

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 Nord-

ring 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