

**Vernehmlassungsantwort der Jungen Alternative JA! zum Masterplan
Veloinfrastruktur**

Bern, 28. September 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren zum Masterplan Veloinfrastruktur. Beiliegend schicken wir Ihnen gerne unsere Stellungnahme und danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
Eva Krattiger
für die Junge Alternative JA!

Vernehmlassungsantwort der Jungen Alternative JA! zum Masterplan Veloinfrastruktur

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

Die Junge Alternative JA! ist mit der Stossrichtung des Masterplans grundsätzlich einverstanden. Aus unserer Sicht bleiben aber viele Fragen offen, da die übergeordneten Ziele zwar dargelegt sind, die entscheidenden Probleme und Zielkonflikte aber erst in der konkreten Umsetzung auftauchen. Wie wird beispielsweise priorisiert, wenn sich die Bedürfnisse von Velo und ÖV/Fussverkehr widersprechen? Was geschieht, wenn die Standards der Velohaupttrouten nicht auf der gesamten vorgesehenen Strecke umgesetzt werden können?

Wir begrüssen den Ansatz von anderen Städten zu lernen, denn Bern hat aus unserer Sicht noch viel zu lernen. Der Masterplan Veloinfrastruktur setzt hohe Anforderungen, die bei konsequenter Umsetzung – und nur bei konsequenter Umsetzung - ein deutlich höherer Velofahrvergnügen garantieren. Wir unterstützen deshalb den Antrag des Grünen Bündnisses, wonach bei künftigen Planungen in jedem Fall eine Variante vorzulegen ist, die den Standards gemäss Masterplan Veloinfrastruktur entspricht.

Der Masterplan Veloinfrastruktur ist aus unserer Sicht jedoch zu stark marketingorientiert. Veloinfrastruktur ist kein "Angebot", das die "Nachfrage" von "Kunden" wecken soll. Ganz abgesehen davon, dass "Kunden" nur die halbe Stadtbevölkerung ausmachen und die andere Hälfte aus "Kundinnen" besteht, gehört Veloinfrastruktur zu den Grundausrüstungen jeder Stadt! Der starke Fokus auf Information, Kampagne und Kundenbefragung ist aus unserer Sicht unverständlich. Allein durch Kampagnen wird das Velofahren in der Stadt Bern nicht attraktiver. Für die JA! ist deshalb klar, dass zuerst die Infrastruktur (aus)gebaut werden muss, bevor beurteilt werden kann, welche Kampagne noch nötig ist um das Angebot bekannt zu machen.

Wir bedauern zudem stark, dass die Ausführungen zur Veloparkierung erst im 2019 ausgearbeitet werden. Es ist aus unserer Sicht unverständlich, dass innerhalb von kürzester Zeit viele Flächen für die PubliBike-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden konnten, dafür teilweise bestehende Veloparkplätze aufgehoben wurden (bspw. Bahnhof- und Kornhausplatz) und gleichzeitig die seit langem unbefriedigende Abstellplatzsituation für Velos weiter hinausgezögert wird. Für die JA! ist klar, dass eine Erhöhung des Anteils der Velos am Gesamtverkehr, wie dies im STEK 2016 vorgesehen ist, nur dann gelingen kann, wenn genügend Abstellplätze zur Verfügung stehen. Bei Gratisabstellplätzen, insbesondere rund um den Bahnhof, besteht hier ein grosser Nachholbedarf, der beispielsweise durch kostenlose Abstellplätze in Velostationen zumindest teilweise aufgeholt werden könnte.

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

Der Aufbau ist für uns verständlich und zielführend. Allerdings wäre beim Routennetz wünschenswert, wenn nicht nur die angestrebten Zielvorstellungen, sondern auch der aktuelle Stand einsehbar wäre (z.B. auf dem online verfügbaren Stadtplan).

Bericht und Planungsgrundsätze

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

Mit den Grundsätzen 2, 5, 6 und 9 sind wir kommentarlos einverstanden.

Zu Nr.1: wie bereits bei Frage 1 angemerkt, sehen wir die Veloinfrastruktur nicht als Angebot, das die Stadt zusätzlich oder auf Nachfrage anbieten kann, sondern als Grundausstattung, an. Die Massnahme 1 ist aus unserer Sicht nicht falsch, jedoch weniger prioritär als beispielsweise das Lösen der bestehenden und bekannten Konfliktstellen.

Zu Nr. 3: Dieser Grundsatz ist aus unserer Sicht richtig, bringt aber Zielkonflikte mit sich, beispielsweise durch unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten (insbesondere mit E-Bikes).

Zu Nr. 4: Diesen Grundsatz ist aus unserer Sicht sehr wichtig. Bereits die jetzt gebauten und geplanten Velo(haupt)routen zeigen aber, wie schwierig deren Umsetzung ist (bspw. Lorrainebrücke und Bollwerk). Einzelne Stellen, die den Qualitätsansprüchen nicht genügen, reichen, dass das Velofahren auf der gesamten Route weniger attraktiv wird. Wie wird mit Situationen umgegangen, bei denen der Platz für die gewünschten Standards nicht vorhanden ist?

Zu Nr. 7/8: Auch bei diesen Grundsätzen steht für uns nicht die Kampagne im Vordergrund. Ist genügend Platz für Velofahrende verfügbar und sind die Grünlichter richtig aufeinander abgestimmt, nimmt auch das Konfliktpotential ab. Braucht es trotz guter Veloinfrastruktur noch eine Kampagne, kann diese aus unserer Sicht auch später noch durchgeführt werden.

4. *Sind die Grundsätze vollständig? Haben Sie Ergänzungen?*

Generell entsteht bei den Grundsätzen und Massnahmen der Eindruck, dass viele Probleme bereits über eine bessere Kommunikation, Befragung der Velofahrenden und Kampagnen gelöst werden können. Schwerpunkt des Masterplans Veloinfrastruktur sollte jedoch, wie auch der Name sagt, die Infrastruktur bleiben. Dieser Fokus geht in den Grundsätzen leider unter.

Bei den velofreundlichen Lichtsignalanlagen ist die Rede von einem Dauergrün für den Veloverkehr. Falls damit eine Lösung vorliegt, wie auf städtischer Ebene das Rechtsabbiegen für den Veloverkehr trotz Rotlicht für den MIV ermöglicht werden kann, sollte diese Massnahme beim Grundsatz Nr. 7 ergänzt werden.

Standards

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

Grundsätzlich sind die Standards aus unserer Sicht gut und bieten viele Möglichkeiten für unterschiedliche Verkehrssituationen. Allerdings sind auch die Standards auf dieser Flughöhe schwierig zu beurteilen, da ihre Kombination und konkrete Anwendung entscheidend ist für die Umsetzung der Grundsätze. Insgesamt wird bei den Standards gut ersichtlich, dass der Strassenraum noch immer vorwiegend für Autos gebaut und geplant wird und die Velos erst in einem zweiten Schritt mitgedacht werden. Es stellt sich aus unserer Sicht deshalb die Frage, ob eine VeloHauptStadt bei der Planung nicht mit der Linienführung der Velos anfangen und die Autos erst in einem zweiten Schritt rundum organisieren könnte.

Zudem sehen wir in einigen Standards konkrete Probleme:

Problem bei direktem Linksabbiegen: Diese Konzipierung funktioniert nur bei Rotlicht, da ansonsten trotzdem die Fahrspur gekreuzt werden muss. Ein nötiges Rotlicht für einen

sicheren Spurwechsel widerspricht jedoch der Strategie der Grünen Welle. Wie wird dieses gelöst? Zudem führt für weniger sichere Velofahrende sowohl das indirekte Linksabbiegen als auch das Rotlicht zu einem Stopp im Verkehrsfluss, was dem Grundsatz Nr. 7 widerspricht.

Q9: Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit versetzten Parkfeldern können zu Stausituationen führen (bsp. Mittelstrasse zu Stosszeiten), in denen den Velos regelmässig der Weg abgeschnitten wird und sie zwischen den parkenden und fahrenden Autos in unsichere Situationen kommen. Zudem erzeugen versetzte Parkfelder gerade für kleinere Velofahrende schwierige Sichtverhältnisse. Dieser Standard ist aus unserer Sicht zu streichen.

6. *Sind die definierten Standards vollständig?*

Uns sind keine fehlenden Standards aufgefallen. Allenfalls sind aber mit der Konzeption der Veloabstellplätze neue Standards für die Zu- und Wegfahrt nötig. So muss die Zu- und Wegfahrt zu neuen Veloabstellplätzen, inkl. den nötigen Abbiegemöglichkeiten, immer gewährleistet werden (so wie dies heute auch schon bei den Velostationen gemacht wird). Aus unserer Sicht darf es nicht zu Situationen kommen wie am Bahnhofplatz, wo Velofahrende gebüsst werden, weil sie über das Trottoir zum Veloparkplatz fahren. Die Zu- und Wegfahrt zu Veloabstellplätzen muss gestattet und entsprechend markiert sein.

Veloroutennetz

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

Aus unserer Sicht macht die Zuteilung einer Strecke zu einer bestimmten Route keinen Sinn, solange nicht klar ist, dass die damit angestrebten Standards auf der gesamten Strecke gewährleistet werden können. Die momentane Zuteilung der Hauptrouten kann als Richtwert verwendet werden, sollte jedoch angepasst werden, wenn die nötigen Standards nicht überall umgesetzt werden können. Die Strategie, für Velofahrende direkte Routen zu wählen und sie nicht ins Quartier zu verdrängen finden wir sehr begrüssenswert.

8. *Ist die Lage der Velohauptrouten nachvollziehbar?*

Siehe Frage 7.

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

Grundsätzlich gut, jedoch siehe Frage 7. Viele für Velos notorisch mühsame Knoten sind im Routennetz als Knoten mit guten Veloverbindungen definiert. Wir freuen uns auf eine Umsetzung in diesen Standards.

10. *Fehlen wichtige Verbindungen?*

- Untere Altstadt
- Aareraum als Freizeitverkehrsrouten