

Geschäftsstelle EVP BE
Nägeligasse 9
Postfach 294
3000 Bern 7
Tel. 031 352 60 61
Mail: info@evp-be.ch

Tiefbauamt des Kantons Bern
Dienstleistungszentrum
Reiterstrasse 11
3011 Bern

per E-Mail an:
info.tba@bve.be.ch

Bern, 17. März 2014

Sachplan Veloverkehr; Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Evangelische Volkspartei (EVP) des Kantons Bern dankt Ihnen für die Möglichkeit, am Mitwirkungsverfahren zum Sachplan Veloverkehr teilnehmen zu dürfen. Gerne nutzen wir die Gelegenheit, um einige Anregungen zum Entwurf zu machen.

Alltagsrouten

Die Kategorie der routinierten Alltagsfahrer, die z.B. täglich ihren Arbeitsweg mit dem Velo zurücklegen, ist u.a. dank elektrischer Trethilfe wohl am Zunehmen und soll die entsprechende Bedeutung erhalten. Für solche Fahrer ist ein zügiges Vorwärtskommen wichtig. Geeignete Routen dienen diesem Zweck aber nur, wenn sie das Vorwärtskommen fördern und nicht behindern. In der Praxis stellen wir leider auch den zweiten Fall fest; dann z.B., wenn Radwege entlang einer Strasse bei jeder Querstrasse und bei Geschäftszufahrten so angelegt werden, dass dem Radfahrer das Vortrittsrecht, das er auf der Hauptstrasse hätte, weggenommen wird. In der Realität sieht dies dann so aus, dass kurz vor jeder Geschäftszufahrt der Radweg einen Schwenker von der Strasse weg macht und den Radfahrern das Vortrittsrecht entzieht (konkretes Beispiel: Radweg aus der Richtung Zäziwil bei der Ortseinfahrt in Konolfingen). Radwege, die auf diese Weise angelegt sind, werden von routinierten Fahrern gemieden. Letztere benutzen stattdessen lieber die Strasse oder einen anderen Weg. Die Investition in den Bau solcher Wege erfüllt den Zweck damit höchstens teilweise. Ungünstig wirken sich auch Wege aus, die mit Kunststeinen ausgeführt werden. Nicht jeder Radfahrer verfügt über ein gefedertes Vehikel.

Konflikte zwischen Fussgängern und Radfahrern

Gemeinsame Wege für Fussgänger und Radfahrer, die nur durch einen Strich oder eine Farbgebung getrennt sind, führen auf viel benutzten Strecken zu Problemen und sollten deshalb möglichst vermieden werden. Schon kleine Gruppen von Fussgängern beachten die Trennung kaum und beanspruchen sowohl den Fussweg als auch den Radstreifen. Damit wird das Vorwärtskommen der Radfahrer beeinträchtigt. Als Folge davon weichen auch hier routinierte Fahrer auf die Strasse aus.

Freizeitverkehr und nationale Routen

Konflikte zwischen Fussgängern und Radfahrern sehen wir gerade bei Anlagen des Freizeitverkehrs sowie bei nationalen Routen, weil beide eine möglichst attraktive Streckenführung anstreben. Hinzu kommt, dass unter Freizeitverkehr nicht nur gemütliches Fahren verstanden werden darf. Mit einem nationalen Netz zieht man auch Fahrer an, die respektable Strecken zurücklegen und dementsprechend vorankommen wollen. Vor diesem Hintergrund stellt sich für uns die Frage, ob die Streckenführung des nationalen Radweges 130 dem Aarelauf entlang diesem Problem gerecht werden kann. Auch zwischen Lorraine und Eichholz dürften Konflikte zwischen Fussgängern und Radfahrern massiv zunehmen, insbesondere im Sommer, wenn sich zahlreiche Aareschwimmer flussaufwärts bewegen.

Handhabung bei Baustellen

Gerne nutzen wir die Gelegenheit, um auf ein Problem aufmerksam zu machen, das nicht direkt mit dem Sachplan, aber mit der Attraktivität der Radwege im Zusammenhang steht: die Signalisation bei Baustellen für Radfahrer. Sehr oft wird einfach ein allgemeines Fahrverbot angebracht. Die Umleitung kann für einen Radfahrer aufwändig sein. Dabei wäre meist ein Durchkommen mit dem Velo (allenfalls mit einem kurzen Stossen des Rades) möglich. Zur Illustration ein konkretes Beispiel: Auf der Strasse von Signau nach Emmenmatt besteht ein Fahrverbot in Schüpbach mit einer Umleitung über Langnau. Dies bedeutet eine Verlängerung von 4-5 km auf einer Strecke von 9-10 km, was für eine Velofahrt nicht unbedeutend ist.

Für die Aufnahme unserer Hinweise und Überlegungen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse



Philippe Messerli
Co-Geschäftsführer EVP Kanton Bern