

SP Kanton Bern - Postfach 1096 - 3000 Bern 23

Tiefbauamt des Kantons Bern
Dienstleistungszentrum
Reiterstrasse 11
3011 Bern
info.tba@bve.be.ch



Bern, 16. April 2014

VERNEHMLASSUNGSANTWORT

SACHPLAN VELOVERKEHR – MITWIRKUNG

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 24. Februar 2014 und danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung. Gerne nimmt die Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern (SP Kanton Bern) dazu wie folgt Stellung:

1 Grundsätzliches

Die SP Kanton Bern begrüsst den Sachplan Veloverkehr. Wir erachten die Förderung des Veloverkehrs als wichtig und richtig. Der Kanton Bern braucht attraktive Velorouten für Alltag und Freizeit. Gerade mit dem immer stärker zunehmenden Pendlerverkehr nimmt auch die Bedeutung des Velos zu. Denn das Velo bildet für Pendelnde eine ideale Ergänzung für kürzere Wegstrecken. Dafür muss das Velofahren aber attraktiv und sicher sein.

Auch wenn wir die Stossrichtung im vorliegenden Sachplan begrüssen, haben wir dennoch einige Einwände und Anregungen zu Verbesserungen. Insbesondere fehlt uns ein Instrument zur Überprüfung der getätigten Massnahmen und wir erachten die Reduktion der kantonalen Radwege als falsch. Im Folgenden nehmen wir zu den einzelnen Kapiteln und zum Kartenteil detailliert Stellung. Wir bitten Sie, unsere Vorschläge wohlwollend zu prüfen und in Ihre Überlegungen einfließen zu lassen.

2 Einwände und Anregungen zur Verbesserung der Planinhalte

Zu 1.1 Aufbau des Sachplans

"Kapitel 5 legt die Linienführung der Velorouten im Kartenteil mit Legende und Atlas fest."

Dem neuen Sachplan Velo wurde eine vollständig neue Planphilosophie zugrunde gelegt. Die im Sachplan '04 ausgewiesenen Kategorien A1, A2 und A3 sind jetzt ausgeblendet:

- A1: *"Keine velospezifischen Massnahmen notwendig"*
- A2: *"Realisierte velospezifische Massnahmen"*
- A3: *"Massnahmenbedarf Typ I innerorts" (Ortsdurchfahrten ohne Verkehrsberuhigungs- oder Velomassnahmen mit Schulweg relevantem Verkehr DTV)*

Damit entfällt ein Parameter, um die für den Veloverkehr günstige Entwicklung auf Berner Kantonsstrassen während der letzten 10 Jahre abzubilden. Wir beurteilen dies als erheblichen Verlust des neuen Planwerks und beantragen die Entwicklung der letzten 10 Jahre auf andere geeignete Weise abzubilden:

- Wo überall wurden seit dem Jahr 2000 Investitionen mit Nutzen für den Veloverkehr getätigt und welcher Art waren diese (Radwege, Radstreifen Fussweg mit Zusatz "Velos gestattet", Verkehrsberuhigung)?
- Wo überall ergab die Überprüfung einer Ortsdurchfahrt, dass keine Velo-Massnahmen erforderlich sind?

Zu 1.4 Strategie und Ziele

a) Der Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) sind die tragenden Säulen der Feinerschliessung im Personenverkehr:"

Diese Betrachtungsweise trifft nur auf Fussverkehr zu. Die letzte Wegetappe zwischen Parkierfeld oder ÖV-Haltestelle und Wohnungstür wird tatsächlich immer zu Fuss zurückgelegt. Auf den Veloverkehr trifft dies jedoch nicht zu, hier muss auf eine andere Denkweise abgestellt werden: Nur in der Kombination ÖV/Velo (Bike-and-ride) erfolgt ein Teil der Wegetappen mit einem Velo oder Elektrovelo. Der überwiegende Teil der Velofahrten erfolgt jedoch von Tür zu Tür. Schnelle Elektrovelos sind im Trend, ihr Anteil an der Gesamtheit der Velofahrten steigt und steigt. Damit vergrössern sich auch die Länge der Strecke pro Fahrt und die pro Fahrt zurückgelegten Wegetappen. Veloverkehr einzig als eine Funktion des Feinverteilers zu betrachten führt zu Flickwerk und fördert Inseldenken. Nur wenn jedoch ein lückenloses und durchgängiges Routennetz gebildet wird, kann Veloverkehr tatsächlich wirksam gefördert werden. Das bedingt jedoch, dass der Kanton dort Verantwortung und Federführung übernimmt, wo sich die Gemeinden für ihre eigene "Kundschaft" nicht mehr verantwortlich fühlen. Wir denken an die, aus Gemeindeoptik betrachtet, peripher gelegenen Orte, oder an Objekte mit vielen Playern und hohen Kosten, welche durch eine einzelne Gemeinde nicht mehr zu bewältigen sind. Wir schreiben es dieser fehlgeleiteten Denkweise zu, dass im Sachplan gerade bei wichtigen Schlüsselstellen zu viel Verantwortung auf die Gemeinden abgeschoben wird.

So gesehen ist im Vergleich zum heute gültigen Sachplan ein deutlicher Rückschritt feststellbar: Der neue Sachplan weist einen namhaften Teil jener Objekte, die heute als "Wichtige Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits Kantonsstrassen" bezeichnet sind, der Rubrik "Gemeinde- oder Privatstrasse" zu. Keines dieser Objekte hat die Chance je realisiert zu werden, wenn die Federführung und Finanzierung der jeweiligen Standortgemeinde übertragen wird. So kann die kantonsweite Veloförderung, die dritte Säule neben dem öffentlichem Verkehr und dem

motorisiertem Verkehr, nicht funktionieren. Wir beantragen die fraglichen Objekte als kantonaler Radweg beizubehalten. Dies sind:

- Blatt 3 / Objekt 52. Unterführung Buchli (Kantonsstrasse Nr. 5), betreffend Jurafussradweg, Abschnitt Niederbipp – Oberbipp.
- Blatt 11,1 / Objekt 34. Aarequerung Länggasse - Breitenrain, betreffend Verbindung Wangental - Bern-West - Bern-Ost (ESP Wankdorf) - Worbletal.
- Blatt 11.1 / Objekt 22. Aarequerung Kehrsatz - Muri, betreffend Verbindung Gürbetal - Belp - Bern-Ost.
- Blatt 19 / Massnahme 169. Aarequerung bei SBB-Brücke, betreffend Verbindung (Alltag und Freizeit) Aaretal (Münsingen) - Region Thun rechte Aareseite.
- Blatt 19 / Objekte 15 und 16. Unterführung SBB und Querung N6. Beide Objekte sind Teil der Verbindung Region Zulgtal (Steffisburg) - Gürbetal (Üetendorf).
- Blatt 19 / Objekte 14. Aarequerung Schadau (Thun) betreffend die Verbindung Thunersee linkes Ufer - Thunersee rechtes Ufer.

Statt die Zahl der **kantonalen Radwege** zu reduzieren, erachten wir es als unabdingbar weitere wichtige Schlüsselstellen dieser Kategorie zuzuordnen, vgl. dazu unsere Ausführungen zu den einzelnen Blättern.

Nachdem sich die Regionen mit der Erarbeitung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtpläne (RGSK) Planungswissen und -kompetenz aneignen konnten, beantragen wir zudem zu prüfen, inwiefern für die Umsetzung kantonaler Radwege wichtige Aufgaben an die Regionen delegiert werden könnten.

"Die Wegverbindungen müssen sicher sein."

Bezüglich "Sicherheit" gilt zu beachten: "Das Bessere ist der Feind des Guten". Wer "Sicherheit" zur wichtigsten Maxime erklärt, läuft Gefahr in Fehlentwicklungen zu investieren. Das Netz, die einzelne Route und ein jeder Anteil müssen sowohl sicher und komfortabel sein. Nur was sicher und komfortabel (wenig Wartezeit an Ampeln, guter Belag, angenehme Steigung, genügend Platz) ist, kann auch attraktiv sein. Unkomfortable Anlagen werden nicht genutzt, da mögen sie noch so sicher oder attraktiv (= schöne Landschaft, ansprechende Randbebauung, Neuanlage) sein.

"Es gibt verstärkt Hinweise auf eine hohe Sensibilität grosser Bevölkerungskreise auf fehlende (subjektiv empfundene) Sicherheit."

Diese Aussage verkennt, dass oft von "fehlender Sicherheit" gesprochen wird, jedoch "mangelnder Komfort" gemeint ist. Nur weil es unter Velofahrenden auch Kinder gibt, darf nicht verkannt werden, dass für Erwachsene andere, zum Beispiel wirtschaftliche Aspekte (Zeitbedarf oder Kraftaufwand pro Wegetappe) meist wichtiger sind.

"Diesen Herausforderungen trägt der vorliegende Sachplan Rechnung, indem Velorouten mit kantonaler Netzfunktion wo sinnvoll und möglich vermehrt abseits der Kantonsstrassen auf weniger befahrene Gemeinde- und Privatstrassen gelegt werden."

"Dies entspricht dem Bedürfnis breiter Bevölkerungskreise nach verkehrsarmen und sicheren Velorouten oft besser, als der Ausbau der Kantonsstrasse."

und

"Die Routen mit kantonaler Netzfunktion sind durch die Regionen und Gemeinden weiter zu verdichten."

Diese Aussagen gehen davon aus, dass Verbesserungen für den Veloverkehr im Fall von Kantonsstrassen nur durch Ausbau erreichbar sind. Das stimmt nicht. Oft genügen andere betriebliche Massnahmen (Geschwindigkeitsverlangsamung, Bodenwellen, Mittelinseln, Markierungsmassnahmen), um eine Verbesserung auf der Kantonsstrasse herbeizuführen. Die dem Plan zugrunde gelegte Strategie weckt den Verdacht es gehe darum, die Verantwortung des Kantons auf "seinen" Strassen für Komfort und Sicherheit der Velofahrenden zu sorgen an die Gemeinden zu delegieren. Das wird nicht funktionieren, wie die Entwicklung der vergangenen zehn Jahre klar belegt. Wie sonst ist zu erklären, dass der jetzige Sachplan Velo, in Kraft seit 2004, keine einzige Gemeinde dazu begeistern konnte, in ein Objekt zu investieren, welches dort als subventionsberechtigte Massnahme ausgewiesen ist (Hinweis: Der Subventionssatz von 40% hat in dieser Zeit keine Änderung erfahren und gilt auch für den neuen Plan!).

Die hier zum Ausdruck gebrachte Verlagerung-auf-Nebenstrassen-Strategie mag im flachen Seeland im Limpachtal und im Gebiet der unteren Emme und Önz anwendbar sein, weil dort die Besiedlung straff strukturiert ist (keine verstreuten Weiler). Wir bezweifeln jedoch, dass sie sich auf den weit grösseren Teil des Kantons, das Oberland und den Jura mit stark ausgeprägtem Relief, die Täler mit zusammengebauten Siedlungsbändern, oder das Emmental mit den verstreuten Weilern und Einzelgehöften in zweckmässiger Weise adaptieren lässt. Wo im sekundären Wegsystem keine Parallelstruktur zur Kantonsstrasse besteht, insbesondere jedoch, wo die Kantonsstrasse zwischen Ortschaften und Schulorten durchgehend die Erschliessung zu bewohnten Liegenschaften sicherstellen muss, hat uns die dem jetzt gültigen Sachplan zugrunde liegende Strategie mehr überzeugt.

Wir beantragen deshalb Strategie und Ziele zu differenzieren und in geeigneter Weise auf die stark divergierenden Landschaften des Kantons abzustimmen.

Zu 2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen

"Nicht Gegenstände des vorliegenden Sachplans sind insbesondere Bike-and-ride-Anlagen, die im Strassennetzplan festgelegt sind"

Diese Umschreibung lässt offen, wo Bike-and-ride-Anlagen behandelt werden, die nicht im Strassennetzplan festgelegt sind. Falls der Strassennetzplan Bike-and-ride abschliessend behandelt, müsste man das hier klar zum Ausdruck bringen.

Wir beantragen zudem Bike-and-ride als Information in einem Anhang darzustellen, weil zum vorliegenden Plan ein enger Sachzusammenhang besteht.

"Nicht Gegenstand des vorliegenden Sachplans sind insbesondere MTB-Downhillstrecken etc."

Wir vertreten die Auffassung, dass auch MTB-Trainingsstrecken - davon existieren viele - nicht kantonale Aufgabe sein sollten.

Antrag: Prüfen, ob der von diesem Sachplan ausgeschlossene MTB-Bereich nicht ausführlicher beschrieben werden sollte.

Zu 2.6 Nachführung des Sachplanes

"Sachplanänderungen werden den Adressaten gemäss Anhang 2 in geeigneter Weise mitgeteilt."

In der Liste der von Änderungen allenfalls zu benachrichtigenden Adressaten ist von den acht im Kanton Bern aktiven Pro Velos nur gerade Pro Velo Bern aufgeführt. Das würde bedeuten, dass einzig der in der Region Bern tätige Velo-Verband von den Änderungen Kenntnis erhält.

Wir beantragen auch die ändern sieben im Kanton aktiven regionalen Pro Velo-Verbände in das Verzeichnis aufzunehmen: Biel-Bienne (Region Trois-lac), Thun, Bördeli (Oberland-Ost), Burgdorf (Emmental), Spiez (Frutigland, Simmental), Langenthal (Oberaargau) und Gürbetal.

Neben Adressaten, die von Änderungen in geeigneter Weise Kenntnis erhalten, gibt es eine Anzahl Stellen, denen im Fall von Nachführungen auch vor dem Beschluss Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden sollte, soweit das Begehren in den Aufgabenbereich der von der jeweiligen Sache berührten Stelle fällt.

Wir beantragen neben der Liste der In Kenntnis zu setzenden Adressaten ein Verzeichnis über die bei Änderungen zu vernehmenden Stelle zu führen. In dieses sollte neben den Oberingenieurkreisen auch weitere, der BVE angegliederten Ämter aufgeführt sein. Im Zusammenhang mit Gewässerunterhalt (Uferwege), mit dem Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel (Bike-and-ride) oder mit Kartierungsaufgaben bestehen Synergien, die nur genutzt werden können, wenn den betreffenden Stellen Gelegenheit zur Einfluss- und Stellungnahme zugestanden wird.

Zu 2.6.4 Monitoring und Berichterstattung

„Das Tiefbauamt erarbeitet periodisch einen Bericht über den Stand und die Entwicklung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (Monitoringbericht Veloverkehr).“

Der diesem Plan anhaftende Mangel gemäss unseren Ausführungen zu Punkt 1.1 kann eventuell durch entsprechend weiter gefasster Berichterstattung entsprochen werden. Wie weiter oben erwähnt, vertreten wir die Auffassung, dass das Monitoring der Zeitspanne 2000 - 2010 in diesem Sachplan abgebildet sein müsste.

Zu 3.1 Leitsätze

"Entlang stark befahrener Strassen, insbesondere auf längeren Abschnitten ausserorts, wird vermehrt ein Angebot für den Veloverkehr auch abseits der Hauptverkehrsstrasse in Betracht gezogen."

„Steht abseits der Kantonsstrasse eine attraktive Veloroute zur Verfügung, so ist lediglich noch die verbleibende Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr in die Beurteilung einzubeziehen.“

Es stellt sich die Frage, wie viele geeignete Angebote abseits stark befahrener Strassen es überhaupt gibt und an wie vielen Stellen der Kanton Bereitschaft bekundet, solche neu zu schaffen und zu finanzieren. In jedem Fall ist zu vermeiden, dass diese Strategie durch isoliertes "Inseldenken" unterlaufen wird. Rückwärtige Veloverbindungen müssen in geeigneter Weise mit dem bestehenden Netz verknüpft sein, sollen sie die gewünschte Wirkung erzeugen; vgl. dazu auch unsere Ausführungen zu 1.4 Strategie und Ziele.

Im Interesse Fehlinvestitionen abzuwenden, beantragen wir diesen Leitsätzen einen Leitsatz folgenden Inhalts gegenüber zu stellen:

Damit Velowege abseits stark befahrener Strassen die ihnen zugedachte Wirkung erzeugen können, sind im Bereich der durch sie "entlasteten" Strasse Massnahmen zu prüfen, die das

Zusammenleben Auto/Velo erträglicher gestalten, um sicherzustellen dass auch die Funktionen Zubringer und Feinverteiler gewährleistet sind.

Ziel ist es "Veloneuverkehr" zu generieren. Gelungene Beispiele sind die Korridore Langenthal - Huttwil im Tal der Langete und Müri - Kiesen linksufrig der Aare: Umgesetzt wurde in beiden Fällen zunächst ein Ausbau der Kantonsstrasse mit Radstreifen. Im Fall Langetetal ist inzwischen, dank Aufhebung von Bahnübergängen, ein zusammenhängendes System rückwärtiger Velobahnen entstanden. Im Fall Aaretal fehlen vorderhand auf beiden Seiten die geeigneten rückwärtigen Anbindungen bis Muri bzw. bis Thun auf der linken Aarseite. Erst im Zusammenwirken beider Systeme analog kommunizierender Gefässe entstehen die Voraussetzungen, welche die im Fall Langetetal eingetretene beispielhafte Entwicklung des Veloverkehrs ermöglichen.

Zu 3.3 Freizeitverkehr

"Dem Routenthema wird Rechnung getragen, indem z.B. die Aareroute wo möglich direkt am Ufer oder mit Blick auf die Aare geführt wird."

Ausgangspunkt der nationalen und regionalen Velowanderrouen waren die Jubiläumsfeierlichkeiten 800 Jahre Bern im Jahr 1991: Mit dem damals lancierten Projekt "Ds Bärnbiet erläbe" wurde unter dem Motto "mir wei zeige was mer hei - mir wei zeige wär mir si" das Ziel verfolgt, Motorfahrzeugverkehr durch Fuss- und Veloverkehr zu substituieren. Entstanden sind Velorouten, welche die wichtigen Zentren des Kantons miteinander verbinden. Dabei werden die Nutzer der Routen durch die Zentren hindurch, nicht daran vorbei geführt. Wir beurteilen diese Grundhaltung noch heute als aktuell und richtig. Bestrebungen sie ins Gegenteil zu verkehren, lehnen wir aus grundsätzlichen Überlegungen heraus strikte ab. Im Fall der Stadt Bern würde mit der Verlegung der Aare-Route Nr. 8 in den stark mäandrierenden Geländeeinschnitt der Aare um des Namens Willen ein falsches Zeichen gesetzt. Auf eine in mancherlei Hinsicht kontraproduktive Umfahrung des wichtigsten Etappenortes und UNESCO-Kulturgutes Bern ist zu verzichten.

"Sind für Routenumlegungen oder Verbesserungen bauliche Massnahmen nötig, so ist dies Sache des Strasseneigentümers. Der Kanton leistet Beiträge ..."

Signalisierte Routen queren Gemeinden oftmals peripher am Rande ohne irgendwelchen Nutzen für die betreffende Standortgemeinde. In diesen Fällen verpufft die Zusicherung "Der Kanton leistet Beiträge" ins Leere und erzeugt keinerlei Förderwirkung. Nur wenn sich der Kanton in solchen Fällen für die zu verbessernden Anlagen verantwortlich fühlt, ist die Verbesserung überhaupt umsetzbar. Hingewiesen sei in diesem Fall auf die Seen-Route Nr. 9 im Simmental. Benützer der signalisierten Route bewältigen neben einer unzumutbaren Steilrampe unterhalb der Passhöhe Saanenmöser, verglichen mit der Kantonsstrasse ca. 400 zusätzliche Höhenmeter. Verbesserungen haben in beiden Fällen nur dann Aussicht auf eine Umsetzung, wenn der Kanton die Federführung übernimmt (oder eventuell an die Region delegiert). Wir beantragen auf diesen Sachverhalt hin zu überprüfen und wo nötig nachzubessern.

„Geplante Routenverläufe werden in der Sachplankarte mit einer Ordnungsnummer gekennzeichnet in der dazugehörenden Objektliste ...“

Für das Verständnis des Kartenteils sehr hilfreich wäre, wenn das Netz der signalisierten Velorouten mit kantonaler Netzfunktion in einer Übersichtskarte an dieser Stelle oder unter 4.2 Signalisation, abgebildet werden könnte, ev. mit Kennzeichnung der Stellen bei denen eine Änderung vorgesehen wird.

Zu 5 Kartenteil / 5.1 Legende

Die Blatteinteilung in handlicher Atlasform wird begrüsst. Allerdings würde die Interpretation der einzelnen Kartenblätter erheblich erleichtert, wenn die Legende und Zeichenerklärungen herausklappbar konzipiert werden könnte.

Zu 5.2 Blatteinteilung in Kombination mit Anhang 1 Objektlisten

Die Prüfung der Blatteinteilung erfolgt rein summarisch. Soweit Objekte aus der Objektliste angesprochen sind, erfolgt die Bemerkung beim erstmaligen Eintrag in einem Kartenblatt.

Blatt 1 / Massnahme 150. Mt-Crosin - Gänsbrunnen: Die vorgeschlagene neue Routenführung überzeugt nicht durchwegs. Vgl. Ausführungen zu 3.3 Freizeitverkehr.

Blatt 2 / Sorvilier - Bévillard. Im gültigen Plan verläuft die alternative Route über die gut ausgebaute alte Kantonstrasse. Wir sehen keinen Nutzen in einer Verlegung auf weniger gut unterhaltene und weniger gut auffindbare Flurwege.

Blatt 3 / Massnahmen 161 und 162. Ob die Verlegung an die Aare durchwegs zur "Attraktivitätssteigerung" beiträgt, sollte von Fall zu Fall abgewogen werden (Nähe zur N1, Konflikte mit Wanderwegen). Die Verlegung scheint uns nicht durchwegs begründbar.

Blatt 3 / Objekt 52. Niederbipp - Oberbipp (Jurafussvelobahn). Zur Bildung der durchgehenden Route abseits der stark befahrenen Jurafuss-Strasse ist die Realisierung dieser Querung (Unterführung) zentral. Nur wenn jedoch der Kanton die Federführung übernimmt, besteht Aussicht auf Umsetzung.

Blatt 4 / Massnahme 167. Schwarzhäusern - Niederbipp. Die verlegte Führung führt zu Umwegen und überzeugt nicht.

Blatt 4 / Roggwil / St.Urban - Murgenthal - Fulebach. Eine Verbindung abseits der Kantonsstrasse wäre in diesem Abschnitt von grossem Nutzen. Berührt sind die Kantone BE, AG und SO. Ohne Koordination auf Stufe Kanton geschieht da nichts. Eine die Kantonsgrenzen überschreitende Veloförderung ist nur möglich, wenn die berührten Kantone die Federführung zu übernehmen bereit sind, oder den beteiligten Regionen entsprechende Aufträge erteilen.

Blatt 5 / Massnahme 149. Die Rampe Renan - La Cibourg betrifft eine stark befahrene Problemstrecke (Überholmanöver, Steigung, starke Sonneneinstrahlung). Die Ausweichroute könnte via Envers des Convers und Clermont geführt werden. Dazu müsste als kantonaler Radweg die Netzlücke im Bereich Bahnlinienquerung gelöst werden. Die übrige Wegführung existiert bereits.

Blatt 7 / Objekt 41. Aegerten - Studen. Ist es zielführend, die Federführung für diese wichtige neben der kantonalen Autobahn verlaufende alternative Verbindung dem ASTRA anzulasten?

Blatt 8 / Massnahme 159. Utzenstorf - Bibrist. Das Argument Routenverlegung verstehen wir nicht. Es braucht auf beiden Seiten der Emme eine Verbindung.

Blatt 8 / Massnahme 157. Äfligen - Utzenstorf. Die Führung im Auenwald der Emme führt zu Umwegen und ist kaum "attraktiv". Wer das Ufer der Emme erleben möchte, findet den Uferweg auch ohne Wegweisersignale.

Blatt 8 / Massnahme 160. Höchstetten - Olten. Die heute signalisierte Verbindung entspricht der gestreckten Linienführung und ist ganzjährig befahrbar. Die Strassen sind schwach belastet und breit. Eine Verlegung auf verwinkelte Feldwege bedeutet klar einen Attraktivitätsverlust und entspricht dem Ziel die Bern-Zürich-Strasse zu entlasten in keiner Weise.

Blatt 10 / Massnahme 140. Erlach - Le Landeron. Es ist irreführend diese Routenverlegung als "Massnahme" zu bezeichnen, weil dazu eine Brücke, über den Zihlkanal erstellt werden muss. Wir beurteilen das "Bedürfnis" für dieses neue Freizeitangebot als nicht ausgewiesen, zumal dadurch der wohl letzte unberührte Uferabschnitt am Bielersees (Naturschutzgebiet) beeinträchtigt würde. Zwischen Erlach und der Brücke St. Johansen wurde vor ca. 15 Jahren ein neuer sicherer und komfortabler Radweg eingeweiht, welcher auch den Anforderungen als Freizeitroute Erlach - Le Landeron durchaus genügt. In einer Abwägung öffentlicher Interessen gegeneinander, Naturschutz contra Freizeitplausch, müsste dieses Objekt eigentlich durchfallen.

Blatt 11 / Massnahme 138. Aarberg - Hagneck - Erlach. Die Verlegung aufs rechte Aareufer mit Anknüpfung Gimmiz - Walperswil wird sehr begrüsst. Nur unter kantonaler Federführung wird es allerdings möglich sein, diese Massnahme umzusetzen, zumal zwischen dem Hochwasserdamm der Aare und Gimmiz eine kurze Netzlücke besteht, die nur mittels Bau einer neuen Weganlage (Objekt?) geschlossen werden kann.

Blatt 11 / Objekt 38 und Massnahme 139. Münchenbuchsee - Lyss. Im Prinzip genügt es die Route im Bereich Bundkofen - Kosthofen an die Bahn zu verlegen. Der übrige Abschnitt der betreffenden Strecke ist zügig befahrbar und gut in die Siedlung integriert. Eine Verlegung drängt sich dort nicht auf.

Antrag: Belassen der heutigen Führung, ausgenommen Netzlücke Bundkofen, Objekt 38 als kantonalen Radweg bezeichnen.

Blatt 11.1 / Massnahme 126. Belpmoos - Gurtentäli - Köniz. Der Einstieg ins Gurtentäli ist ab Belpmoos alles andere als familienfreundlich (Höhendifferenz, Steigung, Verkehr). Um diese Verbindung in Richtung Ost-West empfehlen zu können, müsste man sich etwas einfallen lassen.

Blatt 11.1 / Objekt 22. Gürbetalradweg, Abzweigung Belp - Bern-Murifeld (Augutbrücke). Zum Zeitpunkt der Augutbrücke-Verlegung an den heutigen Standort existierte am rechten Aareufer der steile Fussweg hinauf zum Haldeweg (Velo schieben) sowie der rechtsseitige Uferweg, welcher ab Parkplatz Wehrliau die direkte Verbindung vom Gürbetal nach Bern-Ost sicherstellte. Bestrebungen den Fussweg als Veloweg herzurichten scheiterten damals am Widerstand der Anwohner. Statt einer Aufwertung als Radweg wurden Teppen eingebaut, welche Velofahren auf diesem Weg verunmöglichen sollten. Seit dem Bau des Freibades Muri, stellen sich der Benützung des Uferweges durch Velos Hindernisse entgegen, physisch wegen der neu entstandenen Höhendifferenz, funktionell, weil der Uferweg durchgehend dem Signal 2.05, Verbot für Fahrräder und Motorfahrräder unterstellt wurde. Ob es unter diesen Umständen je gelingt die Augutbrücke als Radwegquerung auch Richtung Bern-Ost aufzuwerten erscheint daher mehr als fraglich. Den aktuellen Stand der Planung als "Zwischenergebnis" zu bezeichnen beurteilen wir als zu optimistisch, da die (Umweg-)Route via Haldenweg für die Verbindung Gürbetal - Bern.Ost nie den Status einer Velobahn wird übernehmen können.

Wir beantragen: Im Sachplan die Option für eine neue Aarequerung mit Standort unterhalb des Muribades als kantonalen Radweg aufrecht zu erhalten. Die Lösung soll im Rahmen der Hochwasserplanung Aare/Gürbe gefunden werden.

Blatt 11.1 / Objekt 34. Verbindung Ostermundigen ESP Wankdorf - Länggasse - Bern-West (Velo- und Fussgängerbrücke Breitenrain-Länggasse). An die 100'000 Menschen wohnen in einem Umkreis von 10 - 12 "Velominuten" von dieser Aarequerung entfernt und könnten daraus einen Nutzen (weniger Höhendifferenz, Zeitgewinn, Umfahren von Unfallstellen) ziehen. Innerhalb der Schweiz gibt es wohl kaum eine zweite Stelle, bei der, umgerechnet auf die Zahl der im Einzugsgebiet wohnhaften Bevölkerung ein derart hoher "Velonutzen" erzielbar ist. Auch hier setzt das Gelingen, anders als in der Objektliste angegeben, die Federführung auf Stufe Kanton voraus.

Blatt 11.1 / Objekt Inselplatz. Verbindung Köniz - Länggasse. Es wird beantragt zum Objekt Inselplatz den Apgarweg hinzu zu rechnen. Bei diesem für eine regionale Verbindung wichtigen Glied (Velobahn) sind die Verhältnisse unklar. Teils liegt der Weg auf einem Grundstück im Eigentum des Kantons und teils auf einem Grundstück der Stiftung Inselspital. Auf Seite Loryplatz gibt es Probleme mit der Sicherheit. Wegen der platzartigen zu wenig definierten Situation wird die Wegführung beim Anschluss an die Effingerstrasse verunklärt. Die Erhaltung des Durchgangs ist derart wichtig, dass der Apgarweg in der Objektliste aufgeführt sein sollte.

Blatt 11.1 / Objekt 24. Gürbetalradweg. Abschnitt Gürbebrüggli - Wabern - Bern. Terrassiertes Relief und Aareinschnitt legen nahe, den Gürbetalradweg ab Gürbebrüggli bzw. Flughafen Belpmoos zu splitten, dabei ist ein Ast via Aarequerung (Objekt 22) Richtung Bern Ost und Muri - Worb, ein zweiter Ast via Selhofenstrasse - Wabern Richtung Köniz und Bümpliz und ein dritter Ast entlang Gürbe und linkes Aareufer bis zum Schönaubrüggl Richtung Bern-Altstadt (Kirchenfeldbrücke) bzw. Richtung Bern-Stadtteil Süd und Länggasse zu führen. Für den durch Wabern geführten Ast sehen wir keine plausiblen Gründe, diesen statt auf der "attraktiven" Seftigenstrasse auf durch querende Strassen und Lücken zerstückelte rückwärtige Quartiersträsschen zu verlegen.

Blatt 11.1 / Massnahme 130. Verlegung der Aare-Route Nr. 8 durchgehend unmittelbar auf die Uferwege der Aare. Mit dieser grossräumigen Routenverlegung sind wir - ausgenommen der Abschnitt Gürbebrüggli - Schönausteg - nicht einverstanden, als wichtigster Etappenort des Kantons darf Bern nicht via Uferwege der Aare "umfahren" werden; vgl. Ausführungen zu 3.3 Freizeitverkehr.

Befürwortet wird jedoch die linksufrige Führung der Aare-Route 8 ab Gürbebrüggli bis zum Schönausteg. Von da weg beurteilen wir es als touristisch zweckmässiger die heute bestehende Führung der Route via Ägertenstrasse und durch das Zentrum Berns hindurch beizubehalten.

Blatt 11.1 / Massnahme 133. Umfahrung Wankdorfplatz via Schermenwald. Wir beantragen, auf die Aufhebung dieser Umfahrungsroute zu verzichten. Trotz der mit dem Umbau Wankdorfplatz erzielten Verbesserungen ist und bleibt dieser Ort die stärkst belastete Verkehrsanlage und als solche für den Freizeitbetrieb nur bedingt geeignet.

Blatt 13. Gammenthal - Grünen. Neues Objekt. Zwischen den beiden Ortschaften existiert ein für den Personenverkehr nicht mehr verwendeter Eisenbahntunnel, welcher ab Gammenthal ohne nennenswerte Niveaudifferenz direkt zum Bahnhof Grünen führt.

Wir beantragen zu prüfen, ob die signalisierte Veloroute nicht via diesen Tunnel, oder um die untertunnelte Geländenase herum geführt werden könnte, um so Teilstrecken auf stark befahrenen Kantonsstrassen zu eliminieren.

Blatt 15 / Objekt 04. Neuenegg - Laupen. In diesem Korridor des Sensetals existieren linksufrig auf Freiburgerseite der Sense - ausgenommen die Lücke zwischen der Schiessanlage Flamatt und der Noflenau (ca. 1.3 km) - als Radweg benützbare Gemeindestrassen, die ebenso direkt (Velobahn)

geführt sind, wie die stark befahrene Kantonsstrasse auf der Bernerseite. Die Durchführung einer Studie zur Lösungsfindung wird sehr begrüsst. Gemäss Text zu den Netzlücken, soll die Linienführung zur Schaffung der durchgehenden Route jedoch durch die Region festgelegt werden. Für diese Zuordnung der Verantwortung fehlen im vorliegenden Fall die dazu erforderlichen Voraussetzungen.

Antrag: Federführung überprüfen. Die Grenzen überschreitende Koordination kann nur im Rahmen eines Gemeinschaftswerks der Kantone Freiburg und Bern zum Erfolg führen.

Blatt 15 / Massnahme 121. Verbindung Lanzenhäusern - Schwarzenburg. Die Forderung diese signalisierte Route auf Strassen abseits der Kantonsstrasse zu verlegen, entspricht reinem Wunschdenken. Es gibt keine brauchbaren und landschaftlich plausiblen Alternativen zur Kantonsstrasse.

Antrag: Route auf Kantonsstrasse belassen und in Steigungen Velokriechspuren vorsehen.

Blatt 16 / Massnahme 120. Gürbetalradweg, Abschnitt Kaufdorf. Die Verlegung der Route an die Gürbe erachten wir in diesem Mittelabschnitt nur dann als sinnvoll, wenn der betreffende Uferweg mit Hartbelag für Ganzjahresbetrieb (Velobahn) versehen wird. Wir bezweifeln, dass die Versiegelung des Uferweges beim Naturschutz auf Zustimmung stossen wird.

Antrag: Verzicht auf diese Massnahme, da Notwendigkeit nicht erwiesen.

Blatt 17. Eggwil - Schüpbach.. Im betreffenden Abschnitt zeigt der Sachplan eine "Veloroute anderer Träger", welche mehrmals die Kantonsstrasse quert. Wir beurteilen diese Route als nicht empfehlenswert und zu gefährlich.

Antrag: Route weglassen.

Blatt 19 / Massnahme 120. Gürbetalradweg, Abschnitt Kaufdorf - Mühlethurnen. Mit geringem Aufwand könnte im Gürbetal eine ähnliche Wirkung erzielt werden wie wir sie weiter vorn für das Tal der Langete beschrieben haben. Leider weist die Route im Talboden eine Lücke (Massnahme 120) ohne Hartbelag auf. Das Wegstück ist Eigentum einer landwirtschaftlichen Genossenschaft, die aus dem Radverkehr nicht nur keinen Nutzen zieht, sondern die Velos als Störfaktor wahrnimmt.

Antrag: Das kantonale Interesse (Entlastung der Kantonsstrasse) an der durchgehend ganzjährig benützbaren Velobahn bedingt, dass das fragliche Teilstück als kantonaler Radweg durch den Kanton mit Hartbelag versehen wird.

Blatt 19 / Massnahme 118. Gürbetalradweg, Abschnitt Mühlethurnen - Burgstein Station. Routenverlegung mit Querung der Kantonsstrasse ausserorts. Wir beurteilen die vorgeschlagene Linienführung als umwegig und wenig zielführend. Neben der Kantonsstrasse verläuft ein offenes Fliessgewässer, welches ein Querungsbauwerk (Unter- oder Überführung) stark verteuern würde. Eine Querung à Niveau kommt aus Gründen der Sicherheit nicht in Frage.

Wir beantragen einen andern Routenverlauf vorzusehen.

Blatt 19 / Massnahme 117. Wir bezweifeln, dass die vorgeschlagene Verlegung der Alpenpanorama-Route Nr. 4, Abschnitt Wattenwil - Grundbach, eine Verbesserung darstellt. Aufgrund der zu grossen Steigung müsste dieser Vorschlag eigentlich durchfallen. Für die Elektrovelos wurde mit der Route Nr. 99 ein eigenes Produkt geschaffen. Wir erachten es als verfehlt, andere zweckmässig geführte Routen so zu verändern, dass sie für Menschen mittlerer Tretleistung nur noch mit Elektrovelos bewältigbar sind.

Antrag: Belassen der heutigen Führung.

Blatt 15 / Objekte 15 und Massnahme 169. Bern - Kiesen - Uttigen - Thun. Die beiden Vorhaben mit Wechsel der Aareseite in Uttigen (SBB-Brücke) werden sehr begrüsst. Die an die SBB-Fachwerkbrücke angehängten Stege stellen ein Provisorium dar. Ob sie von der SBB weiterhin geduldet oder gar ersetzt werden, wenn dereinst für die Bahn ein Neubau realisiert werden muss, ist alles andere als sicher. Dass die berührten Gemeinden (Oppligen, Uttigen) bereit und in der Lage sein werden, im kantonalen Interesse begründete Investitionen zu finanzieren und mit den SBB entsprechende Verhandlungen zu führen, beurteilen wir als fraglich.

Antrag: Angesichts ihrer Bedeutung die Schlüsselstellen dieser Verbindung als kantonaler Radweg ausweisen.

Blätter 23 und 24. Seenroute Nr. 9. Das Höhenprofil dieser touristisch wichtigen Route weist in den Gemeinden Därstetten und Oberwil starke Niveauauschläge auf, die nur durch Realisieren eines neuen "hangparallel" geführten Weges geglättet werden können.

Antrag: Wir schlagen vor die betreffende physische "Lücke" zu erfassen und als kantonalen Radweg zu bezeichnen.

Blatt 25 / Massnahme 112. Umfahrung Bönigen. Die Verlegung der nationalen Aare-Route Nr. 8 auf stark begangene, jedoch sehr schmale Uferwege mit geschütztem Baumbestand bedeutet Qualitätsverlust für beide, Velofahrende und Fussgänger.

Antrag: Verzicht auf diese Routenverlegung.

Blatt 28 / Seenroute Nr. 9, Abschnitt Zweisimmen - Saanenmöser. Im betreffenden Abschnitt existiert eine Steilrampe, welche die Qualität der Seenroute Nr. 9 als touristisches Produkt stark beeinträchtigt. Der Steigung kann nur mit neuer Wegführung reduziert werden.

Antrag: Stelle als "Lücke" erfassen und als kantonaler Radweg bezeichnen.

Blatt 33 / Verbindung Saanenland - Mittelwallis. Verbindungen, die den Velos, nicht aber für Autos zugänglich sind, gibt es wenige. Eine solche existiert zwischen Gsteig (BE) und Sion (VS) und führt über den Sanetschpass. Zur Überwindung der Höhendifferenz gibt es die Luftseilbahn, die pro Fahrt 4 Velos mitführen kann.

Antrag: Die Verbindung ist im Plan nachzutragen.

3 Fazit

Der Sachplan Velo geht in die richtige Richtung. Es braucht aber zwingend noch gewisse Anpassungen. Wir bitten Sie, unsere Vorschläge bei der Auswertung der Vernehmlassung zu berücksichtigen und danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern
Parti socialiste du canton de Berne



Roland Näf
Parteipräsident



David Stampfli
Geschäftsführender Parteisekretär