



Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
Bundesgasse 38
Postfach
3001 Bern

tv@bern.ch

Bern, 20. April 2024

Masterplan Veloverkehr | Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des öffentlichen Vernehmlassungsverfahrens zu den Masterplänen Fussverkehr (separate Eingabe) und Veloinfrastruktur in der Stadt Bern, ist es der Mitte Stadt Bern ein Anliegen, Stellung zu beziehen. Dabei sind folgende fünf Forderungen hervorzuheben:

- Mehr signalisierte und ausgebaute Haupttrouten auf Nebenstrassen
- Weiteren Effort für das Finden von Lösungen zur Bewältigung des zunehmenden Veloverkehrs, statt euphorische Beschönigungen
- Wir begrünnen die neuen Standards fürs Linksabbiegen bei Kreuzungen und die Bypasslösungen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
- Wir begrünnen die Absicht grosse, verkehrsreiche Kreuzungen mit einer Bypasslösung für Velofahrende zu versehen.
- Öffnung des Blicks auf weitere Lösungsansätze (zB. Nach Strassbourg mit der Veloführung auf nur einer Strassenseite für beide Richtungen für mehr Sicherheit und weniger Kosten).

Mehr signalisierte und ausgebaute Haupttrouten auf Nebenstrassen

Wir fordern eine stärkere Priorisierung des Ausbaus und der Signalisation der Velorouten auf Nebenstrassen. Insbesondere müssen die Routen auf Nebenstrassen für Velofahrende erkennbar und mit einer sinnvollen Signalisation der Zielorte der Veloroute versehen sein. **Dass gemäss Konzept ganz auf die Signalisation verzichtet werden soll, ist aus unserer Sicht kontraproduktiv und lehnen wir ab.** Velorouten auf Nebenstrassen sind vergleichsweise sicher. Sie führen teilweise zu Umwegen, aber nicht zu einer Fahrzeitverlängerung, da das Warten bei Ampeln entfällt.

Velorouten auf Hauptachsen haben zwei entscheidende Nachteile: Die Velofahrenden müssen an den Ampeln ihre Fahrt unterbrechen und bei Kreuzungen sowie Bus-Haltestellen stehen sie – auch bei einem guten Ausbaustandard – im Konflikt mit dem motorisierten Verkehr. Gerade die Paradestrecke der städtischen Veloförderung, die Veloroute Wankdorf, zeigt dies deutlich. Für Kinder oder ältere Menschen bietet die Velohauptroute Wankdorf zu wenig Sicherheit. **Wir fordern hier einen neuen Fokus und mehr Sicherheit.**

Weiteren Effort für das Finden von Lösungen zur Bewältigung des zunehmenden Veloverkehrs, statt euphorische Beschönigungen

Die Zunahme des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist aus Sicht der Mitte Stadt Bern durchaus positiv. Wir führen diese Zunahme jedoch in einem geringeren Masse auf die Veloförderung durch die Stadt zurück, sondern anderen Einflüssen.

Einen wesentlichen Grund sehen wir in der Verbreitung der Elektrovelos, welche seit 2010 einen regelrechten Boom erleben. E-Velos erlauben längere Strecken und auch Steigungen innerhalb des Stadtgebiets mühelos zu bewältigen.

Einen weiteren Grund sehen wir in den zunehmenden Restriktionen für den MIV, welche das Befahren des Stadtgebietes für Automobilistinnen und Automobilisten zunehmend unattraktiv macht und die Verdrängung von Haushalten mit Auto in die Agglomeration. Durch diese Abnahme der Autofahrten, steigt automatisch der Velo-Anteil.

Wir anerkennen, dass in den vergangenen Jahren für Velofahrende punktuell Verbesserungen erreicht wurden, z.B. auf der Lorrainebrücke, bewerten aber andere Massnahmen weniger euphorisch als der Gemeinderat, beispielsweise die Velohauptroute Wankdorf.

Zielsetzungen und Standards

In der überarbeiteten Fassung der Masterpläne zum Veloverkehr sehen wir einige Verbesserungen bei Zielsetzungen oder Standards. Wir begrüssen die neuen Zielsetzungen im vollständig überarbeiteten Fokus Vielfalt. Die Velomassnahmen dürfen aus unserer Sicht nicht nur den souveräne Velofahrenden zugutekommen, sondern müssen, wie das neu im Masterplan ausgeführt wird, auf alle Generationen im Alter zwischen 8 und 80 ausgerichtet sein. Bei den Standards sind die neuen Standards fürs Linksabbiegen bei Kreuzungen und die Bypasslösungen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs positiv hervorzuheben. Ebenfalls begrüssen wir die Absicht grosse, verkehrsreiche Kreuzungen mit einer Bypasslösung für Velofahrende zu versehen.

Öffnung des Blicks auf weitere Lösungsansätze

Im vorliegenden Masterplan vermischen wir den Blick auf andere Lösungssätze. So kam die Frage auf, weshalb Lösungen mit der Veloführung auf nur einer Strassenseite für beide Richtungen, wie dies beispielsweise Strassburg konsequent und erfolgreich umsetzt, in Bern nicht in Betracht gezogen werden. Der Vorteil der Konzentration der Velospuren beider Richtungen auf eine Strassenseite liegt auf der Hand: Sie ist Platz- und kostensparend. Die Strassburger Velomassnahmen bieten den Nutzerinnen und Nutzern aus unserer Sicht eine grössere Sicherheit. Die Strassburger Veloförderung gilt in Fachkreisen als vorbildhaft. Für Bern dagegen scheinen die Erfolge Strassburgs in der Veloförderung irrelevant zu sein.

In der Kombination der Masterpläne Veloverkehr und Fussverkehr sieht die Mitte konkreten Handlungsbedarf bei kombiniert von velofahrenden und zu Fuss gehenden Menschen genutzten Flächen. Für die Sicherheit von weniger souveränen Fussgängerinnen und Fussgängern ist eine klare Abgrenzung des Fussgänger- vom Velobereiches entscheidend.

Wir danken Ihnen bestens für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Handwritten signature of Daniel Kast in black ink.

Daniel Kast
Vize-Präsident
Die Mitte Stadt Bern

Handwritten signature of Laura Curau in blue ink.

Laura Curau
Präsidentin
Die Mitte Stadt Bern