

Planungsstudie Velonetz Bern Ost–Ostermündingen

Öffentliche Mitwirkung: 6. Juli bis 31. August 2017

Den Fragebogen in elektronischer Form und sämtliche Beilagen finden Sie auf unserer Website:
www.bernmittelland.ch

Grundlage:

- ▶ Planungsstudie Velonetz Bern Ost–Ostermündingen, Bericht zuhanden der Mitwirkung, 4. Juli 2017

Absender (Gemeinde, Verband, Verein, Partei, Firma, Privatperson u.a.m.):

Quartierkommission Stadtteil IV, QUAV4

Verantwortliche Person: Sabine Schärker, Geschäftsführerin

Telefon für Rückfragen: 031 352 72 77 / 079 253 50 84

E-Mail-Adresse: schaerrer.sabine@bluewin.ch / info@quavier.ch

1. Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung (Kapitel 1–7, Anhang)

Ist der Bericht aus Ihrer Sicht verständlich und nachvollziehbar?

Bitte hier antworten:

Ausführlich, glaubwürdig aber die Plandarstellungen sind unleserlich, ohne Strassenangaben nur für Insider zu entziffern. Bezüglich Vorgehen ist es unbefriedigend, dass die Quartierkommissionen die jeweils 20-30'000 EinwohnerInnen vertreten, nicht als eigenständige Mitwirkungspartner eingeladen werden, sondern sich 'nur' via Eingabe der Stadt äussern können. Die Detailkenntnis der Problemlagen liegt nämlich - ganz wie in ländlichen Gemeinden - bei der lokalen Quartierbevölkerung!

2. Wie beurteilen Sie die Evaluation der «nördlichen Zusatzrouten»? (Kapitel 5)

Sind für Sie die Herleitung und die Evaluation der Zusatzrouten nördlich der Achse Bernstrasse–Ostermündigenstrasse nachvollziehbar?

Wie beurteilen Sie die getroffenen Schlussfolgerungen, insbesondere jene zur «Route Zentweg»?

Bitte hier antworten:

Wir äussern uns nur zum Perimeter der QUAV4. Route Pulverweg: kritische Anschlusspunkte Kreuzung Ostermündigenstrasse und Minger-Kreisel / Dienstgleis zum Depot sowie generell Kreuzung Guisanplatz sind richtig erkannt. Verbesserungen en Détail noch mit Quartieren oder Begleitgruppe aus Quartieren besprechen! Route Zentweg, 'Bestvariante': Wir haben dazu unsere Vorbehalte: Linienführung via Mittelholzerstrasse ist nicht optimal wegen der Steigung. Sicherer und besser wäre eine Querung der kleinen Allmend oder allenfalls eine separate Velospur am südlichen Rand der kleinen Allmend. > siehe Punkt 3.

3. Wie beurteilen Sie die Empfehlungen und Handlungsansätze für die vielversprechendste nördliche Zusatzroute? (Kapitel 5.3 und 6)

Wie beurteilen Sie die Einschätzung der «Route Zentweg» als vielversprechendste Basisroute und die darauf basierende Empfehlung für die Linienführung der Velohauptroute Bern–Ostermundigen? (Kapitel 5.3 und Kapitel 6.1.)

Wie beurteilen Sie die eingegrenzten Handlungsansätze und Massnahmen pro Abschnitt? (Kapitel 6.2)

Bitte hier antworten:

. Protokollauszug zu variante Zentweg: Ungenügende Verhältnisse werden hauptsächlich im Bereich Schermenweg, Zentweg samt Einmündung Bolligenstrasse und im Bereich Pulverkreisel geortet. Insbesondere der Zentweg mit der vorgesehenen Kernfahrbahn wird als ungenügend taxiert, und betrifft auch die KMU in der Gewerbezone, die auf gute Zufahrt angewiesen sind. Lastwagenverkehr muss laufend auf Velobahn ausweichen, Kreuzen kaum möglich, was für alle Beteiligten gefährlich ist! Warum wird nicht Diagonalweg auf der kleinen Allmend ausgebaut oder ein Parallelweg am oberen Rand der kl.A. erstellt? Zudem könnte damit auch die Steigung auf der Mittelholzerstrasse entschärft werden. Die Einmündung in die Bolligenstrasse muss mit LSA gesichert werden, was geplant ist. Linksabbieger Zentweg - Mittelholzerstrasse stadtauswärts ist kritisch. Idee: Warum wird nicht das alte Industriegeleise als Anlieferung (oder Velobahn?) umgenutzt? > Weitere Kritik betrifft den doch erheblichen Verlust an Parkplätzen: insgesamt würden bei dieser Routenführung im Perimeter Burgfeld 45 PP verschwinden, was allgemein als kritisch taxiert wird. Und wie sieht das Stück Zentweg zwischen Mittelholzerstrasse und Ostermundigenstrasse aus? hört dort das prinzip 'Kernfahrbahn auf? > Achtung neu geplante Autoeinfahrt in den Zentweg bei Grundstück 1853.

Die BurgfeldvertreterInnen fordern die Querung nur als Alternativ-, aber nicht als einzige Schnellroute, dafür ist die Anbindung ins Quartier beim Pumptrack wichtig. Sehr wichtig ist auch die direkte Verbindung via Zirkusplatz über die Grosse Allmend zum Stadtionplatz. Ebenso ist nochmals die LSA Zentweg / Bolligenstrasse zu fordern.

4. Wie beurteilen Sie die Evaluation der «südlichen Zusatzrouten»? (Kapitel 7)

Sind für Sie die Herleitung und Evaluation der Zusatzrouten südlich der Achse Bernstrasse–Ostermundigenstrasse nachvollziehbar? (Kapitel 7)

Wie beurteilen Sie die definierten Handlungsansätze?

Bitte hier antworten:

Der Übersichtsplan Seite 36 / resp. Abb 21 ist eine Zumutung. immer wieder bitten wir vergeblich um Les- und kopierbare Planunterlagen.

Im Perimeter Süd gibt es verschiedene grundsätzlich kaum lösbare Konfliktstellen, die noch akzentuiert werden durch grosse Höhendifferenzen, wie die Achse Ostring- Eigerplatz die als Autobahnspange dient, die Tramachse Thunstrasse- Ostring mit dem Alleenprofil, die verwinkelte und zu schmale Verbindung Ostermundigen- Sonnenhof oder die Verkehrswüste Freudenbergerplatz etc. etc. die seit Jahren diskutiert werden. Auch die 'Bestlösungen' sind so meistens 'Kompromisse des kleineren Übels' und weit von z.B. dänischen Vorbildern à la Gehl entfernt. Man sollte deshalb einerseits die grossen Anstrengungen der Verkehrsplaner um jede technische Verbesserung würdigen, andererseits aber sich der trotz hohen Kosten beschränkten Wirkung bewusst sein, die nur verbessert wird, wenn das Prinzip der Koexistenz auch mit einer gewissen Entspannung gelebt wird. Konkret: Handlungsansätze der kritischen Stellen / Streckenabschnitte sind soweit sinnvoll - wir vermissen Aussagen zu den Gefahrenstellen Thunplatz und Burgernziel sowie zur seit Jahren diskutierten Frage, ob und wie eine Veloverbindung durch den Dählhölzliwald geführt werden könnte.

5. Weitere Bemerkungen zur Planungsstudie Velonetz Bern Ost–Ostermundigen:

Grundsätzlich ist es aus oekologischer Sicht und zur Förderung der Lebensqualität in den durch (zunehmende) Wohnnutzung geprägten Stadtquartieren sehr erfreulich, dass der Veloverkehr gefördert wird. Innere Verdichtung kann nur so gelingen. Andererseits ist darauf zu achten, dass die Konflikte zwischen Schnellvelofahrern, und besonders E-Bikes und Fussgängern durch die Schnellrouten nicht noch verschärft werden. Dies ist klar auch eine verkehrspsychologische Aufgabe auch wenn gegenseitige Rücksichtnahme allgemein nicht höchsten gesellschaftlichen Stellenwert hat (> Koexistenzprinzip)... Das würde heissen, dass die Formulierungen der beschriebenen Veloprojekte immer und gleichzeitig auch Verbesserungen zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer beinhalten, was wir in der heutigen Fassung klar vermissen. Ganz wichtig scheint uns in diesem Zusammenhang auch der allenfalls auf Bundesebene fällige Entscheid zum Umgang mit den e-bikes.

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **31. August 2017** an: verkehr@bernmittelland.ch

Besten Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!