

Interpellation Michael Daphinoff (CVP): Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Zufahrten zur Velobrücke

Die Investitionen für die Velobrücke, welche die Länggasse und das Breitenrain-Quartier verbinden soll, werden sich nur dann lohnen, wenn attraktive Zufahrtswege für Velofahrende erstellt werden. Insbesondere müssen diese Zufahrtswege auch für weniger geübte Velofahrende, für Senioren und für Kinder attraktiv ausgestaltet werden.

Für weniger geübte Velofahrende, für Senioren und Kinder braucht es ein durchgängiges Routennetz abseits Hauptverkehrsstrassen, wenn das Velofahren für sie an Attraktivität gewinnen soll. Für diese Fahrergruppen sind Sicherheit, Ruhe und Komfort wichtiger als direkte Verbindungen. Auf den Hauptverkehrsstrassen sind sie mit Lärm, mit abbiegendem und einmündendem Verkehr, mit überholenden, schnell fahrenden Autos, Lastwagen und Bussen konfrontiert, auch wenn sie auf einem breiten Velostreifen fahren. Die Velostreifen bieten nur einen bedingten Schutz. Die Hauptverkehrsstrassen sind zwar in der Regel die direktesten Verbindungen, aber nicht zwingend die schnellsten. Die zahlreichen Ampeln auf den Hauptverkehrsachsen unterbrechen den Fahrfluss und führen zu Wartezeiten. Eine Anpassung des Ampelregimes an die Geschwindigkeit von Velofahrenden, die sogenannte „Grüne Welle“ ist aufgrund der unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeit von Velofahrenden kaum möglich. Deshalb sind Velorouten abseits der Hauptverkehrsstrassen ebenfalls für geübte Velofahrende attraktiv, auch wenn geringfügige Umwege gefahren werden müssen. Weitere Qualitätsmerkmale von Velorouten abseits der Hauptverkehrsstrassen sind sichtbare und dienliche Signalisation sowie Vortrittsregelungen zugunsten der Velofahrenden. Die Fahrradstrassen, die in der Stadt Bern in einem Versuch getestet werden, weisen diese Qualitätsmerkmale auf.

Die nun folgenden Ausführungen basieren auf der Veloroutennetz der Stadt Bern (Konzept Veloverkehr: Netz und Standards im Alltagsverkehr)

Auf der Seite der Länggasse führt gemäss der Karte des Veloroutennetzes eine Zufahrtsroute über die Mittelstrasse und die Engestrasse zur Brücke. Seit dem Bau des Poliers auf der Neufeldstrasse hat die Mittelstrasse ein recht hohes Verkehrsaufkommen. Es gibt viel einbiegenden Verkehr. Der Raum für Velofahrende ist aufgrund der künstlichen Verengungen stellenweise knapp. Dagegen gibt es auf der Neufeldstrasse nur noch wenig Verkehr. Die Route über die Neufeldstrasse und die Daxelhoferstrasse würde sich folglich als Zufahrtsroute besser eignen als die Route über die Mittelstrasse und Engestrasse.

Auf der Seite des Nordquartiers gibt es in der Karte des Veloroutennetzes eine Zufahrt über die Polygonstrasse für das Einzugsgebiet westlich der Eisenbahnlinie. Die Zufahrt für die Gebiete östlich der Eisenbahn führt von der Wyleregg über das Gelände der SBB zum Brückenkopf. Auf dem Gelände der SBB muss gemäss der Karte des Veloroutennetzes eine neue Veloverbindung erstellt werden. Eine dritte Zufahrt – der Zubringer aus der Lorraine – führt vom Dammweg über die Polygonstrasse zur Brücke. Diese Zufahrt ist nicht als Velohauptroute sondern nur als Veloroute Normstandard geplant.

Die Veloverbindung über das SBB-Gelände würde eine neue, relativ direkte Hauptroute abseits der Hauptverkehrsstrasse ermöglichen, welche der Velohauptroute bezüglich Sicherheit, den geringeren Abgas- und Lärmemissionen sowie bezüglich der Fahrzeit überlegen ist. Im Weiteren könnte mit dieser Route die Steigung zur Wyleregg schrittweise und somit mit weniger Anstrengungen

überwunden werden, was wiederum insbesondere für Familien und Senioren von Vorteil wäre. Diese Veloverbindung würde bei der Kreuzung Standstrasse/Winkelriedstrasse/Stauffacherstrasse beginnend auf der Stauffacherstrasse, der Wylerringstrasse, der neuen Verbindung über das SBB-Gelände eingerichtet werden und via Dammweg zur Einmündung der Lorrainestrasse in den Nordring geführt werden. Auf dem Dammweg müsste dem Veloverkehr eine höhere Priorität eingeräumt werden. Im Gebiet Stauffacherstrasse/Winkelriedstrasse/Tellstrasse herrschen grosszügige Platzverhältnisse, so dass gute Massnahmen zur Einmündung in die bestehende Velohauptroute erstellt werden können.

Wir bitten den Gemeinderat folgende Fragen zu beantworten:

1. Trifft es zu, dass eine über das SBB-Areal führende Veloverbindung geplant wird? Ist die Streckenführung mit der SBB abgesprochen?
2. Wie beurteilt der Gemeinderat die vorgeschlagene Aufwertung des Dammweges und Zufahrt zur geplanten Velo- und Fussgängerbrücke als Veloroute abseits der Hauptverkehrsstrassen?
3. Wie beurteilt der Gemeinderat die vorgeschlagene Zufahrt über die Wylerringstrasse zur geplanten Velo- und Fussgängerbrücke?
4. Wie beurteilt der Gemeinderat die vorgeschlagene Veloroute über die Wylerringstrasse und den Dammweg als Veloroute abseits der Hauptverkehrsstrassen?
5. Wie beurteilt der Gemeinderat die Zufahrtsroute durch die Neufeldstrasse und die Daxelhoferstrasse?

Bern, 15. September 2016

Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff

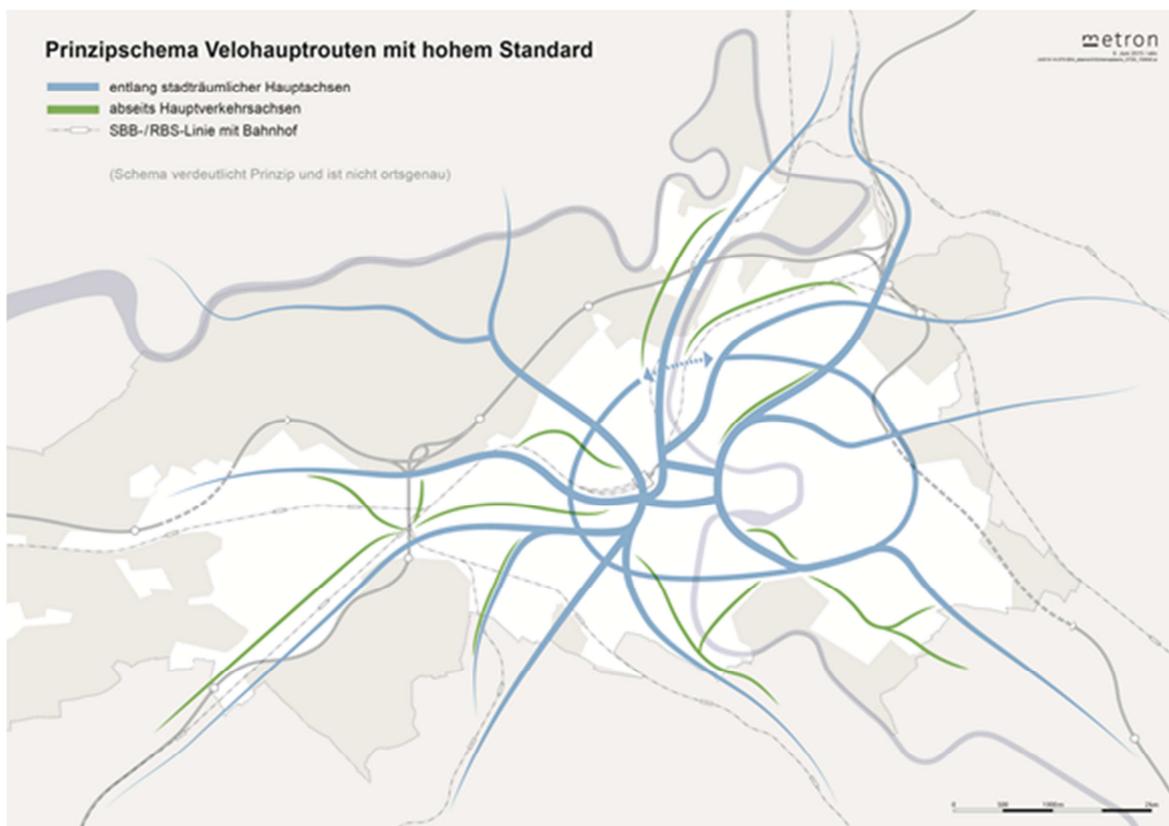
Mitunterzeichnende: Milena Daphinoff

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat will das Velonetz der Stadt Bern in Zukunft schrittweise ausbauen und optimieren. Dieser geplante Netzausbau basiert auf den geltenden kantonalen und regionalen Richtplänen und hat seinen Niederschlag auch im aktuellen Entwurf des Regionalen Siedlungs- und Gesamtverkehrskonzepts RGSK II sowie in den Grundlegendokumenten des Stadtentwicklungskonzepts 2016 gefunden. Das Grundgerüst dieses künftigen Velonetzes bilden die Velohaupttrouten, auf welchem der Hauptfluss des Veloverkehrs abgewickelt werden soll. Diese Haupttrouten sollen folgende Merkmale aufweisen:

- Durchgängigkeit: kohärente und unterbruchfreie Infrastruktur;
- Direktheit: direkte Verknüpfung von Zielgebieten;
- Attraktivität: Fokus auf einprägsame und attraktive Stadträume;
- Nachfrage: bekannte und viel benutzte Routen;
- Objektive und subjektive Sicherheit: als Grundvoraussetzung aller Routen.

Das angestrebte Velonetz soll einerseits aus radialen Routen bestehen, welche die verschiedenen Quartiere optimal mit dem Zentrum verbinden. Andererseits sind tangentielle Routen - ein sogenannter „Veloring“ - geplant, welche die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sicherstellen sollen. Dazu wurde 2016 eine Vorstudie ausgelöst.



Im Netz der Tangentialrouten gibt es zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau eine wichtige Netzlücke; dort fehlt es an einer attraktiven und direkten Verbindung über die Aare. Deshalb wurde im kantonalen Richtplan Veloverkehr bereits im Jahr 2004 die Realisierung einer Velobrücke aufgenommen. Mit ihr soll diese Netzlücke im städtischen und regionalen Routennetz geschlossen werden. Nachdem der Kanton über längere Zeit keine konkrete Planung in Angriff genommen hatte, übernahm die Stadt im Zuge einer vom Stadtrat im Mai 2013 erheblich erklärten Motion¹ die Federführung für die Realisierung der Fuss- und Velobrücke. Zuletzt hat sich der Stadtrat am 12. Mai 2016 mit der Velobrücke befasst und sich neben einer Erhöhung des Planungs- und Projektierungskredits auf insgesamt Fr. 1 946 000.00 für weitere Bedingungen ausgesprochen (SRB 284, siehe unten).

Der Gemeinderat teilt die Einschätzung des Interpellanten, dass die Qualität der Zufahrten zur geplanten Fuss- und Velobrücke einen wichtigen Erfolgsfaktor für die Brücke als Ganzes darstellt. Die Bedeutung der verschiedenen Zufahrtsrouten wurde in der Netzanalyse zur „Vorstudie Veloring“ untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass auf Seite Breitenrain die Wylerstrasse und die Polygonstrasse jene Zufahrtsrouten sind, die das höchste Velopotential aufweisen. Auf Seite Länggasse bilden die Achse Mittelstrasse - Engestrasse sowie der Viererfeldweg die Zufahrtsrouten mit dem höchsten Potential für Velofahrerinnen und Velofahrer.

Der Stadtrat hat bei der Verabschiedung des Planungs- und Projektierungskredits am 12. Mai 2016 entschieden, den vom Gemeinderat vorgeschlagenen Planungssperimeter partiell zu öffnen (Punkt 4). Der erweiterte Planungssperimeter soll für den Wettbewerb Projekte im Bereich der Variantenfamilie D7 und D6 zwischen der Inneren Enge und dem gegenüberliegenden Uferbereich (Seite Breitenrain) ermöglichen.² Je nach Ergebnis würde die Bedeutung der Achse Viererfeldweg leicht

¹ Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köpfl, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!

² Ausführungen zu den verschiedenen Variantenfamilien finden sich im Stadtratsvortrag zum Planungs- und Projektierungskredits, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain – Länggasse (2014.TVS.000079).

abnehmen und dafür im Gegenzug die Bedeutung der Achse Mittelstrasse - Engstrasse zunehmen.

Zu den einzelnen Fragen äussert sich der Gemeinderat wie folgt:

Zu Frage 1:

Gemäss bisherigen Abklärungen ist davon auszugehen, dass die sinnvolle Anschlusslösung für die geplante Fuss- und Velobrücke im Nordquartier aus einer Veloverbindung mit einer Mindestbreite von 3 Metern besteht, die vom Brückenkopf über das Areal Wylerpark zur Wyler- beziehungsweise Wylerringstrasse führt. Auf dem Platz besteht ein öffentliches Wegrecht. Diese Streckenführung wurde auch bereits mit der Grundeigentümerschaft, der Firma „Livermore Investments AG“, abgesprochen.

Zu Frage 2:

Die Vorstudie „Veloring“ hat aufgezeigt, dass das Velopotential der Verbindung Dammweg - Brückenkopf via Polygonstrasse aufgrund des starken Gefälles eher gering ist. Eine Verminderung des Gefälles ist aufgrund der baulichen Rahmenbedingungen nicht möglich. Ein hohes Velopotential weisen hingegen die Zubringer Wylerstrasse und Polygonstrasse (Richtung Wankdorf) auf, welche abseits der Hauptverkehrsstrassen geführt werden.

Zu Frage 3:

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Fuss- und Velobrücke via die neue Veloverbindung über das Areal Wylerpark zur Wylerringstrasse ideal an das Nordquartier angeschlossen werden kann. Somit wird diese Verbindung für die Velofahrenden an Bedeutung gewinnen.

Zu Frage 4:

Aufgrund der topographischen Nachteile wird die vorgeschlagene Veloroute über die Wylerringstrasse und den Dammweg als bedingt geeignet eingeschätzt. Diese Verbindung stellt höchstens ein Zusatzangebot zur neugeschaffenen, direkten und komfortablen Velohauptroute Wankdorf dar.

Zu Frage 5:

Die Lage des Brückenkopfs auf Seite der Länggasse wurde, wie weiter bereits ausgeführt, noch nicht definitiv festgelegt (vgl. SRB 284 vom 12. Mai 2016). Je nach Lage des Brückenkopfs stellt die vom Interpellanten genannte Zufahrtsroute via Neufeldstrasse - Daxelhoferstrasse eine attraktive Veloverbindung dar. Entsprechend wird diese Verbindung in der weiteren Erarbeitung des Projekts berücksichtigt werden. Als eigentliche Velohauptroute dürfte jedoch weiterhin die parallele Achse Mittelstrasse - Bühlstrasse, die Bestandteil des sogenannten „Velorings“ ist, am besten geeignet sein.

Bern, 21. Dezember 2016

Der Gemeinderat