
  - Die Verkehrsteilnehmerkategorie «Elektrovelos mit gelber Nummer» - fortan «E-Velos 45» genannt - ist zu wenig thematisiert. Es gibt aktuell sowohl Konflikte zwischen den verschiedenen «Velokategorien» als auch zwischen Velos, Elektrovelos und Fussgängern wenn sie dieselben Verkehrsflächen teilen müssen. Aussagen, wie mit diesem Problem umzugehen ist, fehlen.  
vgl. auch Artikel in NZZ am Sonntag vom 2. September  
Der Besitz von «E-Velos 45» in der Berner Stadtbevölkerung nimmt rasant zu. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich die damit einhergehenden Probleme von selbst lösen werden. Es ist daher unerlässlich konkrete Vorstellungen über den Umgang mit dieser Verkehrsteilnehmerkategorie zu entwickeln und umzusetzen. Insbesondere erwarten wir von Gemeinderat, dass er sich auf Bundesebene für eine Wir erwarten, dass der Bericht mit klaren Aussagen betreffend den Umgang mit den «E-Velos 45» ergänzt wird. Wir erwarten von den Berner Behörden diesbezüglich, dass sie sich auf Bundesebene für eine Überprüfung der einschlägigen Verordnungen des

Strassenverkehrsrechts einsetze (Verkehrsregelverordnung, Signalisationsverordnung, Fahrzeugzulassungsverordnung und evtl. weitere): «E-Velos 45» sollen nicht gezwungen sein mit Signal 2.60 «Radweg» gekennzeichnete Wege benutzen zu müssen, sie sollen umgekehrt dazu verpflichtet sein sich an die signalisierte Höchstgeschwindigkeit zu halten. Begründung: Fahren zwei «E-Velo 45» mit voller Leistung aufeinander zu beträgt die Begegnungsgeschwindigkeit beim Kreuzen 90 km/h. Im Fall kombinierter Fuss-/Radwege kann die Begegnungsgeschwindigkeit «E-Velo 45/Zufussgehende 50 km/h betragen. «E-Velos 45» sollen deshalb grundsätzlich (Standard) die Fahrbahn der Strassen anstelle der Fuss- oder Radwege benutzen müssen.

- Der Ausschluss der «Sicherheit auf Schulwegen» ist nicht zweckmässig, die übergeordneten Routen und die Gestaltungsrichtlinien sollten dies berücksichtigen. Bei der kleinräumigen Erschliessung kann man den Ausschluss diskutieren, längere Wege sind aber zu berücksichtigen (Bsp: Burgfeld - Bitzius/Laubegg). Dies sollte sich dann auch in Standards und Priorisierung niederschlagen
- es stellt sich die Frage nach dem Zeithorizont des Masterplans. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollten gewisse Probleme rasch gelöst werden - vor dem dargestellten Netzzustand.
- Der Fragebogen klammert einen wichtigen Fragenkomplex aus: Oft sind es die *Konflikte quer zu den Hauptachsen*, die vordringlich gelöst werden sollten. Wir schlagen vor, im Masterplan jene Abschnitte besonders hervorzuheben, auf denen die Trennwirkung abgebaut, die Quartiere beidseits der Strasse besser vernetzt werden sollten.

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

Ja

### **Bericht und Planungsgrundsätze**

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

Ja, vorbehältlich der generellen Bemerkungen sowie der Bemerkung zu Frage 4.

4. Sind die Grundsätze vollständig? Haben Sie Ergänzungen?

Die Bundesverordnungen Strassenverkehrsrecht sind nicht mehr durchwegs zeitgemäss.

Vgl dazu unsere generellen Bemerkungen zur jüngsten Entwicklung in Sachen «E-Velo 45».

Ebenso soll die Signalisationsverordnung SSV dahingehend geändert werden, dass Velos bei Querungen auch neben Fussgängerstreifen geführt werden können, und dass die an sie gerichtete (Velo-)Ampel analog der Fussgängerampel – und wie im Ausland üblich – auf der gegenüberliegenden Seite feindlicher Verkehrsströme angebracht werden darf.

### **Standards**

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

Die Definition von Standards beurteilen wir im Ansatz als sinnvoll, Allerdings fehlen für einzelne Standards bislang mit unseren Verhältnissen vergleichbare Referenzobjekte, sind also nirgendwo erprobt. Beispielsweise

- Mit Niveau-differenz in je einen schmalen Streifen für den Fuss- und den Veloverkehr unterteilte Seitenbereiche des Langsamverkehrs, wenn dafür insgesamt weniger als  $B = 4\text{m}$  zur Verfügung stehen.
- Die Trennung von Veloverkehr und motorisiertem Verkehr im Fall von Kreisverkehrsfahrbahnen.
- Die Führung der Velos im Bereich auf Kreuzungen und Verzweigungen, wenn deren Verkehrsfläche hinter Baumalleen (oder Längsparkierstreifen) verläuft,
- Die Anwendbarkeit von getrennten Velowegen oder Velostreifen auf Knotenzufahrten mit starkem Gefälle, oder starker Steigung.
- Der Einsatzbereich von Trottoirüberfahrten; insbesondere bei Trottoirs, die dem Veloverkehr offenstehen. Das Element «Trottoirüberfahrt» wurden erfunden, um dem Fussverkehr über einmündende untergeordnete Strassen mit sehr wenig Verkehr einen Komfortgewinn zuzugestehen. Ihre Anwendung darf jedoch nicht dazu führen, dass für den übrigen Verkehr, darunter insbesondere Velo-längs und Velo-quer, Sicherheitsdefizite entstehen.

Bei den hier aufgeführten Elementen der Verkehrstechnik erachten wir es als angezeigt anhand von Testobjekten auszuloten inwiefern sie sich bewähren (Vorher-/Nachheruntersuchung) bevor ihnen der Status «Standard» zuerkannt wird.

6. Sind die definierten Standards vollständig?

Bei einzelnen Massnahmen ist es eventuell verfrüht, ihnen den Status «Standard» zuzuerkennen (Bemerkungen zu Frage 5). Umgekehrt sollten die Standards durch zusätzliche Massnahmen ergänzt werden können, wenn sich dies als zweckdienlich erweist, z.B.

Für Strecken mit hoher Veloverkehrsfrequenz in Tempo 30-Zonen, und für Strecken mit starkem Gefälle, beantragen wir bereits jetzt die Möglichkeit zur Aufhebung des Rechtsvortritts als Massnahme in die Standards aufzunehmen.

Begründung: Beispiel Schosshaldenstrasse: Ab ZPK bis Knoten Laubegg kommt es hier täglich zu äusserst gefährlichen Situationen durch einmündende Fahrzeuge aus den Seitenstrassen.

### **Veloroutennetz**

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

Es wird beantragt die nachstehenden Strecken der Kategorie Velohauptroute zuzuschlagen:

- Gümligen/Melchenbühl – Ostermundigen/Obere Zollgasse
- Melchenbühlweg – ZPK/Schosshaldenstrasse
- Isula dulcamara – Friedhofweg - Pulverweg

Begründung: Die geplante Velohauptroute im Trasse der zurückzustufenden A6 wird in naher Zukunft kaum realisiert sein.

8. Ist die Lage der Velohaupttrouten nachvollziehbar?

Die Netzstruktur ist allzustark auf Verkehrsachsen mit hoher Motorfahrzeugfrequenz ausgelegt,

9. Wie beurteilen Sie die Dichte des gesamten Netzes und des Haupttroutennetzes?  
Die Dichte ist angemessen und auf Velogeschwindigkeit und Stadtstruktur ausgelegt.

10. Fehlen wichtige Verbindungen?

Die von Quav4 bereits früher vorgeschlagene Verbindung Elfenau/Egghölzli – Wabern ist nicht berücksichtigt und sollte ergänzt werden.

Von Quav4 vorgeschlagene Ausweichrouten (Umfahrungen) zu Unfallschwerpunkten sind ebenfalls nicht berücksichtigt. Sie müssten baulich als Routen mit hohem Veloverkehrsaufkommen ergänzt werden, z.B.

- **Umfahrung Thunplatz** via Brunnadernstrasse – Dählhölzliwald – Englische Kirche – Luisenstrasse – Hallwylstrasse – Dählhölzliweg – Geyphenhübeliweg – Muristrasse
- **Umfahrung Burgernziel:** Murifeldweg – Mülinenstrasse – Lombachweg – Brunnadernstrasse – Ensingerstrasse – Muristrasse – Segantinistrasse – Ankerstrasse – Egelgasse – Buchserstrasse – Jolymontstrasse.
- Die von der IG Allmenden angeregte Verbindung ab Ecke Schermenweg/Mittelholzerstrasse zum Knoten Bolligenalle/Zentweg und weiter via die A6-Überführung Richtung Grosse Allmend – Guisanplatz ist (noch) nicht berücksichtigt und sollte unbedingt ergänzt/angepasst werden.

Vgl. Forderung Stellungnahme 3.05.2017: «Der Veloweg vom Schermenweg zur Grossen Allmend soll nicht entlang, sondern diagonal über die Kleine Allmend via Personenüberführung Bolligenstrasse geführt werden. Das wäre ideal auch für Fussgänger.»

- Auch vermissen wir eine konkrete Verbindung über die Allmenden aus dem Burgfeldquartier ins Nordquartier und hätten bereits eine Konkretisierung dieser Verbindung erwartet.

Begründung: Aufgrund der zahlreichen Veranstaltungen mit hohem Verkehrsaufkommen ist eine entsprechende (permanente!) Verbindung zentral. Die Allmenden sind jeweils genau wenn es aus verkehrlicher Sicht wichtig ist, während den Ausstellungen gesperrt. Schade wenn hier nichts geschieht, bevor die Planung der Allmenden neu geregelt ist.

Anmerkung zu Umfahrung Thunplatz und Rückkommen betreffend die Stellungnahme der DV185, 3.05.2017:

«Zu diesem Zweck *muss auch eine Veloroute durch den Dählhölzliwald geschaffen werden*, da der Weg am Waldrand zu steil, zu schmal und zu verwinkelt ist. Dafür könnte dieser asphaltierte Weg als Naturweg rückgebildet werden. Der Veloweg durch den Wald wäre auch eine wichtige Verbindung aus Richtung Wittigkofen/Muri Richtung Untere Altstadt (Kirchenfeldbrücke), lokal vom Elfenauquartier ins Untere Kirchenfeld»

Die erneute Diskussion zum Betrieb der Wege im Dählhölzliwald mündet in folgende Präzisierung «Veloroute durch den Dählhölzliwald»:

Quav4 versteht darunter keinesfalls eine mit roten Wegweisern «Empfohlene Route für Radfahrer» ausgeschilderte Verbindung im Sinne der Signalisationsverordnung SSV und der einschlägigen Schweizer Normen SN.

Konsenz besteht darin, dass die der in Ost-West-Richtung verlaufende Weg, welcher den Kalcheggweg mit dem Jubiläumsplatz verbindet für Velos geöffnet werden soll entsprechend dem Regime gemäss Signal 2.14 «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder».

Jedoch ist dabei

- der heute bestehende naturbelassene Belag beizubehalten (Keine Versiegelung von Waldboden),
- auf eine Beleuchtung zu verzichten
- eine Wegweisung mit gelben (Wanderwegen) statt mit roten Velowegweisern vorzusehen
- der heute angewendete reduzierte Winterdienst fortzuführen (Kein Streusalz)
- bei den übrigen Waldwegen südlich der hier zur Diskussion stehenden Ost-West-Verbindung das «generelle Fahrverbot» gemäss Signal 2.01 beizubehalten.

Auf den Punkt gebracht, Velofahrende sollen den Weg mit entsprechender Rücksicht auf Zufussgehende und Erholungssuchende benützen dürfen, im Bewusstsein, dass hier nicht die Förderung des Veloverkehrs im Vordergrund steht, sondern das Privileg einen gefährlichen Knoten (Thunplatz) via einen Erholungspark umfahren zu dürfen.