

Planungsstudie Velonetz Bern Ost–Ostermündigen

Öffentliche Mitwirkung: 6. Juli bis 31. August 2017

**Den Fragebogen in elektronischer Form und sämtliche Beilagen finden Sie auf unserer Website:
www.bernmittelland.ch**

Grundlage:

- ▶ Planungsstudie Velonetz Bern Ost–Ostermündigen, Bericht zuhanden der Mitwirkung, 4. Juli 2017

Absender (Gemeinde, Verband, Verein, Partei, Firma, Privatperson u.a.m.):

ProVelo Bern

Verantwortliche Personen: Jurgen Mesman / Thomas Schneeberger

Telefon für Rückfragen: 077 431 57 16

E-Mail-Adresse: velooffensive@provelobern.ch

1. Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung (Kapitel 1–7, Anhang)

Ist der Bericht aus Ihrer Sicht verständlich und nachvollziehbar?

Bitte hier antworten:

Der Bericht ist strukturiert und übersichtlich gestaltet. ProVelo Bern hat den frühen Einbezug unseres Verbandes als sehr wertvoll eingeschätzt, und viele Verbesserungsvorschläge sind laufend übernommen worden.

Der Bericht ist auch und vor allem wichtig für Ostermündigen. Dennoch dürfte es schwierig sein, die nördlichen Zusatzrouten als vollwertige Alternativen zur direkten Verbindung wie heute via Viktoriastrasse zu kommunizieren.

Die Beurteilung der Routen müsste aufgrund der Quell- und Zielorte in Ostermündigen ev. verfeindert werden nach den Kriterien "nördlich, südlich oder östlich vom Dreieck" bzw. von der Bernstrasse. Nördliche Routen sind eher Ausweichrouten zu den Tramschienen, südliche sind Hauptrouten für die Wohngebiete südlich vom Dreieck.

2. Wie beurteilen Sie die Evaluation der «nördlichen Zusatzrouten»? (Kapitel 5)

Sind für Sie die Herleitung und die Evaluation der Zusatzrouten nördlich der Achse Bernstrasse–Ostermündigenstrasse nachvollziehbar?

Wie beurteilen Sie die getroffenen Schlussfolgerungen, insbesondere jene zur «Route Zentweg»?

Bitte hier antworten:

Grundsätzlich: Die Benützbarkeit der bisherigen Hauptroute entlang des 10er-Buses (bzw. der geplanten Tramlinie) sollte trotz Alternative sichergestellt sein. Denn es bleibt wohl die gefühlte Optimalrichtung. Die neuen Routen sind wichtiges Zusatzangebot, aber kein vollständiger Ersatz für die bisherige direkte Linienführung.

Die Herleitung ist zwar nachvollziehbar, jedoch nach Konsultation unserer Mitglieder nicht ganz vollständig. Es fehlen noch:

- Eine Verbindung zwischen Sempachstrasse – Stade de Suisse – Papiermühlestrasse - Allmend
- Der zweite Teil davon, von Ostermündigen her gesehen die Verbindung ab Biderstrasse über Kleine Allmend zur Brücke über die Autobahn und durch das oft fahrbare Ausstellungsgelände zur Papiermühlestrasse

- Eine Verbindung zwischen Militärstrasse – über Papiermühlestrasse ausserhalb Guisanplatz – Mingerstrasse (Öffnung Querung VBS-Parkplätze).

Die getroffenen Schlussfolgerungen für die Route Zentweg halten wir für korrekt. Die Einrichtung einer Kernfahrbahn als kurzfristige Massnahmen unterstützen wir. Es braucht jedoch ein Monitoring, ob zusätzliche Elementen notwendig sind für die Bremsung des MIV und Schwerverkehrs. Der Zaun bei der „Espace Media“ ist nach hinten zu versetzen.

3. **Wie beurteilen Sie die Empfehlungen und Handlungsansätze für die vielversprechendste nördliche Zusatzroute? (Kapitel 5.3 und 6)**

Wie beurteilen Sie die Einschätzung der «Route Zentweg» als vielversprechendste Basisroute und die darauf basierende Empfehlung für die Linienführung der Velohauptroute Bern–Ostermundigen? (Kapitel 5.3 und Kapitel 6.1.)

Wie beurteilen Sie die eingegrenzten Handlungsansätze und Massnahmen pro Abschnitt? (Kapitel 6.2)

Bitte hier antworten:

Die Handlungsansätze sind gut, aber nur rudimentär beschrieben. Auf Stufe Planungsstudie ist dies jedoch nachvollziehbar. Aus Sicht ProVelo Bern muss besonders geachtet werden auf eine kohärente Veloführung ohne heikle Stellen (Netzlücken), und deshalb auf folgende Punkte:

- Guisanplatz (MIV Spurabbau für breiteren Radstreifen),
- Abzweigung/Linksabbiegen in Militärstrasse: Geschütztes, sicheres Linksabbiegen einrichten, auch direkt → zwingende Einschränkungen für neue Ein-/Ausfahrt beim Bundesverwaltungszentrum,
- Kreisel Bolligenstrasse-Mingerstrasse: Massnahmen zur Erhöhung Verkehrssicherheit – Kreisel sind Velounfallschwerpunkte),
- Zentweg (Vor allem Sicherung der Einmündung Bolligenstrasse mit LSA), Weiterführung der Route(n) in Ostermundigen (z.B. via Schermenweg, Moosweg, Forelstrasse).

4. **Wie beurteilen Sie die Evaluation der «südlichen Zusatzrouten»? (Kapitel 7)**

Sind für Sie die Herleitung und Evaluation der Zusatzrouten südlich der Achse Bernstrasse–Ostermundigenstrasse nachvollziehbar? (Kapitel 7)

Wie beurteilen Sie die definierten Handlungsansätze?

Bitte hier antworten:

Die Herleitung und Empfehlungen sind nachvollziehbar. Die Gemeinde Ostermundigen sollte sich Gedanken machen, wie die Veloführung über die Obere Zollgasse weiter Richtung Zentrum sicher geführt werden kann.

Als "Zusatzroute" (und nicht Nebenroute etc.) sollten auch hier die Standards eingehalten werden. In der Evaluation wäre auch die Route Wittigkofenweg-Murifeldweg-Elfenauweg-Brunnandernstrasse-"Tennisplatzweg"-Thunplatz bedeutsam. Diese ist von der Distanz und der Direktheit etwa ebenbürtig zur beschriebenen Route. ;am lamm sogar den Ostring, das Burgerziel und die Thunstrasse fast ohne Zeitverlust umfahren. Handlungsbedarf wäre: Den Wittigkofenweg noch das letzte Stück asphaltieren. Und das kleine Teilstück der Brunnandernstrasse (Abzweigungen in den Elfenauweg und den "Tennisplatzweg") verbessern.

Zu 7.3.: Probleme/Handlungsansätze:

Zu 3, Buchserstrasse (bis Giacomettistrasse):

- "Im Bereich der Einmündung zum Ostring fehlen Aufstellbereiche fürs Velo.": Richtig; Weshalb nicht sofort einen Velosack markieren? Erschwerend sind hier auch die langen Wartezeiten für den Linksabbieger.
- "Die Kreuzung Buchserstrasse-Giacomettistrasse weist grosse Radien und damit eine sehr grosse und schnell zu befahrene Strassenfläche auf":

Richtig. Unschön, aber meist unproblematisch, da übersichtlich. Keine zwingenden Massnahmen notwendig.

- Aussagen zum Abschnitt "Buchserstrasse zwischen Kreuzung Giacomettistrasse und Melchenbühlweg" fehlen: Er weist zwei unübersichtliche Einmündungen/Abzweigungen in flachem Winkel mit ungenügender Sichtweite auf (Buriweg und Surbekstrasse). Plus viele direkte und unübersichtliche private Ausfahrten. Oft behindern Lieferwagen das Durchkommen. Trottoir fehlt es hat aber viele Spaziergänger und "Hündeler". Und der Belag ist in einem sehr schlechten Zustand.

Zu 4. Obere Zollgasse:

- Der Satz "Die Kriterien der Koexistenz (tiefe Geschwindigkeiten und wenig MIV)..." ist nicht fertig.
- "Ab der Unterführung bis zum Dreieck nimmt die Belastung durch den motorisierten Verkehr zu." Genauer: Der Verkehr nimmt aber der **Einmündung der Waldheimstrasse** deutlich zu. Wichtig ist: Die Route Waldheimstrasse - Obere Zollgasse (nördlicher Teil) ist eine (auch offiziell beim Kanton) bekannte Ausweichroute bei Stau auf der Autobahn. Zu den Spitzenstunden ist die Kreuzung "Obere Zollgasse-Waldheimstrasse" gefährlich, wenn man mit dem Velo der Oberen Zollgasse geradeaus entlang fahren will: ungeduldige ein- und abbiegende Fahrzeuge missachten „gerne“ den Vortritt. Der Knoten wäre zu prüfen, z.B. dorfeinwärts/nach Osten einen Velostreifen rot markieren, denn die abbiegenden Fahrzeuge erwarten keinen/wenig Verkehr vom südlichen Teil der Zollgasse, weil Fahrverbot.
- „Zwischen Oberdorfstrasse und Dreieck könnten - zulasten der Parkplätze - beidseitige Radstreifen errichtet werden.“ Richtig, vor allem "dorfeinwärts" bzw. Richtung Osten. Der bestehende Radsreifen zum Kreisler Bernstrasse hin ist zu kurz und v.a. zu schmal bzw., zu enger Radius, wird von Fahrzeugen gerne blockiert. Entsprechend dem regelmässigen Rückstau in Spitzenzeiten müsste er um ca. 50-100 m verlängert werden.

5. Weitere Bemerkungen zur Planungsstudie Velonetz Bern Ost–Ostermundigen:

Für die Erreichung einer Einheitlichkeit des Velonetzes möchten wir die Gemeinde Ostermundigen bitten, sich Gedanken zu machen über die Veloinfrastrukturstandards auf Gemeindegebiet Ostermundigen. Auch die bestehende Schwachstellenanalyse von 2013 soll nun für Verbesserungen herangezogen werden.

Mit dem „Masterplan Infrastruktur Veloverkehr (Stadt) Bern“ werden wichtige Standards ausgearbeitet. Diese Standards sollten teilweise übernommen werden, oder situativ für Ostermundigen anzupassen. Das Velonetz soll nicht bei der Gemeindegrenze zur Stadt Bern aufhören. Selbstverständlich gilt dies für die ganze Region Bern.

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **31. August 2017** an:

verkehr@bernmittelland.ch

Besten Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!