

Verkehrsplanung  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 15. Mai 07

## **Mitwirkung Richtplan Veloverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Wir begrüßen die Gelegenheit, nicht nur zum Richtplan Stellung zu nehmen, sondern auch auf einige in unserem Stadtteil vorhandene Probleme im Zusammenhang mit dem Veloverkehr aufmerksam zu machen.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Grundsätzlich begrüßen wir die formulierten Zielsetzungen des Richtplans Veloverkehr. Es scheint uns sehr wichtig, dass das Velofahren gefördert und erleichtert wird, sei es durch Umsteigen vom Auto auf das Velo für Arbeitswege von einigen km, für die Schulwege der Kinder und nicht zuletzt für den Freizeitverkehr, z.B. für Velotouren als solche, sowie für die Fahrten zu den Freizeitbeschäftigungen (Sporttraining etc.).

Der vorliegende Richtplan mit seinem Haupttroutennetz vorwiegend auf dem städtischen MIV – Basisnetz berücksichtigt vorwiegend den „schnellen“ Veloverkehr von erwachsenen berufstätigen verkehrsgewandten Velofahrern, die auch das Fahren im Auspuffgestank und das Unfallrisiko im gemischten Verkehr gegenüber dem Zeitgewinn zu ertragen bereit sind. Für alle übrigen Velofahrer, insbesondere die Kinder, liegt die Priorität eher bei der Sicherheit. Sie bevorzugen Routen auf verkehrsarmen Nebenstrassen, Velowegen und Trottoirs.

Es ist uns klar, dass der Veloverkehr im Innerstädtischen Raum mit dem knappen Platzangebot die Verkehrsfläche mit dem MIV teilen muss. Ebenso wissen wir, wie wichtig es aus Sicherheitsgründen ist, dass die MIV-Teilnehmer auch gewöhnt werden, die Verkehrsfläche mit den Velos teilen zu müssen.

Andererseits sollte vermehrt auch versucht werden, für den sogenannten „Velo-Langsamverkehr“ ein sicheres, zusammenhängendes Routennetz aufzubauen. Dazu sollten die Routen möglichst auf verkehrsarmen Nebenstrassen, genügend breiten Fusswegen und Trottoirs verlaufen. Die Koexistenz mit den Fussgängern sollte dabei mit geeigneten Signalisationen, z. B. Farbe des Bodenbelags, klargestellt werden. Es ist für uns nicht einsehbar, dass wenn in den meisten Städten in der Schweiz die gemeinsame Benutzung von Trottoirs mit Fussgängern üblich ist und signalisiert wird, dies nicht auch in Bern nicht nur in Einzelfällen möglich sein sollte.

## Detailvorschläge zum Richtplan

- Die nationalen und regionalen Velorouten sollten von und zu allen Bahnhöfen signalisiert sein.
- Die nationalen und regionalen Routen sollten auf dem städtischen Netz als Hauptrouten bezeichnet sein. Dies ist bis jetzt nicht überall erfüllt.

## Massnahmen allgemein

- Durchführen eines Pilotversuchs für die Führung von Velowegen auf Trottoirs, mit Aufklärungskampagne auch für die Fussgänger.
- Die QUAV4 würde bei einem Versuch z.B. Route Ostring – Thunstrasse mithelfen

## Massnahmen Stadtteil 4

- Thunplatz: Das Dauergrün für die Fahrriktion vom Burgernziel her ist eine Gefahr für die Velofahrer, die beim kreuzen der Tramschienen im Kreisel und damitvortrittsberechtigt sind. Wegen der grünen Ampel übersehen insbesondere auswärtige Autofahrer, dass sie in einen Kreisel einfahren und keinen Vortritt haben. Das ist zu ändern.
- Radweg Dählhölzliwald vom Thunplatz zum Kalcheggweg: Die Einmündung in den Kalcheggweg ist trotz des Spiegels völlig unübersichtlich. Abhilfe mit baulichen Massnahmen ist nötig!.
- Route Veloweg von Wabern auf dem Gasbahntrasse in die Innerstadt: Heute bleibt die Route beim Lindenuweg auf der linken Aareseite. Es ist eine neue Route als Hauptroute zu signalisieren (nach dem Wegzug der US-Botschaft): Schönausteg – Jubiläumsstrasse – Tillierstrasse – Aegertenstrasse zum Helvetiaplatz. Die Frage des Fahrverbots auf dem Schönausteg ist zu prüfen, benötigen doch Velofahrer, die das Velo stossen, wesentlich mehr Raum als wenn sie fahren würden. Eventuell würde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Schrittempo etwas bringen
- Die Veloverbindung vom Brunnadernquartier ins Kirchenfeld ist ungenügend. Das steile Wegstück vom Thunplatz-Waldeingang bis zur englischen Kirche ist abwärts zu steil und gefährlich, aufwärts für nicht trainierte Fahrer eine Zumutung. Aus Sicht der Velofahrer wäre der Waldweg Englische Kirche – Kalcheggweg als kürzeste Verbindung vom Elfenauquartier ins Kirchenfeld geeignet. Von Seiten der Fussgänger wird aber eine Fahrerlaubnis für Velos mehrheitlich abgelehnt.
- Umfahrung Laubeggkreuzung. Das was heute leider viele Autofahrer als Schleichweg benutzen, sollte für die Velofahrer – insbesondere die Schüler des Laubeggschulhauses - signalisiert werden. Abbiegen von der Laubeggstrasse in die Bantigerstrasse und dann via Steigerweg zum Laubeggplatz.
- Die Hauptroute Brunnadernstrasse - Egghölzlistrasse sollte durch Elfenauweg – Manuelstrasse geführt werden.
- Lösung für den Veloverkehr vom Saali über den Egghölzliplatz ins Gebiet Egghölzli: Der Kanton hat anlässlich der Sanierung Worbstrasse einen guten Veloweg über die Egghölzlikreuzung gebaut. Nur wird dieser nicht benutzt, weil die Weltpoststrasse immer noch nicht velogerecht signalisiert ist. Zudem fahren viele, insbesondere Kinder auf dem Fussweg parallel zur Tramlinie und dann über die Tramhaltstelle und den Fussgängerstreifen. Es ist in Kontakt mit dem Anwohnerverein Wittigkofen eine geeignete Lösung zu suchen (Velogerechte Jupiterstrasse oder erlaubtes Velofahren auf dem Fussweg).
- Aareweg Schönausteg – Elfenau. Der heutige Weg ist insbesondere im Bereich der russischen Botschaft klar zu schmal für eine gemeinsame Benutzung von Fussgängern und Velofahrern. Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Landabtausch und den Massnahmen zum Hochwasserschutz könnte eine Verbreiterung des Fussweges und gemeinsame Benutzung möglich sein, mindestens an Werktagen.

- Regionale Route Melchenbühlweg – Friedhofweg. Nach der Fertigstellung des Veloweges „Rad-Wahn“ vor dem Klee-Museum durch sollte diese Route über Buchserstrasse – Giacomettistrasse – Rad-Wahn geführt werden. Zudem ist bei der Einfahrt des Rad-Wahn in die Schosshaldenstrasse eine velogerechte Randabsenkung zu bauen.
- Die Bolligenstrasse zwischen Laubegg-und Mingerstrasse, sowie eventuell der Weg von der Mingerstrasse durch das ehemalige EMPFA-Areal zur Reiterstrasse sollten ins Routennetz aufgenommen werden. Sie bieten eine sichere und kurze Verbindung von der Mingerstrasse zur Laubeggstrasse und zur Rosengartenkreuzung.
- Regionale Route Bolligenstrasse – Bananenbrücke – Schermenwald zur Velobrücke über die Autobahn sollte als Hauptroute ins Netz integriert werden. Auf der Bolligenstrasse müssen wegen des zu erwartenden Mehrverkehrs geeignete Massnahmen zur Sicherheit der Velofahrer getroffen werden, ebenso bei der Einmündung des Zentwegs in die Bolligenstrasse. Der Übergang über den Schermenweg Richtung Bananenbrücke ist zu verbessern und besser zu signalisieren.
- Der Schulweg Burgfeld - Bitziusschulhaus, den die meisten Kinder mit dem Velo machen, ist auf der Waldegg-Kreuzung sehr gefährlich. Besonders die vorgelagerte S-Kurve über die Bahngleise, die Überquerung der Ostermundigenstrasse um auf das der Friedhofmauer entlang führende Trottoir zu gelangen, sowie die Einmündung zum Schosshaldenfriedhof, den die Kinder überqueren, sind die neuralgischen Punkte und müssen unbedingt verbessert / gesichert werden. Auch muss die heutige Praxis wonach die Kinder mit den Fahrrädern das Trottoir benutzen legalisiert werden.
- Die Einmündung vom Zentweg in die Bolligenstrasse muss sicherer werden. Besonders dem Mehrverkehr der mit dem Wankdorfkreisel/neue Autobahnauffahrt (neue Verkehrsführung) droht muss entsprechend Rechnung getragen werden.

Mit freundlichen Grüßen

QUAV 4

Sabine Schärker, Präsidentin  
Peter Blaser, Ressort Verkehr