



Fragebogen zur öffentlichen Vernehmlassung des Masterplans Veloinfrastruktur

Generell

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

Antwort: Die CVP unterstützt grundsätzlich die Idee einer guten Infrastruktur für Velos. Der Bericht ist aber monokausal auf das Velo als Verkehrsmittel ausgerichtet. Es fehlen:

- Eine gesamtheitliche Betrachtung aller Verkehrsmittel
- Eine ehrliche Analyse der Vor- und Nachteile einer so starken Veloförderung

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

Antwort: Der Bericht ist verständlich formuliert. Der Bericht ist aber nicht aufgrund sachlicher, sondern nach politischen Kriterien verfasst.

Gewisse Passagen sind geradezu tendenziös. So wird von einem Tugendkreis der Veloplanung (S. 23) gesprochen, in welchem das Velo-Lobbying explizit aufgeführt wird. Gleichzeitig werden Kreuzungen mit hohem Motorfahrzeugaufkommen pauschal als *Angsträume* bezeichnet (S. 16).

Bericht und Planungsgrundsätze

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

Antwort: Nein. Aus Sicht der CVP lässt sich aus dem Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK) keine monokausale Veloförderung ableiten. Das STEK hält ebenso eine Förderung des öffentlichen Verkehrs (Tram, Bus) fest. Ebenso soll Bern sich laut STEK zu einem attraktiveren Arbeitsort mit einer hohen Branchenvielfalt weiterentwickeln. Die Veloinfrastrukturförderung soll in einem Gesamtrahmen geschehen, in welchem die verschiedenen Bedürfnisse an Verkehrsmitteln ausgeglichen werden, damit sich Bern als attraktiver Arbeits- und Wohnstandort entwickeln kann. Eine solche Einordnung fehlt vollständig. Der Masterplan verkennet zudem, dass es Menschen gibt, die nicht mit dem Velo fahren können und auf andere Transportmittel angewiesen sind – sei es aufgrund ihres Berufes, ihrer Gesundheit oder schlichtweg aufgrund ihres Alters. Wir erinnern gerne daran: Auch die Stadtberner Bevölkerung macht einen demografischen Wandel durch und im Alter ist das Velo nun mal nicht mehr das bevorzugte Transportmittel.

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

Antwort: Nein. Die Grundsätze sind einseitig auf eine rücksichtslose Veloförderung ausgerichtet. Der Einbezug der anderen Verkehrsmittel fehlt vollständig.

Zudem ist der Grundsatz 8 bis 80 absurd. Damit wird vorausgesetzt, dass ein achtjähriges Kind und ein 80-jähriger Rentner dem Transportmittel Velo (auch für grössere Distanzen) immer Präferenz geben. Dies dürfte nie der Fall sein. Soll das Ziel „8 bis 80“ dennoch erreicht werden, müssten (1) alle Verkehrsteilnehmenden über die nötige geistige und körperliche Fitness verfügen – worauf die Stadt keinen Einfluss hat und was illusorisch ist – und (2) absurd hohe Investitionen in die Sicherheit der Velowege investiert werden. Wir lehnen die im Masterplan zum Ausdruck kommende „um jeden Preis-Politik“ deshalb entschieden ab.

Standards

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

Antwort: Nein, da die Grundsätze nicht vollständig und teilweise mangelhaft sind, können auch die Standards nicht geeignet und vollständig sein.

Veloroutennetz

7. *Ist die Zuteilung der geplanten Velorouten zum Hauptroutennetz und zum ergänzenden Routennetz nachvollziehbar und richtig?*
8. *Ist die Lage der Velohauptrouten nachvollziehbar?*
9. *Wie beurteilen Sie die Dichte des gesamten Netzes und des Hauptroutennetzes?*
10. *Fehlen wichtige Verbindungen?*

Antwort: Durch die Ziehung der Velorouten entlang der Hauptverkehrsachsen wird deren Kapazitätsreduktion angestrebt. Dies ist im Sinne der Gesamtplanung nachteilig für die Gesamtattraktivität der Stadt. Ausserdem wird damit dem Verkehrsaufkommen der Zukunft keine Beachtung geschenkt.

Die CVP fordert von der Stadt zukunftsweisende und vor allem sichere Veloinfrastruktur – wie in anderen europäischen Städten:

1. Radwege auf geeigneten Nebenstrassen – wie in den Niederlanden. Viele Velofahrende sind bereit, geringe Umwege in Kauf zu nehmen, wenn sie dafür auf Nebenstrassen stressfrei fahren und durch Umfahrung von Lichtsignalanlagen Zeit einsparen können.
2. Wo es keine geeigneten Nebenstrassen gibt, soll der Radweg auf baulich abgetrennten Velospuren entlang den Hauptachsen verlaufen. Denn Kinder fühlen sich auf bloss extra-breiten Fahrstreifen, wo nebenan der Lastwagen vorbeibraust, keineswegs sicherer.
3. Wie in Strassburg und Wien sind die baulich abgetrennten Velospuren für beide Fahrrichtungen auf eine Strassenseite zu legen.

Auch hier gilt: Es fehlt eine Gesamtbetrachtung, die transparent über die Effekte dieser Planung Auskunft gibt.