

Quartierkommission Länggasse-Engehalbinsel, Granatweg 13, 3004 Bern
Verkehrsplanung Stadt Bern
Masterplan Veloinfrastruktur
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

Bern, 05.09.2018 / db

Telefon direkt: 079 793 55 78

daniel.blumer@qle.ch

Mitwirkung QLE - Masterplans Veloinfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Die QLE dankt für die Möglichkeit Stellung nehmen zu dürfen zum Masterplan Veloinfrastruktur. Die QLE hat den Masterplan an ihrer Delegiertenversammlung vom 20.8.2018 mit den 25 anwesenden Personen die von der Verkehrsplanung gestellten 10 Fragen intensiv diskutiert und punktuell mit den Anliegen des Stadtteils II ergänzt oder präzisiert. Im Anschluss befürworteten die anwesenden 13 stimmberechtigten Delegierten einstimmig (bei einer Enthaltung) den vorliegenden Masterplan Veloinfrastruktur und bitten darum, die seitens der QLE eingebrachten Vorschläge, Hinweise und Präzisierungen in den Schlussbericht und die Umsetzung aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüssen



Daniel Blumer

Geschäftsführer QLE

Stellungnahme QLE zum Fragebogen Masterplan Veloinfrastruktur

GENERELL

1. Welche grundsätzlichen Bemerkungen haben sie zum vorliegenden Masterplan Veloinfrastruktur?

Die QLE begrüsst den Masterplan. Insbesondere begrüsst sie, dass

- ...das Zielpublikum des Masterplans bewusst auf die Anliegen von Kindern/ Jugendlichen und auch älteren Personen eingeht (Konzept «von 8 bis 80»)
- ...die Sicherheit von Fussgängerinnen und Velofahrende mit gezielten Entkoppelungen / Abgrenzung gegenüber dem übrigen Strassenverkehr gewährleistet werden soll
- ...Fussverkehr und Veloverkehr, wo möglich, getrennt verläuft

2. Ist der Aufbau des Masterplan s Veloinfrastruktur in die drei Teile Bericht, Standards und Veloroutennetz verständlich und zielführend?

- Ja

BERICHT UND PLANUNGSGRUNDSÄTZE

3. Sind Sie mit den formulierten Planungsgrundsätzen zum Veloverkehr einverstanden?

Nr. 1: Kundenorientiertes Denken - ja

Nr. 2: Von den Besten lernen – ja, unbedingt über den Tellerrand schauen

Nr 3: Von Acht bis Achtzig - die «Schwachen» fördern, ja

Nr. 4: Wunschlinien und Durchgängigkeit – ja, aber in den Quartier-Innenbereichen Tempo 20 für alle

Nr. 5: Einfachheit und Verständlichkeit – ja, Übersichtlichkeit fördert Sicherheit für Menschen verschiedener Herkunft (Stadt-Land, CH-anderswo, etc.)

Nr. 6: Sicher sein und sich sicher fühlen – ja, sicher fühlen, v.a. für die «Schwächsten» wichtig

Nr. 7: Cruisen statt Rasen – ja! E-Bike Konflikte – insbesondere in den Innenbereichen der Quartiere – gezielt angehen

Nr. 8: Fairplay und Velokultur - ja

Nr. 9: Wirkungen messen und Erfolge kommunizieren – ja, Daten erheben, kommunizieren und offen sein für (unerwartete) Anpassungsanforderungen.

4. Sind die Grundsätze vollständig? Haben Sie Ergänzungen?

Generell gilt (für Stadtteil II):

- a) Sichere Schulwege haben 1. Priorität. Dazu zählt die vom MiV separierte Veloerschliessung Äussere Enge, Mittelfeld (ev. Hochfeld)
- b) Im Bereich der Tempo 20 Gebiete (z.B. Hintere Länggasse-Mittelstrasse) soll der Veloverkehr nicht kanalisiert werden, sondern soll auf vielen Wegen durchs Quartier fliessen (d.h. viele Wege, geringere Fahrtendichte vs. gebündelt auf 1 Strasse). Insbesondere müssen die durch die Länggasse führenden Veloringverbindungen v.a. im Bereich Mittelstrasse auf die bestehende Begegnungszone und bei der Freiestrasse Höhe Kirchgemeinde Paulus /Grundschule Muesmatt auf die vom Quartier und der Quartierkommission geforderte Begegnungszone besonders Rücksicht nehmen
- c) Die Länggassestrasse muss im Rahmen der kurzfristig geplanten Anpassung an Doppelgelenkbus (langfristig ev. Tram) Lösungen für den Velo- und Fussverkehr bieten (flüssiger Verlauf für Velofahrende *und* Fussgängersicherheit)

STANDARDS

5. Erachten Sie die definierten Standards als geeignet zur Umsetzung der Grundsätze?

- Ja

6. Sind die definierten Standards vollständig?

- Ja

VELOROUTENNETZ

Hinweis Punkte 7-10: Bitte unsere Karte mit Ergänzungen zu Veloroutennetz, Anpassungen auf Veloroutennetz im Stadtteil II beachten!

7. Ist die Zuteilung der geplanten Velorouten zum Hauptrouthenetz und zum ergänzenden Routennetz nachvollziehbar und richtig?

- Vgl. BEILAGE Karte mit Hinweisen

8. Ist die Lage der Velohauptrouten nachvollziehbar?

Vgl. Grundsätze oben und Karte nachstehend

- Bei Hauptrouten durch innere Quartiere (T20): hier liegt die Präferenz auf breitflächiges durchfliessen, statt kanalisiertem «Rasen»

9. Wie beurteilen Sie die Dichte des gesamten Netzes und des Haupttroutennetzes?

Inkl. nachstehenden Ergänzungen (vgl. auch Karte nachstehend) in Ordnung:

- Zwingende Umsetzung der rot gepunkteten Veloverbindungen. D.h.
 - o Ergänzungen Verbindungen Bereich Engehalbinsel und Muesmatt
 - o Verbindung äussere Enge bis Aebimatte (inkl. Verbindung/Velobrücke/Velo-FussgängerInnensteg zur Verbindung Stadtteil II und Stadtteil III)

10. Fehlen wichtige Verbindungen?

Ja, es fehlen Verbindungen (vgl. auch Karte nachstehend) :

- Verbindung Tiefenaustrasse (RBS Station Felsenau) nach Bremgarten
- Die Verbindung Lederenstutz - Felsenau an die Hauptroute 12e fehlt (inkl. Lösung für die gefährliche die Kreuzung Felsenaustrasse – Lederstutz, hier sind zusätzliche Massnahmen zu Treffen – z.B. generelle Temporeduktion Felsenaustrasse, Sichtverhältnisse etc.)
- Die Verbindung Viererfeld-Felsenau- Bremgarten ist entsprechend als Velohauptroute zu klassifizieren
- Die Verbindung 12e x 12a ist ein wichtiger Veloweg für die Schüler von der Engehalbinsel in die Länggasse. Diese Verbindung ist zwingend auszuweisen (bis und mit Schulhaus Hochfeld) .

