

Beilage: Konkrete Anträge und Anmerkungen der SP Kanton Bern zum Sachplan Veloverkehr 2019

Seite / Kartenblatt / Anhang	Antrag bzw. Anmerkung	Erläuterung
Allgemein	In Bezug auf den Sachplan Veloverkehr fordern wir insgesamt mehr Verbindlichkeit. So fehlen namentlich quantitative, messbare Ziele oder zeitliche Vorgaben, die bei einer Erfolgskontrolle überprüft werden können. Zusätzlich fehlen ein wirksames Controlling und eine damit einhergehende Kommunikation.	Siehe auch konkrete Anträge zu 3.2.2 / 3.2.3
S. 17 2. Grundsätze 2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen	Antrag (Ergänzungsvorschlag rot markiert): Nicht Gegenstände des vorliegenden Sachplans sind insbesondere: - Die übrigen Freizeitverkehrsnetze von SchweizMobil, insbesondere Mountainbike-Routen, Skating und Kanu. (Hinweis: Mountainbike-Routen fallen derzeit nicht unter Artikel 45 Strassengesetz, womit ihnen keine kantonale Netzfunktion zukommt. Es wird eine Änderung des Strassengesetzes vorbereitet, um die Mountainbike-Routen Wander- und Velofreizeitrouten gleichzustellen.)	Gemäss den Erläuterungen zum Sachplan (Seite 7: Weitere geprüfte Massnahmen) will der Kanton Bern eine Änderung des Strassengesetzes vorbereiten, um die Mountainbike-Routen Wander- und Velofreizeitrouten gleichzustellen. Diese Absicht ist jedoch nirgends im Sachplan aufgeführt, weshalb wir dazu einen Antrag stellen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die am 12.9.2019 im Grossen Rat eingereichte Motion 250-2019 „ Attraktive Mountainbike-Routen auch im Kanton Bern “: Der Regierungsrat wird beauftragt 1. dem Grossen Rat die rechtlichen Grundlagen vorzulegen, die es ermöglichen, dass künftig auch Mountainbike Routen als Velofreizeitrouten nach Art. 45 SG mit kantonaler Netzfunktion gelten können. 2. den Unterhalt der Signalisation sowie die Koordination der Mountainbike-Routen sicherzustellen und bei Bedarf die Gemeinden zu unterstützen.
S. 21 3.1 Leitsätze	Antrag (Änderungen sind rot markiert): Aktueller Text: 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. Die Kantonsstrasse muss in diesen Fällen für den Veloverkehr häufig nicht zusätzlich ausgebaut werden. Ist zu ersetzen durch:	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. Die Kantonsstrasse muss in diesen Fällen für den Veloverkehr häufig nicht zusätzlich ausgebaut werden. Oberstehende Formulierung im 2. Abschnitt können wir so nicht unterstützen. Kantonsstrasse und Veloroute sind oft als Gesamtsystem miteinander verbunden. Der Nutzen einer Veloroute kommt erst dann voll zum Tragen, wenn die

	<p>Verläuft eine Veloroute abseits einer Kantonsstrasse, werden zusätzliche Massnahmen auf der Kantonsstrasse auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs ausgerichtet, die die Veloroute nicht übernehmen kann oder die zum guten Funktionieren derselben beitragen, wie zum Beispiel Feinverteil-, Sammel- und Zubringerfunktionen oder Herstellen anderer Verbindungen im Netz des Veloverkehrs.</p>	<p>Kantonsstrasse wichtige Funktionen übernimmt. Denn meistens ist es die Kantonsstrasse, welche innerhalb einer gewachsenen Siedlungsstruktur die Feinverteil- und Zubringerfunktion zu den Quellen und Zielen des Veloverkehrs sicherstellen kann.</p>
<p>S. 22 3.2.2 Absatz Vorrangrouten</p>	<p>Antrag: (Änderungen rot markiert): (für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich): Vorrangrouten sind –soweit technisch machbar und verhältnismässig– gemäss den in der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr festgehaltenen Standards auszugestalten, sofern keine triftigen Gründe dagegensprechen.</p>	<p>Vom Sachplan Veloverkehr wünschen wir uns insgesamt mehr Verbindlichkeit (vgl. Bemerkungen unter Allgemein).</p>
<p>S. 22 3.2.2 Absatz Vorrangrouten</p>	<p>Antrag für einen zusätzlichen Absatz unter Punkt 3.2.2 (für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich): Die Planung und Realisierung von Vorrangrouten haben höchste Priorität. Sie werden in die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 aufgenommen, welche die jeweils zugehörigen Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der 4. Generation enthalten.</p>	<p>Vorrangrouten sind ein zentrales Element, den Veloverkehr zu fördern und die Ziele der bernischen Gesamtmobilitätsstrategie (höherer Veloanteil, mehr Sicherheit) zu erreichen.</p> <p>Vorrangrouten stellen die höchste Ebene des Veloroutennetzes dar. Deren Planung und Realisierung ist deshalb zu forcieren. Sie müssen bereits in die Erarbeitung bzw. Aktualisierung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 einfliessen.</p>
<p>S. 22 3.2.2 Hauptverbindungen Basisnetz</p>	<p>Antrag: (Änderungen rot markiert): (für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich): Die Hauptverbindungen weisen ein grosses Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Grundsätzlich ist sind mindestens der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards zu erfüllen.</p> <p>Das Basisnetz weist ein mittleres Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Auf dem Basisnetz ist sind mindestens der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards weitgehend zu erfüllen.</p>	<p>In Punkt 3.2.2 wird bei den Vorrangrouten auf die Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr verwiesen, bei den Hauptverbindungen und dem Basisnetz wird nur auf die Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen verwiesen. Dies ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen genügt bei weitem nicht und erlaubt viel zu oft, nichts für den Veloverkehr zu unternehmen. Zu selten werden auch die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards, wie z.B. Überbreiten von Radstreifen, realisiert.</p> <p>Wenn wir die nächsten 60% der Menschen, die zwar willig sind, das Velo zu nehmen, sich aber nicht sicher genug dazu fühlen, aufs Velo bringen wollen, muss ein durchgehendes Netz mit hoher objektiver und subjektiver Sicherheit zur Verfügung stehen.</p>

	<p>Wo der Referenzstandard auf Kantonsstrassen mit verhältnismässigem Aufwand über längere Abschnitte nicht erreicht werden kann, ist eine alternative Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonsstrasse zu prüfen.</p> <p>Nur in begründeten Ausnahmefällen und bei Verfügbarkeit von attraktiven Alternativen ist eine alternative Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonsstrasse zu realisieren.</p> <p>Das kann auf kantonalen Radwegen, Gemeinde- oder Privatstrassen erfolgen. Je nach verbleibender Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr sind dort ergänzende punktueller Massnahmen für den Veloverkehr zu ergreifen. Werden Velorouten abseits der Kantonsstrasse geführt, soll dies wo sinnvoll und möglich vortrittsberechtigt, ohne Umwege und ohne Überwindung zusätzlicher Höhenmeter erfolgen.</p>	<p>Diese Arbeitshilfen sind deswegen zu überarbeiten, grosszügiger und verbindlicher zu formulieren. Inspiration hierzu können der Masterplan der Stadt Bern oder der Copenhagenize Bicycle Planning Guide sein.</p> <p>Kantonsstrassen als schnelle und direkte Verbindungen sind wichtige Netzbestandteile für den Alltagsveloverkehr und sollen deswegen dafür in geeigneter Qualität zur Verfügung stehen.</p>
<p>S. 23 3.2.3</p>	<p>Antrag: (Änderungen rot markiert) (für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich): Es gibt vier Arten von Netzlücken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Korridore für die Planung von Vorrangrouten, in welchen unter der Führung des kantonalen Tiefbauamtes die Linienführung von Vorrangrouten und die im Fall ihrer Realisierung erforderlichen Massnahmen zu definieren sind. Die Studie klärt insbesondere die Machbarkeit und Verhältnismässigkeit der notwendigen Massnahmen in Relation zum Nutzen einer solchen Vorrangroute. Bis 2021 ist in jeder Region eine Korridorstudie mit Bestvariante, Massnahmenkonzept und Grobkostenschätzung erstellt, bis 2024 sind alle Korridorstudien fertiggestellt. Sind die Massnahmen soweit umgesetzt, dass die in der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr definierten Qualitätsanforderungen erfüllt werden, verleiht der Kanton das Label "Vorrangroute für den Veloverkehr" und ist für die entsprechende Signalisierung besorgt. Ab 2022 sind erste Vorrangrouten signalisiert. 	<p>Die Planung und Realisierung der Vorrangrouten muss verbindlicher formuliert werden!</p> <p>Konkret fordern wir,</p> <ul style="list-style-type: none"> • dass bis 2021 in jeder Region eine Korridorstudie mit Bestvariante, Massnahmenkonzept und Grobkostenschätzung erstellt ist (z.B. für die Abschnitte Münsingen-Bern, Heimberg-Thun oder Burgdorf-Bern). • dass ab 2022 erste Vorrangrouten signalisiert sind.