



**Sozialdemokratische Partei Stadt Bern**

Monbijoustr. 61, Postfach 1096, 3001 Bern, Tel. 031 370 07 90, Fax 031 370 07 81, Mail: [sekretariat@sp-bern.ch](mailto:sekretariat@sp-bern.ch)

Verkehrsplanung Stadt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 13. Juni 2007

## **Mitwirkung zum Richtplan Veloverkehr**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benutzen wir die Gelegenheit, uns im Rahmen der Mitwirkung innert der gesetzten Frist (13. Juni 2007) zum Richtplan Veloverkehr zu äussern.

### **1 Allgemeines**

Die SP der Stadt Bern begrüsst sehr, dass es mit dem Richtplan Veloverkehr (RPV) endlich vorwärts geht. Zu lange blieb er in den Schubladen liegen. Es ist zu hoffen, dass die weiteren Entscheide nun noch vor Ende 2007 gefällt werden. Grundsätzlich finden wir die neue Struktur des RPV brauchbar. Die drei Hauptelemente Netzplan, Grundsätze und Hinweise zur Umsetzung scheinen geeignet zu sein, an einigen Stellen ist aber noch Konkretisierungs- und Verbesserungspotential vorhanden.

### **2 Ziele**

Die SP Stadt Bern unterstützt die im RPV genannten Ziele. Wir sehen aber noch folgende Verbesserungen:

- Es fehlt die Vernetzung mit anderen Strategien, z.B. STEK, Legislaturrichtlinien des Gemeinderats oder Energiestrategie, welche ebenfalls Ziele bezüglich Veloverkehr oder Verbesserung der Infrastruktur für Langsamverkehr enthalten.
- Der Verweis auf das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern ist wichtig. Dort ist vorgesehen, dass bis ins Jahr 2010 hinsichtlich der mit Velo zurückgelegten Wege ein Wachstumspotential von 50% besteht. Würden verschiedene Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs realisiert, so läge bis 2025 ein Potential von sogar 100% drin, was bedeuten würde, dass von vier Fahrten in der Stadt Bern durchschnittlich eine mit dem Fahrrad durchgeführt würde. Für die SP der Stadt Bern ist deshalb zu wenig klar, welche Ziele bezüglich Anteil des Veloverkehrs im RPV nun wirklich angestrebt werden und welches die Meilensteine und Termine sind.

## 3 Netze

### 3.1 Allgemeines

Die Karte mit der eingedruckten Netzplanübersicht wirkt ansprechend und übersichtlich. Gerade deshalb verleiht sie als Netzplan mit Richtplancharakter aufgrund der vorgegebenen Legende und der Darstellung im Detail zu Fehlinterpretationen, welche den Wert des Planes als Kommunikationsmittel stark mindern. Wir beantragen die uns als Darstellungsmangel aufgefallenen Punkte zu prüfen und den Plan in eine Darstellungsform mit grösserer Informationsdichte und leichter Verständlichkeit überzuführen:

1. Bestehende und neu zu erstellende Routen sind mit der gleichen Signatur dargestellt, dadurch wird die mit dem Plan anvisierte Veränderung in der Netzstruktur verwedelt.
2. Der Plan deckt nicht auf – wie das beispielsweise der kantonale Richtplan Velo tut – wo Handlungsbedarf besteht und wo nicht. Dies verunmöglicht in mehreren Fällen nachzuvollziehen, ob eine Verbindung überhaupt zweckmässig und machbar ist oder nicht.
3. Man erkennt an den Haupttrouten nicht, welche von ihnen zu den durchgehend ausgeschilderten Velorouten gehören und welche nicht.
4. Die Darstellung lässt offen, ob eine Kreuzung zweier Routen à Niveau (mit/ohne LSA) oder auf zwei Ebenen (Über-/ Unterführung) erfolgt. Nur wer die jeweilige Örtlichkeit genau kennt, kann den Plan lesen.
5. Die Frage der Veloabstellplätze wurde ausgeklammert. Mindestens bezüglich Schulen sollte der Plan aber aufzeigen, wo Nachholbedarf besteht und wo nicht.
6. Plangrundlage: Anlagen, welche als Orientierungspunkte dienen, wurden weggelassen, wie beispielsweise Friedhöfe, Stade de Suisse, Sportstadion ...

### 3.2 Bericht, Kapitel Netze und erläuternder Planausschnitt

#### 1. Übrige Strassen

Es fehlt im Bericht eine Aussage zu den übrigen Strassen, welche insgesamt länger sind als die als Haupt- oder Nebenverbindungen zusammengefasst. Wir beantragen deshalb, im Kapitel Netze auch zu diesen Strassen eine Aussage zu machen, z.B.: *„Die übrigen Strassen und Wege dienen – ausgenommen reine Fusswege und Autostrassen – der Feinerschliessung. Sie sind in der Regel einer Betriebsform mit Gegenverkehr von Radfahrenden unterstellt. Bauliche Veränderungen oder Massnahmen im Bereich Verkehrslenkung orientieren sich am Grundsatz «an Velofahrende wird überall gedacht»“.*

#### 2. Nebenrouten ohne Durchleitungscharakter

Insbesondere im Stadtkreis 6 wurden verschiedene "Stumpenstrassen" der Kategorie "Nebenrouten" zugeordnet, obschon ihnen im Netz keinerlei Bedeutung zukommt. Wir beantragen diese Strassen entweder weissen zu belassen (übrige Strassen) oder in der Legende einer separaten Kategorie zu unterstellen. Falls eine separate Kategorie eingeführt wird, wäre in allen Stadtkreisen nach demselben Ordnungsprinzip zu verfahren.

#### 3. Hauptverbindungen

Die normative Festschreibung, wonach Haupttrouten generell einen "hohen Ausbaustandard" aufweisen, schränkt die zweckmässige Gliederung der Verbindungen in Haupt- und Nebenrouten unnötig ein. Was eine Hauptroute ist, sollte sich an der Bedeutung und Funktion der Verbindung und nicht ausschliesslich am Standard orientieren. Wir beantragen deshalb, den letzten Satz des ersten Lemmas zu relativieren: *"Das Haupttroutennetz weist gemessen an der Verkehrsbelastung einen hohen Ausbaustandard auf."*

#### 4. Gelbe Kreise im Kartenausschnitt

Im Kartenausschnitt sind diverse Verkehrsknoten mit einem Kreissignet versehen. Die Signatur hat keine Bedeutung im Sinne des Richtplanes und ist wegzulassen.

#### 5. Schulhausbereich

Diese Signatur hat keine Bedeutung im Sinne des Richtplanes. Sie dient lediglich als Hinweis. Wir schlagen vor, eine Differenzierung nach *"Schulhausbereiche ohne Massnahmenbedarf"* und *"Schulhausbereiche mit Massnahmenbedarf"* zu prüfen (z.B. Erweitern des Angebotes an Velostellplätzen, Verbessern der Zu- und Wegfahrten zur Schulanlage etc). Falls es bei einer Signatur ohne Bedeutung für den Richtplan bleibt, müsste aus der Legende hervorgehen, dass es sich lediglich um einen Hinweis und nicht um den Richtplaninhalt handelt.

### 3.3 Plan, Netzaufbau, Netzlogik, Netzmängel etc.

Zu diesem Bereich haben wir folgende konkreten Anträge:

<b>Nebenrouten, die den Hauptrouten zuzuordnen sind</b>	
<b>Abschnitt</b>	<b>Begründung</b>
Bottigenstrasse, Abschnitt Chäs u Brot – Riedbach	Hauptroute nicht zusammenhängend
Riedbachstrasse, Abschnitt Buch – Riedbach	Trägerin der regionalen Veloroute Bern – Laupen
Schiessplatzstrasse	Trägerin der regionalen Veloroute Bern – Laupen
Spitalackerstrasse – Wylersstrasse – Wylerring – Durchgang Schnellgutareal – Polygonstrasse – geplante Brücke über die Aare	Netzzusammenhang, Zugang neue Brücke
Lorrainestrasse – Haldenstrasse – Grimselstrasse – Scheibenstrasse – Stauffacherstrasse West – Erschliessungstrasse S-Bahnstation Wankdorf – Stauffacherstrasse Ost – Papiermühlestrasse - Waldau	Netzzusammenhang, Zugang neue Brücke
Schüttestrasse – Nydeggbücke – Aargauerstalden	Anbindung Untere Altstadt
Aarstrasse – Schifflaube – Gerberngasse – Untertorbrücke – Klösterlistutz	Anbindung Untere Altstadt
Knoten Schermenstrasse/Bolligenstrasse – Bananenbrücke – Buchenweg	Trägerin regionalen Veloroute Nr. 64 Thun – Bern – Biel, Zufahrt zum Radweg Wankdorf – Zollikofen
Morgenstrasse: Abschnitt Hallmattstrasse – Statthalterstrasse	Netzzusammenhang
Statthalterstrasse: Abschnitt Morgenstrasse – Lagerhausweg	Netzzusammenhang
Lagerhausweg: Abschnitt Statthalterstrasse – Bahnhofweg	Netzzusammenhang

<b>Übrige Strassen, die den Hauptrouten zuzuordnen sind</b>	
<b>Abschnitt</b>	<b>Begründung</b>
Mühlemattstrasse – Radwegdurchfahrt Coop Eigerplatz	Hauptverbindung Zentrum – Köniz
Wölflistrasse	Netzzusammenhang
Bolligenstrasse Süd	Netzzusammenhang bis Rosengarten
Halenbrücke	Netzzusammenhang

<b>Lücken im Netz der Hauptrouten</b>	
<b>Abschnitt</b>	<b>Begründung</b>
Anschluss neue Brücke über die Aare an die Wildparkstrasse	Netzzusammenhang

<b>Hauptrouten, die den Nebenrouten zuzuordnen sind</b>	
<b>Abschnitt</b>	<b>Begründung</b>
Lagerhausweg-West: Abschnitt Morgenstrasse – Statthalterstrasse	Strasse mit Erschliessungscharakter in Gewerbegebiet

<b>Übrige Strassen und Wege, die den Nebenrouten zuzuordnen sind</b>	
<b>Abschnitt</b>	<b>Begründung</b>
Reichenbachwaldweg, Verlängerung bis Fähre Reichenbach	Netzzusammenhang
Könizbergwaldweg Verlängerung bis Taubentränke	Netzzusammenhang
Springgartenweg – Reiterstrasse	Umfahrung Guisanplatz
Uferweg linke Aareseite, Abschnitt Schönausteg –	Netzzusammenhang: Weg aareaufwärts für Velos

Camping Eichholz	geöffnet, Erschliessung Campingplatz
Weg westlich entlang Tramüberführung A6 als Verbindung Murifeld/Saali – Egghölzliplatz	Schliessen Netzlücke, 8 von 10 Personen benützen diesen Weg anstelle der Jupiterstrasse
Morgenstrasse: Abschnitt Bümplizstrasse – Bernstrasse	Netzzusammenhang

<b>Nebenrouten, die den übrigen Strassen zuzuordnen sind</b>	
<b>Abschnitt</b>	<b>Begründung</b>
Bantigerweg – Wyssweg	Feinerschliessung, unregelmässiger Anschluss an Laubeggstrasse
Brunngasse	Feinerschliessung ohne Verbindungsfunktion
Herrengasse	Feinerschliessung ohne Verbindungsfunktion
Ryffligässli	Innerstädtische Fusswegverbindung
Gasstrasse, Verlängerung bis Münzrain	Treppe
Oberer Jennerweg	Feinerschliessung ohne Verbindungsfunktion, Zugang Velostellplätze Inselspital
Morgartenstrasse	Feinerschliessung, keine Funktion als Ausweichroute, Gefährliche Querung der Winkelriedstrasse
Forststrasse entlang A8, Abschnitt Durchgang Bodenweid – Freiburgstrasse	Fehlende Beleuchtung, belärmt, unattraktiv, wegen Höhendifferenz als Veloverbindung nicht geeignet
Waldwege im Schermenwald	Nicht als Veloroute signalisierte Wege = keine Verbindungsfunktionen
Wittigkofenweg, Abschnitt Nelkenweg – Weltpoststrasse	Verbindungsfunktion nur, wenn neue Querung Muristrasse (anstelle Unterführung Elfenaueweg) bis Mülienenstrasse geplant
Polygonstrasse, Abschnitt Schnellgutareal – Scheibenstrasse	Unattraktiv

<b>Nebenrouten, die den übrigen Strassen zuzuordnen oder als separate Kategorie zu bezeichnen sind</b>	
<b>Abschnitt</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gäbelbachstrasse</li> <li>- Kornhausweg</li> <li>- Neuhausweg</li> <li>- Löchliweg</li> <li>- Scheibenrain – Dändlikerweg</li> </ul>	

<b>Nebenrouten, die auf eine Parallelstrasse zu verlegen sind</b>	
<b>Abschnitt</b>	<b>Begründung</b>
Lombachweg statt Willadingweg	Kohärentere Verbindung, Anschluss an Brunnadernstrasse
Petruskirche – Jubiläumsplatz: Weg im Wald statt am Waldrand entlang	Waldrandweg = gefährlich und unattraktiv (Gefälle, verwinkelte Führung)

<b>Haupt- und Nebenrouten, die gegeneinander zu vertauschen sind</b>	
<b>Abschnitt</b>	<b>Begründung</b>
Weg durch Brünnenpark: Nebenroute Riedbachstrasse: Hauptroute	Freizeitgelände zugunsten anderer Strassen entlasten

## 4 Grundsätze

Die einleitende Bemerkung auf S. 6 ist ersatzlos zu streichen. Mit der Aussage werden Massnahmen zu Gunsten der Förderung des Veloverkehrs gerade wieder geschwächt. Dazu kommt, dass in den städtischen Investitionen die meisten Mittel für Projekte im Bereich ÖV und MIV verwendet werden. Deshalb ist ein Hinweis auf die finanzielle Möglichkeit fragwürdig, geht es doch im RPV um griffige Veloförderung. Dass bei Planungen jeweils die Gegebenheiten auch mit einbezogen werden, ist selbstverständlich.

### 4.1 Zu den einzelnen Grundsätzen

1. ok
2. Ergänzen: «... müssen diese eine Mindestbreite von 1.50 Meter *und zwischen zwei gleichrichtigen Fahrspuren 1.80 m aufweisen.*» Neben Längsparkierungen werden Velostreifen mit 70 cm Abstand und einer rechten Begrenzung markiert.
3. ok
4. ok
5. Ergänzen: *Werden Markierungen auf Grund entfernt (Baustellen o.ä.) so werden sie innerhalb von 60 Tagen wieder hergestellt.* (Steuerungsvorgabe im PGB / TAB / Betrieb und Unterhalt)
6. Ergänzen: *Bei Kreuzungen mit hohem Verkehrsaufkommen wird das indirekte Linksabbiegen als Standard angeboten.*
7. ok
8. ok
9. Ergänzen: *Auch Markierungslinien haben diesem Grundsatz Rechnung zu tragen.*
10. Neu: *Bei Kaphaltestellen ist ein Abstand von 80 cm zwischen Tramgeleise und Perronkante einzuhalten. Bei diesem Abstand beträgt die Höhe der Perronkante 12 cm, bei einer Höhe von 16 cm beträgt der Abstand 85 cm. Es wird zudem eine Umfahrungsmöglichkeit, insbesondere für Velofahrende mit Anhänger, angeboten. Dabei ist auf die Koexistenz mit den FussgängerInnen zu achten, indem bspw. Velopiktogramme angebracht werden. Die Absätze sind velofreundlich befahrbar zu gestalten.*
11. Änderung: *...Bei den Veloanlagen werden in erster Priorität Velostreifen zwischen zwei Fahrbahnen, in zweiter separat geführte Velowege und in dritter...*
12. ok
13. Ergänzen: *Dem Gefälle und der Witterung ist Rechnung zu tragen.*
14. ok
15. ok
16. ok

### 4.2 Anträge für zusätzliche Grundsätze

17. Der Veloverkehr wird von Verkehrslenkungsmassnahmen ausgenommen, die in erster Linie für den MIV Bedeutung haben. Dazu gehören Einbahnstrassen, die für Velofahrende grundsätzlich in beiden Richtungen befahrbar sind. Allgemeine Fahrverbote ohne Ausnahmeregelung für den Veloverkehr sind auf das absolute Minimum zu beschränken.
18. Die Benutzungspflicht von Velowegen für Zweiradfahrende gilt in der Stadt Bern nicht.
19. Bei der Ausgestaltung von Verkehrsberuhigungselementen und bei Strasseneinbauten ist den Bedürfnissen und der Sicherheit des Veloverkehrs Rechnung zu tragen (Anrampungen, Anschlaghöhe bei Abschlüssen, Anordnung der Parkierfelder, Schachtdeckel, Trottoirzungen, Provisorien).
20. Der Fahrraum des Veloverkehrs ist grundsätzlich von Hindernissen freizuhalten. Ist dies unvermeidlich, so werden diese beleuchtet und die Velos am Hindernis vorbeigeführt.
21. Bei Baustellen ist die Sicherheit für Velofahrende während der ganzen Bauzeit gewährleistet. Ausgeführte, velorelevante Projekte, bspw. neue Velowege, werden von den zuständigen Fachstellen auf die planerisch festgelegte Ausführung überprüft. Bei Nichteinhaltung werden die Fehler innerhalb einer kurzen Frist behoben.

## 5 Umsetzung

Die SP Stadt Bern unterstützt die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr seit Beginn, waren ihre ExponentInnen doch MitinitiantInnen dieses Projekts. Der Verteilungsschlüssel wie er vorliegt, stellt ein Kompromiss zwischen dem Wünschbaren und Praktikablen dar. Es darf aber nicht sein, dass Teile des Kredits für die Realisierung weiterer Massnahmen, die die Fachstelle definiert, von 0.8 Mio. für administrative Zwecke benutzt wird. Dieser Kredit ist in Zukunft zu erhöhen, im Minimum auf 1 Mio. Franken pro Jahr. Projekte für allgemeine Tiefbauvorhaben zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs, die aus der Spezialfinanzierung mit finanziert werden, sollen auch auf Grund von dringenden Verbesserungsmaßnahmen für den Veloverkehr initiiert werden und nicht weil bspw. eine Gasleitung durch das ewb saniert werden muss. Zudem sind die Veloverkehrsmassnahmen zu priorisieren.

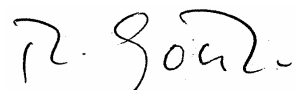
Die Integration der Veloverkehrsmassnahmen in das Bauko-Tool ist richtig. Das Problem ist dabei aber, dass dieses für die Öffentlichkeit nicht einsehbar ist und somit auch nicht nachvollziehbar. Die Massnahmen müssen verbalisiert und öffentlich gemacht werden.

### 5.1 Beispiele für Strecken mit Massnahmebedarf (nicht abschliessend)

1. Die Veloroute bei der kleinen Allmend ist völlig unattraktiv: Die Route Zentweg/Mittelholzerstrasse, um vom Nordquartier (von der Bolligenstrasse her) nach Ostermundigen (Schermenweg) zu gelangen. Dabei ist im Richtplan ESP Wankdorf ein Fussweg diagonal über die kleine Allmend vorgesehen, welcher auch als Veloweg sehr attraktiv wäre.
2. Die velofeindliche Achse Moserstrasse–Rodtmattstrasse muss als Problem aufgeführt werden. Der Platz für Velos zwischen parkierten PWs und den Tramschienen ist zu gering. Hinten auffahrende Trams machen VelofahrerInnen nervös. Es sind Lösungen aufzuzeigen. In den Massnahmenliste ist die Moserstrasse nirgends zu finden, was uns erstaunt. Auch die Moserstrasse müsste zumindest, wie die Rodtmattstrasse (gemäss Massnahmenliste), in eine T30-Zone eingegliedert werden.
3. Die Breitenrainstrasse ist kürzlich in eine T30-Zone eingegliedert worden. Die in der Massnahmenliste geforderte Velokriechspur fehlt.
4. Bei der Kaphaltestelle Spitalacker ist zumindest stadtauswärts (evtl. auch stadteinwärts) eine Umfahrungsmöglichkeit zu realisieren, bestünde doch Platz dafür.
5. Die Beundenfeldstrasse wäre als Umfahrung für die Moserstrasse zu signalisieren, es handelt sich ja auch um eine Hauptroute. Vorschlag: Velosignal am Viktoriaplatz Richtung Guisanplatz und umgekehrt.
6. Der Viktoriaplatz wird von vielen VelofahrerInnen als Problem wahrgenommen. Man müsste den ganzen Platz, vor allem mit Blickpunkt Veloverkehr neu organisieren. Verbesserungsbedürftig ist insbesondere die Achse Moserstrasse/Kornhausstrasse für VelofahrerInnen in beiden Richtungen: Es münden je von rechts zwei vortrittberechtigte MIV-Spuren ein. Ein Linksabbieger für Velos (Kornhausstrasse/Optingenstrasse gemäss Massnahmenliste) ist rasch zu realisieren. In der Massnahmenliste ist unter V/33.1 und V33.2 von "MVS-Massnahmen, geplant für 2006" die Rede. Wie haben (bis Juni 2007) solche Massnahmen nie wahrgenommen.
7. Die Korrektur von kürzlich erstellten velofeindlichen "scharfen" und sehr steilen Vertikalversätzen mit geringer Höhendifferenz (Einmündung Stauffacherstrasse/Weingartstrasse) oder schon länger bestehenden (Dammweg) müsste rasch erfolgen. Die Schwellen (bzw. Vertikalversätze) wurden zum Zweck gebaut, die MIV-Geschwindigkeit zu reduzieren, nicht diejenige der Velofahrenden.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere Stellungnahme dient und dass unsere Anregungen bei der Bereinigung und Weiterentwicklung der Planung einfließen und berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüssen  
Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern



Thomas Göttin  
Co-Präsident SP Stadt Bern



Leyla Gül  
Parteisekretärin SP Stadt Bern