



Masterplan Veloinfrastruktur

Bericht zur öffentlichen Vernehmlassung

Herausgeberin: Verkehrsplanung, Effingerstrasse 19, Postfach, 3000 Bern
Telefon 031 321 70 70, verkehrsplanung@bern.ch
Bern, November 2020

Zusammenfassung

Der Masterplan Veloinfrastruktur wurde vom 29. Juni bis zum 30. September 2018 einer interessierten Öffentlichkeit zur Vernehmlassung vorgelegt. Von 64 eingeladenen Akteursgruppen gingen insgesamt 35 Antworten ein.

Die Vernehmlassung hat deutlich gezeigt, dass der Masterplan als sinnvolles Instrument eingestuft wird, mit welchem die Veloinfrastruktur verbessert und damit der Anteil der Velofahrenden weiter erhöht werden kann. Die definierten Grundsätze und Ziele haben grossmehrheitlich Unterstützung gefunden und werden als sinnvoll erachtet, um die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen sowie den Komfort für die Velofahrenden zu steigern. Insbesondere der Grundsatz Nr. 3, der vorsieht, die Infrastruktur für alle «von acht bis achtzig» auszurichten, wird von einer Mehrheit als zentral und zielführend bewertet. Ebenfalls Unterstützung fand der Ansatz, vermehrt auf eine Separation von Veloverkehr und anderen Verkehrsmitteln zu setzen, um die Sicherheit sowohl objektiv als auch subjektiv zu erhöhen. Die hohen Standards, die vorgesehenen Breiten bei Velowegen und -streifen sowie die Orientierung an Best-Practice-Beispielen von vorbildlichen Veloländern werden breit unterstützt. Das Veloroutennetz wird generell als nachvollziehbar und mit einer sinnvollen Dichte bezeichnet. Bei der grundsätzlichen Beurteilung gab es nur vereinzelte Stimmen, die den Masterplan Veloinfrastruktur in Frage stellten, ihn als unnötig oder als nicht zielführend bezeichneten.

Zusätzlich zur grundsätzlichen Beurteilung des Masterplans Veloinfrastruktur brachte die Vernehmlassung zahlreiche kleinere Anliegen und Änderungsvorschläge hervor. Zu verschiedenen Aspekten erwiesen sich die Vorschläge als berechtigt, weshalb sie in der neuen Fassung berücksichtigt worden sind. Andere Anliegen wurden geprüft, in der überarbeiteten Fassung jedoch aufgrund einer Interessenabwägung letztlich nicht berücksichtigt. Details dazu finden sich im vorliegenden Bericht.

Der Masterplan Veloinfrastruktur wurde gemäss den Vernehmlassungsergebnissen überarbeitet und im November 2020 vom Gemeinderat im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument genehmigt.

Der vorliegende Bericht fasst die Resultate der öffentlichen Vernehmlassung zusammen und zeigt die wichtigsten Anpassungen im Massnahmenplan Veloinfrastruktur auf.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
Inhaltsverzeichnis	4
1. Einleitung	6
2. Der Masterplan Veloinfrastruktur	6
3. Ergebnisse der Vernehmlassung	7
3.1 Mitwirkende Organisationen und Personen	7
3.2 Ergebnisse nach Akteursgruppen	8
4. Folgerungen der Vernehmlassung für den Masterplan	16
4.1 Generelle Eingaben	16
4.1.1 Verbindlichkeit	16
4.1.2 Veloparkierung	17
4.1.3 Lichtsignalanlagen	17
4.1.4 Umfassendere Behandlung des Themas Schulwegsicherheit	17
4.2 Bericht und Planungsgrundsätze	18
4.2.1 Mischflächen Fuss- und Veloverkehr	18
4.2.2 Ungenügende Thematisierung der schnellen E-Bikes	18
4.2.3 Gleichstellung von schnellen E-Bikes mit den übrigen Velos	18
4.3 Standards	18
4.3.1 Konsequente Umsetzung der Standards	18
4.3.2 Pflicht zu Ausarbeitung von Varianten gemäss Masterplan	19
4.3.3 Pragmatismus / Flexibilität	19
4.3.4 Neue Standards und Pilotprojekte	19
4.3.5 Bedenken zu Standards Kaphaltestellen mit und ohne Veloüberfahrt	19
4.3.6 Zustimmung zu Standards Kaphaltestellen mit und ohne Veloüberfahrt	20
4.4 Veloroutennetz	20
4.4.1 Routenwahl: Wunschlinie versus Quartierstrassen	20
4.4.2 Abstimmung mit übergeordneten Planungen und mit Nachbargemeinden	20
4.4.3 Netzdichte	21
Anhang I.: Mitwirkungseingaben	22
1. Generelle Eingaben	24
2. Bericht und Planungsgrundsätze	56

3.	Standards	84
4.	Veloroutennetz	108

Anhang II. Fragebogen zur öffentlichen Vernehmlassung des Masterplans Veloinfrastruktur		141
--	--	------------

1. Einleitung

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat sich im Rahmen der Velo-Offensive das Ziel gesetzt, bis 2030 den Veloanteil am Gesamtverkehr auf mindestens 20% zu erhöhen. Die angestrebte Steigerung erfordert Massnahmen auf vielen Ebenen. Ein zentrales Element zur Zielerreichung ist die Erstellung einer hochwertigen und sicheren Veloinfrastruktur. Der Masterplan Veloinfrastruktur wurde im Rahmen der Velo-Offensive – unter der Federführung der Verkehrsplanung und in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt, dem Stadtplanungsamt Bernmobil, Pro Velo und unter Einbezug der Fachleute vom Projekt «Umsetzung hindernisfreier Raum (UHR)» – durch die Arbeitsgruppe Velorouten erarbeitet. Im Anschluss an die Ämter- und Direktionsvernehmlassung erfolgte 2018 die öffentliche Vernehmlassung. 2019 fand eine rechtliche Prüfung durch den Gutachter Dr. iur. Mathias Kaufmann statt, welche die Rechtskonformität der Aussagen bezüglich Trennung von Fuss- und Veloverkehr bestätigte.

2. Der Masterplan Veloinfrastruktur

Der Masterplan Veloinfrastruktur dient der qualitätsvollen und ambitionierten Weiterentwicklung der Velohauptstadt Bern. Er zeigt die Einbettung der Veloinfrastruktur in die Gesamtstrategie der Verkehrs- und Stadtplanung auf und konkretisiert die Ziele und Konzepte des Stadtentwicklungskonzepts 2016 (STEK 2016) sowie der Velo-Offensive anhand von Entwurfshilfen für Strecken, Knoten und Haltestellen. Dabei basiert der Masterplan auf zahlreichen Best-Practice-Beispielen aus dem In- und Ausland. Der Masterplan dient bei der Planung der künftigen Veloinfrastruktur als Leitfaden. Damit kann die Arbeit der Behörden und der beauftragten Planerinnen und Planer bzw. Ingenieurinnen und Ingenieure massgeblich unterstützt werden.

Der Masterplan Veloinfrastruktur besteht aus den drei Dokumenten Bericht, Standards und dem Netzplan.

Der **Bericht** erläutert anschaulich die künftige Planungsphilosophie für die Veloinfrastruktur. Folgende Fragen stehen im Zentrum: Wo stehen wir heute, wo wollen wir hin, und mit welchen Mitteln sind die gesteckten Ziele zu erreichen? Der Bericht verdeutlicht die Konzeptideen der geplanten Veloinfrastruktur und dient der Herleitung und Begründung der gewählten Standards. Ein Schwergewicht liegt auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen europäischen Velostädten.

In den **Standards** werden konkrete Lösungsmöglichkeiten für Strecken, Knoten und Haltestellen dargestellt. Dabei werden die Interessen aus Sicht der Verkehrssicherheit, Hindernisfreiheit, Gestaltung und Unterhalt berücksichtigt. Die Standards definieren die erforderliche Qualität und garantieren einen «roten Faden» im Entwurf, stellen aber keinen Ersatz für eine massgeschneiderte Projektarbeit dar.

Im **Netzplan** sind das Velohaupttroutennetz, weitere wichtige Velorouten sowie für den Veloverkehr bedeutende Knoten abgebildet. Der Netzplan basiert auf dem STEK 2016 und wurde 2017 in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert und ergänzt. Die vorliegende Netzplanung zeigt das angestrebte, künftige Veloroutennetz aus heutiger Sicht.

3. Ergebnisse der Vernehmlassung

Mit dem Ziel, den Masterplan Veloinfrastruktur breit abzustützen, schickte die Stadt Bern diesen vom 29. Juni 2018 bis 30. September 2018 in die öffentliche Vernehmlassung. 64 interessierte Organisationen, Institutionen und Nachbargemeinden erhielten die Einladung, Stellung zu nehmen. Gleichzeitig informierte die Stadt Bern die breite Öffentlichkeit über die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens. Der Masterplan war schliesslich Informations- und Diskussthemas des Mittagstisches vom 30. August 2018, einer Partizipationsveranstaltung der Velo-Offensive. Die Vernehmlassung erfolgte anhand eines Fragebogens mit 12 Fragen (vgl. Anhang II). 35 Akteurinnen und Akteure haben die Gelegenheit zur Stellungnahme wahrgenommen. Durch die breit abgestützten Rückmeldungen und Inputs hat der Masterplan Veloinfrastruktur weitere Präzisierungen und Verbesserungen erfahren.

3.1 Mitwirkende Organisationen und Personen

Die folgende Liste zeigt alle Akteurinnen und Akteure, die sich im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung beteiligt haben. Die Liste der Eingebenden wurde alphabetisch geordnet. Die Beantwortung aller Eingaben findet sich im Anhang.

Politische Parteien	Abkürzung
Alternative Linke Bern	AL
Bürgerlich Demokratische Partei	BDP
Christlichdemokratische Volkspartei	CVP
Freisinnig-Demokratische Partei	FDP
Grüne Freie Liste	GFL
Grünes Bündnis	GB
Junge Alternative	JA!
Schweizerische Volkspartei	SVP
Sozialdemokratische Partei Stadt Bern	SP
Sozialdemokratische Partei Bern Holligen	SP Holligen
Sozialdemokratische Partei Bümpliz/Bethlehem	SP Bümpliz/Bethlehem
Quartierorganisationen	
DIALOG Nordquartier, Quartierkommission Stadtteil V	DIALOG
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	QBB
Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel	QLE
Quartiermitwirkung Stadtteil 3	QM3
Quartiervertretung Stadtteil IV	QUAV4
Vereinigte Altstadtleiste Bern	VAL
Fach- und Interessenvertretungen	
Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	BRB
Kantonal-Bernischer Baumeisterverband	KBB

Läbige Stadt	
Pro Velo Bern	
Rat für Seniorinnen und Senioren	SeRa
Touring Club Schweiz, Sektion Bern	TCS
Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Bern	VCS
Vortritt Fussgänger	

BERNMOBIL

Öffentliche Hand

Bau- und Verkehrsdirektion, Kanton Bern	BVD
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	RKBM
Kantonspolizei Bern	Kapo
Burgergemeinde Bern	
Gemeinde Ittigen	
Gemeinde Köniz	
Gemeinde Muri b. Bern	
Gemeinde Wohlen b. Bern	

Privatpersonen

Eine Privatperson

3.2 Ergebnisse nach Akteursgruppen

Im folgenden Kapitel werden die insgesamt 35 Eingaben der verschiedenen Akteursgruppen entlang den folgenden Antwort-Kategorien (Gruppen von Fragen aus dem Fragebogen) strukturiert und zusammengefasst.

1. Generelle Eingaben

Darunter sind folgende Fragen zusammengefasst: Welche grundsätzlichen Bemerkungen haben Sie zum vorliegenden Masterplan Veloinfrastruktur? Ist der Aufbau des Masterplans in die drei Teile Bericht, Standards und Veloroutennetz verständlich und zielführend?

2. Bericht und Planungsgrundsätze

Sind Sie mit den formulierten Planungsgrundsätzen zum Veloverkehr einverstanden? Sind die Grundsätze vollständig? Haben Sie Ergänzungen?

3. Standards

Erachten Sie die definierten Standards als geeignet zur Umsetzung der Grundsätze? Sind die definierten Standards vollständig?

4. Veloroutennetz

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

Die ausführlichen Stellungnahmen und die Übersicht über die Antworten sind im Anhang zu finden. Nachfolgend werden die Rückmeldungen nach Akteursgruppen zusammengefasst. In Kapitel 4 finden sich zudem die wichtigsten Folgerungen, welche aus den Rückmeldungen gezogen worden sind.

Politische Parteien

Insgesamt haben sich neun gesamtstädtische Parteien (AL, BDB, CVP, FDP, GFL, GB, JA!, SVP, SP) sowie zwei Sektionen (SP Holligen und SP Bümpliz/Bethlehem) an der Mitwirkung beteiligt. Die Inputs der zwei SP-Quartiersektionen werden nachfolgend nur dargestellt, wenn sie von der Haltung der städtischen Mutterpartei abweichen. Mit «Parteien» sind jeweils die gesamtstädtischen Parteien gemeint.

1. Generelle Eingaben

Die Mehrheit der Parteien begrüsst den Masterplan Veloinfrastruktur grundsätzlich. Er sei ein geeignetes und notwendiges Instrument für die Veloförderung und der Ausbau der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern sei entsprechend sinnvoll und notwendig, halten GFL, GB, JA! und die SP fest. Sie unterstützen Interessenabwägungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs explizit. Die BDP, CVP, FDP und SVP hingegen stehen der Veloförderung eher kritisch gegenüber. Sie fordern, dass die Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die FDP ist der Meinung, die Infrastruktur solle nicht verbessert werden, sondern minimal bleiben.

Das GB unterstützt, dass der Masterplan behördenverbindlich werden soll, die FDP wünscht eine Klärung, wie die Behördenverbindlichkeit zu verstehen ist. Von mehreren Parteien werden fehlende Themen aufgebracht: die Bereiche Veloabstellplätze, Steuerung der Lichtsignalanlagen und Schulwegsicherheit seien zentral und konsequente Verbesserungen notwendig.

2. Bericht und Planungsgrundsätze

Die meisten Parteien erklären sich mit den Planungsgrundsätzen einverstanden, sie unterscheiden sich aber erheblich in der Gewichtung: Für die AL sind die Planungsgrundsätze zur Veloförderung zu wenig ambitioniert, SP, GFL, GB und BDP stehen grundsätzlich dahinter, SVP und FDP sind eher distanziert und die CVP hält die vorgelegte Veloförderung für rücksichtslos. Nicht alle Parteien äussern sich zu jedem Planungsgrundsatz. Die Parteien unterstützen durchgehend, dass die Verkehrssicherheit erhöht werden muss, aber unterscheiden sich in der Einschätzung der angemessenen Lösungswege stark. Die GFL beispielsweise plädiert für generell Tempo 30 während die FDP die Förderung von Tempo-30-Zonen explizit ablehnt. Beide Parteien sind sich aber einig, dass Gefahrenstellen prioritär entschärft werden sollen. Die SP begrüsst den Fokus auf langsame/unsichere Velofahrende (von acht bis achtzig), die CVP hingegen bezeichnet diesen Grundsatz als absurd und unrealistisch. Die Mehrheit der Parteien macht darauf aufmerksam, dass die Thematik der E-Bikes in den Überlegungen vernachlässigt wurde und hält zudem fest, dass Planungsgrundsätze zur Veloparkierung fehlen. AL und GFL befürchten bei der Veloparkierung eine Überreglementierung während die FDP fordert, das Veloparkplatzangebot solle verknappert werden, damit die Velostationen stärker ausgelastet würden.

3. Standards

AL, GFL und BDP machen auf die Umsetzbarkeit bei den Standards aufmerksam. Insbesondere die BDP fordert eine vorgängige Bestandsaufnahme, um das Verhältnis zwischen Ausnahmen und eingehaltenen Standards einschätzen zu können. Mit Ausnahme der CVP beurteilt eine Mehrheit die Standards als geeignet und vollständig. Die CVP leitet aus ihrer Stellungnahme ab, dass nach unvollständigen Grundsätzen auch die Standards nicht genügen können.

Eine Mehrheit bringt die Problematik der Kaphaltestellen und den Konflikt zwischen Velo und ÖV auf (AL, GFL, GB, SP, BDP) und erwähnt zudem die Problematik der Veloführung im Kreisverkehr. Mehrere Parteien sprechen sich für das freie Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende aus. Weiter werden verschiedene Verbesserungen der Standards gewünscht: die JA! sieht eine Notwendigkeit, die Zu- und Wegfahrt bei Veloparkplätzen am Bahnhof zu klären; die GFL begrüsst Kernfahrbahnen explizit; die SP fordert Velobahnen mit höchstem Ausbaustandard; die SVP unterstützt bei Hauptverkehrsknoten die «niederländische Lösung». BDP und FDP hingegen empfinden die Verkehrsberuhigung als Schikane und halten Velogegegenverkehr oder Velo-Abbiegestreifen für irritierend und für ein Sicherheitsrisiko.

4. Veloroutennetz

Die AL hält das vorgestellte Routennetz für unübersichtlich, die GFL zeigt sich grundsätzlich einverstanden, gemeinsam mit der CVP fehlt ihr aber eine Übersicht zu den Auswirkungen und zum bisherigen Stand der Umsetzung der Planung. GB, JA!, und SP begrüssen den Ansatz, dass die Velohaupttrouten als direkte Routen entlang von Wunschlinien für das Velo gewählt werden und die Velos nicht in die Quartiere verdrängt werden. Im Gegensatz dazu halten CVP, BDP, SVP und FDP das Konzept für zu stark auf die Hauptverkehrsachsen ausgerichtet und wünschen eine verstärkte Routenführung entlang der Nebenverkehrsachsen.

Einzelne Parteien machen viele konkrete Vorschläge zur Veränderung des Veloroutennetzes, es wird hier lediglich eine Auswahl aufgeführt. Die SVP wünscht, dass die Strecken von Gümli-Melchenbühl und Ostermundigen/Obere Zollgasse bis Zentrum Paul Klee (ZPK) sowie die Schosshaldenstrasse vom ZPK bis Muristrasse als Velohaupttrouten ausgestaltet werden. Zudem solle eine Verbindung Efenau – Wabern geschaffen werden. JA! und die SP wünschen eine bessere Erschliessung der Unteren Altstadt und des Aareraums, wobei Hilfe zur Überwindung der Steigungen vorzusehen sei. GB und SP wünschen grosszügige Zugänge und eine baldige Konkretisierung der anvisierten Panoramabrücke Länggasse-Wyler. Die SP fordert für die Schlosstrasse eine konsequente Umsetzung von Tempo 30. Dies entlang der Linie 8 von der Station Schlosstrasse bis Bethlehem Kirche und entlang der Linie 7 von der Station Schlosstrasse bis zur Endstation Bümpliz, da eine bauliche Umgestaltung hier noch viele Jahre auf sich warten lässt. Die SP macht zudem auf mehrere Lücken im Westen von Bern aufmerksam und fordert verbesserte Verbindungen von und nach Bümpliz und Bethlehem, in die weiter westlich gelegenen Quartiere Weidmatt/Bümpliz, Nieder- Oberbottigen, Riedbach, Moosweg sowie zu den Stadtquartieren und der Kernstadt.

Quartierorganisationen

Die Quartierorganisationen aus allen Stadtteilen haben sich an der Vernehmlassung beteiligt: Vereinigte Altstadtleiste (VAL), Quartierkommission Länggasse-Engehalbinsel (QLE), Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3), Quartiervertretung Stadtteil IV (QUAV4), DIALOG Nordquartier und die Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB).

1. Generelle Eingaben

Der Tenor bei den Quartierorganisationen zum Masterplan ist mehrheitlich positiv. QLE begrüsst insbesondere die Zielsetzung, dass die Veloförderung nach dem Konzept von acht bis achtzig ausgestaltet werden soll sowie die Trennung bzw. Abgrenzung des Fuss- und Veloverkehrs. QM3 und VAL betonen, dass genügend und gut verteilte Veloabstellplätze notwendig seien. QUAV4 hebt insbesondere hervor, dass die Kategorie der E-Bikes konsequenter im Masterplan mitgedacht werden müsse.

2. Bericht und Planungsgrundsätze

Die Planungsgrundsätze werden von allen Quartierorganisationen begrüsst. Eine Mehrheit betont, dass Lösungen bei Konflikten mit E-Bikes gefunden werden müssen, DIALOG Nordquartier und QBB fordern Geschwindigkeitsbeschränkungen für E-Bikes.

QUAV4 würde begrüssen, wenn die Signalisationsverordnung dahingehend geändert würde, dass Velos bei Querungen neben den Zebrastreifen geführt werden könnten. QLE betont zum Grundsatz 4 «Wunschlinien und Durchgängigkeit», dass im Quartier-Innenbereich und in Begegnungszonen der Verkehr nicht kanalisiert werden, sondern auf vielen Wegen durch das Quartier fliessen sollte. Der DIALOG Nordquartier regt beim Grundsatz 2 «Von den Besten lernen» an, einen eigenen Berner Standard zu entwickeln, der sich zwar an den Vorbildstädten orientiert, aber in sich stringent und stimmig ausgestaltet sein soll.

3. Standards

Der DIALOG Nordquartier betont, dass die Standards zur Veloförderung die Aufenthaltsqualität im Stadtraum nicht schmälern dürfen und z.B. keine Baumreihen gefällt werden sollten. QBB fordert bei der Einhaltung der Standards pragmatische Lösungen. QUAV4 macht darauf aufmerksam, dass zu neuen Standards Referenzprojekte und Erfahrungssammlung notwendig seien, bevor die Standards in Kraft gesetzt werden.

Die Quartierorganisationen machen verschiedene Vorschläge bezüglich Ergänzung der Standards. Der DIALOG Nordquartier und QBB machen auf eine Problematik beim indirekten Linksabbiegen aufmerksam und wünschen, dass die Ausstellbereiche und Abbiegewinkel ausreichend geplant werden. QBB und QUAV4 äussern sich zu den Trottoirüberfahrten bzw. -absenkungen und bemerken, dass diese ohne Sicherheitsrisiko ausgestaltet werden sollten.

4. Veloroutennetz

Die meisten Quartierorganisationen machen zusätzliche Vorschläge. An dieser Stelle wird lediglich eine Auswahl aufgeführt. Die VAL wünschen eine verbesserte Anschliessung der Unteren Altstadt. QLE möchte Ergänzungen bei den Verbindungen im Bereich Engehalbinsel-Muesmatt und von der Tiefenastrasse (RBS Station Felsenau) nach Bremgarten. QUAV4 möchte

wie die SVP, dass die Verbindungen Gümligen/Melchenbühl – Ostermundigen, Melchenbühlweg – ZPK/Schosshaldenstrasse, Insula Dulcamara – Pulverweg zu Velohaupttrouten werden und, dass die Verbindung Elfenau/Egghölzli – Wabern ergänzt wird. Zudem wünscht QUAV4 eine Umfahrung Thunplatz, eine Velohauptroute im Dählhölzliwald und eine Diagonalquerung der Allmend. Der DIALOG Nordquartier verlangt mehr Klarheit zur Fuss- und Velobrücke und dem Anschluss im Wankdorf. QBB bringt ähnlich wie die SP Vorschläge für Bern West, unter anderem eine Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen, eine Nord-Süd-Verbindung Bethlehem – Bümpliz, eine Verbesserung von Bümpliz nach Köniz sowie verbesserte Verbindungen Oberbottigen – Riedbach; Westside – Riedbach – Chliforst – Rosshäusern oder Oberbottigen – Matzenried – Süri usw.

Fach- und Interessenvertretungen

Unter den Fach- und Interessenverbänden äusserten sich der Kantonal-Bernische Baumeisterverband (KBB), der Touring Club der Schweiz, Sektion Bern (TCS), der Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Bern (VCS), die Behindertenkonferenz der Stadt und Region Bern (BRB), der Rat der Seniorinnen und Senioren (SeRa), Läbigi Stadt, Pro Velo Bern und Vortritt Fussgänger.

1. Generelle Eingaben

Die Fach- und Interessenverbände begrüssen den Masterplan und insbesondere die Vermeidung bzw. die Trennung von Mischverkehr. Der Seniorinnenrat betont den Aspekt der Sicherheit am stärksten von allen. VCS, Läbigi Stadt, und Pro Velo begrüssen die Veloförderpolitik explizit und fordern eine konsequente Umsetzung. KBB, TCS und Vortritt Fussgänger fokussieren stärker auf eine gleichberechtigte Koexistenz der Verkehrsträger bis zur Forderung nach einer Sensibilisierung der Velofahrenden für mehr Rücksichtnahme. Der VCS begrüsst explizit, dass der Masterplan für behördenverbindlich erklärt werden soll. Die Behindertenkonferenz bemängelt die Zusammenarbeit und vermisst eine Abstimmung auf die Bedürfnisse von sinnes- und mobilitätsbehinderten Menschen. Auch von den Fach- und Interessenverbänden kommen die Hinweise, dass für die E-Bikes eine Lösung gefunden werden müsse (TCS, SeRa) und, dass tragfähigere Lösungen im Bereich Veloabstellplätze und der Steuerung der Lichtsignalanlagen notwendig seien. Pro Velo macht viele konkrete Textvorschläge und betont zusätzlich, dass im Bereich Schulwegsicherheit Verbesserungen erforderlich seien.

2. Bericht und Planungsgrundsätze

Bericht und Planungsgrundsätze werden mehrheitlich begrüsst, auch hier wird insbesondere der Grundsatz von acht bis achtzig befürwortet (Läbigi Stadt). Der Grundsatz Verkehrssicherheit soll für den Masterplan leitend sein betont der TCS. Vortritt Fussgänger fordert, dass Umfahrungen von Bus- und Tramhaltestellen und die Veloparkierung dem Sicherheitsbedürfnis der Zufussgehenden entgegenkommen müssen. Die BRB betont die Sicherheitsbedürfnisse der Menschen mit Mobilitätseinschränkung, insbesondere an Knotenpunkten. Pro Velo und Läbigi Stadt wünschen sich eine Schneeräumung nach dem Vorbild Kopenhagen, wo nach dem Pflug mittels einem Bürstenwagen Schwarzräumung erreicht wird. TCS und Vortritt Fussgänger betonen, dass Regelverstösse, insbesondere von Velofahrenden, zu sanktionieren seien und bitten

um eine entsprechende textliche Änderung im Masterplan. Pro Velo macht mehrere konkrete Textvorschläge insbesondere im Bereich Baustellen und Normen zur Veloparkierung.

3. Standards

Pro Velo und TCS machen Bemerkungen zur Umsetzung und Durchsetzbarkeit der Standards. Der TCS äusserst sich kritisch gegenüber einem Vorgrün für Velos; Vortritt Fussgänger kritisiert den Velogegenverkehr, Velo-Abbiegestreifen in Mittellagen und das Nebeneinanderführen von Velos. Pro Velo und VCS fordern eine velofreundliche Ausgestaltung der Kaphaltestellen und genügend grosse Warteräume beim indirekten Linksabbiegen sowie Mindestwinkel für die Querung von Tramschienen. Pro Velo macht zudem umfassende Vorschläge im Bereich Längsparkierung entlang von Velorouten: der optimale Abstand sei zu vergrössern und der Problematik vom Ein- und Ausparkieren im Velofahrbereich sei Rechnung zu tragen. Zudem machen sie Vorschläge für die bessere Programmierung der Lichtsignalanlagen wie z.B., dass deren Sensorik mit künstlicher Intelligenz auszustatten sei, die Anmeldeanlagen auch für Velos auszubauen seien wie bis hin zu Vorschlägen für ein Konfliktgrün mit Fussgängerinnen (ein Anliegen das auch vom VCS unterstützt wird).

4. Veloroutennetz

Läbige Stadt lenkt das Augenmerk auf die heute fehlende Verbindung Schauplatzgasse Bubenbergrplatz. Pro Velo betont, dass die Verbindungen zur Agglomeration und den Nachbargemeinden sowie Tangentialrouten zwischen Quartieren berücksichtigt werden sollen. Der TSC plädiert für eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel. Der VCS begrüsst den Ansatz der direkten Verbindungen entlang von Hauptrouten und, dass die Velofahrenden nicht in die Quartiere «verbannt» werden.

Transportunternehmungen

Als zentrale Nutzende der Strasseninfrastruktur wurden BERNMOBIL, Postauto Schweiz AG Region Bern und der Regionalverkehr Bern - Solothurn RBS zur Stellungnahme eingeladen. Einzig BERNMOBIL hat sich zum Masterplan Veloinfrastruktur geäussert.

1. Generelle Eingaben

BERNMOBIL begrüsst grundsätzlich den Masterplan, da er eine Grundlage zur koordinierten Planung und Projektierung von Verkehrsanlagen biete.

2. Bericht und Planungsgrundsätze

BERNMOBIL stimmt der Aussage, dass der Veloverkehr von einem starken ÖV profitiere, vorbehaltlos zu und erwartet/unterstützt, dass ÖV und Velo gemeinsam gefördert werden. BERNMOBIL steht der baulichen Abtrennung des Veloverkehrs auf stark frequentierten Strassen kritisch gegenüber und regt an, eine Formulierung mit «wo möglich» zu verwenden.

3. Standards

BERNMOBIL kommentiert zwei Standards zu Haltestellen die als neu und noch zu erproben bezeichnet wurden. HS 1 «Haltestelle mit Umfahrung» kann laut BERNMOBIL als Standard bezeichnet werden, hingegen sei HS 3 «Haltestelle mit Veloüberfahrt» als äusserst konfliktrichtig einzustufen, da nicht BehiG- konform. Der Warteraum für Sehbehinderte liege auf dem Veloweg und die Velofahrenden würden Rotlichter weitgehend ignorieren, wie eine Basler Studie zeige.

4. Veloroutennetz

Zwischen dem Velorouten-/ Velohauptrouthenetz und dem Netz des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs bestehe eine grosse Überlappung. Folgerichtig seien die Infrastrukturen für den Velo- und für den öffentlichen Verkehr an zahlreichen Stellen gemeinsam zu projektieren und zu realisieren, damit situationsgerechte, ausgewogene Verkehrsanlagen entstehen und einseitig ausgelegte Fehlentscheidungen und -investitionen vermieden werden könnten.

Öffentliche Hand

Folgende Körperschaften der öffentlichen Hand haben Vernehmlassungsantworten geschrieben: Die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD), die Kantonspolizei (Kapo), die Regionalkonferenz Bern – Mittelland (RKBM), die Burgergemeinde Bern sowie die Nachbargemeinden Ittigen, Köniz, Muri b. Bern und Wohlen b. Bern.

1. Generelle Eingaben

Die Organe der öffentlichen Hand stehen dem Masterplan positiv gegenüber und machen teilweise spezifische Bemerkungen. Die BVD findet grundsätzlich, dass der Masterplan Veloinfrastruktur eine ausgezeichnete Grundlage zur weiteren Optimierung des Veloroutennetzes der Stadt Bern biete. Die BVD betont aber auch, dass kantonale Standards nicht durch städtische Vorgaben ausser Kraft gesetzt werden könnten und, wenn in Einzelfällen von der kantonalen Strassenverordnung abgewichen werden soll, dies durch die Stadt beantragt werden müsse. Die RKBM wünscht, dass aufgrund der regionalen Velonetzplanung keine ungelösten Schnittstellen an den Gemeindegrenzen entstehen sollen. Die Nachbargemeinden begrüßen den Masterplan als wertvolle Grundlagenarbeit und als nützliches Hilfsmittel auch für ihre Planungen.

Die Burgergemeinde betrachtet insbesondere die Wälder kritisch. Sie lehnt Velorouten im Wald oder entlang des Waldes ab, weil sie zu Störungen für die seltenen natürlichen Lebensräume führen, aber auch die Waldbewirtschaftung beeinträchtigen würden. Zudem wird eine Reduktion der Parkplätze, die der Waldbewirtschaftung dienen, abgelehnt.

Die Burgergemeinde wünscht Klärung, wie die Behördenverbindlichkeit einzuordnen ist und nimmt an, dass diese primär für die Stadtverwaltung gelte.

2. Bericht und Planungsgrundsätze

Die BVD bewertet die Orientierung an den Velovorbildländern Niederlande und Dänemark grundsätzlich positiv, regt jedoch an, dass der Unterschied, des in Bern ebenso prioritären ÖV

verstärkt beachtet werden sollte. Die BVD macht weiter darauf aufmerksam, dass gemäss kantonalen und eidgenössischen Vorschriften bei der Benutzung von Wanderwegen und dem Anbringen von Hartbelag, der Ersatz der Wege Pflicht ist. Die Burgergemeinde fordert, dass die Lösungen für die Veloparkierung in den Planungsgrundsätzen stärker berücksichtigt werden. Sie wirft zudem Fragen zur separaten Führung des Veloverkehrs im Kreisverkehr auf und kritisiert gleichzeitig, dass der Velostreifen im Kreisverkehr nicht weitergeführt wird.

Die Gemeinden Wohlen und Muri halten die Grundsätze für plausibel und die Massnahmen für stimmig. Ittigen regt an, auch im Bericht den Umgang mit den Konflikten zwischen Velo und Fussgängerinnen bei den Umfahrungen von Haltestellen zu thematisieren. Köniz bittet darum, zwei Grundsätze zu überprüfen: «von acht bis achtzig» könne ungewollt das Velofahren der kleineren Kinder ausschliessen und «Cruisen statt Rasen» dämpfe den Vorteil des Zeitgewinnes durch das Velofahren. Köniz macht zudem darauf aufmerksam, dass Betrieb und Unterhalt der Veloinfrastruktur inhaltlich richtig, aber aufgrund knapper Ressourcen nicht umsetzbar seien. Bei grenzüberschreitenden Routen solle diesem Umstand kommunikativ Beachtung geschenkt werden.

3. Standards

Die BVD und die Kapo plädieren für eine flexible Anwendung der Standards und verstehen diese mehr als mögliche Lösungsansätze denn als strikte Vorgaben. Zudem möchte die BVD, dass HS 2: Kaphaltestelle (Tram) mit einer Umfahrung über eine Mischfläche auf Velohaupttrouten zum Standard erhoben wird. Kritisch äussert sie sich hingegen gegenüber HS 3: Kaphaltestelle mit Veloüberfahrt.

Die umliegenden Gemeinden stehen den Standards positiv gegenüber. Muri möchte bei Projekten an der Gemeindegrenze möglichst früh einbezogen werden, um Synergien zu erzielen und wird sich beim Kanton und ASTRA für eine Übernahme der Standards der Stadt Bern einsetzen. Köniz will informiert werden, um eventuellen Erwartungshaltungen bei Velofahrenden kommunikativ begegnen zu können, da die Gemeinde nicht in jedem Fall die Optimal- oder Minimalanforderungen an Strassen garantieren kann.

4. Veloroutennetz

Die BVD kritisiert, dass die Verbindungen zum Sachplan Veloverkehr des Kantons sowie der regionalen Velonetzplanung und jener der Nachbargemeinden noch nicht vollständig sei, dass eigene Begriffe eingeführt werden, die von der kantonalen Begrifflichkeit abweichen sowie, dass ein drittes Velonetz definiert wird, das noch nicht in allen Fällen mit den Netzen der übergeordneten Ebenen übereinstimmt. Zudem macht sie bei zwei Velohaupttrouten auf zukünftige Konflikte von Veloverkehr und geplanten Tramlinien aufmerksam: Speichergasse-Nägeligasse und in der Länggasse.

Die RKBM betont, dass die Velohaupttrouten über die Gemeindegrenzen hinaus geplant und mit der regionalen Velonetzplanung abgestimmt werden müssen. Sie legt eine längere Liste von gewünschten Verbindungen vor; dies aber auf der Grundlage eines älteren Standes des Veloroutennetzes. Da die Vorschläge schon in der Version der Vernehmlassung berücksichtigt waren, werden sie hier nicht weiter vorgestellt.

Die Burgergemeinde stört sich daran, dass es nicht einfach ist, beim Velonetzplan den gewünschten/geplanten und den realisierten Zustand angemessen und verständlich zu erklären. Zudem macht sie konkrete Vorschläge zu Netzelementen, wo sie als Besitzerin betroffen ist. Insbesondere eine neue Veloroute durch den Dählhölzliwald wird durch die Burgergemeinde abgelehnt.

Die Nachbargemeinden sind grundsätzlich zufrieden mit dem Veloroutennetz, Köniz und Muri bei Bern machen mehrere konkrete Vorschläge für Anpassungen der Klassierung oder Routenführung auf ihrem Gemeindegebiet.

Privatperson

Es hat sich nur eine Privatperson an der Vernehmlassung beteiligt und sich zum Thema Veloroutennetz geäußert.

Veloroutennetz

Die Person beantragt, dass die Achse Europaplatz – Vierfeldbrücke via Fabrikstrasse bis zur WIFAG zu einer Langsamverkehrs-Hauptroute ausgebaut wird. Damit könne ein städtebaulich eindrucksvoller Veloboulevard gebaut werden, welcher im Zusammenspiel mit einer ganzen Reihe von durch den Boulevard ausgelösten oder an ihm liegenden Bauvorhaben (z.B. Schwimmhallen) über die Jahrzehnte ein starkes, urbanes Gesicht erhalte.

4. Folgerungen der Vernehmlassung für den Masterplan

Bei den Fragestellungen unterscheiden sich die Stellungnahmen aufgrund der spezifischen Bedürfnisse oder auch entsprechend den unterschiedlichen (politischen) Positionen der Akteursgruppen. Die Vernehmlassungsantworten bei den generellen Themen zeigten, dass von verschiedenen Seiten bezüglich Behördenverbindlichkeit Klärungsbedarf besteht. Mehrere Akteursgruppen benannten übereinstimmend eine Gruppe von fehlenden Themen. Die spezifischen Kapitel wurden breit kommentiert und mit vielen Vorschlägen angereichert. Nachfolgend werden pro Fragekategorie die wichtigsten getroffenen Massnahmen als Folge der Vernehmlassung erläutert.

4.1 Generelle Eingaben

4.1.1 Verbindlichkeit

In der öffentlichen Vernehmlassung äusserten sich mehrere Akteurinnen und Akteure zur Behördenverbindlichkeit: Das GB und der VCS begrüßen explizit die Behördenverbindlichkeit, FDP und die Burgergemeinde haben Klärungsfragen und Vorbehalte.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Gestützt auf eine Abwägung aller Vor- und Nachteile hat sich der Gemeinderat dafür entschieden, den Masterplan Veloinfrastruktur nicht als behördenverbindlich im engen Sinne zu deklarieren, sondern ihn – im Sinne eines Zielbilds – als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument zu genehmigen. Er gilt als Leitdokument für Projekte auf Gemeindestrassen und hält die städtischen Direktionen und Ämter an, bei ihren entsprechenden Arbeiten

und Planungen den Masterplan zu berücksichtigen. Damit erhält der Masterplan einerseits das nötige Gewicht bei der Planung und Realisierung der Veloinfrastruktur und andererseits erhöht er die Planungssicherheit.

Für die Planungen auf Strassen, die nicht im Eigentum der Stadt Bern sind, hat der Masterplan bloss hinweisenden Charakter. Die städtischen Behörden sind jedoch gehalten, sich soweit möglich für die Vorgaben des Masterplans einzusetzen. Die Formulierung zur Verbindlichkeit wurde in allen drei Dokumenten des Masterplans – Bericht, Standards und Netzplan – angepasst.

4.1.2 Veloparkierung

Möglichst rasche Integration des Themas Veloparkierung: Diverse politische Parteien (GB, JA!, SP, SVP und SP Bern Ausserholligen), Quartierorganisationen bzw. Leiste (QBB und VAL), Interessen- und Fachverbände (Läbigi Stadt, Pro Velo und VCS) sowie auch die Burgergemeinde Bern kritisieren, dass das Thema Veloparkierung noch nicht Teil des Masterplans sei. Das Thema solle so schnell wie möglich in den Masterplan integriert werden.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Das Anliegen wird anerkannt, kann kurzfristig jedoch nicht berücksichtigt werden. Die Integration erfolgt voraussichtlich ab 2021 und wird dem Gemeinderat erneut zur Genehmigung vorgelegt (in den Mitwirkungsunterlagen wurde noch 2020 kommuniziert). Die Einschätzung, dass im Bereich der Veloparkierung grosser Handlungsbedarf besteht, wird geteilt. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof steht aktuell der Ort mit dem grössten Handlungsbedarf im Fokus. Dieses Gesamtkonzept wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und soll deshalb abgewartet werden.

4.1.3 Lichtsignalanlagen

Ebenfalls kritisiert wird, dass das Thema Lichtsignalanlagen aktuell nicht Teil des Masterplans ist. Darin stecke noch viel Potential für den Veloverkehr schreiben das GB, die SP und Pro Velo.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Auch dieses Anliegen ist berechtigt, kann aber aktuell nicht berücksichtigt werden. Die Integration erfolgt voraussichtlich ab 2021 und wird dem Gemeinderat erneut zur Genehmigung vorgelegt (in den Mitwirkungsunterlagen wurde noch 2020 kommuniziert). Zudem ist der Masterplan als dynamisches Dokument zu verstehen, welches periodisch ergänzt und angepasst wird.

4.1.4 Umfassendere Behandlung des Themas Schulwegsicherheit

Die SP, QUAV4 und Pro Velo fordern eine umfassendere Behandlung des Themas Schulwegsicherheit.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Das Anliegen wurde soweit wie möglich aufgenommen. Der Grundsatz Nr. 6 «Sicher sein und sich sicher fühlen» wurde dahingehend ergänzt, dass auf die Schulwege ein besonderes Augenmerk gelegt wird. Zudem wird in Kapitel 4 auf die Bedürfnisse von Schulkindern eingegangen. Der Grundsatz Nr. 3 «von acht bis achtzig» hat zudem eine hohe Priorisierung der Schulwegsicherheit bei Veloinfrastrukturprojekten zur Folge.

Teilweise wurde auch eine Berücksichtigung der Schulstandorte beim Veloroutennetz gefordert. Der Masterplan Veloinfrastruktur verfolgt jedoch nicht das Ziel, die Erschliessung einzelner Anlagen für den Veloverkehr abzubilden. Er dient der Darstellung des gesamtstädtischen Velonetzes. Folglich werden einzelne Schulstandorte nicht explizit im Veloroutennetz berücksichtigt.

4.2 Bericht und Planungsgrundsätze

4.2.1 Mischflächen Fuss- und Veloverkehr

Die FDP, SVP und Vortritt Fussgänger sowie auch der Rat für Seniorinnen und Senioren und QUAV4 kritisieren das Vorkommen von Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Das Anliegen wird im Masterplan Veloinfrastruktur berücksichtigt. Der Masterplan hält hierzu fest, dass verstärkt eine Separation angestrebt und Mischverkehrsflächen bei Situationen mit möglichen Konflikten möglichst vermieden werden sollen. Mischflächen sollen nur in spezifischen Fällen möglich sein (z.B. bei erhöhtem Schutzbedürfnis auf Schulwegen oder geringen Frequenzen des Fuss- und Veloverkehrs).

4.2.2 Ungenügende Thematisierung der schnellen E-Bikes

Die SVP, QUAV4 und der TCS sowie weitere Akteure bemängeln, dass das Thema der schnellen E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h ungenügend thematisiert wird.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Die Thematik wurde aufgenommen und der Masterplan Veloinfrastruktur ergänzt und präzisiert. Es wird nun vertiefter auf Chancen und Risiken von schnellen E-Bikes eingegangen. Insbesondere wurde das Thema der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos, des sich dadurch zuspitzenden Konflikts zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden sowie mögliche Lösungen umfassender behandelt.

4.2.3 Gleichstellung von schnellen E-Bikes mit den übrigen Velos

Zahlreiche Akteurinnen und Akteure äussern sich zur rechtlichen Gleichstellung von E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h. Alle unterstützen dabei, dass sich die Stadt Bern gemäss Masterplan auf nationaler Ebene für eine Aufhebung der Benützungspflicht von Radwegen für E-Bikes einsetzt.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Das Anliegen ist bereits im Masterplan Veloinfrastruktur berücksichtigt. Die Vernehmlassungsantworten bestätigen seine Wichtigkeit.

4.3 Standards

4.3.1 Konsequente Umsetzung der Standards

Zahlreiche Akteurinnen und Akteure, unter anderem die SP, JA!, Pro Velo und die AL, fordern eine konsequente Umsetzung der definierten Standards. Es werden Bedenken geäussert, dass in der konkreten Projektarbeit keine konsequente Anwendung erfolgen könne.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Das Anliegen ist bereits weitgehend im Masterplan Veloinfrastruktur berücksichtigt. Dadurch,

dass der Masterplan vom Gemeinderat im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument genehmigt wird, kann eine möglichst konsequente Umsetzung gewährleistet werden. Der Masterplan kann jedoch die konkrete Projektarbeit bei einzelnen Planungen nicht ersetzen, sondern dient bei diesen als handlungsanweisende Vorgabe und Arbeitsinstrument für die Verwaltung.

4.3.2 Pflicht zu Ausarbeitung von Varianten gemäss Masterplan

Das Grüne Bündnis und der VCS stellen den Antrag, dass bei künftigen Planungen in jedem Fall eine Variante gemäss Standards des Masterplans Veloinfrastruktur auszuarbeiten sei (inkl. Kostenschätzung). Nur so lasse sich eine Interessenabwägung vornehmen. Der Antrag wird von der JA!, Läubigi Stadt, Pro Velo und dem VCS unterstützt oder es werden von diesen Akteuren ähnliche Anliegen formuliert.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Der Antrag wurde betreffend Velohaupttrouten aufgenommen. Künftig soll bei Planungen auf Velohaupttrouten jeweils eine Variante gemäss Standard des Masterplans Veloinfrastruktur erarbeitet werden. Für das übrige Veloroutennetz ist stets das Optimalmass zu prüfen.

4.3.3 Pragmatismus / Flexibilität

Mehrere Akteure, darunter die GFL, QM3, QBB und die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, finden eine pragmatische Anwendung und eine Flexibilität bei den Standards sinnvoll. Eine konsequente Anwendung sei oftmals aufgrund von lokalen Gegebenheiten nicht möglich.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Das Anliegen wird bereits im Masterplan Veloinfrastruktur berücksichtigt. Durch die Definition von Optimal- und Minimalmassen wird eine angemessene Flexibilität ermöglicht. Zudem wird im Bericht bereits einleitend festgehalten, dass der Masterplan nicht die konkrete Projektarbeit in Planungen ersetzt, sondern in diesen weiterhin eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden muss.

4.3.4 Neue Standards und Pilotprojekte

- Verschiedentlich wurde Stellung genommen zu neuen Standards und Massnahmen. Das Grüne Bündnis, der VCS, QUAV4 oder BERNMOBIL fordern eine umfassende Evaluation der Massnahmen unter Einbezug aller relevanten Akteurinnen und Akteure. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf die bestehenden rechtlichen Bestimmungen zur Datenbeschaffung und -auswertung gelegt werden. Die Einführung der Massnahmen solle zudem gegebenenfalls mit kommunikativen Massnahmen begleitet werden. Und die SVP wiederum äusserte Bedenken zu nicht erprobten Massnahmen.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Einzelne Standards werden neu mit «Pilot zu prüfen» gekennzeichnet, bei denen es sich um noch wenig erprobte Lösungen handelt. Bei diesen kommt der Evaluation und den daraus folgenden Entscheiden über die Weiterführung als Standard im Masterplan eine besondere Rolle zu.

4.3.5 Bedenken zu Standards Kaphaltestellen mit und ohne Veloüberfahrt

- Betreffend Kaphaltestellen gehen die Meinungen der Akteursgruppen auseinander. Von BDP, GFL und AL wird kritisiert, dass Kaphaltestellen grundsätzlich für den Veloverkehr unsicher seien und

deshalb nicht in die Standards aufzunehmen sind.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Mit der niedrigen Bewertung des Standards «HS 2: Kaphaltestelle» wird festgehalten, dass Kaphaltestellen aus Sicht des Veloverkehrs, wenn möglich vermieden werden sollen. Als Ausnahme bleiben sie jedoch Teil des Masterplans, damit auch für solche Situationen Standards definiert werden können, welche einer Verbesserung für den Veloverkehr dienen.

- Bedenken zur Kaphaltestelle mit Veloüberfahrt (HS 3) äussern insbesondere BERNMOBIL und die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Der Standard ist neu mit «Pilot zu prüfen» gekennzeichnet. Das heisst, dieser Standard soll mittels eines Pilotprojekts getestet, umfassend evaluiert und anschliessend über eine definitive Aufnahme als Standard entschieden werden.

4.3.6 Zustimmung zu Standards Kaphaltestellen mit und ohne Veloüberfahrt

Vom VCS und BERNMOBIL wird die Aufnahme der Kaphaltestellen gemäss Standard «HS 2: Kaphaltestelle» begrüsst. Dies ermögliche eine möglichst velofreundliche Ausgestaltung der Haltestellen. Die SP Bern Holligen würde einen vermehrten Einsatz der Veloüberfahrt bei Kaphaltestellen wünschen, insbesondere bei der Schlossstrasse.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Standards werden im Masterplan nicht ortsspezifisch definiert. Der Standard «HS 3: Kaphaltestelle mit Veloüberfahrt» soll jedoch im Rahmen eines Pilotprojekts getestet und umfassend evaluiert werden.

4.4 Veloroutennetz

4.4.1 Routenwahl: Wunschlinie versus Quartierstrassen

Die Parteien BDP, FDP und SVP sowie QUAV4, der kantonal-bernische Baumeisterverband und Vortritt Fussgänger fordern in ihren Stellungnahmen, dass Velo(haupt)routen konsequenter über Quartierstrassen bzw. verkehrsberuhigte Strassen geführt würden.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Das Anliegen wurde weitgehend nicht aufgenommen. Wie der Grundsatz 4 festhält, ist das Veloroutennetz auf die Wunschlinien der Velofahrenden ausgelegt. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren und von den Velofahrenden ignoriert. Wo eine Führung über Quartierstrassen auch der Wunschlinie entspricht, wurde dies entsprechend im Netzplan berücksichtigt («grünes» Velonetz, z.B. Beundenfeldstrasse und Militärstrasse).

4.4.2 Abstimmung mit übergeordneten Planungen und mit Nachbargemeinden

Die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, die Regionalkonferenz Bern – Mittelland sowie auch die Gemeinde Köniz bemängeln, dass das Veloroutennetz ungenügend auf regionale, kantonale oder kommunale Planungen abgestimmt sei.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Das Anliegen wurde aufgenommen. Als Ausgangslange zur Erarbeitung des in die Vernehmlassung geschickten Veloroutennetzes diente die bekannte übergeordnete oder benachbarte Velonetzplanung; vorgängig erfolgte keine detaillierte Abstimmung. Diese umfassende Abstimmung

mit der regionalen Velonetzplanung, dem kantonalen Sachplan Veloverkehr und Planungen von Nachbargemeinden wurde nun vorgenommen. Gestützt darauf wurden einige Verbindungen ergänzt oder anders klassifiziert.

4.4.3 Netzdichte

- Lokale Anliegen für die Aufnahme neuer Velo(haupt)routen. Fast alle Akteursgruppen äusserten Vorschläge für eine Verlegung, Ergänzung oder andere Klassifizierung von Velorouten oder Velohauptrouten.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Die Anliegen wurden weitgehend aufgenommen. Die Vorschläge wurden einzeln geprüft und wo sinnvoll entsprechend angepasst. So konnten zahlreiche Verbindungen ergänzt werden. Teilweise konnte auf die Eingaben nicht eingegangen werden, da es sich um eine Erschliessung einer Einzelanlage handelte und das Veloroutennetz das gesamtstädtische Velonetz im Fokus hat. Es wurden nur Verbindungen angepasst, welche im gesamtstädtischen Velonetz auch eine entsprechende Funktion aufweisen. Zudem wurde beachtet, dass eine kohärente und sinnvolle Netzdichte erreicht wird.

- Zahlreiche Stellungnahmen betreffen Verbindungen, welche in der Version der öffentlichen Vernehmlassung mit «Festlegung und Lage zu prüfen» markiert waren.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Die Anliegen wurden weitgehend aufgenommen. In einer Konsolidierungsrunde wurden diese unter Abwägung der verschiedenen Interessen entweder definitiv ins Netz aufgenommen oder weggelassen. Zentrale Ausnahme ist die Verbindung durch den Dählhölzliwald. Diese wird (vorläufig) nicht definitiv ins Veloroutennetz aufgenommen. Die Verkehrsplanung prüft allerdings, ob das Fahrverbot im Dählhölzliwald aufgehoben werden kann.

- Ungenügendes Veloroutennetz im Westen Berns

Die SP Bümpliz / Bethlehem, QBB sowie vereinzelt auch die gesamtstädtische SP, die Regionalkonferenz Bern – Mittelland und Pro Velo weisen darauf hin, dass das Veloroutennetz im Westen Berns Anpassungen benötige. Es fehlen zahlreiche Verbindungen und auch die Klassifizierung als Veloroute bzw. Velohauptroute sei teilweise nicht sinnvoll.

Massnahmen als Folge der Vernehmlassung

Die Anliegen wurden weitgehend aufgenommen. Aufgrund der Inputs wurde das Veloroutennetz im Stadtteil VI nochmals grundsätzlich überarbeitet. Die Routenführung wurde auf die aktuelle Planung der Velohauptroute Bethlehem – Brünnen abgestimmt sowie eine zusätzliche Velohauptroute klassifiziert, welche Brünnen/Bümpliz Nord mit Bümpliz Süd verbindet. Zudem wird neu das Veloroutennetz auch im Westen bis an die Gemeindegrenze abgebildet.

Anhang I.: Mitwirkungseingaben

Im Anhang 1 werden alle Eingaben einzeln aufgeführt und analog zum Fragebogen der öffentlichen Vernehmlassung nach vier Blöcken gruppiert.

1. Generelle Eingaben (Fragen 1 und 2)
2. Bericht und Planungsgrundsätze (Fragen 3 und 4)
3. Standards (Fragen 5 und 6)
4. Veloroutennetz (Fragen 7 bis 10)

Die Zuordnung der einzelnen Aussagen orientiert sich dabei weitestgehend daran, zu welcher Frage die Antwort gegeben wurde. Vereinzelt wurden Eingaben auch anderen Blöcken zugewiesen, falls dies inhaltlich sinnvoll schien. Die Eingaben – teilweise mit Beilagen und Karten – wurden für die Bearbeitung in einzelne Aussagen unterteilt. Die Gliederung erfolgt nach Akteurinnen und Akteuren, die jeweils hinsichtlich ihrer Funktion gruppiert sind. Die Eingaben wurden mit einem Kommentar versehen aus dem hervorgeht ob und in welcher Art die Anliegen in den Masterplan Veloinfrastruktur integriert wurden.

Erläuterungen zur nachfolgenden Tabelle

Spalte 1: Nummer. Jede einzelne themenspezifische Eingabe wird fortlaufend durchnummeriert.

Spalte 2: Absenderin oder Absender der Eingabe. Die mitwirkende Akteurin, der mitwirkende Akteur wird, wo möglich und sinnvoll, abgekürzt referenziert. So wird beispielsweise die Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem unter dem Absender QBB geführt. Die Abkürzungen sind im Verzeichnis der Mitwirkenden aufgeführt.

Spalte 3: Antwort auf entsprechende Frage. Die themenspezifische Eingabe wurde im Rahmen der Antwort zur entsprechenden Frage des Fragebogens der öffentlichen Vernehmlassung gemacht.

Spalte 4: Inhalt der Eingabe. Hier wird die jeweilige Eingabe aufgeführt.

Spalte 5: Antw. Kat.: Jede Eingabe wurde mit Nummern entsprechend der Handhabung mit Ziffern von 1 bis 6 kategorisiert.

#1 WIRD AUFGENOMMEN

Die Eingabe wird berücksichtigt und im Masterplan Veloinfrastruktur entsprechend aufgenommen bzw. als Folgearbeit festgehalten.

#2 BEREITS BERÜCKSICHTIGT

Diesem Aspekt wird im Masterplan Veloinfrastruktur bereits genügend Rechnung getragen.

#3 HINWEIS AUF DIE UMSETZUNG

Betrifft Vertiefungsarbeiten und Folgeprojekte. Die Rückmeldung bezieht sich auf die nächsten Schritte, welche mit der Umsetzung bzw. den Folgeplanungen geprüft oder berücksichtigt werden.

#4 BETRIFFT DEN MASTERPLAN VELOINFRASTRUKTUR / WIRD NICHT BERÜCKSICHTIGT

Die Eingabe setzt andere Gewichtungen oder Zielsetzungen in den Themen und steht damit im Widerspruch zu den Zielen und Massnahmen.

#5 BETRIFFT DEN MASTERPLAN VELOINFRASTRUKTUR NICHT / WIRD NICHT BERÜCKSICHTIGT

Ist nicht Inhalt des Masterplan Veloinfrastruktur oder kann nicht mit ihm geregelt werden.

#6 WIRD ZUR KENNTNIS GENOMMEN

Antwort zu allgemeinen Aussagen wie «Inhalte werden begrüsst» etc.

Spalte 6 – Kommentar und Stellungnahme TVS

1. Generelle Eingaben

Frage 1: Welche grundsätzlichen Bemerkungen haben Sie zum vorliegenden Masterplan Veloinfrastruktur?

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

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
1	AL	1	An den wichtigen Brennpunkten wurde bisher noch nichts unter- nommen. Beispielsweise auf der Lorrainebrücke und insbesondere am Eigerplatz, der gerade erst, aus Velosicht katastrophal, umge- baut wurde, ist von der Velooffensive noch nichts zu spüren. Die Beurteilung alleine aufgrund des Masterplans ist schwierig, weil sehr vieles offen und unklar formuliert ist. Deshalb sind wir der Meinung, dass die Brennpunkte zuerst angegangen werden müs- sen, bevor über den Masterplan diskutiert wird.	2/3/4	Der Masterplan trägt zu einer höheren Verkehrssicherheit insbe- sondere auch bei sogenannten "Brennpunkten" bei. Die definier- ten Standards gelten grundsätzlich und damit auch für "Brenn- punkte". Bei der Lorrainebrücke sind für Ende 2020 Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr vorgesehen.
2	AL	2	Grundsätzlich ist der Aufbau des Masterplans verständlich. Die einzelnen Teile sind aber über weite Strecken unklar formuliert und deshalb nicht zielführend.	6	Kenntnisnahme. Ohne konkrete Benennung der unklaren Formu- lierungen sind keine Anpassungen möglich.
3	BDP	1	Wir begrüssen die Förderung des Veloverkehrs und die damit ein- hergehende Erstellung neuer Velo-Haupttrouten. Wir bedauern es jedoch sehr, dass dieser Masterplan inklusive der geplanten Um- setzungsmassnahmen nicht dem Volk zur Abstimmung vorgelegt wurde. Insgesamt wird ein zweistelliger Millionenbetrag dafür aus- gegeben, wobei ein Kredit in dieser Höhe grundsätzlich dem Volk zur Genehmigung vorgelegt werden müsste. Wir können nicht nachvollziehen, weshalb es der Gemeinderat vorzieht den vorlie- genden Masterplan in mehreren Tranchen (Einzelne Velo-Haupt- routen-Kredite) umzusetzen. Dies ist tendenziell undemokratisch und der Veloförderung wird damit imagetechnisch eher geschadet.	4	Beim Masterplan Veloinfrastruktur handelt es sich weder um ein eigenes Projekt noch werden damit automatisch konkrete Pro- jekte ausgelöst. Vielmehr definiert der Masterplan die Standards, die inskünftig bei der Projektierung von städtischen Projekten gelten sollen. Die Finanzierung der einzelnen Projekte wird dabei - unter Wahrung der finanzrechtlichen Vorgaben (Art. 134 GO) - dem jeweils finanzkompetenten Organ unterbreitet.
4	BDP	2	Grundsätzlich ja, wobei die Erarbeitung der Standards teilweise verwirrend ist.	6	Kenntnisnahme der grundsätzlichen Zustimmung. Ohne konkrete Benennung der unklaren Stellen sind keine Anpassungen mög- lich.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
5	BDP		Grundsätzlich setzt sich die BDP Stadt Bern dafür ein, dass die verschiedenen Verkehrsmittel nicht als Konkurrenten gegeneinander ausgespielt werden. Es muss nach einer gemeinsamen und für alle Beteiligten sinnvolle Lösung gesucht werden. Wir setzen uns für ein Miteinander zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern ein.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan ist explizit auf das Velo ausgerichtet, um die im STEK 2016 definierten Ziele betreffend Veloverkehr zu erreichen. In Kapitel 7 des Berichts wird festgehalten, dass Planung und Realisierung von Velohaupttrouten unter der Prämisse erfolgt, dass die Funktionalität des Gesamtverkehrsystems gewährleistet bleibt.
6	CVP	1	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	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan Veloinfrastruktur ist per Definition auf das Velo ausgerichtet. Selbstverständlich wird in Projekten weiterhin eine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen.
7	CVP	2	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).	1/4	Durch die Zielvorgabe im STEK 2016 eines Anteils von mindestens 20% des Veloverkehrs am Gesamtverkehr hat die Stadt Bern das Ziel definiert, das Velo als nachhaltige Mobilität zu fördern. Dazu gehört auch die Förderung einer Velokultur. Die Dokumente wurden also nicht aufgrund von politischen Kriterien, sondern von beschlossenen Zielvorgaben verfasst. Mit dem angesprochenen Wirkungskreis (Tugendkreis) geht es darum aufzuzeigen, wo die Förderung sinnvollerweise ansetzt und welche Funktion dabei dem Masterplan zukommt. Das Wort Tugendkreis wurde durch den Begriff Wirkungskreis ersetzt.
8	FDP	1	Der Mitwirkungsbericht ist sehr einseitig und propagandistisch abgefasst. Die Wortwahl mit „Angsträume, Mangel, etc.“ suggeriert mehr Probleme als in Wirklichkeit bestehen.	6	Kenntnisnahme. Durch die Zielvorgabe im STEK 2016 eines Anteils von mindestens 20% des Veloverkehrs am Gesamtverkehr hat die Stadt Bern das Ziel definiert, das Velo als nachhaltige Mobilität zu fördern. Damit diese Zielvorgabe erreicht werden kann, müssen Defizit behoben und der Veloverkehr gezielt gefördert werden. Zudem werden im Bericht nicht nur Probleme sondern in der Ausgangslage auch Stärken aufgezeigt.
9	FDP	1	Beim Ingress des Mitwirkungsberichts fällt auf, dass dieser sehr männerlastig ist. Es wäre angezeigt gewesen, eine paritätische Mitwirkung zu erreichen. Da kommt doch gleich der Verdacht, dass die Wünsche und Bedürfnisse des weiblichen Geschlechts	1/6	Kenntnisnahme. Im Masterplan wird dem Thema der unterschiedlichen Anforderungen der Velofahrenden im Bericht mit dem Kapitel 4 Rechnung getragen. Die Version des Masterplans der öffentlichen Vernehmlassung weist vereinzelt keine geschlechtsneutrale Begrifflichkeit auf. Dies wurde noch geändert.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
			und der weiblichen Velofahrerinnen, da nicht mitwirkend, bisher nicht eingebracht und berücksichtigt werden konnten.		
10	FDP	1	Die Sicherheit sollte vor der Bequemlichkeit als Grundsatz stehen; fehlt öfters in der Analyse resp. in der Umsetzung. Die Akzeptanz für Veloprojekte wird immer mehr sinken, wenn Fussgänger, spielende Kinder und Autofahrer zunehmend von Velofahrenden gefährdet werden. Velofahrende müssten dazu motiviert werden, andere nicht zu gefährden.	2/6	Kenntnisnahme. Dem Sicherheitsaspekt wird im Masterplan oberste Priorität eingeräumt, beispielsweise wird mit dem Grundsatz mit dem Grundsatz 6 "Sicher sein und sich sicher fühlen" oder dass die Infrastruktur auf Nutzende von acht bis achtzig ausgerichtet ist. Mit dem Grundsatz 7 "Cruisen statt Rasen" und Grundsatz 8 "Fairplay und Velokultur" wird zudem auf ein rücksichtsvolles Miteinander abgezielt.
11	FDP	1	Der Masterplan richtet sich stark an die Velostädte Kopenhagen und Amsterdam, ohne jedoch zu erwähnen, dass in diesen Städten der öV und insbesondere Tramschienen nicht resp. nicht im Ausmass von Bern bestehen. Dieser Tatsache wird im ganzen Bericht unserer Ansicht nach zu wenig Rechnung getragen. Der erste Hinweis auf Tramschienen erfolgt auf Seite 38. Im Weiteren ist die Topographie in diesen Städten nicht dieselbe wie in der Stadt Bern; auch die Grösse der Städte lässt sich nicht vergleichen.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan ist unter anderem von den international führenden Velostädten Kopenhagen und Amsterdam inspiriert. Amsterdam weist auch ein Tramsystem auf. Es sind zudem auch Erfahrungen weiterer Städte eingeflossen. Dabei wurden insbesondere Best-Practice Modelle herbeigezogen. Somit kann das Variantenspektrum sinnvoll erweitert werden. Wie im Masterplan erwähnt müssen die konkreten Lösungen situativ unter Berücksichtigung der lokalen Begebenheiten adaptiert werden.
12	FDP	1	Velonutzung ist insbesondere von Wetter und Topographie abhängig. Dies kann beides nicht beeinflusst oder staatlich verordnet werden.	5	Kenntnisnahme. Die Velonutzung hängt von vielen Faktoren ab. Der Masterplan zielt mit der Infrastruktur auf einen zentralen Bereich ab, welcher beeinflusst werden kann.
13	FDP	1	Eine Veloinfrastruktur muss nicht hochwertig, sondern zweckmässig sein. Der Staat muss hier nicht maximal sondern nur minimal tätig werden.	6	Kenntnisnahme. Verkehrsinfrastruktur muss auf die Bedürfnisse der Nutzenden ausgerichtet sein. Eine konsequente Umsetzung der Minimallösungen würde zu einem objektiven und subjektiven Sicherheitsverlust führen.
14	FDP	1	Auf Seite 9 wird im Zusammenhang mit dem Veloroutennetz erwähnt, dass dies in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert und ergänzt wurden. Es wäre den Verfassern gut angestanden, bereits im Vorfeld auch andere Beteiligte miteinzubeziehen und nicht erst in der Vernehmlassung.	6	Kenntnisnahme. Die Erarbeitung des Masterplans entspricht den gängigen Prozessen vergleichbarer Projekte. Die Quartierorganisationen wurden deshalb frühzeitig einbezogen, da sie als lokale Akteurinnen über wertvolles Wissen für die Erarbeitung des Velonetzes verfügen und gemäss dem Reglement über die politischen Rechte als offizielle Mitwirkungsorgane anerkannt sind.
15	FDP	1	Nach welcher gesetzlichen Grundlage wird der Masterplan behördenverbindlich erklärt? Dies fehlt auf Seite 11.	6	Gestützt auf eine Abwägung aller Vor- und Nachteile hat sich der Gemeinderat dafür entschieden, den Masterplan Veloinfrastruktur

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				<p>nicht als behördenverbindlich im engen Sinne zu deklarieren, sondern ihn – im Sinne eines Zielbilds – als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument zu genehmigen. Er gilt als Leitdokument für Projekte auf Gemeindestrassen und hält die städtischen Direktionen und Ämter an, bei ihren entsprechenden Arbeiten und Planungen den Masterplan zu berücksichtigen. Damit erhält der Masterplan einerseits das nötige Gewicht bei der Planung und Realisierung der Veloinfrastruktur und andererseits erhöht er die Planungssicherheit.</p> <p>Für die Planungen auf Strassen, die nicht im Eigentum der Stadt Bern sind, hat der Masterplan bloss hinweisenden Charakter. Die städtischen Behörden sind jedoch gehalten, sich soweit möglich für die Vorgaben des Masterplans einzusetzen. Die Formulierung zur Verbindlichkeit wurde in allen drei Dokumenten des Masterplans – Bericht, Standards und Netzplan – angepasst.</p>
16 FDP	1	<p>Grundsätzlich befürwortet die FDP separate Routenplanungen, damit alle Verkehrsteilnehmer flüssig vorankommen. Weniger zu befürworten sind die geplanten grünen Wellen für den Veloverkehr. Hier finden wir die Fahrgeschwindigkeit der einzelnen Velofahrer zu unterschiedlich um einen Standard aufzustellen resp. wenn doch, dann unter der strengen Kontrolle von Verkehrsüberschreitungen und Nichtbeachtung von Signalen.</p>	6	<p>Kenntnisnahme. Im Veloverkehr sind die Geschwindigkeiten teilweise sehr unterschiedlich. Trotzdem soll ein möglichst durchgehender Fahrfluss angestrebt werden. Dabei steht das gemütliche Velofahren im Vordergrund, insbesondere auch bei der Planung der Grünen Wellen. Das Einrichten einer Grünen Welle führt nicht zu einer Zunahme von Verkehrsüberschreitungen, sondern im Gegenteil zu einer Abnahme, da die Grünzeiten aufeinander abgestimmt sind. Auf der Velohauptroute Wankdorf wurde die Grüne Welle abschnittsweise eingerichtet und hat sich bewährt.</p>
17 FDP	1	<p>Grundsätzlich würden wir es aufgrund der engen Verhältnisse in der Stadt Bern begrüssen, wenn die Velorouten durch Quartierstrassen führen. Dort ist sowieso grossenteils 30iger Zone und verkehrsberuhigt.</p>	2/4	<p>Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren.</p>
18 FDP	2	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
19	FDP		Das Wort „Velo-Offensive“ tönt doch sehr militärisch und sollte überdacht werden.	6	Kenntnisnahme. Die Wortwahl verdeutlicht, dass in der Förderung des Veloverkehrs ein gezielter Schwerpunkt definiert wurde um die bestehenden Defizite zu beheben.
20	GFL	1	Wir begrüßen den Masterplan Veloinfrastruktur. Es zeigt den Willen klar auf, die Veloinfrastruktur strukturiert zu verbessern.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
21	GFL	2	Ja, der Aufbau ist klar und verständlich und hoffentlich auch ziel führend für die Planer und die Priorisierungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
22	GFL		Wir begrüßen die Grundsätze und Grundzüge sowie die Standards des Masterplanes Veloinfrastruktur und danken für deren Ausarbeitung. Wichtig erscheint uns bei der Umsetzung, dass pragmatische Lösungen gefunden werden, denn oft wird der Platz fehlen, für die Machbarkeit der Standards – oder der Mut, anderen Verkehrsteilnehmern weniger Platz zur Verfügung zu stellen. Im Wissen um die knappen Platzverhältnisse, unterstützen wir insbesondere flächendeckendes Tempo 30, um die Velorouten allgemein sicherer zu machen.	5/6	Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Umsetzung der Standards wird jeweils situativ beurteilt und entsprechend geplant. Mit dem Ziel der Steigerung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit besteht mit dem STEK 2016 bereits die Grundlage, Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu treffen.
23	GB	1	Das Grüne Bündnis veröffentlichte im Juni 2014 zusammen mit der Jungen Alternative ein Positionspapier zur Velopolitik («grünes Licht für die Velostadt Bern» vgl. Webseite). Wir nehmen mit Freude zur Kenntnis, dass praktisch alle darin vorgeschlagenen Massnahmen nun in den Masterplan Veloinfrastruktur eingeflossen sind.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
24	GB	1	Uns gefällt der Ansatz, von den besten Velostädten zu lernen und die guten Lösungen auf die Berner Verhältnisse anzupassen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
25	GB	1	Die drei Dokumente sind sehr ausführlich und eine sehr gute Grundlage für die weitere Veloförderung in der Stadt Bern.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
26	GB	1	Wir begrüßen die Behördenverbindlichkeit des Masterplans.	6	Kenntnisnahme. Allerdings wurde der Masterplan Veloinfrastruktur vom Gemeinderat nicht behördenverbindlich im engen Sinne erklärt, sondern im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument genehmigt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
27 GB	1	<p>Die Inhalte des Masterplans wurden ausgehend von den Bedürfnissen der Velofahrer*innen erarbeitet. Wenn die Planungsgrundsätze und Standards so umgesetzt werden können, wäre dies ein Quantensprung für die Velohauptstadt Bern. Wir werden uns für eine konsequente Umsetzung der Standards einsetzen und bei Zielkonflikten stets gute Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr einfordern. Im Masterplan wird erläutert, dass in Zukunft Abweichungen von den Standards zu begründen sind. Das ist uns zu schwach. Wir befürchten, dass damit andere Interessen Vorrang erhalten.</p> <p>Antrag: Bei künftigen Planungen ist in jedem Fall eine Variante vorzulegen, die den Standards gemäss Masterplan Veloinfrastruktur entspricht inklusive einer Kostenschätzung. Nur damit kann eine gute Interessenabwägung gemacht werden.</p>	1/4	<p>Der Masterplan in der Version der öffentlichen Mitwirkung hält fest, Velohaupttrouten stets der Optimalfall umzusetzen ist, Abweichungen sind zu begründen. Auf den übrigen Velorouten ist der Optimalfall zu prüfen, der Minimalfall ist zu gewährleisten. Betreffend Velohaupttrouten wird der Antrag aufgenommen und die Formulierung dahingehend ergänzt. Für das übrige Veloroutennetz ist das Optimalmass zwar stets zu prüfen. Die Erarbeitung einer detaillierten Entscheidungsgrundlage von einer Variante, welche aufgrund einer ersten Interessenabwägung bereits verworfen werden kann, würde zu einem grossen zusätzlichen Aufwand und zusätzlichen Kosten führen.</p>
28 GB	1	<p>Positiv finden wir, dass auch schon viele Ideen für die Umsetzungskontrolle vorhanden sind. Vieles soll durch Befragungen und Beobachtungen erhoben werden. Wir weisen darauf hin, dass die Datenbeschaffung und -auswertung mit hohem Aufwand verbunden ist. Vorgängig soll gut überlegt werden, welche Daten auf sinnvolle Art und Weise erhoben werden können und was mit diesen Daten geschehen soll.</p>	3/6	<p>Kenntnisnahme. Die Einführung von neuen Massnahmen wird jeweils mit einer Evaluation begleitet. Mit welcher Methodik die Evaluation von statten geht, hängt von der getroffenen Massnahme ab und wird vorgängig definiert. Dabei werden auch die bestehenden rechtlichen Bestimmungen zu Datenbeschaffung und -auswertung berücksichtigt.</p>
29 GB	1	<p>Einige Infrastruktur-Elemente (z.B. Signalisationen) sind neu, bzw. noch nicht etabliert (z.B. Velostrassen). Es braucht deshalb auch Schulungen und Sensibilisierungen für alle Verkehrsteilnehmenden.</p>	3/6	<p>Kenntnisnahme. Bei der Einführung neuer Elemente oder Lösungen wird unter anderem auch Fokus daraufgelegt, ob für die Einführung der Massnahme kommunikative Begleitmassnahmen für die Sensibilisierung getroffen werden sollen. Anliegen wird bereits so gehandhabt.</p>
30 GB	1	<p>Die Inhalte Veloparkierung und LSA-Steuerung sind für die Veloförderung zentral, fehlen aber leider im Masterplan.</p> <p>Antrag: Die Inhalte Veloparkierung und LSA-Steuerung müssen baldmöglichst ergänzt werden.</p>	3/4	<p>Insbesondere bei der Veloparkierung besteht tatsächlich grosser Handlungsbedarf. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Eine vorgängige detaillierte Behandlung des Themas im Masterplan ist nicht zielführend. Die</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				Thematik der LSA-Steuerung wird gleichzeitig mit der Veloparkierung voraussichtlich ab 2021 in den Masterplan integriert (in den Mitwirkungsunterlagen wurde noch 2020 kommuniziert).
31	GB	2	Ja	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
32	JA!	1	Die Junge Alternative JA! ist mit der Stossrichtung des Masterplans grundsätzlich einverstanden.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
33	JA!	1	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?	3/6 Kenntnisnahme. Der Masterplan kann keine Vorgaben zu übergeordneten Priorisierungen der Interessen definieren. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden. Der Masterplan kann keine anderen geltenden Grundlagen ausser Kraft setzen. Er dient jedoch dazu, Mindestmasse zu definieren und den Variantenfächer von Lösungen zu erweitern.
34	JA!	1	Wir begrüssen den Ansatz von anderen Städten zu lernen, denn Bern hat aus unserer Sicht noch viel zu lernen.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
35	JA!	1	Der Masterplan Veloinfrastruktur setzt hohe Anforderungen, die bei konsequenter Umsetzung – und nur bei konsequenter Umsetzung – ein deutlich höheres 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 .	1/4 Der Masterplan in der Version der öffentlichen Mitwirkung hält fest, Velohaupttrouten stets der Optimalfall umzusetzen ist, Abweichungen sind zu begründen. Auf den übrigen Velorouten ist der Optimalfall zu prüfen, der Minimalfall ist zu gewährleisten. Betreffend Velohaupttrouten wird der Antrag aufgenommen und die Formulierung dahingehend ergänzt. Für das übrige Veloroutennetz ist das Optimalmass zwar stets zu prüfen. Die Erarbeitung einer detaillierten Entscheidungsgrundlage von einer Variante, welche aufgrund einer ersten Interessenabwägung bereits verworfen werden kann, würde zu einem grossen zusätzlichen Aufwand und zusätzlichen Kosten führen.
36	JA!	1	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 Grundausstattungen jeder Stadt! Der starke Fokus auf Information, Kampagne und Kundenbefragung ist aus unserer	1 Die Version des Masterplans der öffentlichen Vernehmlassung weist vereinzelt keine geschlechtsneutrale Begrifflichkeit auf. Dies wurde angepasst. Der Begriff Kundinnen und Kunden wurde zudem weitgehend durch "Nutzende" oder "Velofahrende" ersetzt. Beim Masterplan steht explizit die Verbesserung der Infrastruktur im Zentrum. Damit die Massnahmen von den Nutzenden akzeptiert werden und für zukünftige Projekte Lehren gezogen

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		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.		werden können, ist eine Sensibilisierung und Befragung unabdingbar.
37 JA!	1	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.	3/6	Der Handlungsbedarf in Sachen Veloparkierung ist unbestritten. Die Situation ist insbesondere im Umfeld des Bahnhofs Bern akut, weshalb für diesen Perimeter prioritär im Rahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern ein Gesamtkonzept für die Veloparkierung erarbeitet wird. Da dieses Konzept eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan darstellt, wird erst dessen Fertigstellung abgewartet. Eine vorgängige, detaillierte Behandlung des Themas im Masterplan wäre nicht zielführend.
38 JA!	2	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).	6	Kenntnisnahme der grundsätzlichen Zustimmung. Die Abbildung des Ist-Zustandes wurde geprüft. Dies hätte zu einer übersichtlichen Darstellung geführt. Zudem wäre der Plan somit schnell nicht mehr aktuell und müsste laufend angepasst werden.
39 SP	1	Die SP Stadt Bern erachtet den Masterplan Veloinfrastruktur als geeignetes und notwendiges Instrument, um die Veloförderung in der Stadt Bern koordiniert voranzutreiben. Die Festschreibung der Standards und des Routennetzes sind aus unserer Sicht wichtig, um eine einheitliche Ausstattung und eine hohe Qualität der Veloinfrastruktur sicherzustellen. Die Festlegung verbindlicher Standards sollte nicht zuletzt auch zur Beschleunigung der Verfahren führen, weil nicht mehr bei jedem Projekt und auf jedem Strassenabschnitt dieselben langwierigen politischen Aushandlungsprozesse durchgespielt werden müssen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
40	SP	1	Bei der praktischen Umsetzung des Masterplans wird entscheidend sein, dass die festgelegten Standards auch wirklich eingehalten werden und nur in gut begründeten Ausnahmefällen davon abgewichen wird.	2/6	Kenntnisnahme. Der Masterplan hält fest, dass insbesondere auf Velohaupttrouten der Optimalfall umzusetzen ist und Abweichungen zu begründen sind. Auf übrigen Velorouten ist der Optimalfall zu prüfen.
41	SP	1	Grundsätzlich ist die Veloinfrastruktur möglichst einheitlich auszubauen, damit sie von den Velofahrenden (aber auch alle andern Verkehrsteilnehmenden) intuitiv erfasst und dadurch auch eher «angenommen» wird. D.h. nicht an jeder Kreuzung, über jeden Kreisel und neben jeder ÖV-Haltestelle eine völlig andere Veloführung.	2	Der Masterplan dient mit der Definition von Standards dem Ziel einer einheitlichen und intuitiven Infrastruktur. Dem Anliegen wird mit Grundsatz Nr. 5: Einfachheit und Verständlichkeit Rechnung getragen.
42	SP	1	Folgende Themenbereiche sind durch den Masterplan nicht oder nur ungenügend abgedeckt und müssen zwingend und möglichst rasch ergänzt werden. Veloparkierung/Veloabstellplätze. Hier sind ebenfalls verbindliche Standards und eine detaillierte Standortkarte zu erstellen.	3/4	Die Einschätzung, dass im Bereich der Parkierung grosser Handlungsbedarf besteht, wird geteilt. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Eine vorgängige detaillierte Behandlung des Themas im Masterplan ist nicht zielführend.
43	SP	1	LSA-Steuerungen: Hier bestehen sehr grosse Defizite und auch ein dementsprechend grosses Potenzial. Auch ohne Änderung an der ÖV-Bevorzugung kann die Situation für die Velofahrenden an zahlreichen Kreuzungen massiv verbessert werden. Neben grünen Wellen und längeren Grünphasen für den Veloverkehr besteht gerade auch bei Einmündungen Handlungsbedarf (bspw. Einmündung Sulgeneckstrasse in die Bundesgasse, Einmündung Belpstrasse in die Laupenstrasse).	3/4	Die Einschätzung, dass im Bereich der LSA-Steuerungen Handlungsbedarf besteht, wird geteilt. Die Thematik wird gleichzeitig mit der Thematik der Veloparkierung voraussichtlich ab 2021 in den Masterplan integriert (in den Mitwirkungsunterlagen wurde noch 2020 kommuniziert). In den Projekten wird bereits konkret die Optimierung der Lichtsignalanlagen geprüft und wo möglich auch umgesetzt.
44	SP	1	Das Thema Schulwegsicherheit (insbesondere für Kinder, die den Schulweg mit dem Velo zurücklegen) ist im Bericht zu ergänzen und bei sämtlichen Veloinfrastruktur-Projekten mit hoher Priorität zu berücksichtigen.	1	Das Anliegen wurde teilweise aufgenommen. Insbesondere wurde der Grundsatz 6 "Sicher sein und sich sicher fühlen" dahingehend ergänzt, dass den Schulwegen ein besonderes Augenmerk gilt. Zudem wird im Kap. 4 auf die Bedürfnisse von Schulkindern eingegangen. Der Grundsatz 3 "Von acht bis achtzig" hat zudem eine hohe Priorisierung der Schulwegsicherheit bei Veloinfrastrukturprojekten zur Folge.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
45	SP	1	Neben dem Separationsbedürfnis vom MIV und vom Fussverkehr (Seite 32f. des Berichts) ist dem Separationsbedürfnis vom ÖV ebenfalls Beachtung zu schenken und in einem separaten Kapitel abzuhandeln. Auf Strecken mit einem hohen Velo- und ÖV-Aufkommen sind Umweltpuren keine taugliche Lösung (z.B. Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz), zudem stellen Tramschienen ein grosses Sicherheitsrisiko für Velofahrende dar.	1	Die Thematik der Separation von ÖV mit dem Veloverkehr umfasst vor allem die Frage, wo der Standard Q4 "Umweltspur" eingesetzt werden kann oder soll und wo nicht. Der Standard wurde entsprechend mit den Kriterien für dessen Anwendung ergänzt.
46	SP	1	Nicht nur bei Baustellen (S.59 des Berichts), sondern auch bei Veranstaltungen (inkl. Auf- und Abbau) ist sicherzustellen, dass die Veloverbindungen nicht unterbrochen, und wenn doch taugliche Ausweichrouten angeboten und signalisiert werden (z.B. keine regelmässige Sperrung der Velorouten über den Bundesplatz mehr).	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Im Bericht wird die Thematik der Veranstaltungen und der damit verbundenen temporären Massnahmen zu Routenführung und Parkierung aufgeführt.
47	SP	1	Die vertikale Erschliessung für den Veloverkehr muss verbessert und in den Masterplan aufgenommen werden. Dafür müssen neue Verbindungen zwischen Quartieren an der Aare (Altenberg, Matte, Marzili) und den anderen Stadtquartieren geschaffen werden (z.B. neue Lifte analog demjenigen im Brückenkopf Monbijoubücke oder Velolifte nach dem Vorbild von Trondheim). Zudem ist der Transport von Velos in bestehenden Personentransportmitteln zu ermöglichen (z.B. Marzilibahn, Mattelift).	1	Das Anliegen wurde teilweise aufgenommen und das Thema vertikaler Netzelemente wurde im Bericht ergänzt. Da die Stadt Bern unterschiedliche Höhenniveaus aufweist, ist das Thema der vertikalen Erschliessung für die Verbindung der Quartiere zentral (bspw. auch für die Verbindung Länggasse - Breitenrain über die Panoramabrücke). Es wurde nochmals überprüft, ob neue vertikale Netzelemente in das Veloroutennetz aufgenommen werden sollen. Die angesprochenen Quartiere an der Aare sind jedoch mit den vorgesehenen Velorouten im Netzplan bereits genügend ans Velonetz angeschlossen. Eine noch dichtere Erschliessung würde zu einer uneinheitlichen Netzdichte führen.
48	SP	2	Ja. Der Aufbau ist aus unserer Sicht verständlich und zweckmässig.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
49	SVP	1	Die Dokumentation mit Bericht, Technischen Standards und Plan Veloroutennetz ist übersichtlich.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
50	SVP	1	Als nicht optimal finden wir, dass sich die Velohaupttrouten fast ausschliesslich auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen befinden. Hier fehlt der erforderliche Platz um die Vorgaben der technischen Standards umsetzen zu können. Kompromisse gehen aber oft zulasten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.	6	Kenntnisnahme. Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beunfeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
					ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren.
51	SVP	1	Zudem sind einzelne in den Standards dargestellte Lösungsvorschläge noch nicht Praxis erprobt.	3	Massnahmen, welche neu sind, werden als solche bezeichnet. Zudem werden auch Standards mit Pilot-Charakter als solche gekennzeichnet. Damit ist bei erstmaliger Einführung auch eine umfassende Evaluation verbunden.
52	SVP	1	Nicht berücksichtigt sind die neuesten Erkenntnisse aus dem von der Stadt Zürich in Auftrag gegeben Rechtsgutachten. Dieses zeigt auf, dass Mischverkehrsflächen Fussgänger/Radfahrer nur ausnahmsweise in besonderen Fällen zulässig sind.	6	Die Stadt Bern hat das Gutachten der Stadt Zürich zur Kenntnis genommen. Die Einschätzung, dass Trottoirs primär dem Fussverkehr vorbehalten sein soll, wird geteilt. Mit dem Masterplan wird deshalb das Ziel verfolgt, Mischverkehrsflächen zu vermeiden und dem Veloverkehr eigene Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen. Mischverkehrsflächen sollen zukünftig nur in besonderen Situationen (bspw. auf Schulwegen) geplant und in der Regel mit 'Fussweg' mit Zusatz 'Velo gestattet' signalisiert werden. Um Rechtssicherheit zu erlangen, erhielt Dr. iur. Mathias Kaufmann, einer der beiden Verfasser des Zürcher Gutachtens, den Auftrag, die Aussagen zum Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen im Masterplan Veloinfrastruktur zu überprüfen. Die Rechtskonformität des Masterplans bezüglich dieser Aussagen konnte von Mathias Kaufmann bestätigt werden.
53	SVP	2	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
Politische Parteien (Quartiersektionen)					
54	SP Bern Holligen	1	Für die SP Bern Holligen schliesst der Masterplan Veloinfrastruktur eine zentrale Lücke. Sie ist überzeugt, dass damit ein wichtiger Schritt zugunsten des Langsamverkehrs und damit für eine umweltfreundliche, nachhaltige Stadt Bern getan werden kann.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
55	SP Bern Holligen	1	Wir erwarten eine konsequente Umsetzung der im Masterplan enthaltenen Grundsätze und Ziele.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan hält fest, dass insbesondere auf Velohaupttrouten der Optimalfall umzusetzen ist und Abweichungen zu begründen sind. Auf übrigen Velorouten ist der Optimalfall zu prüfen.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
56	SP Bern Holligen	1	Schächte, Schlaglöcher, Kaphaltstellen, auf Trottoirs fahrende Autos zum Parkieren sind Sicherheitsfallen für Velofahrende.	2/6	Kenntnisnahme. Der Masterplan dient zur Verbesserung der genannten Situationen, wo dies möglich ist (bspw. im Kapitel Betrieb und Unterhalt oder in verschiedenen Standards).
57	SP Bern Holligen	1	Auch wenn bei den Standards das Kapitel «Abstellanlagen» noch fehlt, möchten wir bereits heute darauf hinweisen, dass wir darin Aussagen für genügend Veloabstellplätze bei Neuüberbauungen erwarten, die den heutigen Gegebenheiten Rechnung trägt. Viele besitzen heute 2 bis 3 Velos. Dazu kommen Anhänger, Cargo-Bikes usw. Die Förderung des Veloverkehrs hängt massgeblich davon ab, ob das Velo auch zu Hause sicher und vor dem Wetter geschützt, abgestellt und einfach hervorgeholt und wieder abgestellt werden kann.	3	Bei der Erarbeitung des Teils Veloparkierung wird das Thema der Vorgaben bei Neuüberbauungen, Anpassung der baurechtlichen Grundordnung oder bei Sanierungen berücksichtigt.
58	SP Bern Holligen	1	Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Masterplan seit Mitte 2017 stadintern im Sinne eines Testlaufs angewendet wird und erwarten, dass dies weiterhin so gemacht wird.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
59	SP Bern Holligen	2	Der Aufbau erscheint der SP Bern Holligen logisch und zielführend. Ob die darin formulierten Ziele erreicht werden, wird vom Gestaltungswillen und der Durchsetzungskraft der Stadt abhängen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung
60	SP Bümpliz / Bethlehem		Wir begrüßen im Grundsatz die gemachten Arbeiten im Rahmen des neuen Masterplans Veloinfrastruktur und die darin enthaltene Zielsetzung, möglichst viel Individualverkehr auf die Nutzung der Velos zu legen. Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist dazu eine wichtige Voraussetzung.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung
61	SP Bümpliz / Bethlehem		Zusammengefasst ergibt sich, dass der Vorschlag zum neuen Masterplan, insbesondere die Planung des Veloroutennetzes von der SP Bümpliz / Bethlehem zurückgewiesen wird. Wir bitten darum, diese Planung unter Einbezug der Quartierbevölkerung und insbesondere auch der im Westen der Stadt liegenden Ortsteile zu überarbeiten.	1/6	Die Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung geäußerten Anliegen der SP Bümpliz / Bethlehem wie auch der Quartierkommission Bümpliz - Bethlehem (QBB) wurden geprüft und der Masterplan, wo nötig und sinnvoll, entsprechend angepasst.

Quartierorganisationen

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
62	Dialog Nordquartier	1	Für uns sind alle relevanten Themen abgedeckt. Der Masterplan wirkt ausgewogen und seriös. Die Sicherheit im Velonetz ist nur so sicher wie das schwächste Glied. Das schwächste Glied ist oft ein Verkehrsknoten (z.B. Viktoriaplatz). Verkehrsknotenpunkte sind für Velofahrer und Fussgänger zu verbessern.	2/6	Kenntnisnahme. Der Masterplan fokussiert mit den Standards K 1 bis K 5 auf die Verbesserung der Situation bei Knoten.
63	Dialog Nordquartier	2	Der Masterplan Veloinfrastruktur ist gut strukturiert und verständlich aufgebaut. Die Dreiteilung ist sicherlich sinnvoll. Mit seinem Detaillierungsgrad und seinem Umfang richtet er sich mehr an Fachleute. Eine Kurzzusammenfassung wäre hilfreich.	4/6	Kenntnisnahme. Der Bericht und das Veloroutennetz sollen ein breiteres Publikum ansprechen. Die Standards richten sich tatsächlich eher an die Fachpersonen, welche in Planungen des Strassenraums involviert sind. Eine Zusammenfassung des Berichts scheint nicht folglich zielführend.
64	QBB	1	Als Quartierkommission des Stadtteils 6 behält sich die QBB vor, sich vor allem zu denjenigen Punkten zu äussern, welche den Stadtteil 6 besonders betreffen. Zum Veloroutennetz wurde die QBB bereits im Rahmen ihrer öffentlichen Foren begrüsst. Bei den entsprechenden Fragen erlauben wir uns den Verweis auf diese Stellungnahmen.	6	Kenntnisnahme. Die Stellungnahmen von QBB werden als ergänzender Teil ihrer Eingabe der öffentlichen Vernehmlassung betrachtet und auf Relevanz für den Masterplan überprüft und die Dokumente (insb. das Veloroutennetz) gegebenenfalls angepasst.
65	QBB	2	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
66	QLE	1	Die QLE begrüsst den Masterplan. Insbesondere begrüsst sie, dass ...das Zielpublikum des Masterplans bewusst auf die Anliegen von Kindern/ Jugendlichen und auch älteren Personen eingeht (Konzept «von acht bis achtzig») ...die Sicherheit von Fussgängerinnen und Velofahrende mit gezielten Entkoppelungen /Abgrenzung gegenüber dem übrigen Strassenverkehr gewährleistet werden soll ...Fussverkehr und Veloverkehr, wo möglich, getrennt verläuft	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
67	QLE	2	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
68	QM3	1	Der Masterplan wird im engen, urbanen Raum schwierig umzusetzen sein. Dementsprechend ist es wichtig, dass potentiell kollidierende Interessen (z .B. andere Verkehrsarten, stadträumliche Aspekte) schon frühzeitig eingebunden und nicht erst in der Umsetzungsphase behandelt werden.	6	Kenntnisnahme. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden. Der Masterplan kann keine anderen geltenden Grundlagen ausser Kraft setzen. Der Masterplan dient jedoch dazu, Optimal- und Mindestmasse zu definieren und den Variantenfächer von Lösungen zu erweitern.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
69	QM3	1	Schächte und Schlaglöcher sind ein grosses Problem bei der Sicherheit der Velofahrenden.	2	Kenntnisnahme. Die Einschätzung, dass Unebenheiten in der Fahrbahn wie bspw. Schächte und Schlaglöcher die Sicherheit der Velofahrenden beeinträchtigen, wird geteilt. Im Kapitel 11 des Berichts wird dem Anliegen Rechnung getragen.
70	QM3	1	Problematik Velofahrer -Fussgänger: Abstellanlagen für Velos müssen mit den Bedürfnissen der Fussgänger abgeglichen werden.	3	Kenntnisnahme. Dieses Anliegen wird im Rahmen der Erweiterung des Masterplans mit dem Thema Veloparkierung behandelt.
71	QM3	1	Die Verbesserung der Verhaltenskultur der Velofahrenden muss Bestandteil des Plans sein und ist in die geplanten Motivationskampagnen einzubauen.	2	Mit den Grundsätzen Nr. 7 Cruisen statt Rasen und Nr. 8 Fair-play und Velokultur wird eine Velokultur gefördert, in welcher ein Miteinander und die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmenden gefördert werden.
72	QM3	2	Dies wird man erst bei der Umsetzung sehen.	6	Kenntnisnahme.
73	QUAV4	1	Die Dokumentation mit Bericht, Technischen Standards und Plan Veloroutennetz ist umfassend und übersichtlich.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
74	QUAV4	1	Als nicht optimal beurteilen wir den Umstand, dass Velohauptrou-ten fast ausschliesslich auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen geführt werden. Begründung: Entlang der Hauptverkehrsachsen fehlt vielerorts der nötige Platz, um die Vorgaben der technischen Standards umsetzen zu können. Kompromisse gehen dann oft zulasten von Sicherheit und Komfort einzelner oder mehrerer Verkehrsteilnehmerkategorien.	6	Kenntnisnahme. Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren.
75	QUAV4	1	Die Verkehrsteilnehmerkategorie «Elektrovelos mit gelber Nummer» - fortan «E-Velos 45» genannt - ist zu wenig thematisiert. Es gibt aktuell sowohl Konflikte zwischen den verschiedenen «Velokategorien» als auch zwischen Velos, Elektrovelos und Fussgängern, wenn sie dieselben Verkehrsflächen teilen müssen. Aussagen, wie mit diesem Problem umzugehen ist, fehlen. vgl. auch Artikel in NZZ am Sonntag vom 2. September	1	Wie der Masterplan festhält, haben die E-Bikes in den letzten Jahren einen starken Zuwachs verzeichnet. Auch zukünftig ist mit einer Zunahme zu rechnen. Dies stellt neue Herausforderungen an die Veloinfrastruktur und auch an die Velokultur. Das Thema der E-Bikes wurde überarbeitet und an unterschiedlicher Stellen ergänzt. Es wird nun umfassender auf Chancen und Risiken von schnellen E-Bikes eingegangen. Insbesondere wurde das Thema der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos und den damit verbundenen Problemen sowie möglichen Lösungen umfassender behandelt. Durch die unterschiedlichen Ge-

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				<p>schwindigkeiten nehmen Überholvorgänge zwischen Velofahrenden zu, was wiederum neue Anforderungen an die Veloinfrastruktur stellt. Durch breitere Radwege und Radstreifen können Konflikte vermieden und Überholvorgänge komfortabel und sicher vorgenommen werden.</p>
76 QUAV4	1	<p>Der Besitz von «E-Velos 45» in der Berner Stadtbevölkerung nimmt rasant zu. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich die damit einhergehenden Probleme von selbst lösen werden. Es ist daher unerlässlich konkrete Vorstellungen über den Umgang mit dieser Verkehrsteilnehmerkategorie zu entwickeln und umzusetzen.</p>	1	<p>Das Anliegen wurde aufgenommen. Das Thema der E-Bikes wurde überarbeitet und an unterschiedlicher Stellen ergänzt. Es wird nun umfassender auf Chancen und Risiken von schnellen E-Bikes eingegangen. Insbesondere wurde das Thema der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos und den damit verbundenen Problemen sowie möglichen Lösungen umfassender behandelt.</p>
77 QUAV4	1	<p>Wir erwarten, dass der Bericht mit klaren Aussagen betreffend den Umgang mit den «E-Velos 45» ergänzt wird. Wir erwarten von den Berner Behörden diesbezüglich, dass sie sich auf Bundesebene für eine Überprüfung der einschlägigen Verordnungen des Strassenverkehrsrechts einsetzen (Verkehrsregelverordnung, Signalisationsverordnung, Fahrzeugzulassungsverordnung und evtl. weitere): «E-Velos 45» sollen nicht gezwungen sein mit Signal 2.60 «Radweg» gekennzeichnete Wege benutzen zu müssen, sie sollen umgekehrt dazu verpflichtet sein sich an die signalisierte Höchstgeschwindigkeit zu halten. Begründung: Fahren zwei «E-Velo 45» mit voller Leistung aufeinander zu beträgt die Begegnungsgeschwindigkeit beim Kreuzen 90 km/h. Im Fall kombinierter Fuss-/Radwege kann die Begegnungsgeschwindigkeit «E-Velo 45/Zufussgehende 50 km/h betragen. «E-Velos 45» sollen deshalb grundsätzlich (Standard) die Fahrbahn der Strassen anstelle der Fuss- oder Radwege benutzen müssen.</p>	2	<p>Im Kapitel 10 Signalisation und Markierung des Berichts wird bereits festgehalten, dass sich die Stadt Bern dafür einsetzt, dass für E-Bikes die Benützungspflicht bei den Signalen 2-60, 2-63 und 2-63.1 aufgehoben wird.</p>
78 QUAV4	1	<p>Der Ausschluss der «Sicherheit auf Schulwegen» ist nicht zweckmässig, die übergeordneten Routen und die Gestaltungsrichtlinien sollten dies berücksichtigen. Bei der kleinräumigen Erschliessung kann man den Ausschluss diskutieren, längere Wege sind aber zu</p>	1/4	<p>Das Anliegen wurde teilweise aufgenommen. Insbesondere wurde der Grundsatz Nr. 6 "Sicher sein und sich sicher fühlen" dahingehend ergänzt, dass den Schulwegen ein besonderes Augenmerk gilt. Zudem wird im Kap. 4 auf die Bedürfnisse von</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		berücksichtigen (Bsp.: Burgfeld - Bitzius/Laubegg). Dies sollte sich dann auch in Standards und Priorisierung niederschlagen		Schulkindern eingegangen. Der Grundsatz 3 "Von acht bis achtzig" hat zudem eine hohe Priorisierung der Schulwegsicherheit bei Veloinfrastrukturprojekten zur Folge. Der Masterplan verfolgt nicht das Ziel, die Erschliessung einzelner Anlagen für den Veloverkehr abzubilden. Er dient der Darstellung des gesamtstädtischen Velonetzes. Folglich werden einzelne Schulstandorte nicht explizit im Veloroutennetz berücksichtigt.
79 QUAV4	1	es stellt sich die Frage nach dem Zeithorizont des Masterplans. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollten gewisse Probleme rasch gelöst werden - vor dem dargestellten Netzzustand.	3/6	Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende geniesst hohe Priorität. Aktuell werden in zahlreichen Projekten Lösungen für zentrale Schwachstellen erarbeitet. Der Masterplan muss dabei als Instrument gesehen werden, die bestehenden Schwachstellen nachhaltig zu beheben. Er definiert langfristig gültige Standards und bildet das mittel- und langfristige Zielbild ab.
80 QUAV4	1	Der Fragebogen klammert einen wichtigen Fragenkomplex aus: Oft sind es die Konflikte quer zu den Hauptachsen, die vordringlich gelöst werden sollten. Wir schlagen vor, im Masterplan jene Abschnitte besonders hervorzuheben, auf denen die Trennwirkung abgebaut, die Quartiere beidseits der Strasse besser vernetzt werden sollten.	2/5	Mit der Definition von Standards zu Knoten wird die bessere und sichere Vernetzung der Quartiere auch quer zu Hauptachsen verbessert.
81 QUAV4	2	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
82 VAL		Wir wünschen uns bessere Parkmöglichkeiten für die Fahrräder in der Unteren Altstadt. Bekanntlich können die wenigsten Anwohnenden die Fahrräder in die Häuser nehmen, da die Eingänge zu schmal sind und keine Abstellmöglichkeiten in den Häusern bestehen. Daher sollte ein öffentlicher Indoorparkplatz (Velostation) für Velos, Cargovelos und Veloanhänger realisiert werden (z. B. beim Rathausparking).	3	Die Einschätzung, dass im Bereich der Parkierung grosser Handlungsbedarf besteht, wird geteilt. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan für das gesamte Stadtgebiet sein und wird deshalb abgewartet. Eine vorgängige detaillierte Behandlung des Themas im Masterplan ist nicht zielführend.
83 VAL		Weiter gibt es zu wenig und zu überstellte öffentliche Parkplätze für die Fahrräder von Anwohnenden und Besuchenden der Untern	3	Im Rahmen der Integration des Teils Veloparkierung wird auch das Thema der Bewirtschaftung behandelt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
	Altstadt, was die wilde Parkierung fördert. Die Veloparkplätze sollen regelmässig (mindestens jährlich) aufgeräumt werden, damit keine herrenlosen Fahrräder die Plätze verstellen.	
84 VAL	Wenn die Anwohnerautoparkierung in das Rathausparking verlegt wird, sollten die freigespielten Flächen zu gut verteilten, kleineren Veloabstellmöglichkeiten umfunktioniert werden. Dies ist im Kampf gegen die wilde Parkierung zielführender als riesengrosse Abstellflächen, welche weit auseinanderliegen. Zudem werden mit kleineren Abstellflächen die Laubenbögen nicht vollständig zugeparkt, was bei den heutigen, grossen Veloabstellflächen leider der Fall ist.	3 Die Einschätzung, dass in der unteren Altstadt bei Verlagerung der Anwohnerparkierung die Umwandlung in Veloabstellplätze geprüft werden soll, wird geteilt. Im Rahmen der Integration des Teils Veloparkierung wird eine Analyse der Nachfrage und des Angebots durchgeführt, damit die Infrastruktur auf die Bedürfnisse der Nutzenden ausgerichtet werden kann.
85 VAL	Es soll überprüft werden, ob Fahrräder weiterhin auch in den Lauben abgestellt werden können. Diese nehmen in den ohnehin engen und oft überstellten Lauben viel Platz ein.	3/4 Durch die Schaffung von ausreichenden Veloabstellplätzen an sinnvoller Lage soll grundsätzlich das 'wilde Parkieren' möglichst reduziert werden.
Fach und Interessenvertretungen		
86 BRB	Grundsätzlich vermischen wir beim vorliegenden Masterplan der die Zusammenarbeit mit auf die Bedürfnisse von sinnes- und mobilitätsbehinderten Menschen.	6 Kenntnisnahme. Das Thema Hindernisfreiheit und Bedürfnisse von sinnes- und mobilitätsbehinderten Menschen wurde in der Arbeitsgruppe intensiv diskutiert und die Anliegen berücksichtigt. Der vorliegende Masterplan ist mit dem Bericht Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) koordiniert.
87 KBB	Aus Sicht des Kantonal-Bernischen Baumeisterverbands ist es begrüssenswert, dass der motorisierte Verkehr und Veloverkehr entflechtet werden. Zahlreiche heikle Strassenabschnitte in der Stadt Bern können entschärft werden, in dem die Velowege nicht über die Hauptverkehrsachsen geführt werden.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
88 KBB	Die Baubranche ist auf leistungsstarke motorisierte Fahrzeuge angewiesen, um ihre Aufgaben zu erfüllen. Es ist uns daher ein Anliegen, dass die verschiedenen Verkehrsträger in der Stadt Bern nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es gilt Lösungen zu entwickeln, die ein möglichst reibungsloses Miteinander zwischen Werk- und Individualverkehr gewährleistet, unabhängig davon, ob die Menschen mit dem Velo, ÖV, Auto oder Lastwagen unterwegs sind.	6 Kenntnisnahme. Der Masterplan ist explizit auf das Velo ausgerichtet, um die im STEK 2016 definierten Ziele betreffend Veloverkehr zu erreichen. In Kapitel 7 des Berichts wird festgehalten, dass Planung und Realisierung von Velohaupttrouten unter der Prämisse erfolgt, dass die Funktionalität des Gesamtverkehrsystems gewährleistet bleibt.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
89	Läbige Stadt	1	Läbige Stadt begrüsst die gezielte Veloförderung mithilfe des Masterplans und der Festlegung von behördenverbindlichen Planungsgrundsätzen sehr, weil sie ganzheitlich ist.	6	Kenntnisnahme. Allerdings wurde der Masterplan Veloinfrastruktur vom Gemeinderat nicht behördenverbindlich im engen Sinne erklärt, sondern im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument genehmigt.
90	Läbige Stadt	1	Die fehlenden Teile zu den Veloabstellplätzen und der Steuerung von Lichtsignalanlagen sind zeitnah in den Masterplan zu integrieren.	3	Insbesondere bei der Veloparkierung besteht tatsächlich grosser Handlungsbedarf. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Eine vorgängige detaillierte Behandlung des Themas im Masterplan ist nicht zielführend. Die Thematik der LSA-Steuerung wird voraussichtlich ab 2021 (in den Mitwirkungsunterlagen wurde noch 2020 kommuniziert) gleichzeitig mit der Veloparkierung in den Masterplan integriert.
91	Läbige Stadt	1	Das Separationsbedürfnis gegenüber dem MIV ist verbindlicher festzuschreiben. So besteht mit den aktuellen Formulierungen die Gefahr, dass die Interessensabwägung mit anderen Anspruchsgruppen (MIV, ÖV) in konkreten Projekten dazu führt, dass das Separationsbedürfnis der Velofahrenden zu wenig Gewicht erhält. Eine Interessensabwägung darf aber nicht dazu führen, dass der MIV gleich viel Gewicht erhält wie die Velofahrenden, weil damit das Ziel der Stadt Bern, Velohauptstadt zu werden, nie erreicht werden kann. Mit der Velooffensive soll die Stadt Bern eben gerade wegkommen von der bisherigen kompromissgeleiteten Veloförderungspolitik. Wo entsprechende Platzverhältnisse fehlen, ist immer eine Beschränkung der Platzverhältnisse für den MIV zu prüfen, um konsequent ÖV und Velo zu fördern.	4	Das Ziel der Separation des Veloverkehrs vom MIV wird mit dem Masterplan konsequent verfolgt, insbesondere auf Strassen mit erhöhter Geschwindigkeit oder hohem Verkehrsaufkommen. Eine noch verbindlichere Festschreibung ist nicht sinnvoll möglich. In Projekten muss (unter Berücksichtigung der Prioritäten) weiterhin eine Interessenabwägung vorgenommen werden können.
92	Läbige Stadt	1	Wir stellen den Antrag, dass bei allen Strassenbauprojekten mindestens eine Variante dem Masterplan entsprechen muss, damit eine höhere Verbindlichkeit des Masterplans sichergestellt werden kann.	1/4	Der Masterplan in der Version der öffentlichen Mitwirkung hält fest, Velohaupttrouten stets der Optimalfall umzusetzen ist, Abweichungen sind zu begründen. Auf den übrigen Velorouten ist der Optimalfall zu prüfen, der Minimalfall ist zu gewährleisten. Betreffend Velohaupttrouten wird der Antrag aufgenommen und die Formulierung dahingehend ergänzt. Für das übrige Velorou-

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
					tennetz ist das Optimalmass zwar stets zu prüfen. Die Erarbeitung einer detaillierten Entscheidungsgrundlage von einer Variante, welche aufgrund einer ersten Interessenabwägung bereits verworfen werden kann, würde zu einem grossen zusätzlichen Aufwand und zusätzlichen Kosten führen.
93	Läbige Stadt	2	Ja, der Aufbau ist verständlich, sinnvoll und übersichtlich.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
94	Pro Velo	1	Der Grundsatz «von acht bis achtzig» wird unterstützt. Die Orientierung an den Schwächeren und Unsicheren ist richtig. Dennoch muss vermieden werden, dass jene, die sich heute sicher fühlen und verhalten, neue Nachteile in Kauf nehmen müssen. Keinesfalls dürfen sie in die „Illegalität“ gedrängt werden, die schnellere Route muss immer auch möglich und legal sein.	6	Kenntnisnahme. Neue Infrastruktur ist auf den Grundsatz "von acht bis achtzig" ausgerichtet. Bestehende und bewährte Lösungen sollen für geübtere Velofahrende grundsätzlich bestehen bleiben.
95	Pro Velo	1	Es muss ein vollständig offenes Netz bleiben oder oder geben , auch unabhängig vom realisierbaren Standard. Beispiele: - keine Einbahnstrassen - keinerlei Durchfahrtsperren auf gewachsenen, tatsächlich genutzten Velorouten egal welchen Standards, keine intransparenten und kontraintuitiven Umwege. - Angebotsorientierung: keine Benützungspflichten für ein bestimmtes Angebot.	2/3/6	Das Veloroutennetz wurde aufgrund der Wunschlinien erstellt. Somit wurden insbesondere bereits genutzte Velorouten in das Routennetz aufgenommen. Sofern möglich wird bereits aktuell die Strategie verfolgt, Einbahnstrassen für den Velo-Gegenverkehr zu öffnen (Bsp. Speicher-/Nägeligasse oder Schwarztorstrasse). Dies wird auch zukünftig so weiterverfolgt.
96	Pro Velo	1	Planungsprinzipien wie nach den Vorbildern Holland und Dänemark unterstützen wir. Man muss auch Pilotversuche anwenden können.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
97	Pro Velo	1	Ein indirekter Linksabbieger nur als physisches „Angebot“ genügt einem Achtjährigen nicht. Es braucht eine klare, führende und einheitliche Spur, eine Information am Boden , nicht nur Signale auf Überkopfhöhe.	4	In den Standards sind die grundsätzlich vorgesehenen Markierungen definiert. Durch die verbreitete Anwendung es indirekten Linksabbiegen wird dieser Standard für die Velofahrenden immer mehr zur Normalität, weshalb keine explizite Spurführung benötigt, sondern die Nutzung intuitiv erfolgt. Eine verbesserte Signalisation und Markierung wird geprüft.
98	Pro Velo	1	Noch nicht ganz klar sind uns die Hierarchien bestehender und zukünftiger oder paralleler Themen sowie deren gegenseitige Auswirkungen und Rückwirkungen. Z.B. Schulwegsicherheit, UHR, „Handbücher“, Veloabstellanlagen, Winterdienst. Grundsätzlich	2/3/6	Themen wie Veloabstellanlagen oder auch der Winterdienst oder Schulwegsicherheit werden sofern sie das Velo betreffen laufend im Masterplan ergänzt. Somit werden sie integraler Bestandteil des Masterplans. Wie im Bericht graphisch dargestellt, ist das

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		sollten alle anderen Themen und Instrumente dem Masterplan und den Standards nicht widersprechen und somit untergeordnet sein.		Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum und der Bericht Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum eine Detaillierungsstufe tiefer und sollten somit dem Masterplan nicht widersprechen. Der Masterplan ist bereits auf das Thema Hindernisfreiheit abgestimmt.
99 Pro Velo	1	Gerade die Schulwegsicherheit ist auch eine Velosache. Der Masterplan muss das Thema darstellen und zeigen, wie die Schnittstellen bezüglich der Grundlagen für die Schulwegsicherheit und dem Masterplan gehandhabt werden. Wenn wir die zukünftigen Generationen aufs Velo bringen wollen, was natürlich zentral ist für eine stadtverträgliche Mobilität von morgen, dann müssen wir uns diesen Fragen auch im Masterplan Velo widmen.	1	Das Anliegen wurde teilweise aufgenommen. Insbesondere wurde der Grundsatz Nr. 6 "Sicher sein und sich sicher fühlen" dahingehend ergänzt, dass den Schulwegen ein besonderes Augenmerk gilt. Zudem wird im Kap. 4 auf die Bedürfnisse von Schulkindern eingegangen. Der Grundsatz 3 "Von acht bis achtzig" hat zudem eine hohe Priorisierung der Schulwegsicherheit bei Veloinfrastrukturprojekten zur Folge.
100 Pro Velo	1	An vielen Orten steht sinngemäss: „... <i>ist zu prüfen.</i> “ Das ist kein Fortschritt gegenüber dem Status Quo und könnte als Anleitung zum Nichtstun gedeutet werden. Wir bitten darum, diese Formulierung anzupassen: „... <i>ist zu prüfen und ohne zwingende Hinderungsgründe umzusetzen.</i> “	2/4	Der Masterplan definiert handlungsanweisende Standards für die Verwaltung, insbesondere auf Velohaupttrouten ist stets der Optimalfall umzusetzen. Abweichungen sind zu begründen. Der Masterplan kann keine Vorgaben zu übergeordneten Priorisierungen der Interessen definieren. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden. Der Masterplan kann keine anderen geltenden Grundlagen ausser Kraft setzen. Er dient jedoch dazu, Mindestmasse zu definieren und den Variantenfächer von Lösungen zu erweitern.
101 Pro Velo	1	«Ziele der Stadt Bern: Auf Velohaupttrouten ist stets der Optimalfall umzusetzen. Abweichungen sind zu begründen. Auf übrigen Velorouten ist der Optimalfall zu prüfen.» Der "Optimalfall" soll immer auch als Ausführungsvariante vorgelegt werden, damit dieser ernsthaft geprüft werden kann.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Der Optimalfall soll als Variante ausgearbeitet und geprüft werden.
102 Pro Velo	1	Wir danken dafür, dass die Texte schon recht konsequent beide Geschlechter sprachlich abbilden. Wir bitten darum, dem inhaltlichen Einleitungstext von Ursula Wyss auch sprachlich noch überall konsequent Rechnung zu tragen: Auf S. 5 des Berichts sagt Ursula Wyss: Gerade Familien mit Kindern, Ältere, aber auch <i>Frauen</i> haben höhere Ansprüche an die	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Version des Masterplans der öffentlichen Vernehmlassung weist vereinzelt keine geschlechtsneutrale Begrifflichkeit auf. Dies wurde angepasst.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Sicherheit der Infrastruktur. Danach werden häufig nur Kunden, Stadtbewohner, Verkehrsteilnehmer erwähnt.		
103 Pro Velo	1	Wir begrüßen die Grundsätze zum Veloroutennetz, die eine Führung auf Hauptachsen vorsehen und sich die Problemlösung, nicht die Umleitung der Velofahrenden am Problem zum Ziel setzen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
104 Pro Velo	2	Ja, grundsätzlich richtig. Es ist besonders wichtig, dass «Standards» definiert werden. Es sollen nicht Empfehlungen abgegeben werden, sondern «für alle Planungen verbindliche Standards» definiert werden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
105 Pro Velo	2	Unsicher sind wir, ob die Instrumente zur Erkennung von Mängeln und für ein Controlling der zu treffenden Massnahmen genügend etabliert werden.	6	Kenntnisnahme. Es ist unklar, welche Instrumente zum Erkennen von Mängeln gemeint ist, ob dies sich auf neue oder auch bestehende Infrastruktur bezieht. Neue Massnahmen, insbesondere jene welche als Pilot gekennzeichnet sind, werden jeweils evaluiert und allfällige Mängel behoben.
106 SeRa	1	Generell bietet der Masterplan Veloinfrastruktur erstrebenswerte Planungsgrundsätze und sehr gute Ansätze, die der SeRa voll unterstützt.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
107 SeRa	1	Damit aber das Ziel der Stadt, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr im nächsten Jahrzehnt auf 20% zu erhöhen, reale Chancen hat, muss aus Sicht des SeRa dem Aspekt Sicherheit (Grundsatz 6) höchste Priorität eingeräumt werden . Deshalb sollten unseres Erachtens die bestehenden Gefahrenstellen an Knoten aller Art (z.B. Abbiegen nach links auf stark befahrenen Strassen oder enge Verhältnisse bei Tramschienen oder problematische Mischflächen) prioritär saniert werden.	2	Mit den Grundsätzen Nr. 3 "Von acht bis achtzig" und Nr. 6 "Sicher sein und sicher fühlen" wird der Sicherheit oberste Priorität eingeräumt. Diese wird insbesondere durch die Definition von Standards zu Knoten (K1 bis K5) erhöht.
108 SeRa	1	Insbesondere weisen wir auf die gefährliche Mischverkehrsfläche an der Thunstrasse/Helvetiaplatz hin. Mischverkehrsflächen sind nach Möglichkeit auch deshalb zu vermeiden, weil ältere Fussgängerinnen und Fussgänger ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis haben.	3/6	Die Einschätzung, dass es im Bereich Thunstrasse und Helvetiaplatz aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr führen, wird geteilt. Aktuell gibt es in diesem Bereich mehrere Projekte, mit welchen diesbezüglich Verbesserungen geplant werden. Mit dem Masterplan wird der Grundsatz verfolgt, den unterschiedlichen

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				Verkehrsmittel eigene Flächen zuzuweisen und den Veloverkehr auch vom Fussverkehr vermehrt baulich abzutrennen.
109 SeRa	1	Sollten dereinst die Gefahrenstellen saniert sein, könnte der Spruch «Velofahren ist mir in der Stadt zu gefährlich» dannzumal der Vergangenheit angehören und so vermehrt auch Kinder und Alte (von acht bis Achtzig; Grundsatz 3) fürs Velofahren begeistern.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
110 SeRa	1	Abschliessend möchten wir noch erwähnen, dass auf Velowegen und Mischflächen unbedingt eine Lösung mit den E-Bikes gefunden werden sollte, denn E-Bikes sind eigentlich keine Velos.	3/6	Die Aussage bezieht sich voraussichtlich auf Mischflächen mit Fuss- und Veloverkehr. Die Einschätzung, dass eine Benützung solcher Mischverkehrsflächen von schnellen E-Bikes zu Konflikten führt, wird geteilt. Unter anderem deshalb wird auch eine vermehrte Separierung des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt. Wie im Bericht festgehalten, setzt sich die Stadt Bern zudem auf nationaler Ebene für eine Aufhebung der Benützungspflicht der E-Bikes auf Radwegen ein, damit die schnellen E-Bikes bei Stellen mit Mischflächen von Fuss- und Veloverkehr die MIV-Fahrbahn benützen.
111 TCS	1	Der TCS setzt sich für eine Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsträger ein. Konsequenterweise müssen alle Gruppen gleichbehandelt werden. Es geht nicht an, dass sich eine einzelne Verkehrsgruppe aus der Verantwortung nimmt. Sonst werden keine Lösungen für existierende Probleme geschaffen, sondern die Diskussion wird zu einem ideologisch einseitigen Lobbying einzelner Interessensvertreter.	6	Kenntnisnahme. Ein Verkehrssystem muss immer auf die Bedürfnisse aller Nutzenden ausgerichtet sein. Der Masterplan ist explizit auf das Velo ausgerichtet, um die im STEK 2016 definierten Ziele betreffend Veloverkehr zu erreichen. In Kapitel 7 des Berichts wird festgehalten, dass Planung und Realisierung von Velohaupttrouten unter der Prämisse erfolgt, dass die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems gewährleistet bleibt.
112 TCS	1	Lösungen sollen pro Velo sein und nicht anti MIV. Deshalb ist es problematisch, wenn Abbildungen wie der Tugendkreis auf Seite 23 nicht von einem Umfeld umgeben sind. Diese Loslösung aus dem Kontext ist realitätsfremd, da sich die Velofahrenden heute in der Schweiz ein Umfeld mit anderen Verkehrsträgern teilen. Diesem müssen eine entsprechende Grafik und auch das Konzept als Ganzes Rechnung tragen. Denn z.B. die Kompatibilität von ÖV und Langsamverkehr stellt einen realen Knackpunkt dar. Velo und Tram zum Beispiel sind «natürliche Feinde» im Strassenraum, erhöhen doch die Schienen und Haltestellen die Unfallgefahr bei	6	Kenntnisnahme. Durch die Zielvorgabe im STEK 2016 eines Anteils von mindestens 20% des Veloverkehrs am Gesamtverkehr hat die Stadt Bern das Ziel definiert, das Velo als nachhaltige Mobilität zu fördern. Mit dem angesprochenen Wirkungskreis (Tugendkreis) geht es darum aufzuzeigen, wo die Förderung sinnvollerweise ansetzt und welche Funktion dabei dem Masterplan zukommt. Konkrete Infrastrukturplanungen werden unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrssystems und einer damit verbundenen Interessenabwägung vorgenommen.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		den Velofahrenden. Diesem Umstand muss Rechnung getragen werden.		
113 TCS	1	Ein schwieriger Punkt ist der Umgang mit den schnellen E-Bikes. Ihr Tempo liegt weit näher bei der Innerortsgeschwindigkeit des MIV als bei der von konventionellen Velos. Im Ausland werden diese als Motorräder behandelt und finden einen entsprechenden Platz innerhalb des Verkehrs inkl. zugehöriger Führerscheinpflcht und Vorschriften für Schutzbekleidung. Werden diese den unmotorisierten Fahrrädern gleichgestellt, wird ein hohes Unfallrisiko für beide Verkehrsträger in Kauf genommen. Dies kann also nicht im Interesse des Masterplans Veloinfrastruktur liegen.	2/6	Die Einschätzung, dass die rechtlich weitgehende Gleichstellung von schnellen E-Bikes mit konventionellen Velos zu Konflikten führt, wird geteilt. Wie auf S. 54 festgehalten, setzt sich die Stadt Bern zudem auf nationaler Ebene für eine Aufhebung der Benützungspflicht der E-Bikes auf Radwegen ein, damit die schnellen E-Bikes bei Stellen mit Mischflächen von Fuss- und Veloverkehr die MIV-Fahrbahn benützen.
114 TCS	1	Verbleiben die schnellen E-Bikes auf der Fahrbahn für den motorisierten Verkehr, reicht für die Radstreifen auch eine Breite von 1,8 m aus, da es zu weniger Überholmanövern kommt.	4	Unabhängig von der Thematik der E-Bikes für ein sicheres Nebeneinander-Fahren und Überholen sind 2.50m Radstreifen stets anzustreben. 1.80m als Standard würden dem Grundsatz "Von acht bis achtzig" nicht gerecht werden und tragen den Bedürfnissen der unterschiedlichen Velotypen ungenügend Rechnung (bspw. Anhänger, Cargobikes etc.).
115 TCS	1	Anmerkung: Die Auswahl an Bildmaterial aus dem Ausland mit zahlreichen Radfahrenden ohne Helm ist im Kontext der Verkehrssicherheit sehr unglücklich getroffen.	6	Kenntnisnahme. Grundsätzlich wird das Tragen eines Helmes als sinnvoll erachtet. In den meisten Ländern besteht keine Helmpflicht. Mit den Bildern wird die gelebte Realität in anderen Ländern abgebildet.
116 VCS	1	Die drei Dokumente sind sehr ausführlich und eine sehr gute Grundlage für die weitere Veloförderung in der Stadt Bern.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
117 VCS	1	Wir begrüßen die Behördenverbindlichkeit des Masterplans.	6	Kenntnisnahme. Allerdings wurde der Masterplan Veloinfrastruktur vom Gemeinderat nicht behördenverbindlich im engen Sinne erklärt, sondern im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument genehmigt.
118 VCS	1	Uns gefällt der Ansatz, von den besten Velostädten zu lernen und die guten Lösungen auf die Berner Verhältnisse anzupassen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
119 VCS	1	Die Inhalte des Masterplans wurden ausgehend von den Bedürfnissen der Velofahrer*innen erarbeitet. Wenn die Planungsgrundsätze und Standards so umgesetzt werden können, wäre dies ein	1/4	Der Masterplan in der Version der öffentlichen Mitwirkung hält fest, Velohaupttrouten stets der Optimalfall umzusetzen ist, Abweichungen sind zu begründen. Auf den übrigen Velorouten ist

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		<p>Quantensprung für die Velohauptstadt Bern. Wir werden uns für eine konsequente Umsetzung der Standards einsetzen und bei Zielkonflikten stets gute Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr einfordern. Im Masterplan wird erläutert, dass in Zukunft Abweichungen von den Standards zu begründen sind. Das ist uns zu schwach. Wir befürchten, dass damit anderen Interessen Vorrang erhalten.</p> <p>Antrag: Bei künftigen Planungen ist in jedem Fall eine Variante vorzulegen, die den Standards gemäss Masterplan Veloinfrastruktur entspricht, inklusive einer Kostenschätzung. Nur damit kann eine gute Interessenabwägung gemacht werden.</p>		<p>der Optimalfall zu prüfen, der Minimalfall ist zu gewährleisten. Betreffend Velohaupttrouten wird der Antrag aufgenommen und die Formulierung dahingehend ergänzt. Für das übrige Veloroutennetz ist das Optimalmass zwar stets zu prüfen. Die Erarbeitung einer detaillierten Entscheidungsgrundlage von einer Variante, welche aufgrund einer ersten Interessenabwägung bereits verworfen werden kann, würde zu einem grossen zusätzlichen Aufwand und zusätzlichen Kosten führen.</p>
120 VCS	1	<p>Positiv finden wir, dass auch schon viele Ideen für die Umsetzungskontrolle vorhanden sind. Vieles soll durch Befragungen und Beobachtungen erhoben werden. Wir weisen darauf hin, dass die Datenbeschaffung und -auswertung mit hohem Aufwand verbunden ist. Vorgängig soll gut überlegt werden, welche Daten auf sinnvolle Art und Weise erhoben werden können und was mit diesen Daten geschehen soll.</p>	3/6	<p>Kenntnisnahme. Die Einführung von neuen Massnahmen wird jeweils mit einer Evaluation begleitet. Mit welcher Methodik die Evaluation von statten geht, hängt von der getroffenen Massnahme ab und wird vorgängig definiert. Dabei werden auch die bestehenden rechtlichen Bestimmungen zu Datenbeschaffung und -auswertung berücksichtigt.</p>
121 VCS	1	<p>Einige Infrastruktur-Elemente (z.B. Signalisationen) sind neu, bzw. noch nicht etabliert (z.B. Velostrassen). Es braucht deshalb auch Schulungen und Sensibilisierungen für alle Verkehrsteilnehmenden.</p>	3/6	<p>Kenntnisnahme. Bei der Einführung neuer Elemente oder Lösungen wird unter anderem auch Fokus daraufgelegt, ob für die Einführung der Massnahme kommunikative Begleitmassnahmen für die Sensibilisierung getroffen werden sollen. Anliegen wird bereits so gehandhabt.</p>
122 VCS	1	<p>Die Inhalte Veloparkierung und LSA-Steuerung sind für die Veloförderung zentral, fehlen aber leider (noch) im Masterplan.</p> <p>Antrag: Die Inhalte Veloparkierung und LSA-Steuerung müssen baldmöglichst ergänzt werden.</p>	3/4	<p>Insbesondere bei der Veloparkierung besteht tatsächlich grosser Handlungsbedarf. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Velobstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Eine vorgängige detaillierte Behandlung des Themas im Masterplan ist nicht zielführend. Die Thematik der LSA-Steuerung wird voraussichtlich ab 2021 (in den Mitwirkungsunterlagen wurde noch 2020 kommuniziert) gleichzeitig mit der Veloparkierung in den Masterplan integriert.</p>
123 VCS	2	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung	
124	Vortritt Fussgänger			6 Kenntnisnahme. Ein Verkehrssystem muss immer auf die Bedürfnisse aller Nutzenden ausgerichtet sein. Der Masterplan ist explizit auf das Velo ausgerichtet, um die im STEK 2016 definierten Ziele betreffend Veloverkehr zu erreichen. Konkrete Infrastrukturplanungen werden unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrssystem und einer damit verbundenen Interessenabwägung vorgenommen.	
125	Vortritt Fussgänger	1		Die Akzeptanz für Veloprojekte wird immer mehr sinken, wenn Fussgänger, spielende Kinder und Autofahrer zunehmend von Velofahrenden gefährdet werden. Velofahrende müssten dazu motiviert werden, andere nicht zu gefährden.	2/6 Velofahrende, wie auch alle anderen Verkehrsteilnehmende, sollen keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellen. Diesem Ziel dient der Masterplan, indem er eine verstärkte bauliche Separation der verschiedenen Verkehrsmittel vorsieht. Mit den Grundsätzen Nr. 7 "Cruisen statt Rasen" und Nr. 8 "Fairplay und Velokultur" soll ein respektvolles Miteinander gefördert werden.
126	Vortritt Fussgänger	1		Vortritt Fussgänger befürwortet separate Routenplanungen, damit alle Verkehrsteilnehmer flüssig vorankommen.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
127	Vortritt Fussgänger	1		Was aber nicht zu befürworten ist, sind die geplanten grünen Wellen für den Veloverkehr. Die Fahrgeschwindigkeit der einzelnen Velofahrer sind zu unterschiedlich, um einen Standard aufzustellen resp. wenn doch, dann unter der strengen Kontrolle von Verkehrsüberschreitungen und Nichtbeachtung von Signalen.	4/6 Kenntnisnahme. Im Veloverkehr sind die Geschwindigkeiten teilweise sehr unterschiedlich. Trotzdem wird ein möglichst durchgehender Fahrfluss angestrebt. Dabei steht das gemütliche Velofahren im Vordergrund, insbesondere auch bei der Planung der Grünen Wellen. Das Einrichten einer Grünen Welle führt nicht zu einer Zunahme von Verkehrsüberschreitungen, sondern im Gegenteil zu einer Abnahme, da die Grünzeiten aufeinander abgestimmt sind.
128	Vortritt Fussgänger	1		Analog zum Entscheid von Zürich, soll auch in Bern künftig auf Trottoirs kein Mischverkehr mehr zugelassen werden: https://www.stadtzuerich.ch/pd/de/index/das_departement/medien/medienmitteilung/2018/september/180913a.html	6 Die Stadt Bern hat das Gutachten der Stadt Zürich zur Kenntnis genommen. Die Einschätzung, dass Trottoirs primär dem Fussverkehr vorbehalten sein soll, wird geteilt. Mit dem Masterplan wird deshalb das Ziel verfolgt, Mischverkehrsflächen zu vermeiden und dem Veloverkehr eigene Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen. Mischverkehrsflächen sollen zukünftig nur in besonderen Situationen (bspw. auf Schulwegen) geplant und in der Regel mit 'Fussweg' mit Zusatz 'Velo gestattet' signalisiert werden.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
129	Vortritt Fussgänger	2	Ja, das ist er.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
Transportunternehmungen				
130	BERNMOBIL		Grundsätzlich begrüsst BERNMOBIL die Erstellung eines Masterplans Veloinfrastruktur als Grundlage zur koordinierten Planung und Projektierung von Verkehrsanlagen.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
131	BERNMOBIL		Der Aufbau des Masterplans in drei Teile ist sinnvoll.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
Gemeinwesen und Öffentliche Hand				
132	BVD		Die übergeordneten Ziele des vorgelegten Masterplans Veloinfrastruktur leiten sich aus den verkehrspolitischen Zielsetzungen des STEK 2016 ab. Der Masterplan konkretisiert die Vorgaben im Bereich Veloinfrastruktur, indem er ausgehend von den Anforderungen der Velofahrenden Planungsgrundsätze festhält und ein Veloroutennetz vorschlägt.	6 Kenntnisnahme.
133	BVD		Für die einzelnen Strassentypen und -elemente werden im separaten Dokument "Standards" die Mindest-, Maximal- und Standardmasse festgehalten und die Standards für Signalisation und bauliche Massnahmen definiert.	6 Kenntnisnahme.
134	BVD		Der Masterplan ist aus unserer Sicht eine konsequente Umsetzung des STEK 2016 und ein wichtiger Schritt für die zielstrebige und schnelle Realisierung der entsprechenden Massnahmen. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung:	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
135	BVD		Standards Kantonsstrassen (Ausgabe 2017), Grundsätze Die kantonalen Standards gelten über den ganzen Kanton und werden über das ganze Kantonsgebiet einheitlich angewandt. Sie werden in keinem Fall den Standards einer Gemeinde angepasst, unabhängig davon, ob die Standards der Gemeinde höher oder tiefer sind.	1/6 Der Masterplan ersetzt die geltenden kantonalen Standards nicht. Er dient den städtischen Behörden im Sinne eines Zielbilds als handlungsanweisendes Managementinstrument für Verkehrsprojekte auf Gemeindestrassen. Beim Abschnitt zur Verbindlichkeit wurde diesbezüglich die Formulierung präzisiert.
136	BVD		Die kantonalen Standards konkretisieren die Vorgaben der kantonalen Strassenverordnung; sie gelten auch auf dem Gemeindege-	6 Kenntnisnahme. Bei Projekten auf Kantonsstrassen hat der Kanton die Federführung mit den entsprechenden kantonalen Stan-

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
	<p>biet der Stadt Bern. Wenn in Einzelfällen davon abgewichen werden soll, muss dies von der Stadt Bern beantragt werden. Die Stadt Bern kann Ausnahmeanträge stellen und Massnahmen beim Kanton bestellen, muss diese allerdings selber bezahlen. Die Ausnahmeanträge werden vom Kanton situativ beurteilt.</p>	<p>dards. Die Stadt wird sich weiterhin im Rahmen der Projekterarbeitung für eine gute Zusammenarbeit und gute Velolösungen einsetzen und entsprechend Ausnahmeanträge einbringen. Beim Abschnitt zur Verbindlichkeit wurde die Formulierung zum Umgang mit Kantonsstrassen angepasst.</p>
137 BVD	<p>Standards Kantonsstrassen, Veloverkehr Die Grafik zum Separationsbedürfnis gemäss Masterplan, Bericht auf S.9 ist ähnlich aufgebaut wie die Grafik Velofahrende längs und quer im Kapitel Sicherheitsbedürfnisklassen und Referenzstandards Langsamverkehr in der Arbeitshilfe "Standards Kantonsstrassen" des kantonalen Tiefbauamtes (S. 21, vgl. Beilage). Während die Grafik der Stadt Bern jedoch die Art der Verkehrsführung je nach Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen definiert, hält die Grafik des Kantons Bern das Sicherheitsbedürfnis fest, und listet pro Kategorie verschiedene Massnahmen auf, wie diesem Sicherheitsbedürfnis entsprochen werden kann. Wir erachten diese Flexibilität hier als zielführender.</p>	<p>6 Kenntnisnahme. Für die Planung der Veloinfrastruktur auf städtischen Strassen ist die vorliegende Graphik des Masterplans zielführend.</p>
138 BVD	<p>Die im Masterplan vorgeschlagenen Standards umfassen Vorgaben für dreizehn verschiedene Querschnitte, sechs Knoten- und sieben Haltestellenvarianten. Wir sind der Meinung, dass es sinnvoller ist, Werkzeuge mit einer gewissen Flexibilität zu entwickeln. Es macht gemäss unserer Erfahrung selten Sinn, starre Zahlen oder Massnahmen vorzugeben, ohne die spezifische Situation und die Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen. Die vorgeschlagenen Standards der Stadt Bern verstehen wir somit mehr als mögliche Lösungsansätze und keinesfalls als strikte Vorgaben, die bei vorgegebenen Situationen umzusetzen sind.</p>	<p>2/4 Der Masterplan lässt weiterhin eine Flexibilität offen. Er gibt jedoch eine Grundhaltung vor und dient dazu, Mindestmasse zu definieren und den Variantenfächer von Lösungen zu erweitern. Insbesondere auf Velohaupttrouten ist stets der Optimalfall umzusetzen, Abweichungen sind zu begründen. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden.</p>
139 BVD	<p>Öffentlicher Verkehr Der Masterplan verweist auf die Velovorbildländer Niederlande und Dänemark. Das ist in vielerlei Hinsicht hilfreich. Wir geben jedoch zu bedenken, dass in Bern der öffentliche Verkehr eine grössere, teilweise sogar erheblich grössere Bedeutung hat, als in den erwähnten Velovorbildländern. Dieser Umstand ist bei der Beurteilung der konkreten Lösungsmöglichkeiten zu beachten.</p>	<p>6 Kenntnisnahme. Teilweise weisen die erwähnten ausländischen Beispiele auch einen gut ausgebauten ÖV auf, wie z.B. im Fall Amsterdam mit einem Tramnetz von einer Länge von 95 Kilometern. Den Interessen des öffentlichen Verkehrs wird im Rahmen der Interessenabwägung in den konkreten Projekten weiterhin grosse Bedeutung beigemessen.</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
140 BVD		Zum Beispiel dürfen "Grüne Wellen" für den Veloverkehr nicht zu Lasten der ÖV Bevorzugung an LSA-geregelten Knoten führen.	6	Kenntnisnahme. Den Interessen des öffentlichen Verkehrs wird im Rahmen der Interessen Abwägung in den konkreten Projekten weiterhin grosse Bedeutung beigemessen.
141 BVD		Es ist richtig und wichtig, dass der Masterplan periodisch überarbeitet werden soll, um Rückschlüsse aus den Erfahrungen in Bern und anderen in- und ausländischen Städten zu ziehen. Bei der Evaluation der Massnahmen sind immer auch die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten zu untersuchen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
142 BVD		Der Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern ist eine ausgezeichnete Grundlage zur weiteren Optimierung des Veloroutennetzes in der Stadt Bern.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
143 BVD		Die Abstimmung mit dem Kanton, der Region und den Nachbargemeinden ist noch nicht hinreichend abgeschlossen.	1	Anliegen wurde aufgenommen. Es wurde nochmals eine Abstimmung mit den Anliegen und dem Netz des Kantons, der Region und den Nachbargemeinden vorgenommen.
144 RKBM		Grundsätzlich zeigt der Masterplan Veloinfrastruktur eine wirkungsvolle Weiterentwicklung des Velonetzes in der Stadt Bern auf. Für das Velonetz liegt bereits seit dem STEK 2016 ein gutes, strategisches Konzept vor, das als Grundlage für die Umsetzung und Realisierung von Velorouten dient.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
145 RKBM		Zusammenfassend und Antrag Die Kommission Verkehr der RKBM begrüsst die Stossrichtungen der Stadt Bern und stimmt dem Masterplan Veloinfrastruktur grundsätzlich zu. Wir bitten Sie, die oben aufgeführten Punkte zu prüfen und im Masterplan Veloinfrastruktur zu integrieren, so dass - aufgrund von Abweichungen mit der regionalen Velonetzplanung - keine Schnittstellen an den Gemeindegrenzen entstehen.	1/6	Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Punkte wurden geprüft und gegebenenfalls angepasst. Insbesondere hat erneut eine Abstimmung des Veloroutennetzes mit dem regionalen Velonetzplan stattgefunden.
146 Kapo	1	Nein, die Kapo hat keine grundsätzlichen Bemerkungen oder Anregungen anzubringen.	6	Kenntnisnahme.
147 Kapo	2	Ja, der Aufbau des Masterplans Veloinfrastruktur in drei Teile ist, obwohl umfangreich, verständlich und übersichtlich.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
148 Bürgergemeinde Bern	1	Lesbarkeit (Masterplan zu Dokumenten): Beide Dokumente sprechen bei der Einführung von "Veloroutennetz", die Bezeichnung findet sich auch auf dem Deckblatt des Planes. Bei den folgenden beiden Plänen fehlt dann ein Bezug dazu. Warum zwei Pläne?	6	Der Plan vom Veloroutennetz setzt sich zur Übersichtlichkeit aus zwei Plänen zusammen. Der Plan "Bezeichnung der Haupttrouten" verdeutlicht das übergeordnete Netz der Haupttrouten mit der entsprechenden Bezeichnung welche Gebiete die Velohauptroute hauptsächlich erschliesst. Zusätzlich umfasst das Veloroutennetz zahlreiche weitere zentrale Verbindungen, welche im Plan "Netzplan" abgebildet sind. Beide Pläne zusammen bilden das Veloroutennetz ab.
149 Bürgergemeinde Bern	1	Zusätzlich ist der Begriff "Masterplan" ist etwas hoch gegriffen. Gleichzeitig klebt am Namen ein wenig der Fluch, dereinst sang- und klanglos zu sterben (Beispiel Masterplan Bahnhof).	6	Kenntnisnahme. Der Begriff verdeutlicht, dass das Dokument umfassend das Thema der Veloinfrastruktur abdeckt (inkl. Grundsätzen Netzplan, Standards etc.) und den einzelnen Infrastrukturplanungen übergeordnet ist.
150 Bürgergemeinde Bern	1	Der Masterplan ist offenbar mit Beschluss Gemeinderat verbindlich. Wie sieht jetzt das Verhältnis zum "Richtplan Veloverkehr" aus, der "mittelfristig" durch den Masterplan ersetzt werden soll (Bericht S. 11)?	6	Der geltende Richtplan Veloverkehr 2009 soll mittelfristig durch den Masterplan Veloinfrastruktur ersetzt werden. Der Masterplan Veloinfrastruktur zielt grundsätzlich in Richtung der Vorgaben des Richtplans Veloverkehr 2009 bzw. konkretisiert sie näher und enthält zusätzliche Ausführungen. Dabei weicht er zwar punktuell vom Richtplan ab (punktuell auch bei den Velohaupttrouten), aber nicht so, dass man von einem Systemwechsel sprechen müsste. Der Masterplan Veloinfrastruktur steht damit nicht in einem grundlegenden Widerspruch zum geltenden Richtplan und er setzt auch keine anderen geltenden Grundlagen ausser Kraft. Der Masterplan Veloinfrastruktur wurde bis zur stufengerechten Ablösung des Richtplans Veloverkehr 2009 vom Gemeinderat im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument genehmigt.
151 Bürgergemeinde Bern	1	Im Zusammenhang mit dem "Richtplan Veloverkehr": Der Gemeinderat hat den dazu offenbar gehörenden Netzplan mit Beschluss vom 16. Dezember 2009 beschlossen, das AGR hat den Plan am 2. Februar 2010 genehmigt. Das jugendliche Alter dieses Richtplans lässt die Frage auftauchen, ob es überhaupt Bedarf gibt für den jetzt dazukommenden "Masterplan". Nach bisheriger Abklärung findet sich dazu in den Unterlagen kein Hinweis. Richtpläne	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan kann und soll den Richtplan vorerst nicht ersetzen. Er ist insbesondere durch die Definition des Veloroutennetzes sowie der Standards eine sinnvolle Ergänzung und Konkretisierung des Richtplans. Da der Richtplan weiterhin in Kraft bleibt, ist auch die Planbeständigkeit nicht verletzt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		haben in der Regel ein längeres Leben als die Nutzungspläne, zumal sie auch noch gelten sollten, wenn Nutzungspläne entstehen oder abgeändert werden. Der Masterplan verletzt die Planbeständigkeit des Richtplans.		
152 Bürgergemeinde Bern	1	"Behördenverbindlichkeit" Wenn der Gemeinderat "behördenverbindlich" sein will, kann dies wohl nur die Stadtverwaltung im Rahmen der Weisungsbefugnis treffen.	6	Kenntnisnahme. Die Formulierung der Verbindlichkeit in der Version der öffentlichen Vernehmlassung war nicht ausreichend präzise formuliert. Abklärungen haben gezeigt, dass es sinnvoller und zielführender ist, wenn der Gemeinderat den Masterplan Veloinfrastruktur im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument genehmigt.
153 Bürgergemeinde Bern	1	Eine Gleichstellung mit "Richtplan" kommt schon deshalb nicht in Frage, weil hierzu die Genehmigung durch das AGR erforderlich ist (vgl. dazu BauG Art. 57 f. und BauV Art. 111 f.). Ohne diese Genehmigung verleitet "behördenverbindlich" die Gemeindebehörden zu viel Respekt.	6	Kenntnisnahme. Gestützt auf eine Abwägung aller Vor- und Nachteile hat sich der Gemeinderat dafür entschieden, den Masterplan Veloinfrastruktur nicht als behördenverbindlich im engen Sinne zu deklarieren, sondern ihn – im Sinne eines Zielbilds – als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument zu genehmigen.
154 Bürgergemeinde Bern	1	Der Gemeinderat als Führungsorgan einer Gemeinde vermag auch mit genehmigten Richtplänen nur die ihm unterstellten Behörden zu verpflichten. Insbesondere nicht verpflichtet werden übergeordnete Organe, wie etwa das Parlament der Stadt oder deren Volk. Ebenfalls nicht gebunden werden der Kanton, der Bund oder schliesslich die Bürgergemeinde. Weiter nicht daran gebunden sind Baubewilligungsbehörden (Zaugg/Ludwig, Kommentar BauG 2017, N 4a zu Art. 57).	6	Kenntnisnahme. Gestützt auf eine Abwägung aller Vor- und Nachteile hat sich der Gemeinderat dafür entschieden, den Masterplan Veloinfrastruktur nicht als behördenverbindlich im engen Sinne zu deklarieren, sondern ihn – im Sinne eines Zielbilds – als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument zu genehmigen.
155 Bürgergemeinde Bern	1	Die Verbindlichkeit bzw. "Behördenverbindlichkeit" endet sicher auch dort, wo andere Organe für eine definitive Entscheidung zuständig sind.	6	Kenntnisnahme. Gestützt auf eine Abwägung aller Vor- und Nachteile hat sich der Gemeinderat dafür entschieden, den Masterplan Veloinfrastruktur nicht als behördenverbindlich im engen Sinne zu deklarieren, sondern ihn – im Sinne eines Zielbilds – als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument zu genehmigen.
156 Bürgergemeinde Bern	2	Der Masterplan ist (zu) dick, besonders, wenn dazu gemäss Bericht S. 11 noch ein Handbuch und ein Bericht kommen sollen.	1/6	Kenntnisnahme. Da der Masterplan umfassend das Thema der Veloinfrastruktur abdeckt, ist der vorliegende Umfang angemessen. Die Graphik S. 11 erwähnt das Handbuch Planen und Bauen

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				im öffentlichen Raum und den Bericht Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum. Es hat sich gezeigt, dass die Graphik etwas missverständlich war, weshalb auf sie verzichtet hingegen der Text zur Einordnung ergänzt wurde. Sowohl das Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum als auch der Bericht Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum sind bestehende Dokumente, welche bereits zur Anwendung kommen. Sie sind auf den Masterplan abgestimmt.
157 Bürgergemeindegemeinde Bern	2	Die Bürgergemeindegemeinde ist insbesondere interessiert an Bereichen, die ihr Eigentum betreffen. Vorerst kritisch betrachtet werden die Wälder:	3/6	Kenntnisnahme. Bei der konkreten Planung von Infrastrukturvorhaben wird die Grundeigentümerschaft jeweils frühzeitig miteinbezogen.
158 Bürgergemeindegemeinde Bern	2	Das eidg. Waldgesetz WaG verbietet das Fahren mit Motorfahrzeugen im Wald. E-Bikes mit Mofanummer sind deshalb nur mit ausgeschaltetem Motor im Wald zulässig. Der Forstbetrieb beantragt deshalb, auf die Aufnahme von Velorouten im Wald oder entlang vom Wald zu verzichten.	1/6	Bei den Routen durch den Wald handelt es sich weitgehend um bereits bestehende Verbindungen (bspw. im Bremgartenwald, Schärmewald). Bei neuen Netzelementen wird im Rahmen der Planung eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen. Die Veloroute durch den Dählhölzliwald, welche bei der öffentlichen Vernehmlassung noch den Status 'Festlegung und Lage zu prüfen hatte', wird nicht mehr als Veloroute aufgeführt.
159 Bürgergemeindegemeinde Bern	2	Die Anlage von Velorouten im Wald und entlang des Waldes führt zu dauernden und erheblichen Störungen für die seltenen natürlichen Lebensräume und beeinträchtigt die Bewirtschaftung, da bei der Waldpflege entsprechende Massnahmen getroffen werden müssen.	6	Bei den Routen durch den Wald handelt es sich weitgehend um bereits bestehende Verbindungen (bspw. im Bremgartenwald, Schärmewald). Bei neuen Netzelementen wird im Rahmen der Planung eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen.
160 Bürgergemeindegemeinde Bern	2	Auch das Argument, dass die Gemeinde den Unterhalt der Wege übernimmt, ist trügerisch. Dieser Unterhalt könnte als Widmung betrachtet werden, was wiederum bössartige Folgen hat beim Lichtraumprofil (vgl. hierzu SG Artikel 73 f).	6	Kenntnisnahme. Die Zuständigkeit für den Unterhalt wird wie bis anhin beibehalten. Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten (Art. 47 SG).
161 Bürgergemeindegemeinde Bern	2	Hier auch eine Bemerkung zum Parkierungskonzept: Da der Wald heute und auch in absehbarer Zukunft nicht mittels öV erschlossen sein wird, ist es für die Waldbewirtschaftung zentral, dass die Mitarbeitenden über die nötigen Parkplätze für PW und LKW verfügen. Eine Reduktion dieser Parkplätze bei Infrastruktur, die der	5	Betrifft das Parkierungskonzept und nicht den Masterplan Veloinfrastruktur.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Waldbewirtschaftung dienen, wird abgelehnt (Beispiel Forstzentrum).		
162 Ittigen	1	Der Masterplan, insbesondere die Standards können auch für Bauherren ausserhalb der Stadt Bern, und somit auch für die Gemeinde Ittigen, ein nützliches Hilfsmittel sein.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
163 Ittigen	1	Die Massnahmen im Grenzgebiet zu Ittigen werden begrüsst. Dies insbesondere im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen Wankdorf und im Perimeter der Neuplanung des Autobahnanschlusses Wankdorf (neuer	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
164 Ittigen	2	Der Aufbau wird als zielführend erachtet.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
165 Köniz	1	Wir begrüssen grundsätzlich die wertvolle Grundlagenarbeit der Stadt Bern zur Förderung des Veloverkehrs.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
166 Köniz	2	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
167 Muri bei Bern		Der Masterplan Veloinfrastruktur ist sachlogisch aufgebaut und gut strukturiert. Die Aufteilung in die Teile Bericht, Standards und Velonetz ermöglicht der Leserin/ dem Leser eine rasche und zielführende Information.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
168 Wohlen bei Bern	1	Das geplante Veloroutennetz wird als sinnvoll erachtet.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
169 Wohlen bei Bern	1	Die Förderung des Veloverkehrs ist ein wichtiges Anliegen. Verbesserungen für den Veloverkehr werden befürwortet.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
170 Wohlen bei Bern	2	Der Aufbau ist nachvollziehbar und ergibt Sinn.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

2. Bericht und Planungsgrundsätze

Frage 3: Sind Sie mit den formulierten Planungsgrundsätzen zum Veloverkehr einverstanden?

Frage 4: Sind die Grundsätze vollständig? Haben Sie Ergänzungen?

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
171 AL	3	Grundsätzlich ja. Der angestrebte Zielwert des Anteils an Velofahrenden ist allerdings eher bescheiden und die Planungsgrundsätze erinnern eher an Entwicklungshilfe als an Offensive.	6	Kenntnisnahme. Das STEK 2016 definiert eine stadtverträgliche Mobilität als zentrales Ziel, daraus ist der entsprechende Zielwert abgeleitet. Demnach soll der Veloverkehr am Gesamtverkehr bis 2030 einen Anteil von mindestens 20% betragen.
172 AL	4	Die Grundsätze sind, soweit beurteilbar, vollständig.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
173 AL	4	Wir hoffen, dass der Grundsatz „Cruisen ...“ und „Fairplay ..“ nicht zu einer Überreglementierung führt, insbesondere bei der Parkierung besteht die Gefahr einer Überreglementierung und fragen uns, ob die Unterstützung des „smide“-Projekts positiv zum „Cruisen“ und der Koexistenz im Verkehr beiträgt.	5/6	Kenntnisnahme. Das Anliegen, dass der Grundsatz nicht zu einer Überreglementierung führen soll, wird geteilt. Die Grundsätze sollen dazu dienen, ein respektvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden anzustreben. Dies ist nicht mit einer Reglementierung zu schaffen sondern mit der Förderung einer Velokultur, wie es mit den Grundsätzen 7 und 8 erreicht werden soll.
174 BDP	3	Wir sind mit den Planungsgrundsätzen im Prinzip einverstanden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
175 BDP	3	Die einzige Ausnahme bilden die starken E-Bikes. Wir begrüßen, dass sich die Stadt dafür engagiert, die schnellen E-Bikes auf die Strasse zu verlegen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
176 BDP	4	Es sollte ein Grundsatz sein, die Velohaupttrouten auf Nebenverkehrsachsen zu führen.	2/4	Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
177 CVP	3	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 verkennt 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.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan Veloinfrastruktur ist per Definition auf das Velo ausgerichtet. Zudem schliesst der Masterplan eine Förderung weiterer Verkehrsmittel nicht aus. Die Stadt Bern soll weiterhin eine an den Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtete Mobilitätspolitik verfolgen. Insbesondere im Bereich der Veloinfrastruktur besteht aktuell grosser Handlungsbedarf. Selbstverständlich wird in Projekten weiterhin eine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen.
178 CVP	4	Nein. Die Grundsätze sind einseitig auf eine rücksichtslose Veloförderung ausgerichtet. Der Einbezug der anderen Verkehrsmittel fehlt vollständig.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan Veloinfrastruktur ist per Definition auf das Velo ausgerichtet. Selbstverständlich wird in Projekten weiterhin eine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen.
179 CVP	4	Zudem ist der Grundsatz acht bis achtzig 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 „acht bis achtzig“ 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.	5/6	Kenntnisnahme. Der Grundsatz Nr. 3 zielt darauf ab, dass auch (und nicht ausschliesslich) Acht- oder Achtzigjährige die Veloinfrastruktur als sicher und angenehm beurteilen und so eine Grundlage besteht, dass diese auch die Veloinfrastruktur nutzen. Ein Ziel einer grundsätzlichen Präferenzverschiebung in jedem Fall zugunsten des Velos lässt sich daraus nicht ableiten. Selbstverständlich gibt es auch viele Leute, die nicht das Velo nutzen können oder möchten. Ihren Bedürfnissen wird auch weiterhin Rechnung getragen, dies ist aber nicht Inhalt des Masterplans.
180 FDP	3	Grundsätze 7 und 8 gehören für die Stadt Bern als Grundsätze 1 und 2.	4	An der vorgeschlagenen Reihenfolge wird festgehalten
181 FDP	3	Seite 21: Infrastruktur für E-Bikes ausbauen: falsche Prämisse, da E-bikes in der Stadt oft schon jetzt zu schnell unterwegs sind und	6	Kenntnisnahme. Breitere Radstreifen oder Radwege dienen nicht primär als Überholmöglichkeit für schnelle E-Bikes. Dies soll vor

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		<p>sich und andere Verkehrsteilnehmer gefährden. Bei zu grosszügigen Platzverhältnissen animiert dies zu noch höheren Geschwindigkeiten. Begrüsst wird die geplante Abtrennung, wobei vermehrt darauf geachtet werden sollte, dass dies auf Nebenstrassen erfolgen sollte. Wir verweisen hier auf die Richtlinien des BVD (innerorts 1.50 m Normalbreite). Es gibt auch keine gesetzliche Regelung, welche eine Verbreiterung der Velowege zulasten des Autoverkehrs nötig macht. Es gibt auch keine gesetzliche Regelung auf ein „Ueberholungs-Recht“ für (zu) schnell fahrende Velos/ e-bikes.</p>		<p>allem dazu führen, dass unsichere und langsam Velofahrende sich sicher und komfortabel fortbewegen können ohne von schneller fahrenden Velos beeinträchtigt oder gefährdet zu werden. Damit soll keine Geschwindigkeitszunahme, sondern vielmehr ein respektvolles Miteinander erreicht werden. Die Planungsgrundsätze 7 und 8 gelten auch für schnelle E-Bikes.</p>
182 FDP	3	<p>Grundsatz 8: nicht nur wer Regeln „grob“ verletzt, wird sanktioniert. Und was ist gemeint mit „grob verletzt“? Und was mit „sanktioniert“? Wann geht die Stadt gegen das Nichteinhalten von allgemeinen Verkehrsregeln vor?</p>	1/5	<p>Das Anliegen wurde aufgenommen. Das Wort "grob" wurde gelöscht. Allfällige Sanktionen erfolgen durch die Kapo. Zwischen der Stadt Bern und der Kantonspolizei findet diesbezüglich ein Austausch und eine Koordination statt.</p>
183 FDP	3	<p>Seite 26: Grundsatz 6: und Seite 60: schlechte Bilder, bei welchem der Erwachsene einen Helm trägt und das Kind nicht!!! resp. gar keine Helme getragen werden (Mutter mit zwei Kindern auf dem Velo!!!): Wenn wir schon von Sicherheit sprechen..... Zu Sicherheit gehört auch das Animieren zum (freiwilligen) Heimtragen.</p>	6	<p>Kenntnisnahme. Grundsätzlich wird das Tragen eines Helmes als sinnvoll erachtet. Die angesprochenen Bilder stammen aus Amsterdam. Sie dienen der Veranschaulichung von Beispielen einer gelungenen Veloinfrastruktur und Velokultur. In den erwähnten ausländischen Beispielen und auch mit den Bildern aus der Schweiz wurde das Ziel angestrebt die gelebte Realität abzubilden.</p>
184 FDP	3	<p>Seite 30: bis jetzt ist unseres Erachtens zu wenig auf die Routenplanung durchs Quartier geachtet worden. Bern ist eine Stadt der kurzen Wege und somit ist der Weg durchs Quartier nicht „umleitend“.</p>	2/4	<p>Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren.</p>
185 FDP	3	<p>Seite 30: bei den dichten und engen Verkehrsverhältnissen in der Stadt ist eine Signalisation nötig. Dass bei der Signalisation gespart werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Die - leider nicht durchgehend - praktizierte Signalisation durch rote Farbe hilft. Fehlen tut sie insbesondere vor dem Kornhaus resp. Kornhaus-</p>	3/4	<p>Wo dies nötig und sinnvoll ist, sollen auch zukünftig Signalisations- und Markierungselemente eingesetzt werden. Die Beschränkung aufs Wesentliche erfolgt, damit die Signalisationen und Markierungen welche eingesetzt auch wahrgenommen und eingehalten werden. Die Roteinfärbung des Belags dient insbesondere der Verdeutlichung der Verkehrsführung an heiklen oder</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		platz. Obwohl, auf Strassenflächen ist es sowohl für Velofahrerinnen wie Autofahrerinnen sehr irritierend, wenn die roten Streifen plötzlich aufhören. Man/Frau währt sich in einer klaren und sicheren Situation, welche urplötzlich nicht mehr besteht.		herausfordernden Stellen (bspw. Lorrainebrücke). Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei Mischverkehrsflächen wie z.B. dem Kornhausplatz geprüft. Bei solchen Mischverkehrsflächen ist ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsarten angezeigt.
186 FDP	4	Auch bei einer Priorität des Velofahrens, darf die Gleichstellung der anderen Verkehrsträger (Fussgänger, Autos) nicht vernachlässigt werden. Es hier darauf hingewiesen, dass der Veloanteil bei grosszügig bemessenen 15 % liegt; die restlichen 85 Verkehrsteilnehmer sind miteinzubeziehen. Das fehlt hier völlig und auch die Einbettung in ein Gesamtkonzept.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan Veloinfrastruktur ist per Definition auf das Velo ausgerichtet. Zudem schliesst der Masterplan eine Förderung weiterer Verkehrsmittel nicht aus. Die Stadt Bern soll weiterhin eine an den Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtete Mobilitätspolitik verfolgen. Insbesondere im Bereich der Veloinfrastruktur besteht aktuell grosser Handlungsbedarf. Selbstverständlich wird in Projekten weiterhin eine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen.
187 FDP	4	30iger Zone: bringt nicht mehr Sicherheit, da die Autos und der Bus-öv die langsamen Velos nicht schnell genug überholen können. Sie müssen hinter den Velos fahren und für Velofahrer ist es mehr als unangenehm, wenn Autos hinterherfahren müssen. Gerade dort ist der Mischverkehr ungeeignet.	6	Kenntnisnahme. Erfahrungen zeigen, dass eine Reduktion der Geschwindigkeiten zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten führt. Die Argumentation, dass 30er Zonen mit Mischverkehr eine Gefährdung für Velos bedeutet, kann empirisch nicht gestützt werden; die Forschung stützt die gegenteilige Aussage.
188 FDP	4	Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr sind zu vermeiden; die unterschiedlichen Geschwindigkeiten führen zu gefährlichen Situationen.	2/3	Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei Mischverkehrsflächen wie z.B. dem Kornhausplatz geprüft. Auch langfristig wird mit der Definition von Kriterien, wo eine Trennung sinnvoll ist und wo eine Mischfläche möglich sein kann, dem Anliegen bereits genügend Rechnung getragen. Wo die Führung im Mischverkehr zu gefährlichen Situationen führen kann, soll wenn möglich darauf verzichtet und eine Separation angestrebt werden.
189 FDP	4	Bei Knoten, welche nicht eine Mindestgrösse von zwei Spuren aufweisen, sind Velofahrer umzuleiten; der Masterplan geht hier in die falsche Richtung.	4	Velofahrende orientieren sich an Wunschlinien, welche sich oftmals auf stadträumlichen Hauptachsen befinden. Eine Umleitung bei zentralen Knoten würde in vielen Beispielen nicht führen. Der Fokus muss deshalb auf der Verbesserung der Situation bei den Knoten liegen.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
190 FDP	4	Begrüsst werden die Kopenhagener resp. Niederländische Lösungen beim Linksabbiegen sowie auch (Seite 43), dass bei stark belasteten Kreiseln kein Mischverkehr besteht.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
191 FDP	4	Luxuriös erachten wir die Idee bei Anlagen, Informationen über die ausstehende Wartezeit anzuzeigen und zu installieren. Diese Kosten lehnen wir ab.	6	Kenntnisnahme. Aktuell sind keine Anlagen im Einsatz, welche die ausstehende Wartezeit anzeigen. Dies ist insbesondere bei fix koordinierten Anlagen ein Element, welches den Fahrfluss verbessern könnte. In einigen ausländischen Städten sind solche Lichtsignalanlagen bereits etablierte Lösungen. Eine Einführung in Bern würde im Rahmen eines Pilots evaluiert.
192 FDP	4	Dringend anzugehen sind Lösungen bei Tram- und Bushaltestellen, welche die Veloumfahrung anstreben.	2/6	Kenntnisnahme. Mit dem Fokus auf Haltestellen im Bericht und der Definition von Standards dazu wird dem Anliegen bereits Rechnung getragen. Der Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden an Haltestellen kommt eine hohe Priorität zu, dazu gehört auch die Prüfung von Umfahrungen für den Veloverkehr.
193 FDP	4	Weiter wäre mit selbstschliessenden Tramschienen eine Gefahrenquelle weniger.	1/6	Kenntnisnahme. Tramschienen können eine Gefahrenquelle für den Veloverkehr darstellen. Bisher ist noch kein Modell vorhanden, welches sich im Betrieb bewährt hat. Die Stadt Bern verfolgt die aktuellen Entwicklungen, dies ist auch neu im Bericht festgehalten. Sollte ein Produkt oder Modell entwickelt werden, welches die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erhöht, wird beabsichtigt, dieses im Rahmen eines Pilots zu testen.
194 FDP	4	Bei der Veloparkierung ist insbesondere anzustreben, dass die Fussgänger weiterhin flüssig vorankommen.	3/6	Kenntnisnahme. Dieses Anliegen wird im Rahmen der Erweiterung des Masterplans mit dem Thema Veloparkierung behandelt.
195 FDP	4	Weiter empfehlen wir eher eine Verknappung des Angebots, damit die teuer erstellten Velostationen rund um den Bahnhof auch ausgelastet werden. Zudem sind Plätze, welche eigentlich Allen zur Verfügung stehen sollten, nicht mit Velos zuzumüllen.	3/4	Die Veloparkierung wird zu einem späteren Zeitpunkt umfassender in den Masterplan integriert. Insbesondere beim Bahnhof übertrifft die Nachfrage das Angebot aktuell klar, folglich ist eine Verknappung des Angebots nicht sinnvoll.
196 FDP	4	Allenfalls ist zu prüfen, die diversen Velotypen mit speziellen Veloparkings zu ordnen.	3/6	Kenntnisnahme. Dieses Anliegen wird im Rahmen der Erweiterung des Masterplans mit dem Thema Veloparkierung behandelt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
197 FDP	4	Begrüsst wird, dass der Einsatz eines Ordnungsdienstes erwogen werden soll.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
198 FDP	4	Die Beschränkung der Signalisation und Markierung finden wir bei den engen Verhältnissen in der Stadt Bern nicht die richtige Strategie, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Gute Markierung auf der Bodenfläche wäre anzustreben.	4	Wo dies nötig und sinnvoll ist, sollen auch zukünftig Signalisations- und Markierungselemente eingesetzt werden. Die Beschränkung aufs Wesentliche erfolgt, damit die Signalisationen und Markierungen welche eingesetzt auch wahrgenommen und eingehalten werden.
199 FDP	4	Jedoch sind Schilder mit zu viel Informationen auch nicht lesbar (siehe z.B. Dunantstrasse mit der Abzweigung in die Egghölzlistrasse).	6	Kenntnisnahme. Die Einschätzung wird geteilt, dass Schilder mit zu viel Informationen nicht zielführend sind.
200 FDP	4	Aufgrund der kurzen Wege in der Stadt Bern ist eine Umwegroute durch Quartiere und Schleichwege durchaus machbar (Seite 54).	2/4	Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren.
201 FDP	4	Die Schwarz-Schneeräumung ist bei dem guten Angebot des öV in der Stadt Bern eine Luxuslösung. Bei Schnee werden die BernerInnen weiterhin auf den öV ausweichen und diejenigen, die dann noch Velo fahren, sind sich der prekären Verhältnisse bewusst. Die Stadt kann auch nicht in allen Quartieren gleichzeitig die Schneeräumung garantieren und jede vernünftige Velofahrerin verzichtet auf das Benützen des Velos bei solchen Wetterverhältnissen.	4	Auch bei Verhältnissen mit Schnee ist das Velo ein sinnvolles und konkurrenzfähiges Verkehrsmittel. Die Systeme der anderen Verkehrsmittel sind bei solchen Verhältnissen auch mit Herausforderungen konfrontiert.
202 GFL	3	Wir sind mit den Planungsgrundsätzen im Allgemeinen einverstanden. Ergänzungen nachfolgend in Punkt 4.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
203 GFL	4	Im Abschnitt 6 „Veloroutennetz“ (Seite 32) wird das bauliche Separationsbedürfnis erläutert, wenn Verkehrsdichte und Geschwindigkeit hoch sind. Es ist möglich, dass bauliche Abtrennungen kostenintensiv und zum Teil aus Platzgründen nicht überall einfach machbar sind, wo sie nötig wären.	2/6	Die Grafik auf Seite 24 des Berichts zeigt, dass bei einer tieferen Geschwindigkeit eher auf die Separation des Velos vom MIV verzichtet werden kann. In den Projekten wird auch aufgrund der Zielvorgaben aus dem STEK 2016 jeweils das herrschende Temporegime überprüft und gegebenenfalls angepasst. Entsprechend

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Eine gegebenenfalls günstigere und ebenfalls velofreundliche Alternative wäre „Generell Tempo 30“. Wir weisen gerne bei Gelegenheit darauf hin, dass wir Bestrebungen in diese Richtung sehr gerne unterstützen.		wird dann auch das Separationsbedürfnis in Abhängigkeit mit der Geschwindigkeit des MIV beurteilt.
204 GFL	4	Und im Gegenteil zu vielen anderen Lobbyisten haben wir keine Probleme mit dem Mischverkehr von Velos und Fussgängern bei tiefen Geschwindigkeiten und z.B. Knoten wie dem Hirschengraben. Wir plädieren für gegenseitigen Respekt und Rücksichtnahme statt aufwändigen baulichen Massnahmen, um auch noch die Velofahrer von den Fussgängern zu trennen.	3/6	Kenntnisnahme. Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei Mischverkehrsflächen geprüft. Wie die im Bericht genannten Kriterien zum Separationsbedürfnis vom Fussverkehr festhalten, gibt es durchaus Fälle, in denen auch weiterhin Mischflächen möglich sind. Gleichzeitig gibt es Fälle in denen eine Trennung durchaus sinnvoll sind. Die Entscheidung zwischen Trennung und Mischen wird nach einer vertieften Situationsanalyse getroffen.
205 GFL	4	Sehr wichtig erscheinen uns die folgenden Punkte: - Schliessen von Lücken (ein Veloweg hört abrupt auf) - Beheben von gefährlichen Hotspots (z.B. Lorrainebrücke) - Verbesserung von vielen gefährlichen Tramhaltestellen	2/6	Kenntnisnahme. Mit dem Grundsatz 4 'Wunschlinien und Durchgängigkeit' wird dem Anliegen Rechnung getragen, dass möglichst keine Lücken im Netz bestehen sollen und Schwachpunkte der Beurteilung der Sicherheit und des Komforts einer ganzen Route abträglich sind. Die Definition von Standards zu Haltestellen zeigt zudem, dass der Verbesserung der Situation an solchen Stellen eine hohe Priorisierung zukommt.
206 GFL	4	Visuelle Stigmatisierungen und Markierungen begrüssen wir, Lichtsignale weniger. Für ortsfremde Lenker (wird es wohl vermehrt geben mit dem Angebot von PubliBike) sind die Velowege kaum ausfindig zu machen aufgrund von fehlenden Velowegweisern.	6	Kenntnisnahme. Die Veloführung soll für die Nutzenden möglichst intuitiv erkennbar sein. Die Signalisation und Markierung soll dort eingesetzt werden wo sinnvoll bzw. nötig und gleichzeitig auf das wesentliche beschränkt sein.
207 GFL	4	Die Bereitstellung von Veloabstellplätzen begrüssen wir insbesondere in Bahnhofsnähe. Aber es muss nicht übertrieben und perfektioniert und überreglementiert werden. Ein gesundes und zum Teil etwas chaotisches Durcheinander von abgestellten Velos soll Platz haben, auch in der Innenstadt (vgl. Amsterdam).	3/6	Kenntnisnahme. Die Veloparkierung und dabei insbesondere der Raum Bahnhof und der Betrieb der Veloparkierung wird zu einem späteren Zeitpunkt umfassender in den Masterplan integriert. Beim Bahnhof übertrifft die Nachfrage das Angebot aktuell klar.
208 GB	3	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
209 GB	3	Wir schätzen am Bericht die vielen Bilder aus der Stadt Bern, welche der Veranschaulichung dienen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
210 GB	3	Beim Thema Unterhalt haben wir eine Anmerkung zur prioritären Schneeräumung auf den Velohaupttrouten. Wenn am Tag des Schneefalls die Velostreifen nicht sofort geräumt werden, finden wird das vertretbar. Denn, was bringt mir eine gut geräumte Velohauptroute, wenn ich auf der Quartierstrasse im Schnee stecken bleibe? Was aber in Bern häufig das Problem ist: Der Schnee bleibt tagelang auf den Velostreifen liegen. Tagsüber schmilzt er, in der Nacht besteht dann die Gefahr von Glatteis. Zudem dienen die Velostreifen oft als Schneedepot. Wir fragen uns, ob die Ressourcen nicht anders verwendet werden sollten: Nicht prioritäre Räumung der Velohaupttrouten am Tag des Schneefalls, sondern konsequente Schneeräumung nach dem Schneefall aller Velostreifen.	3/6	Kenntnisnahme. Für eine fundierte Aussage zur Schneeräumung muss die Auswertung des Pilotprojekts abgewartet werden. Diese soll zeigen, inwiefern sich eine prioritäre Schneeräumung bewährt bzw. ob dies für die Velofahrende eine Verbesserung darstellt. Entsprechende Ziele und Massnahmen werden erst nach Vorliegen der Auswertung definiert.
211 GB	4	Wir haben keine Ergänzungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
212 JA!	3	Mit den Grundsätzen 2, 5, 6 und 9 sind wir kommentarlos einverstanden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
213 JA!	3	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.	6	Kenntnisnahme. Die Einschätzung wird geteilt, dass es sich bei einer guten Veloinfrastruktur nicht um ein verzichtbares Angebot, sondern um eine Notwendigkeit im Sinne einer nachhaltigen Mobilität handelt. Im Sinne von Grundsatz 4 'Wunschlinien und Durchgängigkeit' wird auch angestrebt auf dem ganzen Veloroutennetz eine hohe Qualität zu schaffen, also sogenannte Konfliktstellen zu beheben.
214 JA!	3	Zu Nr. 3: Dieser Grundsatz ist aus unserer Sicht richtig, bringt aber Zielkonflikte mit sich, beispielsweise durch unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten (insbesondere mit E-Bikes).	2/6	Kenntnisnahme. Durch weitere Massnahmen wie zum Beispiel der Definition von Standards für breitere Radstreifen wird diesem Konflikt Rechnung getragen.
215 JA!	3	Zu Nr. 4: Diesen Grundsatz ist aus unserer Sicht sehr wichtig. Bereits die jetzt gebauten und geplanten Velo(-haupt)trouten 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	2/3	Die Meinung wird geteilt, dass Schwachstellen in einem Netz oftmals massgeblich sind, ob aus Sicht der Velofahrenden eine Route als sicher und komfortabel eingeschätzt wird. Folglich ist die Verbesserung bei bekannten Schwachstellen zentral. Dies wird weiterhin mit hoher Priorität weiterverfolgt. Oftmals ist die Realisierung einer Verbesserung abhängig von Zeitplänen ande-

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		denen der Platz für die gewünschten Standards nicht vorhanden ist?		rer Drittprojekte. So kann beispielsweise die Situation am Bollwerk im Rahmen des Projekts ZBB verbessert werden. Auf der Lorrainebrücke sind für Ende 2020 Sofortmassnahmen vorgesehen, damit die Situation für den Veloverkehr verbessert werden kann.
216 JA!	3	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.	6	Kenntnisnahme. Die Verbesserung der Veloinfrastruktur soll mit einer Sensibilisierung einhergehen. Kampagnen welche ein respektvolles Miteinander fördern dienen auch der Erfüllung der anderen Grundsätze wie den Grundsatz 3 'Von acht bis achtzig' und 6 'Sicher sein und sich sicher fühlen'. Durch eine Verbesserung der Infrastruktur allein, ohne Sensibilisierung und Verhaltensadaption können die Ziele nicht erreicht werden.
217 JA!	4	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.	2/6	Kenntnisnahme. Kampagnen sollen ergänzend zur Verbesserung der Veloinfrastruktur wirken, um die definierten Ziele zu erreichen. Der Fokus des Masterplans liegt jedoch insbesondere durch die Definition von Standards auf der Verbesserung der Infrastruktur.
218 JA!	4	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.	4/5	Dauergrün wird im Bericht nur bei T-Knoten und Dosierungsanlagen für den MIV erwähnt. Dies in einen Grundsatz zu formulieren wird abgelehnt. Zum freien Rechtsabbiegen für den Veloverkehr ist die übergeordnete Gesetzgebung massgebend – diese wird per 1. Januar 2021 angepasst – und kann von der Stadt nicht losgelöst davon eingeführt werden.
219 SP	3	Die Planungsgrundsätze sind im Grossen und Ganzen richtig gewählt, auch der Fokus auf langsamere/unsicherere Velofahrende («Acht bis Achtzig») erscheint uns richtig.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
220 SP	3	Angesichts der rasanten Zunahme von (schnellen) E-Bikes und der Tatsache geschuldet, dass nicht alle von acht bis achtzig gleich schnell unterwegs sind, muss die Infrastruktur auch für schnelle Velofahrende taugliche Lösungen anbieten, d.h. insbesondere genügend breite Velorouten mit Überholmöglichkeiten	2	Mit der Definition von Standards mit breiten Radstreifen und Radwegen wird dem Anliegen bereits Rechnung getragen. Zudem hält der Masterplan fest, dass sie die Stadt Bern für die Aufhebung der Benützungspflicht der Radwege für E-Bikes einsetzt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung	
		und keine Benutzungspflicht von schmalen Radwegen auf Trottoirs (insbesondere für E-Bikes).			
221	SP	3		Grundsatz 2: Es ist richtig, «von den Besten zu lernen». Bei der Infrastruktur allgemein und insbesondere bei der Ausgestaltung von Knoten muss aber auch darauf geachtet werden, dass die Veloführung möglichst einheitlich erfolgt, damit sie von allen Verkehrsteilnehmenden verstanden und akzeptiert werden (also nicht einmal «Kopenhagener Lösung», einmal «Niederländische Lösung» und sonst immer «Schweizer Lösung», sondern besser einen neuen «Berner Standard» etablieren).	2 Mit Grundsatz 5 'Einfachheit und Verständlichkeit' wird diesem Punkt bereits Rechnung getragen. Die Infrastruktur soll, wenn möglich, einheitlichen Prinzipien folgen und die Linienführung klar erkennbarer sein. Die konkrete Planung ist jedoch auch von lokalen Gegebenheiten abhängig und bedingt eine vertiefte Situationsanalyse.
222	SP	3		Grundsatz 8: Kampagnen müssen ansprechend gestaltet sein und von der Bevölkerung (positiv) wahrgenommen werden. Auf die als Beispiel aufgeführte Sensibilisierungskampagne «fair ufem Chehr» traf leider beides nicht zu.	6 Kenntnisnahme. Die Einschätzung, dass auch an Kampagnen hohe Qualitätsansprüche gestellt werden sollen, wird geteilt. Dazu gehört eine Abstimmung auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und eine ansprechende Gestaltung.
223	SP	4		Wir erachten die Grundsätze als vollständig und haben keine Ergänzungen.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
224	SVP	3		Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz für Velofahrende führt, wie dies als Legislaturziel formuliert ist zu mehr Fahrrädern, welche in der Stadt abgestellt werden. Es fehlt ein Parkierungskonzept für Velos. Das wilde Parkieren in Grünanlagen und Plätzen ist keine nachhaltige Lösung.	3/4 Insbesondere bei der Veloparkierung besteht tatsächlich grosser Handlungsbedarf. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Eine vorgängige detaillierte Behandlung des Themas im Masterplan ist nicht zielführend.
225	SVP	3		Im Weitern sollten generell bei Strassenquerungen die Zebrastreifen vom Veloverkehr freigehalten werden, indem daneben separate Velostreifen, wo nötig mit eigener Ampelsteuerung erstellt werden. (Beispiel Knoten Laupenstrasse/Schanzenstrasse).	2 Fussgängerstreifen sind grundsätzlich dem Fussverkehr vorbehalten. Es gibt keine Bestrebungen die Querung vermehrt auf den Fussgängerstreifen vorzusehen. Dies wird auch mit den definierten Standards so berücksichtigt.
226	SVP	4		Die Problematik der schnellen E-Bikes mit Geschwindigkeiten bis 45 km/h ist zu wenig thematisiert. Es fehlt eine verbindliche Aussage, wie dieser Konflikt gelöst werden soll. Aus unserer Sicht müssen schnelle E-Bike den Motorrollern gleichgestellt werden. Dies müsste	1 Die Zunahme von schnellen E-Bikes stellt neue Herausforderungen an die Veloinfrastruktur und auch an die Velokultur. Das Thema der E-Bikes wurde überarbeitet und an unterschiedlicher Stellen ergänzt. Es wird nun umfassender auf Chancen und Risiken von schnellen E-Bikes eingegangen. Insbesondere wurde das Thema der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
					und den damit verbundenen Problemen sowie möglichen Lösungen umfassender behandelt.
Politische Parteien (Quartiersektionen)					
227	SP Bern Holligen	3	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
228	SP Bern Holligen	3	Zu Grundsatz Nr. 1: Die zu diesem Grundsatz vorgesehene Massnahme ist zu ergänzen mit «... publiziert und die erforderlichen Korrekturen vorgenommen.» Der Erhebung und Publikation müssen dann auch Taten folgen.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und die Formulierung folgendermassen ergänzt "... erhoben, publiziert und allfällige Massnahmen getroffen."
229	SP Bern Holligen	4	Aus unserer Sicht fehlt ein Planungsgrundsatz zur Veloparkierung. Neben genügend Abstellplätzen im öffentlichen Raum muss darin auch eine klare Aussage gemacht werden, welche Quantität und Qualität an Abstellplätzen für Velos die Stadt bei Neuüberbauungen verlangt. Wir verlangen 1,5 Abstellplätze pro Zimmer zu Wohnzwecken, da heute viele 2 bis 3 Velos besitzen. Dazu kommen Anhänger und Cargo-Bikes.	3/4	Insbesondere bei der Veloparkierung besteht tatsächlich grosser Handlungsbedarf. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Eine vorgängige Festlegung von Grundsätzen zur Veloparkierung ist nicht zielführend.
Quartierorganisationen					
230	Dialog Nordquartier	3	Die 9 Planungsgrundsätze sind nachvollziehbar. Sie zielen darauf hin, den Verkehr sicherer zu machen und das Konkurrenzdenken zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fussgänger, Velo, MIV, ÖV) abzubauen. Uns sind diese Aspekte sehr wichtig.	2/6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
231	Dialog Nordquartier	3	Den Schwerpunkt legen wir auf für das ganze Stadtgebiet einheitliche und verständliche Lösungen, also keine Mischformen (von allem ein wenig, ein wenig Kopenhagen, ein wenig Amsterdam etc.).	2/4	Mit der Definition von Standards wurde bereits eine Einheitlichkeit angestrebt. Verkehrsprojekte müssen jedoch auch situativ geplant werden, folglich muss ein Variantenfächer definiert und nicht einheitliche Lösungen für jede Situation garantiert werden.
232	Dialog Nordquartier	3	Ebenfalls wichtig ist die Sicherheit im Veloverkehr für jede Altersgruppe (von acht bis achtzig).	2/6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
233	Dialog Nordquartier	4	Ergänzend begrüssen wir Geschwindigkeitskontrollen. Es ist nicht hinnehmbar, dass z.B. E-Bikes mit 40 km/h durch eine 20er-Zone fahren. Die Stadt Bern soll sich bei den Bundesbehörden für eine Tachopflicht bei E-Bikes einsetzen.	1 /5/6	Geschwindigkeitskontrollen sind Sache der Polizei. Die Zunahme von schnellen E-Bikes stellt neue Herausforderungen an die Veloinfrastruktur und auch an die Velokultur. Das Thema der E-Bikes wurde überarbeitet und an unterschiedlicher Stellen ergänzt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				Es wird nun umfassender auf Chancen und Risiken von schnellen E-Bikes eingegangen. Die Stadt Bern bringt sich in übergeordneten Diskussionen ein, die sich mit dem Umgang der neuen Herausforderung befassen, um sichere und gute Lösungen zu erreichen.
234 QBB	3	Ja, mit folgenden Anmerkungen:	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
235 QBB	3	Zu Grundsatz 5 – Einfachheit und Verständlichkeit: Es ist damit zu rechnen, dass die Platzverhältnisse und Interessenskonflikte nicht überall das Optimum für alle Verkehrsteilnehmenden und gleichzeitig Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zulassen. In solchen Situationen ist eine pragmatische Lösung anzustreben, welche vielleicht die Standards nicht ganz erfüllt, aber trotzdem eine Verbesserung und zufriedenstellende Situation schafft. Als Beispiel möchten wir hier die Velotauglichkeit von Bahnunterführungen anfügen: Der Ausbau solcher Bauwerke für eine getrennte Fuss- und Velotauglichkeit nach Norm droht an den Kosten zu scheitern. Aus Sicht des Veloverkehrs ist es hier aber sinnvoller, eine pragmatische Lösung zu wählen, als ganz auf die Befahrbarkeit zu verzichten. Koexistenz und gegenseitige Rücksichtnahme müssen auch bei solchen stark frequentierten Räumen möglich sein. Die in Kapitel 6 auf Seite 33 des Berichts beschriebenen Grundsätze zum Separationsbedürfnis vom Fussverkehr sind entsprechend pragmatisch und zielführend anzuwenden.	6	Kenntnisnahme. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden. Der Masterplan kann keine anderen geltenden Grundlagen ausser Kraft setzen. Der Masterplan dient jedoch dazu, Mindestmasse zu definieren und den Variantenfächer von Lösungen zu erweitern. Die konkrete Umsetzung muss dann projektspezifisch im Rahmen einer Interessenabwägung geplant werden.
236 QBB	3	Zu Grundsatz 7 – Cruisen statt Rasen: Mit der Zunahme an Begegnungszonen in den Quartieren und quasi flächendeckendem Tempo 30 im Stadtgebiet wird die Geschwindigkeit des MIV stark abnehmen. Deshalb ist mittelfristig damit zu rechnen, dass schnelle E-Bikes (Unterstützung bis 45kmh) in der Stadt mit höherer Geschwindigkeit unterwegs sein werden als Autos. Deshalb ist hier Sensibilisierung wichtig. Die Geschwindigkeitslimiten müssen aber auch durchgesetzt werden. Daraus ist ein Augenmerk zu legen und wenn notwendig sind auch Kontrollen durchzuführen.	1/5	Geschwindigkeitskontrollen sind Sache der Polizei. Die Zunahme von schnellen E-Bikes stellt neue Herausforderungen an die Veloinfrastruktur und auch an die Velokultur. Das Thema der E-Bikes wurde überarbeitet und an unterschiedlicher Stellen ergänzt. Es wird nun umfassender auf Chancen und Risiken von schnellen E-Bikes eingegangen.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
237 QBB	4	Veloparkierung: Die Veloparkierung ist noch nicht Bestandteil des vorliegenden Masterplans. Sie soll im 2019 integriert werden. Die QBB erwartet, bezüglich Standards und Standorte wieder begrüsst zu werden.	3/6	Kenntnisnahme. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Bei der Integration des Themas wird voraussichtlich ein ähnlicher Prozess durchgeführt wie bei der Erarbeitung des Masterplans.
238 QBB	4	Bei der Veloparkierung im öffentlichen Raum gibt es offensichtliche Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen (Autoparkplätze, Raum für Aufenthalt, Begegnung und Spiel). Dies erfordert kreative Lösungen und Kompromisse, welche nicht ausschliesslich das Parkieren von Velos in den Vordergrund stellen.	3/6	Kenntnisnahme. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Allfällige Lösungen für Interessenskonflikte werden erst dann umfassender behandelt.
239 QLE	3	Nr. 1: Kundenorientiertes Denken - ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
240 QLE	3	Nr. 2: Von den Besten lernen – ja, unbedingt über den Tellerrand schauen	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
241 QLE	3	Nr. 3: Von acht bis achtzig - die «Schwachen» fördern, ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
242 QLE	3	Nr. 4: Wunschlinien und Durchgängigkeit – ja, aber in den Quartier-Innenbereichen Tempo 20 für alle	5/6	Kenntnisnahme. Der Masterplan Veloinfrastruktur macht keine grundsätzlichen Aussagen zu Temporegimen. Die Ziele dazu wurden im STEK 2016 definiert.
243 QLE	3	Nr. 5: Einfachheit und Verständlichkeit – ja, Übersichtlichkeit fördert Sicherheit für Menschen verschiedener Herkunft (Stadt-Land, CH-anderswo, etc.)	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
244 QLE	3	Nr. 6: Sicher sein und sich sicher fühlen – ja, sicher fühlen, v.a. für die «Schwächsten» wichtig	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
245 QLE	3	Nr. 7: Cruisen statt Rasen – ja! E-Bike Konflikte – insbesondere in den Innenbereichen der Quartiere – gezielt angehen	1/6	Das Anliegen wurde aufgenommen. Das Thema der E-Bikes wurde überarbeitet und an unterschiedlicher Stellen ergänzt. Es wird nun umfassender auf Chancen und Risiken von schnellen E-Bikes eingegangen. Insbesondere wurde das Thema der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos und den damit verbundenen Problemen sowie möglichen Lösungen umfassender behandelt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
246 QLE	3	Nr. 8: Fairplay und Velokultur - ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
247 QLE	3	Nr. 9: Wirkungen messen und Erfolge kommunizieren – ja, Daten erheben, kommunizieren und offen sein für (unerwartete) Anpassungsanforderungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
248 QLE	4	Generell gilt (für Stadtteil II): a) Sichere Schulwege haben 1. Priorität. Dazu zählt die vom MiV separierte Veloerschliessung Äussere Enge, Mittelfeld (ev. Hochfeld)	3/6	Der Erhöhung der Sicherheit kommt mit den Grundsätzen 3 'Von acht bis achtzig' und 6 'Sicher sein und sicher fühlen' oberste Priorität zu. Dies umfasst auch die Schulwegsicherheit. Auf einzelne Schulstandorte kann im Rahmen des Masterplans nicht eingegangen werden. Dies wird in anderen Projekten verfolgt (z.B. Schulwegsicherheit konkret).
249 QLE	4	b) Im Bereich der Tempo 20 Gebiete (z.B. Hintere Länggasse-Mittelstrasse) soll der Veloverkehr nicht kanalisiert werden, sondern soll auf vielen Wegen durchs Quartier fliessen (d.h. viele Wege, geringere Fahrtendichte vs. gebündelt auf 1 Strasse). Insbesondere müssen die durch die Länggasse führenden Veloringverbindungen v.a. im Bereich Mittelstrasse auf die bestehende Begegnungszone und bei der Freiestrasse Höhe Kirchgemeinde Paulus /Grundschule Muesmatt auf die vom Quartier und der Quartierkommission geforderte Begegnungszone besonders Rücksicht nehmen	6	Kenntnisnahme. Begegnungszonen und Velo(haupt)routen schliessen sich nicht grundsätzlich aus. Sensibilisierungs- oder Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Einhaltung der Tempolimiten und Vortrittsregeln werden situativ geprüft. Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren.
250 QLE	4	c) Die Länggassstrasse muss im Rahmen der kurzfristig geplanten Anpassung an Doppelgelenkbus (langfristig ev. Tram) Lösungen für den Velo- und Fussverkehr bieten (flüssiger Verlauf für Velofahrende und Fussgängersicherheit)	3	Dieses Anliegen betrifft die Planung der Velohauptroute Länggasse - Bremgartenwald. Zurzeit wird ein neues Betriebs- und Gestaltungskonzept mit kurz- und mittelfristige Massnahmen erarbeitet.
251 QM3	3	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
252 QM3	4	Ja. Keine Ergänzungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
253 QUAV4	3	Ja, vorbehältlich der generellen Bemerkungen sowie der Bemerkung zu Frage 4.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
254 QUAV4	4	Die Bundesverordnungen Strassenverkehrsrecht sind nicht mehr durchwegs zeitgemäss. Vgl. dazu unsere generellen Bemerkungen zur jüngsten Entwicklung in Sachen «E-Velo 45».	5	Diese Bemerkung betrifft übergeordnetes Recht und nicht den Masterplan.
255 QUAV4	4	Ebenso soll die Signalisationsverordnung SSV dahingehend geändert werden, dass Velos bei Querungen auch neben Fussgängerstreifen geführt werden können, und dass die an sie gerichtete (Velo-)Ampel analog der Fussgängerampel – und wie im Ausland üblich – auf der gegenüberliegenden Seite feindlicher Verkehrsströme angebracht werden darf.	3/5	Bei solchen Lösungen sind übergeordnete Vorgaben zu berücksichtigen. Vereinzelt sind Lösungen mit der parallelen Führung des Veloverkehrs neben Fussgängerstreifen bereits im Einsatz (z.B. Knoten Laupenstrasse - Schanzenstrasse). Der Standard K5 'Knoten mit abgesetzten Radwegen' sieht eine parallele Führung des Veloverkehrs neben den Fussgängerstreifen vor. Auch die Veloampel auf der gegenüberliegenden Strassenseite wird insbesondere beim indirekten Linksabbiegen bereits an mehreren Orten angewendet.
Fach und Interessenvertretungen				
256 BRB		Planungsgrundsätze & Standards Gerade bei Knotenpunkten, ist die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse zentral.	2/6	Die Anliegen der Menschen mit Behinderung wurde in der Arbeitsgruppe intensiv diskutiert und im Masterplan berücksichtigt. Der Masterplan ist zudem auf den Bericht Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum abgestimmt.
257 Läbige Stadt	3	Ja, Läbige Stadt ist mit den Planungsgrundsätzen einverstanden und unterstützt diese.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
258 Läbige Stadt	3	Wir unterstützen insbesondere den Grundsatz 3 „Von acht bis achtzig“, also die ganzheitliche Planung der Veloinfrastruktur für alle Velo-Anspruchsgruppen, ohne Kompromisse.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
259 Läbige Stadt	4	Was in den Planungsgrundsätzen fehlt, ist ein Grundsatz, wonach der Veloverkehr in der Interessensabwägung gegenüber dem MIV bevorzugt werden soll, d.h. dass Kompromisse in der Regel zu Lasten des MIV ausfallen sollen. Nur so kann der Grundsatz Nr. 2 „Von den Besten lernen“ erreicht werden. Denn die im Masterplan vielzitierten Beispiele Kopenhagen und Niederlande bevorzugen den Veloverkehr sehr konsequent, oftmals auch zu Lasten des MIV.	4	Zur Entwicklung der Gesamtmobilität der Stadt Bern sind die Zielvorgaben aus dem STEK 2016 massgebend. Der Masterplan kann keine Vorgaben zu übergeordneten Priorisierungen der Interessen definieren. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden. Der Masterplan kann keine anderen geltenden Grundlagen ausser Kraft setzen. Er dient jedoch dazu, Mindestmass zu definieren und den Variantenfächer von Lösungen zu erweitern.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
260 Läubli Stadt	4	<p>Schneeräumung: In Kopenhagen werden die Velofahrwege nicht nur mittels konventionellen Schneepflugs geräumt, sondern nach dem Pflug zusätzlich mit einem Fahrzeug, das eine rotierende, runde Bürste vor sich herschiebt. Dies hat den grossen Vorteil, dass die dünnen, flachgedrückten Schneeschichten, welche der Pflug nicht wegräumen kann, weggebürstet werden und die Fahrbahn so schwarzgeräumt ist. Dies verhindert auch die spätere Eisbildung.</p> <p>Vgl. anschaulich https://vimeo.com/17954162</p> <p>Diese Methode soll unbedingt auch in Bern eingeführt werden. Ansonsten bringt jede prioritäre Schneeräumung der Velofahrbahnen nichts.</p>	3/6	<p>Kenntnisnahme. Für eine fundierte Aussage zur Schneeräumung muss die Auswertung des Pilotprojekts abgewartet werden. Diese soll zeigen, inwiefern sich eine prioritäre Schneeräumung bewährt bzw. ob dies für die Velofahrende eine Verbesserung darstellt. Entsprechende weitere Ziele und Massnahmen sollen erst nach Vorliegen der Auswertung definiert werden.</p>
261 Pro Velo	1	<p>Frage zu Bericht, S. 9, Standards: „Dabei sind die Interessen aus Sicht Hindernisfreiheit, Gestaltung und Unterhalt berücksichtigt.“ Müsste nicht der Komfort auch berücksichtigt werden?</p>	1	<p>Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Standards sind primär auf eine sichere und komfortable Velolösung ausgerichtet. Die Standards wurden auf die Themen der Hindernisfreiheit, Gestaltung und zum Unterhalt abgestimmt.</p>
262 Pro Velo	1	<p>Antrag zu Bericht Seite 10, letzter Satz im Kasten: „Der Masterplan soll so schnell als möglich (anstatt „voraussichtlich 2020“) mit den bisher fehlenden Themen (...) ergänzt werden.“</p>	6	<p>Kenntnisnahme. Eine Integration der Themen vor 2021 ist nicht realistisch. Die Formulierung "so schnell als möglich" lässt zu viel Spielraum. Durch die Nennung eines bestimmten Jahres kann eine höhere Verbindlichkeit erreicht werden.</p>
263 Pro Velo	1	<p>Antrag zu Bericht, S. 13, Abschnitt unter Bild, Vorschlag: <i>Das Velo liegt weltweit im Trend, weil es Spass macht, diese Verkehrsart die beste Energiebilanz aufweist, weil es flächeneffizient, günstig, gesund und nahezu emissionsfrei ist.</i></p>	1	<p>Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Meinung, dass der Veloverkehr kaum Emissionen verursacht, wird geteilt. Dies ist einer der grossen Vorteile des Velos als Verkehrsmittel.</p>
264 Pro Velo	1	<p>Antrag zu Bericht, S. 25: Grundsatz Nr. 5: <i>Einfachheit und Verständlichkeit:</i> Es soll geprüft werden, wie sich eine Veloführung durch farbig eingefärbten Asphalt, wie dies in Holland Tradition ist, in Bern auswirkt.</p>	4/6	<p>Zurzeit besteht kein Konsens für eine flächendeckende Einführung von rot eingefärbten Radstreifen. Ein Pilotprojekt auf einer geeigneten Strecke wird jedoch begrüsst.</p>
265 Pro Velo	1	<p>Antrag zu Bericht, S. 45: Da es um den Masterplan Velo geht, soll der Text dies auch wiedergeben und zuerst auf die Bedürfnisse des Velos eingehen. Ein möglicher Text-Vorschlag:</p>	1	<p>Das Anliegen wurde aufgenommen.</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		<p><i>Haltestellen bilden vielfach Berührungspunkte zwischen dem Veloverkehr, dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Im Umfeld von Haltestellen treffen unterschiedliche Bedürfnisse aufeinander: Für den Veloverkehr besteht das Bedürfnis, die Anlage sicher und komfortabel durchfahren zu können. Nebst den betrieblichen Anforderungen des ÖV einer effizienten und sicheren Zu- und Wegfahrt sind es die Anforderungen der Fahrgäste, welche einen gesicherten Bereich zum Warten, Ein- oder Aussteigen benötigen. Dabei sind auch die Anliegen von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Die Herausforderung besteht darin, ein hochwertiges Angebot für den Veloverkehr schaffen zu können, unter Berücksichtigung der Ansprüche des öffentlichen Verkehrs.</i></p>		
266 Pro Velo	3	Grösstenteils einverstanden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
267 Pro Velo	3	<p>b) Die Grafik S.47 beschreibt, dass nur bei Tram und Bus-Takt <5Min. eine separate Velofläche anzustreben ist.</p> <p>Wenn alle 5Min. ein Bus auf einer Velohauptroute fährt, der nicht überholt werden kann, entspricht das nicht einer Velohauptroute. (Grundsatz 4, S.25: Durchgängigkeit, S. 31: Ziele der Stadt Bern • Auf Velohaupttrouten ist stets der Optimalfall umzusetzen.)</p> <p>Wir fordern darum, dass die Grafik «Anwendungshilfe Haltestellen» abgeändert wird: Die gelbe Fläche «separate Velofläche» soll zulasten der grün schraffierten Fläche vergrössert werden, mindestens um 1 Feld nach unten.</p> <p>Der Text in der Bildlegende kann zu leicht missinterpretiert werden: «Anzustrebende Velolösung: Verflechtung». Dies muss klarer formuliert und dargestellt werden.</p> <p>Eine separate Fläche ist überall anzustreben und wo möglich auch überall umzusetzen. Auf Velohaupttrouten mit Tram oder vielen Bussen genügt es aber nicht, eine separate Fläche «anzustreben». Sie muss zwingend angeboten werden.</p>	1	Die ursprüngliche Graphik war missverständlich und wurde deshalb überarbeitet.
268 Pro Velo	3	<p>Die Wortwahl «Velolösung» und «Lösung» für den Veloverkehr ist stossend und nicht angebracht. Sie impliziert, dass das Velo ein Problem sei, welches einer Lösung bedarf. Aber das Velo IST die Lösung. Vorschlag: «Veloangebot»</p>	1/4	Mit dem Wort Velolösung soll nicht impliziert werden, dass das Velo ein Problem darstellt, sondern dass es für den Veloverkehr bestehende Probleme gibt. Folglich ist mit dem Begriff die Behebung der Probleme für den Veloverkehr mangels ungenügender

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				Infrastruktur gemeint. Wo dies im Bericht missverständlich sein könnte, wurde eine andere Formulierung gewählt.
269 Pro Velo	4	Wir erwarten weiterhin Konflikte mit anderen Ansprüchen (Fussgänger_innen, ÖV, BehiG, Gestaltung). Nach unserer Wahrnehmung fehlen trotz hierarchischer Höherstellung des Masterplans noch Tools und Bewertungskriterien, wie diese Konflikte gelöst werden können.	4	Der Masterplan kann keine Vorgaben zu übergeordneten Priorisierungen der Interessen definieren. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden. Der Masterplan kann keine anderen geltenden Grundlagen ausser Kraft setzen. Er dient jedoch dazu, Mindestmasse zu definieren und den Variantenfächer von Lösungen zu erweitern.
270 Pro Velo	4	<p>Der Abschnitt Baustellen ist viel zu knappgehalten. Im Velo-Alltag stellen Baustellen immer wieder Gefahrenstellen dar. Dem wird mit dem kurzen Abschnitt zu wenig Rechnung getragen.</p> <p><u>Grundsatz: Die Sicherheit von Velofahrenden darf im Bereich von Baustellen nicht beeinträchtigt sein. Velowege sind weiterzuführen, ggf. über Notwege.</u></p> <p>Dieser Abschnitt soll ausgebaut werden. Für die häufigsten Gefahrenstellen sollen Standards definiert werden. (z.B., wenn ein Hindernis am Strassenrand die Velofahrenden auf die Fahrbahn vor die Autos zwingt). Es soll nicht jeder Baustellenführer jedes Mal das Rad neu erfinden.</p> <p>Der Verkehrsfluss für Velofahrende muss selbsterklärend und offensichtlich sein, so dass Velofahrende von 8 – 80 ohne Gefahr passieren können.</p> <p>Seite 59: «Sind durch die baulichen Massnahmen wichtige Veloverbindungen betroffen, ist im Verkehrskonzept die Führung des leichten Zweiradverkehrs zu beurteilen und die Durchfahrt mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen.»</p> <p>Forderung: «Bei allen baulichen Massnahmen in der Umgebung des Fahrbereichs von Velofahrenden, ist im Verkehrskonzept die sichere Führung des leichten Zweiradverkehrs nachzuweisen und die sichere Durchfahrt von 8 – 80 mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen.»</p> <p>Folgender Satz hält nur den ungenügenden Status quo fest: «Im Baustellenbereich ist stets zu prüfen: ...»</p> <p>Auch hier fordern wir, dass nicht bloss geprüft wird.</p>	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Der Abschnitt wurde umformuliert und erweitert. Es werden klare Grundsätze definierte, wie z.B. dass eine sichere Durchfahrt bei Baustellen für Velofahrende von acht bis achtzig gewährleistet sein muss.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		<p>Vorschlag: «Im Baustellenbereich sind die folgenden Massnahmen, wenn immer irgendwie möglich umzusetzen: ...» Wenn die Massnahmen nicht umsetzbar sind, oder die Sicherheit nicht gewährleistet werden kann, ist eine Umleitung zu signalisieren.</p>		
271 Pro Velo	4	<p>11 Betrieb und Unterhalt, Schneeräumung und Glatteisbekämpfung, Fahrzeuge Wir unterstützen die Aussage, dass die Schnee- und insbesondere die Glatteisbekämpfung für die Sicherheit des Veloverkehrs äusserst wichtig ist. Wie im Bericht S. 58 auf dem zweiten Bild zu sehen, bleibt nach dem Pflug Schneematsch liegen. Dieser wird gefrieren und somit zur Gefahr. Hier sollte wie in Kopenhagen direkt nach dem Pflug ein Bürsten-Wagen hinterherfahren, um den Velostreifen schwarz zu räumen.</p>	3/6	<p>Kenntnisnahme. Für eine fundierte Aussage zur Schneeräumung muss die Auswertung des Pilotprojekts abgewartet werden. Diese soll zeigen, inwiefern sich eine prioritäre Schneeräumung bewährt bzw. ob dies für die Velofahrende eine Verbesserung darstellt. Entsprechende weitere Ziele und Massnahmen sollen erst nach Vorliegen der Auswertung definiert werden.</p>
272 Pro Velo	4	<p>9 Veloparkierung: Planungsgrundsätze. Hier wird wiederholt die SN 640 065 erwähnt. Sollte nicht auch die SN 640 066 erwähnt werden? Insbesondere das «Kapitel F Geometrie» ab Seite 19 ist sehr detailliert und hilfreich bezüglich Abmessungen und Platzbedarf von Veloparkplätzen.</p>	1	<p>Das Anliegen wurde aufgenommen und die entsprechende Norm in dem Kapitel aufgeführt.</p>
273 TCS	3	<p>Beim Fahrrad handelt es sich um ein witterungsabhängiges Verkehrsmittel. Es ist fraglich, wie erfolgreich es ist, dessen Verwendung politisch zu verordnen. Denn gleichzeitig müssen alternative Kapazitäten insbesondere beim ÖV bereitgestellt werden.</p>	6	<p>Kenntnisnahme. Die Benützung des Velos wird mit dem Masterplan nicht verordnet, er dient der Definierung von Grundsätzen und Standards für eine sichere und komfortable Veloinfrastruktur. Zudem zeigen Erfahrungen aus Kopenhagen und den Niederlanden, dass dort das Velo unabhängig von der Witterung ein beliebtes Verkehrsmittel ist.</p>
274 TCS	3	<p>Die «natürlichen» Limiten des Veloverkehrs sind entsprechend in den Zielsetzungen zu berücksichtigen. Nicht jede Person kann Velo fahren. Am öffentlichen Verkehr kann teilnehmen, wer dazu befähigt ist. Auch für Velofahrer gelten entsprechende gesetzliche Voraussetzungen (SVG Art. 19).</p>	6	<p>Kenntnisnahme. Der Masterplan hat das Ziel Rahmenbedingungen zu schaffen, womit möglichst viele Personen zukünftig die Veloinfrastruktur als sicher und komfortabel empfinden. Die individuelle Verkehrsmittelwahl bleibt selbstverständlich gewährleistet.</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
275 TCS	3	Es ist unabdingbar, dass die Planungsgrundsätze und angestrebten Massnahmen tatsächlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen.	2/6	Kenntnisnahme. Der Sicherheit kommt im Masterplan oberste Priorität zu. Dies erfolgt unter anderem mit dem Grundsatz 6 'Sicher sein und sicher fühlen', welche sowohl eine hohe subjektive als auch objektive Sicherheit als Ziel definiert.
276 TCS	3	Signale resp. Markierungen müssen dem eidgenössischen SVG entsprechen. Ein Wildwuchs ist sicher nicht im Interesse der Verkehrssicherheit. Es ist wenig glaubwürdig, sich Verkehrssicherheit auf die Fahne zu schreiben und gleichzeitig Unsicherheiten bei den Verkehrsteilnehmern durch fehlende Transparenz bei der Signalisation zu schaffen, was wiederum die Unfallgefahr erhöht. Der Masterplan muss in dieser Hinsicht überarbeitet werden. Die Bedeutung von Signalen wird in der SSV definiert und nicht im Rahmen eines Berichtes, wie dies auf den Seiten 53 und 54 geschieht.	4	Betreffend Signalisation und Markierung gelten die übergeordneten gesetzlichen Vorgaben. Die Ausführungen im Masterplan sind mit diesen Vorgaben konform und kommen keinem Wildwuchs gleich.
277 TCS	5	Zum Beispiel findet der Grundsatz der Regeltreue keinerlei Erwähnung. In den als Muster herangezogenen Vorzeigeprojekten in den Städten Amsterdam und Kopenhagen besteht jedoch eine hohe Velo-Selbstverständlichkeit. Die Rahmenbedingungen und gesetzlichen Grundlagen korrelieren mit dem Gebrauch des Verkehrsträgers Fahrrad. Und die Regeltreue aller Verkehrsteilnehmer trägt wesentlich zur funktionierenden Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsträger bei. In der Stadt Bern fehlen diese Grundlagen und sollen unbedingt im Kontext einer nachhaltigen Lösung geschaffen werden. Übrigens muss in jedem Fall eine Reaktion auf einen Regelverstoss erfolgen und nicht nur in groben Fällen, wie im Bericht bei Grundsatz Nr. 8 (Seite 27) erwähnt. Denn auch hier muss bei allen Verkehrsteilnehmenden mit gleichen Ellen gemessen werden. Die vorliegende Formulierung lädt die Velofahrenden geradezu zur «leichten» Missachtung der Verkehrsregeln ein, was nicht im Sinne einer Behörde sein kann.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Der Masterplan Veloinfrastruktur und insbesondere die Standards richten sich an die Planenden und macht keine Verhaltensempfehlungen an die Verkehrsteilnehmenden. Auch vom Veloverkehr wird im Masterplan eine rücksichtsvolle Fahrweise gefordert, Regelmissachtungen solchen auch beim Veloverkehr sanktioniert werden. Das Wort 'grob' wurde deshalb aus dem erwähnten Grundsatz gestrichen.
278 VCS	3	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
279 VCS	3	Wir schätzen am Bericht die vielen Bilder aus der Stadt Bern, welche der Veranschaulichung dienen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
280 VCS	4	Wir haben keine Ergänzungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
281	Vortritt Fussgänger	3	Jeder Regelverstoss muss entsprechend sanktioniert werden, die Sanktionierung darf sich nicht nur auf «grobe» Verstösse beziehen. Weiter sei die Frage erlaubt, was unter «groben» Regelverletzungen zu verstehen ist.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Das Wort "grob" wurde gelöscht.
282	Vortritt Fussgänger	3	Bis jetzt wurde zu wenig auf die Routenplanung durchs Quartier geachtet. Bern ist eine Stadt der kurzen Wege und somit ist der Weg durchs Quartier nicht «umleitend».	2/4	Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, würden nicht funktionieren.
283	Vortritt Fussgänger	4	Auch bei einer Priorität des Velofahrens, darf die Gleichstellung der anderen Verkehrsträger (Fussgänger, öffentlicher Verkehr, privater Verkehr) nicht vernachlässigt werden.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan Veloinfrastruktur ist per Definition auf das Velo ausgerichtet. Selbstverständlich wird in Projekten weiterhin eine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen.
284	Vortritt Fussgänger	4	Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr sind zu vermeiden; die unterschiedlichen Geschwindigkeiten führen zu gefährlichen Situationen.	2/3	Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei Mischverkehrsflächen geprüft. Bei solchen Mischverkehrsflächen ist ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsarten angezeigt. Mit der Definition von Kriterien, wo eine Trennung sinnvoll ist und wo eine Mischfläche möglich sein kann, wird dem Anliegen bereits genügend Rechnung getragen. Wo die Führung im Mischverkehr zu gefährlichen Situationen führen kann, soll wenn möglich darauf verzichtet und eine Separation angestrebt werden.
285	Vortritt Fussgänger	4	Dringend anzugehen sind auch Lösungen bei Tram- und Bushaltestellen, welche die Veloumfahrung anstreben und bei der Veloparkierung ist insbesondere darauf zu achten, dass die Fussgänger weiterhin flüssig vorankommen.	3/6	Kenntnisnahme. Mit dem Fokus auf Haltestellen im Bericht und der Definition von Standards dazu wird dem Anliegen bereits Rechnung getragen. Der Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden an Haltestellen kommt eine hohe Priorität zu, dazu gehört auch die Prüfung von Umfahrungen für den Veloverkehr. Das Anliegen der Veloparkierung und der damit verbundenen Situation für den Fussverkehr Anliegen wird im Rahmen der Erweiterung des Masterplans mit dem Thema Veloparkierung behandelt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
Transportunternehmen		
286 BERNMOBIL	<p>Der Aussage im Bericht (S. 15), wonach der Veloverkehr „auch vom starken Angebot des öffentlichen Verkehrs profitiert (z.B. MIV-Entlastung der Strasse sowie Alternative bei Schlechtwetter)“, stimmt BERNMOBIL vorbehaltlos zu. Wir erwarten und unterstützen daher, dass der Umweltverbund ÖV+Velo gemeinsam gefördert wird. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die beim Veloverkehr angestrebte Modal-Split-Zunahme nur eintreten kann, wenn Velo und ÖV parallel und koordiniert gefördert werden.</p>	<p>6 Kenntnisnahme der Zustimmung. Sowohl die Förderung des ÖV wie des Velo ist im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität sinnvoll.</p>
287 BERNMOBIL	<p>Bezüglich der Separationsbedürfnisse des Veloverkehrs (Bericht S. 32) wird im Masterplan eine Grundhaltung formuliert, wonach „entlang stark belasteten Strassen (DTV > 15'000) und bei hohen Geschwindigkeiten (>= 50 km/h) [...] eine bauliche Separation nötig ist“. Diese Muss-Grundhaltung ist aus unserer Sicht im stadtbernerischen Strassennetz äusserst schwer umsetzbar (generell knappe Platzverhältnisse, Baumalleen, Ansprüche des Fussverkehrs, Ansprüche starker ÖV-Linien und stark frequentierter Haltestellen, usw.) und würde daher bei konkreten Projektierungen zu unlösbaren Interessenskonflikten führen. Wir regen an, die Formulierung folgendermassen anzupassen: „Separation wo möglich anzustreben“ statt „Separation nötig“.</p>	<p>4/6 Bei besagter Formulierung handelt es sich um eine Grundhaltung. An dieser wird festgehalten. Bei hohen Geschwindigkeiten und stark belasteten Strassen ist eine bauliche Separation aus Sicht des Veloverkehrs nötig um sowohl die objektive als auch insbesondere die subjektive Sicherheit zu gewährleisten. In konkreten Projekten wird die Lösung anhand einer Situationsanalyse und einer Interessenabwägung erarbeitet.</p>
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften		
288 BVD	<p>Laut kantonalem Sachplan Wanderroutennetz vom 22. August 2012 (nachgeführt per 15. Januar 2016, Anpassungsverfahren derzeit im Gange) tangieren verschiedene Velorouten bestehende Wanderwege. Wie Ziffer 11 des Berichtes zum Masterplan entnommen werden kann, sind sämtliche Velorouten mit einem Hartbelag auszuführen.</p>	<p>1/4 Die Routennetze der kantonalen Sachpläne Fuss- und Wanderroutennetz und Veloverkehr sowie der regionalen Velonetzplanung wurden nochmals abgeglichen. Betreffend die Wanderwege verbleiben nach einer Netzbereinigung zwei Abschnitte ohne Hartbelag, die gemäss Masterplan befestigt werden sollten. In beiden Fällen handelt es sich um bereits bestehende, signalisierte Veloverbindungen. Grundsätzlich handelt es sich beim Netzplan des Masterplans um einen langfristigen Zielzustand. Die Stadt hält am Grundsatz des Hartbelags für Velorouten und an den betreffenden Strecken im Schermenwald und Könizbergwald fest. Der Sachplan Wanderroutennetz ist auch für die Stadt Bern behördenverbindlich.</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
289 BVD	Weisen die Wanderwege heute einen Naturbelag auf (z.B. Könizbergwald), so handelt es sich beim Einbau eines Hartbelages um einen erheblichen Eingriff ins Fuss- und Wanderwegnetz und der Wanderweg muss verlegt werden. Nach Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) müssen Fuss- und Wanderwege ersetzt werden, wenn sie nicht mehr frei begehbar sind, unterbrochen, für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet oder auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für die Fussgänger ungeeignet sind.	1/4 Die Aussage, dass Velorouten grundsätzlich mit Hartbelag ausgestattet sein sollen, bezieht sich auf das langfristig angestrebte Ziel aus Sicht des Veloverkehrs. Bei der konkreten Umsetzung sollen die üblichen Vorgaben berücksichtigt werden. Der Masterplan wurde nochmals mit dem kantonalen Sachplan Wanderroutennetz und abgeglichen. Betreffend der Wanderwege verbleiben nach einer Netzbereinigung zwei Abschnitte ohne Hartbelag. In beiden Fällen handelt es sich um bereits bestehende, signalisierte Veloverbindungen. Die Stadt hält an den betreffenden Strecken im Schermenwald und Könizbergwald fest, da ihnen im Netz eine Funktion als Veloroute zukommt. Bei einem allfälligen Projekt werden betreffend Materialisierung die unterschiedlichen Vorgaben berücksichtigt und allenfalls eine Interessenabwägung vorgenommen.
290 BVD	Sollen Velorouten über Wanderwege geführt werden, so müssen die Wege eine Breite von mindestens drei Meter aufweisen. Bei einem hohen Anteil von E-Bikes ist die Breite zu erhöhen. Damit können Konfliktsituationen zwischen zu Fussgehenden und Velofahrenden reduziert werden.	2/6 Kenntnisnahme. Die Anforderungen des Wanderns und des Veloverkehrs müssen auf Projektstufe situativ geprüft und umgesetzt werden. Der Masterplan hält zudem fest, dass bei einer gemeinsamen Führung von Fuss- und Veloverkehr eine Mindestbreite von 3.5m gewährleistet sein muss.
291 BVD	Weiter ist zu beachten, dass die Förderung des Veloverkehrs auch winterliche Verhältnisse im Fokus hat, sodass Velofahren im Winter und bei schlechten Strassenverhältnissen attraktiv bleibt. Der öffentliche Verkehr wird nicht in der Lage sein, bei schlechtem Wetter während einzelner Tage, Wochen oder Monaten wesentlich höhere Kapazitäten bereitzustellen.	6 Kenntnisnahme. Auch bei Verhältnissen mit Schnee ist das Velo ein sinnvolles Verkehrsmittel, insbesondere auch um den ÖV zu entlasten. Der Masterplan soll dazu dienen, dass das Velo auch bei winterlichen Verhältnissen ein konkurrenzfähiges und attraktives Verkehrsmittel ist. Erfahrungen aus Kopenhagen und den Niederlanden zeigen, dass dort das Velo unabhängig von der Witterung ein beliebtes Verkehrsmittel ist.
292 BVD	Auf Seite 31 des Berichts wird der Begriff "Velostrasse" verwendet. Dieser Begriff kommt in der SSV nicht vor. Es sollte darauf hingewiesen werden, um was es sich dabei handelt (neues Verkehrszeichen, Bedeutung, Pilotversuch etc.).	1 Das Anliegen wurde aufgenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass Velostrassen schweizweit als Pilotbetrieb getestet und die Vorgaben des ASTRA dabei berücksichtigt worden sind. Der vermehrte Einsatz ist bei entsprechender Rechtsgrundlage zu prüfen. In den Standards (Q10) wurde dies bereits so aufgeführt.
293 BVD	Seite 54 des Berichts: Die unterschiedliche Bedeutung der Zeichen 2.13 und 2.14 kommt nicht zum Ausdruck.	1 Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Signale werden nun einzeln erläutert.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
294 Kapo	3	Ja, die neun Planungsgrundsätze enthalten die wesentlichsten Aspekte.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
295 Kapo	4	Ja, die Grundsätze sind vollständig; es bedarf keiner Ergänzungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
296 Burgergemeinde Bern	2	Der Plan im Bericht auf S. 34 f. ersetzt wohl das separate Dokument, jedenfalls, wenn hier noch die verschiedenen Routen-Nummerierungen ergänzt werden.	6	Kenntnisnahme. Der Abbildung des Plans im Bericht dient der Übersichtlichkeit. Er ersetzt das separate Dokument Veloroutennetz nicht.
297 Burgergemeinde Bern	3	Und wieder wird die Veloparkierung ausgeklammert wie schon beim Parkplatzkonzept (S. 51 des Berichts).	3/4	Insbesondere bei der Veloparkierung besteht tatsächlich grosser Handlungsbedarf. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dieses wird eine zentrale Grundlage für die Integration des Themas in den Masterplan sein und wird deshalb abgewartet. Eine vorgängige detaillierte Behandlung des Themas im Masterplan ist nicht zielführend.
298 Burgergemeinde Bern	3	Z.B. die Situation beim Burgerspital (unten rechts auf S. 16 des Berichts) sieht gegenüber anderen Momenten zahm aus. Das Bild links davon zeigt schon halb wildes Parkieren und S. 48 eine fortgeschrittene Verelendung durch abgestellte Spezialzweiräder. Wie etwa die beiden Bilder rechts auf S. 19 des Berichts zeigen, haben sich auch diese nach dem vorhandenen Raum ohne Versperrungen zu richten. Zur Illustration erhalten Sie beiliegend auf zwei Blättern drei Fotos vom 30. August 2018 zum Zustand beim Burgerspital.	3/4	Insbesondere bei der Veloparkierung besteht tatsächlich grosser Handlungsbedarf. Mit der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Bahnhof wird aktuell ein Konzept für den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf erstellt. Dabei wird auch der Standort beim Burgerspital berücksichtigt und das Ziel verfolgt, die angesprochene Situation zu verbessern.
299 Burgergemeinde Bern	4	Angesichts der roten Rennmaschine oben links auf S. 20 ist die absolute Gleichstellung von E-Bike und richtigem Velo zweifelhaft. Das Problem scheint klar wieder auf bei der Absicht, sich für eine Aufhebung der Benützungspflicht für E-Bikes (steht hier ein Druckfehler?) einzusetzen. Die gröberen E-Bikes sind zurecht als Motorfahrräder eingestuft (Geschwindigkeit und vor allem Energieverbrauch).	1/6	Das Thema der E-Bikes wurde überarbeitet und an unterschiedlichen Stellen ergänzt. Es wird nun umfassender auf Chancen und Risiken von schnellen E-Bikes eingegangen. Insbesondere wurde das Thema der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velos und den damit verbundenen Problemen sowie möglichen Lösungen umfassender behandelt. Der Hinweis betreffend Benützungspflicht für E-Bikes ist kein Druckfehler. Gemäss aktueller Rechtslage muss ein E-Bike Radwege oder Rad- und Fusswege benutzen statt auf der Fahrbahn

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				zu bleiben. Diese Regelung ist aus Sicht der Stadt nicht zweckmässig.
300 Burgergemeinde Bern	4	Ein Fragezeichen ist zur separaten Veloführung bei Kreisverkehren auf S. 43 zu setzen. Der um den eigentlichen Kreis geführte Kreis ist für Zweiräder überhaupt nicht attraktiv und gefährlich (gutes Beispiel dafür ist Süddeutschland). Zweiräder gehören grundsätzlich in den Kreis, vielleicht noch nicht perfekte Beispiele gibt es in Colmar und Strasbourg	6	Kenntnisnahme. Auch in der Schweiz lauten die Empfehlungen bei zweispurigen Kreiseln oder Turbokreiseln dahingehend, dass der Veloverkehr wenn möglich zu separieren ist. Eine Führung im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr bei solchen Kreiseln ist betreffend Sicherheit für den Veloverkehr ungenügend. Eine separate Veloführung bei solchen Kreisverkehren käme einem Pilotprojekt gleich, welches umfassend evaluiert werden müsste. Für einspurige Kreiseln ist meiste eine Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr vertretbar.
301 Burgergemeinde Bern	4	Warum hört der Velostreifen im Kreiseln auf?	6	Kenntnisnahme. Radstreifen in Kreiseln widersprechen bisherigen Empfehlungen in der Schweiz. In anderen Ländern gibt es jedoch funktionierende Beispiele. Wie in den Standards festgehalten, sind solche Lösungen denkbar. Es käme jedoch einem Pilotprojekt gleich, bei welchem ein enges Monitoring unabdingbar ist.
302 Burgergemeinde Bern	4	Die verschiedenen grossen Piktogramme auf S. 53 unten haben wohl mehr mit Propaganda für die nächsten Wahlen zu tun als mit Hilfestellung.	6	Kenntnisnahme.
303 Burgergemeinde Bern	4	Die Bilder auf S. 62 und 63 sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch die Stadt Bern sich an die rechtlichen Rahmenbedingungen hält.	6	Kenntnisnahme. Dabei handelt es sich um Beispiele aus ausländischen Städten mit einer anderen Velokultur. Darauf wird in dem begleitenden Text hinreichend hingewiesen.
304 Ittigen	3	Die Planungsgrundsätze sind zielführend. Eine 1:1-Adaption für Planungen in der Gemeinde Ittigen müssen im Detail geprüft werden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
305 Ittigen	4	Umfahrung Haltestellen: Konflikt Velo/Fussgänger sollte auch im Bericht thematisiert werden und nicht nur in den Standards.	1/2	Das Anliegen wurde aufgenommen. Auf Seite 45 wurde bereits hingewiesen, dass es sich bei Haltestellen um Berührungspunkte zwischen Fuss- und Veloverkehr handelt. Es wird nun aber noch konkreter auf mögliche Konflikte hingewiesen und dass diese durch eine bauliche Trennung des Bereichs für den Veloverkehr von jenem für den Fussverkehr vermieden werden können.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
306 Köniz	3	Wir sind mit den 9 Planungsgrundsätzen im Kapitel 5 einverstanden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
307 Köniz	4	Zum Planungsgrundsatz Nr. 3: Von acht bis achtzig. Der Grundsatz wird als Slogan von der Stadt Bern bereits aktiv verwendet. Wir weisen darauf hin, dass damit evtl. ungewollt Kinder unter acht Jahren ausgeschlossen werden. Aus unserer Sicht gilt es gerade in diesem Alter, Kinder aufs Velo zu bringen (meist auf öffentlichen Wegen/Strassen in Begleitung der Eltern fahrend). Damit ist ein noch höheres Schutzbedürfnis verbunden. Wir schlagen vor, den Slogan des Planungsgrundsatzes Nr. 3 nochmals zu prüfen.	4	Aus dem Grundsatz lässt sich kein Ausschluss anderer Altersgruppen ableiten. Es steht explizit, dass die Veloinfrastruktur "[...] von allen Alters- und Nutzergruppen nachgefragt und als angenehm und sicher beurteilt [...] werden soll." Ende 2018 hat der Bundesrat ein Vernehmlassungsverfahren zu Änderungen der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften durchgeführt, welches u.a. vorsieht, dass es Kindern im primarschulpflichtigen Alter erlaubt werden soll, mit der gebotenen Vorsicht auf dem Trottoir Velo zu fahren. Diese Änderung soll voraussichtlich noch im 2020 in Kraft gesetzt werden.
308 Köniz	4	Zum Grundsatz Nr. 7: Cruisen statt rasen Der Titel des Grundsatzes Nr. 7 kann insofern missverstanden werden, dass der wichtige Vorteil des Zeitgewinns des Velos im Stadtverkehr unterbunden werden soll. Wir schlagen vor, den Slogan nochmals zu prüfen.	4	Der Slogan wird beibehalten, es wird im Erläuterungstext des Grundsatzes bereits auf die Effizienz des Velos als Verkehrsmittel ausreichend hingewiesen.
309 Köniz	4	Zusätzlicher Grundsatz (Nr. 1 oder Nr. 10) Im Masterplan Veloinfrastruktur wird an verschiedenen Stellen erwähnt, dass eine Planung zuerst eine gründliche Situationsanalyse bedingt, in ein Gesamtkonzept eingebettet sein muss und den unterschiedlichen Bedürfnissen (aller Verkehrsträger) Rechnung tragen muss. Oft sind auch partizipative Verfahren zielführend. Wir schlagen vor, diese Punkte in einem zusätzlichen Planungsgrundsatz zu erwähnen.	2/4	In den Standards ist auf Seite 7 festgehalten, dass konkrete Projekte lokale Betriebs- und Gestaltungskonzepte bedingen. Dabei ist eine Interessenabwägung vorzunehmen. Damit ist dem Anliegen der Situationsanalyse Rechnung getragen. In den konkreten Projekten sind partizipative Prozesse bereits gelebte Realität, dies soll auch weiterhin so beibehalten werden.
310 Köniz		Bericht, Seite 53, Ziele Signalisation und Markierung Wir begrüßen die erwähnten Ziele zur Signalisation und Markierung. Aus eigener Erfahrung merken wir an, dass der (intuitiven) Lesbarkeit der Signalisation und insb. Markierungen besondere Beachtung zu schenken ist (bspw. Eigerplatz, Schützenmatte, Wankdorf-Kreisel). In der Gemeinde Köniz wird aus diesem Grund eher zurückhalten markiert.	6	Kenntnisnahme. Mit dem Ziel "Beschränkung der Signalisation und Markierung auf das Wesentliche und Notwendige" wird dem Anliegen bereits Rechnung getragen.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
311 Köniz		Bericht, Seite 57, Kapitel 11 Betrieb und Unterhalt Die Ziele und die Stossrichtungen sind nachvollziehbar und inhaltlich richtig. Wir merken an, dass der hier beschriebene Standard in der Gemeinde Köniz jedoch infolge fehlender personeller und finanzieller Ressourcen in den nächsten Jahren nicht realisierbar ist. Auf grenzüberschreitenden Routen ist diesem Umstand kommunikativ Beachtung zu schenken.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan macht nur Aussagen zu Projekten auf Gebiet der Stadt Bern. Bei Realisierung von grenzüberschreitenden Velorouten wird jeweils frühzeitig das Gespräch mit der betroffenen Gemeinde gesucht.
312 Muri bei Bern		Die formulierten Planungsgrundsätze sind in sich schlüssig.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
313 Muri bei Bern		Die Grundsätze, Velofahren für (fast) alle Alterskategorien sicher und attraktiv zu machen, indem das Netz durchgängig und die Infrastruktur einfach und verständlich gemacht wird, werden von der Muri bei Bern unterstützt.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
314 Muri bei Bern		Dass mit Kampagnen zusätzlich ein faires Verhalten der Velofahrenden und die Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern gefördert werden soll, ist wichtig.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
315 Muri bei Bern		Einzig zum Grundsatz 9 wünscht sich der Gemeinderat nicht nur ein Kommunizieren von Erfolgen, sondern generell Informationen über die Wirkungskontrollen im Veloverkehr.	6	Kenntnisnahme. Durch verschiedene Kampagnen, Anlässe oder Berichterstattungen wird bereits umfassend über die Projekte und die Ziele der Stadt Bern kommuniziert. Dies soll so beibehalten werden. Eine verstärkte Kommunikation von positiven Beispielen oder Erfolgen kann zu einer besseren Wahrnehmung des Velos als nachhaltiges Verkehrsmittel beitragen.
316 Wohlen bei Bern	3	Planungsgrundsätze (S. 24 bis 27): - Kundenorientiertes Denken (Zufriedenheit und Sicherheit erheben und publizieren) - Von den Besten lernen (an best-Practice-Beispiele orientieren ->Übernahme von Bewährten, lernen aus Fehlern) - Von acht bis achtzig (Ausbaustandard deckt die Bedürfnisse aller Nutzungsgruppen ab) - Wunschlinien und Durchgängigkeit (alle wichtigen Zielorte sind auf direkten Weg miteinander verbunden) - Einfachheit und Verständlichkeit (logische Routenführung, selbsterklärend und am Ausbaustandard erkennbar) - Sicher sein und sich sicher fühlen (systematische Erhebungen)	6	Kenntnisnahme der Zusammenfassung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		<p>über die Sicherheit)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cruisen statt Rasen (Effizienz und Schnelligkeit -> Rücksichtnahme und angepasste Geschwindigkeit beim Veloverkehr -> einrichten von grünen Wellen und velofreundlichen Lichtsignalanlagen) - Fairplay und Velokultur (Velofahrende nehmen Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, grob missachtete Regeln werden sanktioniert -> Kampagnen) - Wirkungen messen und Erfolge kommunizieren (Wirkungskontrollen durchführen und bei künftigen Projekten berücksichtigen) 		
317 Wohlen bei Bern	3	Die formulierten Grundsätze sind plausibel. Die daraus definierten Massnahmen machen Sinn.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
318 Wohlen bei Bern	4	Wir haben keine weiteren Bemerkungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

3. Standards

Frage 5: Erachten Sie die definierten Standards als geeignet zur Umsetzung der Grundsätze?

Frage 6: Sind die definierten Standards vollständig?

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
319 AL	2	In den Standards wird ein breites Spektrum an verschiedenen Varianten aufgefächert, das vom Status quo bis hin zu sehr guten Varianten alles beinhaltet. Dabei ist unklar, welche Standards jetzt als verbindliche Mindeststandards gedacht sind, im schlimmsten Fall bringt die Umsetzung dieser Standards keine Verbesserung. Das formulieren von Standards macht nur Sinn, wenn damit eine klare Verbesserung auf allen Strassen angestrebt wird.	6	Kenntnisnahme. In der Verkehrsplanung muss mit Variantenfächern gearbeitet werden können, da die Lösung der entsprechenden Situation angepasst werden muss. Insbesondere für Velohaupttrouten soll wenn immer möglich der in den Standards bezeichnete Optimalfall angewendet werden. In den Masterplan wurden auch Massnahmen als 'Ausnahmen' aufgenommen, um diese für den Veloverkehr möglichst sicher und komfortabel auszugestalten, dies jedoch nur, wenn keine andere Lösung möglich ist.
320 AL	5	Bei den Standards handelt es sich eigentlich nicht um Standards, sondern um eine Auffächerung von verschiedenen Varianten. Einige davon sind sinnvoll, andere sind bestenfalls eine Darstellung des bisherigen Normalfalls. Deshalb kann aufgrund der Standards nicht beurteilt werden, ob die Velooffensive insgesamt tatsächlich eine Offensive ist. Wenn das bisher erreichte als Massstab dient, dann handelt es sich bestenfalls um Entwicklungshilfe.	6	Kenntnisnahme. In der Verkehrsplanung muss mit Variantenfächern gearbeitet werden, damit in einer konkreten Situation auf die situativen Verhältnisse und die verschiedenen Interessen reagiert werden kann. Insbesondere für Velohaupttrouten soll, wenn immer möglich, der in den Standards bezeichnete Optimalfall angewendet werden. Im Masterplan wurden nur solche Elemente des "bisherigen Normalfalls" aufgenommen, die im Sinn von pragmatischen und realistischen Lösungsansätzen weiterhin möglich sein müssen.
321 AL	5	Störend an den Standards ist erstens, dass alle Varianten, die in Richtung Optimalfall gehen zu mehr Landverbrauch führen. Da sind wir der Meinung, dass der Ausbau der Veloinfrastruktur nicht zu zusätzlichem Landverbrauch, sondern auf Kosten des MIV geschehen soll. Das Resultat müsste sein mehr Platz fürs Velo und weniger für den MIV. Also z.B. die Einbahn Variante mit Velogegenverkehr.	3/6	Der Masterplan fokussiert auf eine gute Infrastrukturlösung für den Veloverkehr. Sollte die Lösung neue Flächen beanspruchen, so muss situativ abgeschätzt werden, wo Handlungsspielraum besteht. Aufgrund des sinkenden MIV-Anteils wird der Abbau von MIV-Spuren in Projekten jeweils geprüft und wo möglich auch umgesetzt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
322 AL	5	Zweitens ist es störend, dass auch unsinnige Varianten (wie z.B. die Kaphaltestelle) zum Standard erhoben werden. Wir sind der Meinung, dass nur Varianten in der Nähe des Optimalfalls Standard sein sollten und alle Abweichungen begründet werden müssen. Umdinge sollen nicht als Standard definiert werden, das müssen Ausnahmen sein, die einer Begründung bedürfen.	4	In der Verkehrsplanung muss mit Variantenfächern gearbeitet werden können, da die Lösung der entsprechenden Situation angepasst werden muss. Folglich müssen auch Situationen abgedeckt werden, welche nicht dem Optimalfall entsprechen. Kaphaltestellen sollen aus Sicht Veloverkehr wenn möglich vermieden werden. Als Ausnahme bleiben sie jedoch Teil des Masterplans, damit auch für solche Situationen Standards definiert werden können, welcher einer Verbesserung für den Veloverkehr dienen.
323 AL	5	Drittens sollte auf allen Routen, das heisst auf allen Strassen, nicht nur auf den Haupttrouten, der Optimalfall angestrebt werden. Wenn immer möglich sollte auf Mischverkehr verzichtet werden, auch bei langsamen Geschwindigkeiten und wenig Verkehr.	2/4	Der Masterplan hält fest, dass der Optimalfall auch auf übrigen Velorouten geprüft werden muss. Grundsätzlich fördert eine konsequente Abtrennung des Veloverkehrs die Verkehrssicherheit. Bei niedrigen Geschwindigkeiten oder geringem Verkehrsaufkommen ist es vertretbar den Veloverkehr teilweise im Mischverkehr zu führen.
324 AL	6	Um ein grösseres Commitment beim „Fairplay ...“ zu erreichen, schlagen wir die Möglichkeit des Rechtsabbiegens und des Geradeausfahrens bei T-Kreuzungen für VelofahrerInnen vor, auch wenn die Ampel auf rot ist. Allerdings muss beim Rechtsabbiegen auf die Fussgehenden geachtet werden, nicht dass, wie das aktuell nach der Unterführung in Bümpliz der Fall ist, die Radfahrenden rechts abbiegen dürfen und die Fussgängerampel in der Grünphase ebenfalls auf grün wechselt.	3/4	Die vorgeschlagene Regelung für Lichtsignalanlagen wurde durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Rahmen eines Pilotprojekts getestet und kann nur gesamtschweizerisch eingeführt werden. Das freie Rechtsabbiegen für den Veloverkehr wird ab dem 1. Januar 2021 schweizweit möglich sein. Das Thema Lichtsignalanlagen wird voraussichtlich ab 2021 in den Masterplan integriert.
325 AL	6	Was in den Standards ebenfalls fehlt, sind Standards bezüglich des Unterhalts und der Instandhaltung der Velorouten. Insbesondere wird der Winterdienst nicht erwähnt. Wer aktuell das ganze Jahr Velo fährt, der weiss, dass die Schneeräumung ein grosses Problem ist. Wenn ein Velostreifen vorhanden ist, wird dieser standardmässig als Schneedepot missbraucht, auf engen Strassen wird der Platz noch enger und insbesondere die Kaphaltestellen werden im Winter zum Gefahrenherd.	2/3/4	Die Schneeräumung wird im Bericht thematisiert. Eine Berücksichtigung in den Standards ist nicht zielführend, da Standards für die Planung und nicht für den Unterhalt definiert werden. Eine zeitnahe Schneeräumung ist zentral für eine sichere Führung des Veloverkehrs. Eine prioritäre Schneeräumung wird aktuell mit dem Pilotprojekt auf der Velohauptroute Wankdorf-Bahnhof-Europaplatz-Bümpliz getestet und bei Erfolg ausgedehnt werden.
326 BDP	5	Die Standards sind grundsätzlich zielführend und geeignet.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
327 BDP	5	Unverständlich ist, weshalb sogenannte Ausnahmen noch bei aktuellen Bauvorhaben die Regel bilden. Gerade er Ausnahmefall	6	Kenntnisnahme. Aktuellen Bauvorhaben basieren teilweise noch nicht auf den Standards des Masterplans, da die Projektierung

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		«Mittelinsel ohne Radstreifen» findet sich in der heutigen Verkehrsführung noch sehr häufig. Dieser falls ist äusserst gefährlich und absolut unsinnig. Dort sollte unbedingt auf die Erstellung einer Mittelinsel verzichtet werden, da sonst für Velofahrende lebensgefährliche Situationen entstehen. (Zum Beispiel: Kreuzung Länggassstrasse/Hallerstrasse/Erlachstrasse)		oft vor oder während der Erarbeitung lief. Die Ausnahmefälle sind im Vergleich zu den Optimalfällen oft platzsparender und kommen daher weiterhin zur Anwendung, wenn die Platzverhältnisse und die Verhältnismässigkeit keine Optimallösung zulassen. Deshalb wurden Massnahmen als 'Ausnahmen' in den Masterplan aufgenommen, um diese für den Veloverkehr möglichst sicher und komfortabel auszugestalten, dies jedoch nur, wenn keine andere Lösung möglich ist.
328 BDP	5	Ausserdem werden ganze Strassenzüge mit Verkehrsberuhigungen /-behinderungen zugepflastert, welche den Vorfahrenden auf ohnehin engen Quartierstrassen den dringend benötigten Platz streitig mache. (Beispielsweise die Blumentöpfe auf der Mittelstrasse oder die Betonblöcke am Kollerweg). Es ist unverständlich, weshalb der MIV mit solchen Massnahme nur um der Schikane willen eingeschränkt und unter bewusster Inkaufnahme einer konkreten Gefahrenlage für Velofahrende drangsaliert wird.	6	Kenntnisnahme. Verkehrsberuhigung dient oft der allgemeinen Verkehrssicherheit und der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den betreffenden Strassenzügen. Davon profitiert nicht zuletzt der Veloverkehr. Verkehrsberuhigung setzt Massnahmen voraus, die zur Reduktion der Geschwindigkeiten auf das erwünschte Mass beitragen.
329 BDP	5	Bei Kapphaltestellen sollte der Standard HS1 nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn hinter der Haltestelle genügend Platz vorhanden ist, so dass Velofahrende ganz hinter der Haltestelle durchfahren (das Modell HS3 lehnen wir klar ab). Das Modell HS4 ist zu bevorzugen.	4/6	Kenntnisnahme. Die Meinung, dass der Standard HS 4 der Lösung HS 3 vorgezogen werden soll, wird geteilt. An vielen Haltestellen in der Stadt ist zu wenig Platz für die idealen Lösungen HS 1/HS 4 vorhanden. Deshalb soll der Standard HS 3, der weniger Platz braucht, im Rahmen eines Pilotversuchs erprobt und evaluiert werden.
330 BDP	6	Ja, wobei etliche Ausnahmen in der Realität heute noch Standard sind und es deshalb besser gewesen wäre, diese ebenfalls zu definieren. Uns fehlt diesbezüglich eine Art städtisches «Inventar», woraus ersichtlich ist wo und wie die Veloverkehrsführungen heute aussehen.	6	Kenntnisnahme. Die Standards des Masterplan Veloinfrastruktur bilden einen Baukasten für die Zukunft. In diesem Baukasten werden weiterhin auch Lösungen benötigt, die bei knappen Platzverhältnissen oder Interessenabwägungen umsetzbar sind. Ein Inventar der bestehenden Lösungen der Veloführung ist im Rahmen des Masterplans Veloinfrastruktur nicht vorgesehen, der Masterplan bildet vielmehr das angestrebte Zielbild ab.
331 CVP	5 und 6	Nein, da die Grundsätze nicht vollständig und teilweise mangelhaft sind, können auch die Standards nicht geeignet und vollständig sein.	6	Kenntnisnahme. Mangels Konkretisierung kann keine detaillierte Stellung genommen werden.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
332 FDP	5	Velogegenverkehr ist irritierend und aus unserer Sicht ein Sicherheitsrisiko.	6	Kenntnisnahme. Velogegenverkehr in Einbahnstrassen gehört zu etablierten Lösungen. Bei der Umsetzung wird auf genügende Platzverhältnisse und eine sichere Ausgestaltung geachtet.
333 FDP	5	Velo-Abbiegestreifen in Mittellagen sind ungeeignet für das Sicherheitsbedürfnis (acht bis achtzig)	6	Kenntnisnahme. Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt, weshalb diese Knotenform auch als Ausnahme definiert wird. Daher wird wo immer möglich, eine andere Lösung gesucht, die dem Sicherheitsbedürfnis besser entspricht. Je nach Situation kann aber der Standard K 3b trotzdem der einzig mögliche sein. Für diesen Fall sollen im Masterplan ebenfalls Standards definiert werden, damit er für den Veloverkehr möglichst sicher und komfortabel ausgestaltet werden.
334 FDP	5	Das Nebeneinanderfahren von Velos ist zu vermeiden.	5/6	Kenntnisnahme. Grundsätzlich gilt hierzu übergeordnetes Recht. Das Nebeneinanderfahren von Velos ist in der Schweiz nur in Ausnahmesituationen gemäss Art. 43 VRV erlaubt. Der Masterplan trägt jedoch der zunehmenden Velodichte Rechnung, indem Platz für das Überholen von Velos mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten vorgesehen wird.
335 FDP	6	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
336 GFL	5	Ja, die Standards sind aus Velosicht sehr gut geeignet für die Umsetzung, da sie die Qualität der Veloverbindungen bezüglich Sicherheit und Platzverhältnisse deutlich erhöhen. Allerdings wird es oft sehr fraglich sein, ob die Machbarkeit der Umsetzung gegeben ist, da schlicht und einfach bei den örtlichen Platzverhältnissen solche idealen und grosszügigen Bedingungen nicht gegeben sind. Bestes Beispiel für scheinbar mangelnde Platzverhältnisse, wo dann die Velosicherheit auf der Strecke bleibt: Lorrainebrücke.	3/6	Kenntnisnahme. Die Umsetzbarkeit der Standards wird in der Projektierung zu prüfen sein. Wenn immer möglich ist auf Velohaupttrouten eine Optimallösung umzusetzen. Erfahrungen haben gezeigt, dass die definierten Masse an vielen Stellen umgesetzt werden können. Die Sicherheitssituation auf der Lorrainebrücke wird aktuell verbessert (Sofortmassnahmen). Die langfristigen Massnahmen werden im Rahmen Zukunft Bahnhof Bern ca. 2025 umgesetzt.
337 GFL	5	Im Detail spezifische Bemerkungen zu den Standards: Kernfahrbahn: Diese Massnahme ist als Ausnahme vorgesehen. Wir erachten allerdings eine Kernfahrbahn durchaus auch als variable, insbesondere schnelle und günstige und rasch umsetzbare Variante für die Verbesserung der Velosicherheit (siehe Könizstrasse) – und insbesondere in Kombination mit Tempo 30.	4	Kernfahrbahnen sind betreffend Sicherheit für den Veloverkehr nicht die optimale Lösung, weshalb dieser Standard auch mit 3 Punkten bewertet und als Ausnahme gekennzeichnet wird. Jedoch lässt sich mit einer Kernfahrbahn teilweise kurzfristig eine sinnvolle Verbesserung erreichen. Zudem ist betreffend Kernfahrbahn auch eine Weiterentwicklung denkbar. So könnte eine Lösung mit breiten Radstreifen und einer geringen Kernbreite,

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				wie sie in den Niederlanden bereits angewandt wird, als Pilot getestet werden (siehe Standard Q5).
338 GFL	5	Mischverkehr: Mischverkehr auf Hauptachsen ist zu vermeiden, alternativ sollte immer eine Kernfahrbahn möglich sein. Vergleiche das Beispiel Engestrasse, ganz unangenehme Strasse im Mischverkehr mit dem ordentlichen Verkehr. Eine Kernfahrbahn kann hier schnell und billig Abhilfe schaffen.	3/4/6	Kenntnisnahme. Kernfahrbahnen sind betreffend Sicherheit für den Veloverkehr nicht die optimale Lösung, weshalb dieser Standard auch mit 3 Punkten bewerten und als Ausnahme gekennzeichnet wird. Sie entsprechen nicht vollständig dem Grundsatz "von acht bis achtzig". Im Rahmen der Überbauung des Viererfelds werden die Anschlüsse ans städtische Netz überprüft und allenfalls Massnahmen umgesetzt.
339 GFL	5	Mehrzweckstreifen: Erachten wir als ungünstige Platzverschwendung. Wir befürworten den Platz anderen Verkehrsteilnehmern frei zu geben (z.B. Velos).	4/6	Kenntnisnahme. Im Standard Q 7 wird der Zweck von Mehrzweckstreifen kurz umschrieben. Der Standard wird zudem als 'Ausnahme' bezeichnet, folglich stehen andere Lösungen im Zentrum. Für den Veloverkehr hat er nur dann eine Bedeutung, wenn er bei Überholmanövern oder beim Abbiegen Spielräume bringt. Es ist stets abzuwägen, ob ein Mehrbedarf an Platz in der Strassenmitte gerechtfertigt ist, oder ob dieser den Rändern zugespochen werden soll.
340 GFL	5	Kombinierte Fuss- und Radwege: Diese Variante darf je nach Voraussetzungen durchaus auch ein Standard sein. Wir sind der Ansicht, dass kombinierte Fuss- und Radwege bei den entsprechenden Voraussetzungen eine gute Lösung darstellen. Wir appellieren an die gegenseitige Rücksichtnahme, Respekt und Toleranz. Fussgänger und Velofahrer können durchaus gut miteinander auskommen. Es braucht keine teuren physischen, überreglementierten Abtrennungen; Piktogramme am Boden und wie erwähnt, gegenseitige Rücksichtnahme können ausreichen. Selbstverständlich sollten solche Wege nicht von E-Velos befahren werden...	4	Kombinierte Fuss- und Radwege sind als Standard vorgesehen, aber nur für den Ausnahmefall, weil sie die Sicherheits- und Komfortbedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs nicht vollständig erfüllen, namentlich die besonderen Schutzbedürfnisse von sehbehinderten Personen. Wenn möglich sollen dem Fuss- und Veloverkehr baulich getrennte Flächen zur Verfügung gestellt werden.
341 GFL	5	Lichtsignalanlagen: Das fakultative indirekte Linksabbiegen begrüßen wir im Allgemeinen. Bezüglich Lichtsignalanlagen sollten folgende zwei Dinge nicht ausgeführt werden: Enorm lange Wartezeiten aufgrund Priorisierung ÖV (z.B. Kreuzung Hirschengraben/Monbijoustrasse)	3/6	Kenntnisnahme. Das Thema der Lichtsignalanlagen wird in der aktuell vorliegenden Version des Masterplans noch nicht ausführlich behandelt und wird voraussichtlich ab 2021 in den Masterplan integriert.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Zwei hintereinander nicht aufeinander abgestimmte Lichtsignale, um eine Kreuzung gerade aus zu überqueren (z.B. Henkerbrünli)		
342 GFL	5	Kreisverkehr: Die Zufahrt zu einem Kreisverkehr für Velofahrer gemäss Standard ist sehr unbefriedigend, da die Velospur einfach aufhört bei gleichzeitiger Verschmälerung der Fahrbahn, das heisst, Velofahrer werden von dem Autoverkehr abgedrängt. Wir würden es begrüßen, die Velospur bis zum Kreisverkehr zu markieren. Weiter ist die Situation gemäss vorgesehendem Standard im Kreisverkehr ebenfalls unbefriedigend. Es wäre angebracht, z.B. auch im Kreisverkehr Velopiktogramme aufzumalen oder eine Lösung analog dem Bild in den Niederlanden vorzufinden.	4	Bei einem konventionellen Kreisverkehr (K 4) sollen sich Velofahrende vor der Kreiseinfahrt möglichst mit dem MIV verflechten, da sie in der Kreisfahrbahn mittig fahren sollen, um dort nicht überholt zu werden. Daher wird der Radstreifen nicht bis an die Kreisfahrbahn verlängert. Dies entspricht gängigen Normen. Neue Lösungsansätze, wie bspw. der Markierung eines Radstreifens innerhalb des Kreisverkehrs, sind in der Schweiz noch nicht umfassend erprobt und bedürfen folglich erstmals eines Pilotversuchs.
343 GFL	5	Kaphaltstellen: Sind unbedingt zu vermeiden und aus dem Standard zu streichen, denn Kaphaltstellen sind sehr unangenehm und gefährlich für ungeübte Velofahrer und Veloanhänger. Da nützt auch ein reduzierter Vorsprung oder ein Versatz nichts.	4	Kaphaltstellen sollen gemäss Masterplan nur dann zum Einsatz kommen, wenn die Platzverhältnisse oder andere Interessen keine bessere Lösung zulassen. In den Masterplan wurden Massnahmen als 'Ausnahmen' aufgenommen, um diese für den Veloverkehr möglichst sicher und komfortabel auszugestalten, dies jedoch nur, wenn keine andere Lösung möglich ist. Der Standard HS 3 Kaphaltstelle mit Veloüberfahrt soll im Rahmen eines Pilotversuchs umfassend evaluiert werden.
344 GFL	6	Die Standards sind ausführlich, einige Ausnahmen könnten sogar gestrichen werden (z.B. Kaphaltstellen).	4	In den Masterplan wurden Massnahmen als 'Ausnahmen' aufgenommen, damit auch für solche Situationen für den Veloverkehr eine möglichst sichere und komfortable Ausgestaltung erreicht werden kann, wenn keine andere Lösung möglich ist.
345 GFL	6	Es fehlen eher noch allgemeine Standards, welche wir unterstützen, wie z.B. <ul style="list-style-type: none"> - Generell Tempo 30 würde viele Probleme für Velos und andere Verkehrsteilnehmer entschärfen. - Schnelle E-Velos sollten wie Motorräder betrachtet und behandelt werden. - Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr - Bestrebung wenn immer möglich nach Aufhebung von unnötigen Lichtsignalanlagen 	4	Die Standards fokussieren auf bauliche Lösungsansätze der Veloführung. Die erwähnten Themen werden grundsätzlich im Bericht behandelt. Das STEK definiert die Ziele betreffend Geschwindigkeitsreduktion. Bei den E-Velos ist übergeordnetes Recht massgebend.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
346 GB	5	Ja. Da gute Lösungen im Verkehr meistens von verschiedenen Parametern abhängig sind, finden wir die Schemata bei den Standards gelungen (z.B. zu Separationsbedürfnis, Knoten, Haltestellen).	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
347 GB	6	Obwohl die rechtlichen Grundlagen dazu noch fehlen vermissen wir Aussagen zum Rechtsabbiegen für Velos bei Rotlicht.	4/6	Die vorgeschlagene Regelung für Lichtsignalanlagen wurde durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Rahmen eines Pilotprojekts getestet und kann nur gesamtschweizerisch eingeführt werden. Das freie Rechtsabbiegen für den Veloverkehr wird ab dem 1. Januar 2021 schweizweit möglich sein. Im Anschluss kann die Einführung des freien Rechtsabbiegens situativ geprüft werden.
348 GB	6	Bei den Haltestellen begrüßen wir den Versuch, die Kaphaltestellen velofreundlich zu gestalten. Was bei den Standards jedoch fehlt, sind allgemein die Konflikte mit Tramschienen, welche vor allem für ungeübte Velofahrer*innen bei nassen Verhältnissen und mit Kinderanhängern ein grosses Problem darstellen. Leider wurde bisher noch keine gute Lösung für velofreundliche Tramschienen gefunden. Dennoch muss dies aber Inhalt des Masterplans sein. So z.B. die Frage in welchem Winkel eine Veloroute über Tramgeleise führen muss.	1/4	Das Anliegen wurde aufgenommen. Im Bericht wird nun das Thema Velo - ÖV umfassender behandelt. Insbesondere wird festgehalten, dass bei Knoten der Querungswinkel von Tramschienen grösser/gleich 30 Grad sein soll. Zudem wird die technische Entwicklung betreffend Auffüllung verfolgt. Bisher ist jedoch noch keine Lösung erhältlich, welche keine betrieblichen Nachteile für den ÖV hat, die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht und gleichzeitig langlebig ist.
349 JA!	5	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.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Umsetzung ist nicht Gegenstand des Masterplans, sondern Aufgabe im Rahmen der Projekte.
350 JA!	5	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.	6	Kenntnisnahme. Die Stadt Bern verfolgt das Ziel, Lösungen anzubieten, die für alle Verkehrsträger angemessen sind. Die Verkehrssicherheit hat dabei höchste Priorität. Der Masterplan soll gerade dazu dienen, dass das Velo in der konkreten Projektarbeit von Beginn an mitgedacht wird und gute Lösungen für den Veloverkehr erarbeitet werden.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
351 JA!	5	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.	6	Kenntnisnahme. Die Grüne Welle fokussiert in der Regel auf den Geradeausverkehr und eignet sich deshalb primär auf Strecken mit nur untergeordneten Querstrassen (z.B. Nordring - Standstrasse). Beim indirekten Linksabbiegen können tatsächlich längere Wartezeiten entstehen als beim direkten. Hingegen kann damit die subjektive und objektive Sicherheit erhöht werden. Wenn immer möglich soll sowohl das indirekte Linksabbiegen (für ungeübtere und gemächlichere Velofahrende) als auch das direkte Linksabbiegen (für routiniertere Velofahrende) angeboten werden.
352 JA!	5	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.	4	In der Stadt Bern werden immer mehr Quartierstrassen vom Verkehr beruhigt, umso wichtiger ist, dass gute Lösungen für den Veloverkehr im Masterplan definiert werden. Denkbar sind unterschiedliche Verkehrsberuhigungselemente. Versetzte Parkfelder gehören dabei zu den etablierten Lösungsansätzen der Verkehrsberuhigung. Wichtig ist, dass genügende Breiten und genügende Abstände eingehalten werden. Die Anordnung muss im Einzelfall aufgrund der situativen Verhältnisse geprüft werden.
353 JA!	6	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.	4/6	Kenntnisnahme. Die Veloparkierung und somit auch die Zu- und Wegfahrt wird in der vorliegenden Version des Masterplans nur am Rand behandelt. Das Thema wird voraussichtlich ab 2021 in den Masterplan integriert.
354 SP	5	Grundsätzlich ja. Auf den so bezeichneten Routen müssen die entsprechenden Standards dann aber auch wirklich umgesetzt werden. «Velohaupttrouten» bzw. «Routen mit hohem Standard» sind nur dann als solche bezeichnen, wenn die Standards grösstenteils umgesetzt sind und etwa die Breite nur in «begründeten Ausnahmefällen» vom Standard abweicht.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Umsetzbarkeit der Standards wird in der Projektierung zu prüfen sein. Wenn immer möglich ist auf Velohaupttrouten eine Optimallösung umzusetzen. Erfahrungen haben gezeigt, dass die definierten Masse an vielen Stellen umgesetzt werden können.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
355 SP	6	Es ist zu prüfen, ob auch echte «Velobahnen» nach holländischem Vorbild (wie sie auch vom Stadtrat gefordert wurden) als zusätzliche Kategorie von Velorouten in den Masterplan aufzunehmen sind. Dies wären nicht einfach etwas breitere Velostreifen (wie die Velohaupttrouten), sondern durchgehende, direkte, vom übrigen Verkehr (inkl. ÖV) baulich abgetrennte und vortrittsberechtigte Veloverbindungen mit höchstem Ausbaustandard. Damit würde dem Grundsatz «von den Besten lernen» dann auch wirklich nachgelebt.	2	Mit den vorliegenden Standards können auch verschiedene Formen von Velobahnen umgesetzt werden. Von den denkbaren Grundsatzlösungen bei Velobahnen ist einzig der Zweirichtungsradweg auf einer Seite von Strassen nicht berücksichtigt. Dieser Standard wurde bei der Erarbeitung geprüft und aufgrund daraus resultierender unsicherer Situationen an Knoten nicht aufgenommen. Velobahnen sind ein regionales Planungsinstrument, der Masterplan mit der Bezeichnung der Velohaupttrouten und Definition von Optimalmassen ist kompatibel mit einer allfälligen Planung von regionalen Velobahnen.
356 SVP	5	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
357 SVP	5	Auf stark von Velofahrenden genutzten Strassen in 30er Zonen müsste der Rechtsvortritt aufgehoben werden. Beispiel: Schosshaldenstrasse ab ZPK bis Knoten Laubeggstrasse. Hier kommt es täglich mehrmals zu gefährlichen Situation durch einmündende Autos aus den Seitenstrassen.	1/5/6	Dieser Lösungsansatz von der Aufhebung des Rechtsvortritts auf stark von Velofahrenden genutzten Strassen steht im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt Velostrassen. Die Aufhebung solcher Rechtsvortritte wurde im Rahmen dieses Pilotprojekts evaluiert. Die definitive Einführung von Velostrassen soll ab dem 1. Januar 2021 möglich werden. Nach heutigem Recht kann jedoch in Einzelfällen bereits vom Rechtsvortritt abgewichen werden, wenn bspw. die Sicherheit nur so gewährleistet werden kann. Die Formulierungen bei K 1 wurden dahingehend angepasst.
358 SVP	5	Bei Hauptverkehrsknoten ist unbedingt die `Niederländische Lösung` (Standards S.49) anzustreben. Diese werden weitgehend auch in Deutschland angewendet und tragen wesentlich zur Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer bei.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
359 SVP	6	Die vorgeschlagenen Standards sollten regelmässig überprüft werden und den geltenden Normen der Fachverbände entsprechen. Grundsätzlich sollten die VSS Normen zur Anwendung kommen.	2/6	Kenntnisnahme. Der Masterplan ist ein Arbeitsinstrument, welche aktuellen Erkenntnissen oder sich verändernden Entwicklungen angepasst werden soll. Er ist mit gängigen VSS Normen kompatibel.
Politische Parteien (Quartiersektionen)				
360 SP Bern Holligen	5	Theoretisch ja. Mit den folgenden Bemerkungen beziehen wir uns auf das Sektionsgebiet der SP Bern Holligen:	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
361	SP Bern Holligen	5	Eine Velohauptroute unseres Quartiers führt via Effinger-, respektive Schwarztorstrasse - Loryplatz - Schlossstrasse zum Europa-platz und umgekehrt. Sowohl an der Effingerstrasse (Haltestelle KV), als auch an den Haltestellen Schlossmatte und Steigerhubel sind Kapphaltestellen der Tramlinien. Die Velofahrenden müssen an diesen Stellen zwischen hohen Randsteinen (hindernisfreies Einsteigen ins Tram) und Trangeleise auf einer schmalen Fahrbahn fahren. Wer dann noch einen Anhänger hinten dran hat, ist noch schwieriger dran. Wir fordern, dass an diesen Haltestellen die Situation verändert wird, indem z.8. eine Veloüberfahrt ermöglicht wird, wie sie im Bericht Standard auf S. 56 vorgestellt wird.	5	Der Masterplan dient als Instrument für die Verbesserung der Veloinfrastruktur, kann jedoch keine Aussagen zu lokal anzuwendenden Standards machen. Die genannten Stellen müssen im Rahmen eines Projekts (bspw. der nächsten Strassen- und/oder Gleissanierung) analysiert und mögliche Verbesserungen geprüft werden.
362	SP Bern Holligen	5	Zudem sind auf dieser Velohauptroute die Parkplätze auf dem Trottoir Schlossstrasse links stadtauswärts bis Haltestelle Steigerhubel (nach Huberstrasse) ersatzlos aufzuheben. Um zu diesen Parkplätzen zu gelangen, muss die Velospur überquert und aufs Trottoir gefahren werden. Das gefährdet sowohl die Sicherheit der Velofahrenden auf der Schlossstrasse als auch der Fussgängerinnen und Fussgänger, die sich auf dem Trottoir befinden.	5	Der Masterplan dient als Instrument für die Verbesserung der Veloinfrastruktur, kann jedoch keine Aussagen zu lokal anzuwendenden Standards machen. Die genannten Stellen müssen im Rahmen eines Projekts (bspw. der nächsten Strassen- und/oder Gleissanierung) analysiert und mögliche Verbesserungen geprüft werden.
363	SP Bern Holligen	5	Kreisel sind, wie es sowohl im Bericht als auch bei den Standards beschrieben wird, eine grosse Problematik und Gefahrenquelle. In den Standards gibt es keine Empfehlung, wie ein Kreisel (z.B. Loryplatz) von Jung und Alt und von weniger Geübten sicher befahren werden kann. Allenfalls braucht es eine Verstärkung der Kommunikation (Wie fahre ich sicher im Kreisel).	5	Der Masterplan Veloinfrastruktur ist kein Kommunikationsmittel für Verhaltensregeln an Verkehrsteilnehmende, sondern ein Planungsinstrument für die mit der Planung von Infrastrukturen betrauten Behörden und Planungsfachleute. Mit den Grundsätzen 6 'Sicher sein und sich sicher fühlen' und dem Grundsatz 8 'Fair-play und Velokultur' ist jedoch die Möglichkeit solcher Kampagnen gegeben.
364	SP Bern Holligen	5	Wir erwarten zudem eine Klärung bzgl. einer besseren technischen Gestaltung von Kreiseln und begrüessen es sehr, dass sich die Stadt dafür einsetzen will, dass in diesem Bereich nach neuen Lösungsansätzen geforscht wird.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
365	SP Bern Holligen	6	Ob sich die vorgesehenen Standards auch im Einzelfall angesichts der vorhandenen Raumverhältnisse als tauglich und umsetzbar erweisen, wird sich zeigen. Das Gleiche gilt für deren Vollständigkeit. Hier erwarten wir, dass neue Erkenntnisse aufgenommen resp. berücksichtigt werden.	3	Eine periodische Aktualisierung des Masterplans Veloinfrastruktur ist vorgesehen.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
Quartierorganisationen				
366	Dialog Nordquartier	5	Indirektes Linksabbiegen bei Ampelanlagen (z.B. Wankdorfplatz) erachten wir als unattraktiv und gefährlich. Dies sollte aus unserer Sicht vermieden werden.	4 Die Erfahrungen mit dem indirekten Linksabbiegen sind weitgehend positiv. Es wird an dieser Lösung als Standard festgehalten. Sie soll jedoch nur dort angeboten werden, wo sinnvoll und möglich. Zudem soll bei Knoten wenn möglich sowohl das direkte als auch das indirekte Linksabbiegen angeboten werden.
367	Dialog Nordquartier	5	Die Standards dürfen nicht dazu führen, dass der Stadtraum bzw. die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt wird. Strassen und Plätze sind gleichzeitig Aufenthaltsräume bzw. erweiterte Wohnzimmer für Anwohnende.	5/6 Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raumes ist nicht expliziter Inhalt des Masterplans, welcher auf die Verbesserung der Veloinfrastruktur zielt. Der Masterplan widerspricht jedoch nicht dem Ziel, weiterhin attraktive Aufenthaltsräume der Bevölkerung zur Verfügung zu Verfügung zu stellen.
368	Dialog Nordquartier	5	Die Standards dürfen auch nicht dazu führen, dass Baumalleereihen gefällt werden. Eine Absprache mit dem Quartier ist notwendig! Gute Beispiele von Absprachen sind der Viktoriarain (Erhaltung von 2 Baumreihen) oder die Moserstrasse (Beibehaltung der breiten Trottoire).	3/6 Der Erhalt des Baumbestandes ist ein zentrales Anliegen und wird in Projekten weiterhin hoch gewichtet. Die Entfernung von Bäumen ist auch zukünftig nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Der Austausch mit den Quartierorganisationen ist etabliert und wird auch weitergeführt.
369	Dialog Nordquartier	6	Generell begrüssen wir Temporeduktionen (z.B. 30 km/h auf der Lorrainebrücke).	6 Kenntnisnahme.
370	Dialog Nordquartier	6	Die Abstellanlagen fehlen im Dokument noch und werden im Jahr 2019 ergänzt. Generell sollte bei den Abstellplätzen die Ausstattung verbessert werden und vermehrt auch Autoabstellplätze in Veloparkfelder umgewandelt werden.	3/6 Kenntnisnahme. Wie richtig festgestellt wurde, handelt es sich bisher im Bericht nur um einen einleitenden Textteil zum Thema Veloparkierung. Für eine gute Veloinfrastruktur sind ausreichende und gut ausgestattete Abstellplätze unabdingbar. Die Standards und eine Standortkarte zum Thema werden zu einem späteren Zeitpunkt, voraussichtlich ab 2021, integriert.
371	QBB	5	Grundsätzlich stellt sich die Frage, was geschieht, wenn der Standard nicht eingehalten werden kann. Die QBB plädiert hier für pragmatische Lösungen. Siehe hierzu auch oben.	6 Kenntnisnahme. Der Masterplan dient als Instrument für mögliche Lösungen im Rahmen von Planungen. Die Umsetzung ist nicht Gegenstand des Masterplans sondern Aufgabe im Rahmen der Projekte.
372	QBB	5	Indirektes Linksabbiegen: Beim indirekten Linksabbiegen ist auf einen ausreichenden Aufstellbereich mit fahrbaren Winkel zu achten. Situationen wie auf der Freiburgstrasse Höhe Nr. 129/Knoten Freiburgstrasse/Schlossstrasse stadteinwärts sind zu verhindern:	6 Kenntnisnahme. Die konkrete Ausgestaltung des indirekten Linksabbiegens ist Sache der konkreten Planungen in Projekten. Dabei soll auf einen situativ angepassten Aufstellbereich geachtet werden.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Der Aufstellbereich zu kurz (auch für Velos ohne Anhänger), Trottoirabsatz muss überfahren in ungünstigem Winkel überfahren werden.		
373 QBB	5	Velostrassen: Neben der erwähnten Gefahr, dass der MIV durch die Aufhebung des Rechtsverkehrs auf diesen Quartierstrassen beschleunigt wird, ist auch der Schulwegsicherheit besondere Beachtung zu schenken, insbesondere für Kindergartenkinder. Durch die Aufhebung des Rechtsvortritts sinkt auch die Aufmerksamkeit und Bremsbereitschaft der Velofahrenden. Dies kann die Sicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere FussgängerInnen beeinträchtigen.	1/5	Diese Thematik wurde im Pilotversuch unter Federführung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) berücksichtigt. Die definitive Einführung der Velostrassen soll ab dem 1. Januar 2021 möglich sein. In diesem Zusammenhang wird die Einschätzung geteilt, dass tatsächlich ein Fokus auf der Schulwegsicherheit und einer sicheren Querung für den Fussverkehr gelegt werden sollte. Die Formulierungen in den Standards wurden in diesem Sinne beim Standard Q 10 angepasst.
374 QBB	6	Schneeräumung: Erfahrungen im Winter 2017/18 haben gezeigt, dass bei starkem Schneefall auch die Pilotstrecke auf der Velohauptroute Wankdorf – Bahnhof – Europaplatz – Bümpliz nicht zweckmässig geräumt werden konnte. Allenfalls bräuchte es zum Kapitel 11 Betrieb und Unterhalt des Berichts ebenfalls Konkretisierungen in den Standards.	6	Kenntnisnahme. Die Standards fokussieren auf bauliche Lösungsansätze der Veloführung. Eine Berücksichtigung des Unterhalts in den Standards ist nicht zielführend. Die prioritäre Schneeräumung der Pilotstrecke wird evaluiert und gegebenenfalls angepasst oder auch für weitere Strecken eingeführt.
375 QBB	6	Trottoirabsenkungen: Trottoirabsenkungen sollten bei den Standards ebenfalls aufgeführt werden. Bei Querungen von Velowegen und Trottoirs ist grossen Wert auf eine sorgfältige Gestaltung der Trottoirabsenkung zu legen, namentlich wegen der Unfallgefahr und Materialschäden. Die entsprechenden Standardlösungen, die in Frage kommen, sind darzustellen und deren Umsetzung ist zu beachten.	2/3	Die Randabschlüsse werden in den Standards behandelt, wo eine inhaltliche Abhängigkeit zu konzeptionellen Lösungsvorschlägen besteht. Die situativ angepasste Ausgestaltung ist Teil der Projektarbeit konkreter Planungen. Weitere Details zu Randabschlüssen sind auch im Handbuch Planen und Bauen der Stadt Bern geregelt.
376 QLE	5	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
377 QLE	6	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
378 QM3	5	Grundsätzlich ja. Ergänzend möchten wir festhalten, dass Schwellen die Velofahrer nicht abbremsen sollten. Sie führen oft zu weit hinaus an den Strassenrand.	6	Kenntnisnahme. Es sind verschiedene verkehrsberuhigende Massnahmen zur Gewährleistung der Geschwindigkeit denkbar. Im Standard Q9 sind auch solche festgehalten, von welchen das Velo nicht betroffen ist.
379 QM3	6	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
380 QUAV4	5	Die Definition von Standards beurteilen wir im Ansatz als sinnvoll, Allerdings fehlen für einzelne Standards bislang mit unseren Verhältnissen vergleichbare Referenzobjekte, sind also nirgendwo erprobt. Beispielsweise	6	Kenntnisnahme der grundsätzlichen Zustimmung.
381 QUAV4	5	Mit Niveau-differenz in je einen schmalen Streifen für den Fuss- und den Veloverkehr unterteilte Seitenbereiche des Langsamverkehrs, wenn dafür insgesamt weniger als B = 4m zur Verfügung stehen.	6	Kenntnisnahme. Gemäss Q 3 ist ein unterteilter Seitenbereich (Einrichtungsrادweg + Fussweg) ab mind. 3.5 m Breite möglich. Dies entspricht gängigen Normen und es finden sich im In- und Ausland Beispiele, wo dies bereits erfolgreich umgesetzt wurde. In den Standards wird jedoch aus Gründen der Übersichtlichkeit darauf verzichtet, Referenzen für alle Standards aufzuführen.
382 QUAV4	5	Die Trennung von Veloverkehr und motorisiertem Verkehr im Fall von Kreisverkehrsfahrbahnen.	6	Kenntnisnahme. Dieser Lösungsansatz ist in der Schweiz tatsächlich noch nicht erprobt und muss daher, wie im Standard K 4 bereits vermerkt, im Rahmen eines Pilotversuchs getestet werden. Solange dies nicht erfolgt ist, wird der Ansatz nicht als eigener Standard aufgenommen.
383 QUAV4	5	Die Führung der Velos im Bereich auf Kreuzungen und Verzweigungen, wenn deren Verkehrsfläche hinter Baumalleen (oder Längsparkierstreifen) verläuft,	6	Kenntnisnahme. Im Standard Q 3 wird aufgezeigt, dass bei abgesetzter Veloführung jeweils mind. 20 m vor einem Knoten eine Rückführung auf die Fahrbahn angestrebt wird. Dadurch kann eine sicherer Führung über den Knoten gewährleistet werden.
384 QUAV4	5	Die Anwendbarkeit von getrennten Velowegen oder Velostreifen auf Knotenzufahrten mit starkem Gefälle, oder starker Steigung.	6	Kenntnisnahme. Die Standards können nicht alle möglichen Situationen berücksichtigen, sondern dienen als Instrument für mögliche Lösungen. Die Einschätzung der Zweckmässigkeit von Lösungen erfolgt jeweils in Projekten.
385 QUAV4	5	Der Einsatzbereich von Trottoirüberfahrten; insbesondere bei Trottoirs, die dem Veloverkehr offenstehen. Das Element «Trottoirüberfahrt» wurden erfunden, um dem Fussverkehr über einmündende untergeordnete Strassen mit sehr wenig Verkehr einen Komfortgewinn zuzugestehen. Ihre Anwendung darf jedoch nicht dazu führen, dass für den übrigen Verkehr, darunter insbesondere Velo-längs und Velo-quer, Sicherheitsdefizite entstehen.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Bei Trottoirüberfahrten bei Fusswegen, auf welchen das Velo gestattet ist, sollen für den Veloverkehr keine neuen Sicherheitsdefizite entstehen. Dies muss in den Projekten berücksichtigt werden. Ein entsprechender Hinweis wird im Standard Q 12 angebracht.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
386 QUA V4	5	Bei den hier aufgeführten Elementen der Verkehrstechnik erachten wir es als angezeigt anhand von Testobjekten auszuloten inwiefern sie sich bewähren (Vorher-/Nachheruntersuchung) bevor ihnen der Status «Standard» zuerkannt wird.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. In den Standards wird bei noch unerprobten Lösungsansätzen ein Label "Pilot zu prüfen" angefügt.
387 QUA V4	6	Bei einzelnen Massnahmen ist es eventuell verfrüht, ihnen den Status «Standard» zuzuerkennen (Bemerkungen zu Frage 5).	6	Kenntnisnahme. Das Label "Standard" bezeichnet Lösungsansätze, die künftig standardmässig angewendet werden sollen. Alle so ausgezeichneten Lösungsansätze sind ausreichend erprobt. Aufgrund mangelnder Konkretisierung kann auf die Eingabe nicht detaillierter eingegangen werden.
388 QUA V4	6	Umgekehrt sollten die Standards durch zusätzliche Massnahmen ergänzt werden können, wenn sich dies als zweckdienlich erweist, z.B. Für Strecken mit hoher Veloverkehrsfrequenz in Tempo 30-Zonen, und für Strecken mit starkem Gefälle, beantragen wir bereits jetzt die Möglichkeit zur Aufhebung des Rechtsvortritts als Massnahme in die Standards aufzunehmen. Begründung: Beispiel Schosshaldenstrasse: Ab ZPK bis Knoten Laubegg kommt es hier täglich zu äusserst gefährlichen Situationen durch einmündende Fahrzeuge aus den Seitenstrassen.	1/5	Kenntnisnahme. Rechtsvortritt ist grundsätzlich in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen durch übergeordnetes Recht vorgegeben. Ausnahmen sind zu begründen. Gefährliche Situationen gehören zu möglichen Gründen. Die Formulierungen zu K 1 wurden entsprechend angepasst.
Fach und Interessenvertretungen				
389 Läbigi Stadt	5	Ja. Die Standards sind sehr detailliert und berücksichtigen viele Parameter. Dies ist zu begrüssen und dürfte die Planung im Sinne des Masterplans erleichtern.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
390 Läbigi Stadt	6	Wir haben zurzeit keine Ergänzungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
391 Pro Velo	5	Was die „Hardware“ (Geometrien, Knoten, Haltestellen usw..) angeht, grundsätzlich ja, mit den folgenden Vorbehalten.	6	Kenntnisnahme.
392 Pro Velo	5	Was die „Soft“faktoren angeht, fehlen die konkretisierenden Standards. Natürlich entfalten sie auch als Grundsätze im Bericht ihre Verbindlichkeit. Dennoch wäre es eigentlich sachgerecht, auch zu allen Softfaktoren klare Standards zu definieren: Regelungsprinzipien von Ampeln, Signale und Markierungen, Betrieb und Unterhalt, Winterdienst, Baustellen, ...	6	Kenntnisnahme. Eine Berücksichtigung der "Softfaktoren" in den Standards ist nicht zielführend, da Standards für die Planung und nicht für die Verkehrsteilnehmenden, die Gesetzgebung oder den Unterhalt definiert werden. Betriebliche Themen sowie Grundsätze zu den angesprochenen Themen werden weitgehend im Bericht thematisiert.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
393 Pro Velo	5	Die 2m50 als Breite für Radstreifen ist nötig, um insb. bei dichtem Veloverkehr mit verschiedenen Geschwindigkeiten die Parallelfahrt schnellerer und langsamerer Velos zu ermöglichen, ohne dass Überholende ständig den Radstreifen verlassen müssen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
394 Pro Velo	5	Auf den Seiten 11, 17, 21, 25 steht: «Abstand zur Längsparkierung Optimal >70 cm, minimal 50 cm.» Dieser Abstand ist ungenügend, weil eine sich plötzlich öffnende Autotür für Velofahrende eine sehr grosse Gefahr darstellt. Wir fordern einen Abstand von optimal >80 cm und minimal 70 cm zur Längsparkierung.	1/4	Das Optimalmass wird übernommen. Auf Haupttrouten gelten generell die Optimalmasse. Am Minimalmass wird festgehalten. Es soll Handlungsspielraum beibehalten werden, damit situativ die bestmögliche Lösung angewendet werden kann.
395 Pro Velo	5	Die Längsparkierung entlang von Velorouten ist grundsätzlich kritisch zu betrachten. Abgesehen von den Autotüren stellt das Manövrieren beim Ein- und Ausparkieren im Velofahrbereich ein Problem dar. Wenn schon sollte die Längsparkierung fahrbahnseitig des Velofahrbereichs angeordnet sein wie auf S. 17), so werden beide Probleme vermieden.	6	Kenntnisnahme. Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Bei Längsparkierungen muss auf die Einhaltung der Abstände eingehalten und die konkrete Ausgestaltung geachtet werden. Die Projektierung ist im konkreten Einzelfall aufgrund der örtlichen Verhältnisse vorzunehmen.
396 Pro Velo	5	Sehr grosse, teils fundamentale Mängel und dementsprechend riesiges Verbesserungspotential besteht bei Lichtsignalanlagen (Ampeln). Das technische Potential ist bei weitem nicht ausgeschöpft, unzulängliche Anlagen bilden ein grosses Ärgernis und führen zum negativ auffallenden Mangel an Akzeptanz. Hier ist der wohl grösste Paradigmenwechsel angezeigt. Bern soll und kann hier auch Treiber neuer Entwicklungen sein, namentlich in der Sensorik. In keinem anderen Bereich wünscht man sich sehnlicher eine echte künstliche Intelligenz, welche ähnlich „schlau“ regelt wie ein Mensch dies täte.	6	Kenntnisnahme. Das Thema Lichtsignalanlagen wird aktuell vom Masterplan nicht umfassend behandelt. Es soll voraussichtlich ab 2021 ergänzt werden.
397 Pro Velo	5	Beispiele: Keine Anlage kann heute Anzahl und Geschwindigkeit nahender Velos erkennen.	6	Kenntnisnahme. Das Thema Lichtsignalanlagen wird aktuell vom Masterplan nicht umfassend behandelt. Es soll voraussichtlich ab 2021 ergänzt werden.
398 Pro Velo	5	Der „Norm“abstand für Anmeldeschlaufen ist zu starr und häufig zu klein. 20-25m oder die Ausrichtung auf 5m/s (18km/h) Standardgeschwindigkeit führt oft dazu, dass Velos für nichts bremsen oder gar anhalten müssen, um dann sogleich grün zu bekommen.	6	Kenntnisnahme. Das Thema Lichtsignalanlagen wird aktuell vom Masterplan nicht umfassend behandelt. Es soll voraussichtlich ab 2021 ergänzt werden.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
399 Pro Velo	5	Die Anmeldemittel müssen mindestens die gleiche Vielfalt wie heute schon beim MIV haben: Voranmeldung, Anmeldung, Grünzeitverlängerung gemäss Velo-Geschwindigkeit, gegebenenfalls Staudetektoren, adaptive Regler, welche aus „Fehlern“ sofort lernen.	6	Kenntnisnahme. Das Thema Lichtsignalanlagen wird aktuell vom Masterplan nicht umfassend behandelt. Es soll voraussichtlich ab 2021 ergänzt werden.
400 Pro Velo	5	Es gibt nicht nur „Vorgrün“. Nachgrün und völlig separate Phasen sind genauso wichtig und müssen, wenn immer möglich angestrebt werden. Insbesondere wenn überhaupt keine Konflikte vorhanden sind, müssen Velos zwingend fahren gelassen werden (Beispiel: Parallelfahrt mit Tram, das sonst den ganzen übrigen Verkehr blockiert).	6	Kenntnisnahme. Das Thema Lichtsignalanlagen wird aktuell vom Masterplan nicht umfassend behandelt. Es soll voraussichtlich ab 2021 ergänzt werden.
401 Pro Velo	5	auch sollte vermehrt wieder Konfliktgrün mit Fussgängerstreifen zumindest für Velos zugelassen werden. Oder aber keine „Gratis-Grün“ für Fussgänger mehr; viel zu oft ist der Fussgängerstreifen umsonst grün, obwohl niemand queren will, und stoppt auch den Veloverkehr, der völlig konfliktfrei abbiegen könnte.	6	Kenntnisnahme. Das Thema Lichtsignalanlagen wird aktuell vom Masterplan nicht umfassend behandelt. Es soll voraussichtlich ab 2021 ergänzt werden.
402 Pro Velo	5	Die Bewertungskriterien und Priorisierung scheinen uns zu wenig klar. Wann wird ein Prinzip angewendet und wann kann oder muss darauf verzichtet werden? Wie hoch ist das „hoch“ einer Lösung, damit sie zur Umsetzung gelangt?	6	Kenntnisnahme. Die Anwendungskriterien einzelner Standards wurden bewusst nicht genauer definiert, da ein Spielraum für die Interessenabwägung in der Projektierung sehr wichtig ist. Der Masterplan soll mögliche Lösungsvarianten aufzeigen, Masse definieren und beinhaltet eine erste Bewertung dieser aus Sicht des Veloverkehrs.
403 Pro Velo	5	Oft wird mit dem Querschnitt operiert, also eindimensional. Es gibt jedoch bereits Zonen, wo auch die Länge, also letztlich die Fläche eine Rolle spielt, z.B. bei Aufstellräumen an Knoten (Bsp. Ab Hirschengraben Ost Richtung Monbijou: dieser Warteraum ist oft viel zu klein). Auch hier muss eine Ampelregelung zwingend erkennen, wie lange ein „Pulk“ Velos braucht, um vom Warteraum wegzukommen.	6	Kenntnisnahme. Der Masterplan legt teilweise auch Längensmasse fest (bspw. Länge eines vorgezogenen Radstreifens oder eines Velosacks). Diese Masse werden jedoch situativ in Abhängigkeit vom erwarteten Veloaufkommen im Rahmen der Projektierung bestimmt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
404 Pro Velo	5	Q 10 Velostrasse: Um eine Quartierstrasse zur Velostrasse zu machen, wird sie vortrittsberechtigt. Dies kann starken MIV-Durchgangsverkehr durch das Quartier erzeugen (Bsp. Militärstrasse). Dieser kann mit Pollern sehr gut verhindert werden (Bsp. Freiestrasse). Diese Massnahme sollte auf S. 31 analog den «Verkehrsberuhigungselementen auf S. 29» ergänzt werden.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Damit auf Velostrassen die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann, sind verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen. Im Standard Q 10 wird deshalb neu auf mögliche Massnahmen analog zu Q 9 verwiesen.
405 Pro Velo	5	K 3a, S.43, Knoten mit 2 oder mehr Vorsortierstreifen Im Textfeld unten rechts steht «ermöglicht breitere Radstreifen, Breite 1.80-2.50». Auf dem benachbarten Bild steht aber fälschlicherweise «1.50-2.50». Wenn indirektes Linksabbiegen als Hauptangebot geplant wird, muss die Aufstellfläche auf der rechten Seite ausreichend gross sein. Die gewünschte Zunahme des Veloverkehrs sollte bei Planung und Bau bereits einbezogen werden. Nicht dass dann eine Mittelinsel oder ein Randstein eine zu klein gewordene Aufstellfläche blockiert. Der Weg zum Aufstellbereich auf der rechten Seite kann nicht nur mit dem Kantons-Schild links auf dieser Seite angezeigt werden. Es braucht eine klare, führende und einheitliche Spur, eine Information am Boden , welche von 8 – 80 verstanden wird.	1/4	Mit den Massen war gemeint, dass beim Verzicht auf Abbiege-Velospuren für das Linksabbiegen oft ein verbreiteter Velostreifen von 1.80 bis 2.50 möglich wird, anstelle eines gewöhnlichen Radstreifens, der mind. 1.50 m misst. Die Masse in der Abbildung werden entfernt, da sie nicht Gegenstand des Knotens sondern des Querschnitts sind. Die konkrete Ausgestaltung des indirekten Linksabbiegens ist Sache der konkreten Planungen in Projekten. Dabei soll auf einen situativ angepassten Aufstellbereich geachtet werden. Dieser ist abhängig vom Aufkommen des Veloverkehrs. Eine klarere Führung des Veloverkehrs mit Markierungen beim indirekten Linksabbiegen ist noch nicht erprobt, müsste folglich zuerst geprüft und getestet werden. Deshalb wird auf die Definition solcher Markierungen in den Standards verzichtet.
406 Pro Velo	6	Das kann man heute nicht sagen. Die vielen typisierten Fälle scheinen fast wie ein Sammelsurium von typischen Beispielen, welches die Hoffnung auf Vollständigkeit weckt. Vermutlich werden sich aber weitere Spezialfälle zeigen, welche zu keinem der Prinzipien genau passen. Es sollte transparent gemacht werden, dass man hier offen sein muss.	2	In der Einleitung der Standards (Seite 7) wird darauf hingewiesen, dass die Standards nicht abschliessend sind. Auch steht auf Seite 5, dass der Masterplan periodisch überarbeitet und aktuell gehalten wird.
407 TCS	5	Es werden zwar zahlreiche planerische Standards definiert. Standards für wesentliche flankierende Massnahmen fehlen jedoch.	6	Kenntnisnahme.
408 TCS	5	Auch erachten wir das Einführen von Vorgrün für Velos als problematisch, weil dies zu mehr Überholmanövern führt (weil der MIV in der Regel schneller ist), was wiederum die Unfallgefahr erhöht. Ausserdem ist bei einer erfolgreichen Verkehrsentflechtung diese Massnahme hinfällig.	4	Das Vorgrün dient der Besserung der Verkehrssicherheit für die Velofahrenden, indem sie für die Querung eines Knotens einen Vorsprung erhalten und somit vom MIV besser wahrgenommen werden. Am Standard wird deshalb festgehalten. Weitere Details werden mit der umfassenden Integration des Themas Lichtsignalanlagen geregelt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
409 VCS	5	Ja. Da gute Lösungen im Verkehr meistens von verschiedenen Parametern abhängig sind, finden wir die Schemata bei den Standards gelungen (z.B. zu Separationsbedürfnis, Knoten, Haltestellen).	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
410 VCS	6	Obwohl die rechtlichen Grundlagen dazu noch fehlen, vermissen wir Aussagen zum Rechtsabbiegen für Velos bei Rotlicht.	5/6	Kenntnisnahme. Die vorgeschlagene Regelung für Lichtsignalanlagen wurde durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Rahmen eines Pilotprojekts getestet und kann nur gesamtschweizerisch eingeführt werden. Das freie Rechtsabbiegen für den Veloverkehr wird ab dem 1. Januar 2021 schweizweit möglich sein. Das Thema Lichtsignalanlagen wird voraussichtlich ab 2021 in den Masterplan integriert.
411 VCS	6	Bei Ampeln, die (nur) dazu dienen, den Verkehr für Fussgängerquerungen anzuhalten, ist zu prüfen, ob Velos vorsichtig durchfahren können (zwei Beispiele an der Kirchenfeldstrasse), zum Beispiel mit separater Veloampel, die gelb blinkt.	5	Eine solche Lösung ist nicht mit den eidgenössischen Verkehrsregeln vereinbar und würde zu einer Abnahme der Verkehrssicherheit des Fussverkehrs führen. Das Thema Lichtsignalanlagen wird voraussichtlich ab 2021 in den Masterplan integriert.
412 VCS	6	Bei den Haltestellen begrüssen wir den Versuch, die Kaphaltestellen velofreundlich zu gestalten.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
413 VCS	6	Was bei den Standards jedoch fehlt, sind allgemein die Konflikte mit Tramschienen, welche vor allem für ungeübte Velofahrer*innen bei nassen Verhältnissen und mit Kinderanhängern ein grosses Problem darstellen. Leider wurden bisher noch keine gute Lösung für velofreundliche Tramschienen gefunden. Dennoch muss aber Inhalt des Masterplans sein z.B. in welchem Winkel eine Veloroute über Tramgeleise geführt wird.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Im Bericht wird nun das Thema Velo - ÖV umfassender behandelt. Insbesondere wird festgehalten, dass bei Knoten der Querungswinkel von Tramschienen grösser/gleich 30 Grad sein soll. Zudem wird die technische Entwicklung betreffend Auffüllung verfolgt. Bisher ist jedoch noch keine Lösung erhältlich, welche keine betrieblichen Nachteile für den ÖV hat, die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht und gleichzeitig langlebig ist.
414 VCS	6	Mischverkehrsflächen lassen sich nicht immer «vermeiden», da der Platz für eine Trennung des Verkehrs fehlt. Sie können jedoch noch klarer markiert/gestaltet/signalisiert werden.	6	Kenntnisnahme. Mangels Konkretisierung kann keine detaillierte Stellung genommen werden.
415 VCS	6	Wir begrüssen, dass sich die Stadt Bern auf nationaler Ebene dafür einsetzt, die Veloweg-Benutzungspflicht für schnelle E-Bikes aufzuheben.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
416 VCS	6	Die Durchlässigkeit der Altstadt (Hirschengraben bis Bärenpark) für schnelle E Bikes ist stark eingeschränkt; oft sind die Querverbindungen mit dem Signal 2.13 signalisiert. Schnelle E-Bikes dürfen hier nur mit ausgeschaltetem Motor passieren. Zu prüfen ist, ob dieses Verbot aufgehoben werden kann oder eine andere Signalisation zweckmässiger wäre, zum Beispiel als Begegnungszone (Signal 259.5). In dieser haben Fussgänger Vortritt, alle Velofahrenden dürfen aber (mit höchstens 20 km/h) passieren. Ob der Motor ausgeschaltet ist, spielt dabei keine Rolle.	5	Der Masterplan soll keine spezifischen Vorgaben zu lokalen Ausgestaltungen und Signalisationen definieren. Die Regelung in an spezifischen Orten ist Teil einer situativen Analyse und Planung.
417 Vortritt Fussgänger	5	Velogegenverkehr ist ein Sicherheitsrisiko und muss deshalb unterlassen werden.	6	Kenntnisnahme. Velogegenverkehr in Einbahnstrassen gehört zu etablierten Lösungen. Bei der Umsetzung wird auf genügende Platzverhältnisse und eine sichere Ausgestaltung geachtet.
418 Vortritt Fussgänger	5	Auch sind Velo-Abbiegestreifen in Mittellagen ungeeignet für das Sicherheitsbedürfnis.	6	Kenntnisnahme. Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt, weshalb diese Knotenform auch als Ausnahme definiert wird. Daher wird wo immer möglich, eine andere Lösung gesucht, die dem Sicherheitsbedürfnis besser entspricht. Je nach Situation kann aber der Standard K 3b trotzdem der einzig mögliche sein. Für diesen Fall sollen im Masterplan ebenfalls Standards definiert werden, damit er für den Veloverkehr möglichst sicher und komfortabel ausgestaltet werden.
419 Vortritt Fussgänger	5	Zudem ist das Nebeneinanderfahren von Velos zu vermeiden.	5/6	Kenntnisnahme. Grundsätzlich gilt hierzu übergeordnetes Recht. Das Nebeneinanderfahren von Velos ist in der Schweiz nur in Ausnahmesituationen gemäss Art. 43 VRV erlaubt. Der Masterplan trägt jedoch der zunehmenden Velodichte Rechnung, indem Platz für das Überholen von Velos mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten vorgesehen wird.
420 Vortritt Fussgänger	6	Ja, sind sie.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
Transportunternehmungen				
421 BERNMOBIL		Bei Lösungen mit dem roten Hinweis „Neu“ (s. Lesehilfe auf S. 6) soll jeweils „die erste Anwendung in Bern mit einer Vorher-/Nachheruntersuchung begleitet werden“. BERNMOBIL unterstützt dieses schrittweise Vorgehen sehr und wird, sofern der ÖV betroffen	1/6	Das Anliegen wurde aufgenommen. Massnahmen, welche eine umfassende Evaluation aus verschiedenen Blickwinkeln bedingen, werden neu als 'Pilot zu prüfen' markiert. Folglich wird zwischen neuen, jedoch bereits erprobten Standards und neuen

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
	<p>ist, bei entsprechenden Vorher-/Nachheruntersuchungen auch einen aktiven Beitrag leisten. Wir erwarten aber, dass dieser Grundsatz auch respektiert wird, indem Lösungen mit dem Hinweis „Neu“ tatsächlich erst nach Vorliegen eines positiven Fazits aus Vorher-/Nachheruntersuchungen in anderen Projekten thematisiert und weiterverfolgt werden. Diese Erwartung gilt insbesondere in Bezug auf die äusserst problematische Lösung „HS 3“ (siehe übernächsten Absatz).</p>	<p>noch eher unerprobten Standards unterschieden. Bei der Planung und Evaluation der Pilotprojekte werden die relevanten Akteurinnen und Akteure einbezogen.</p>
422 BERNMOBIL	<p>Bei der Lösung „HS 1: Haltestelle mit Veloumfahrung“ (S. 52) lautet der Hinweis „Neu“. Wir sind der Auffassung, dass bei dieser Lösung der Hinweis eher „Standard“ lauten sollte: Diese Lösung wurde doch bereits realisiert und ist in verschiedenen aktuellen Projektierungen vorgesehen. In der Fachwelt gilt sie jedenfalls bereits als bewährte, wo möglich anzustrebende Lösung.</p>	<p>1 Dem Standard HS 1 wird das Label "Standard" zusätzlich zum Label "Neu" zugewiesen. Das Label "Neu" wird beibehalten, da der Standard in der Stadt Bern bislang noch nicht etabliert ist.</p>
423 BERNMOBIL	<p>Die Lösung „HS 3: Haltestelle mit Veloüberfahrt“ (S. 56) ist aus Sicht des ÖV und insbesondere der wartenden und aussteigenden Fahrgäste als äusserst konfliktrichtig einzustufen. Zudem halten wir die Bewilligungsfähigkeit dieser Lösung als nicht gegeben, da sie mit den Anforderungen des BehiG bei Haltestellen nicht kompatibel ist (z.B. der Warteraum für Sehbehinderte gemäss BehiG liegt auf dem Veloweg). Das auf S. 57 erläuterte „Detail Lichtsignalanlage“ ist schlicht illusorisch: Solche LSA werden erfahrungsgemäss vom Veloverkehr selbst bei präziser Rotschaltung weitgehend ignoriert, wie auch der Auswertungsbericht zum Fall Basel Hünigerstrasse nachgewiesen hat. Der Fall aus Basel wird zudem im Text und auf beiden Fotos nicht sachgerecht dargestellt, wird doch dabei der Eindruck eines gelungenen Beispiels suggeriert. So kommen auf den gewählten Fotos weder Velofahrer noch Fahrgäste vor, wodurch die effektiven Konfliktsituationen zwischen den beiden gar nicht zum Ausdruck kommen. Die Bewertung dieser Lösung mit 4/5 Sternen ist daher übertrieben positiv – angemessen wären aus unserer Sicht 2/5 Sterne.</p>	<p>1/4 Beim Standard HS 3 handelt es sich um eine in Bern noch nicht erprobte Lösung. Die Meinung, dass betreffend Eignung und Ausgestaltung noch Fragezeichen bestehen, wird geteilt. Deshalb wird die Massnahme neu als 'Pilot zu prüfen' gekennzeichnet. Ein Pilotprojekt wird in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL geplant, durchgeführt und evaluiert.</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
424 BVD		<p>HS 2: Kaphaltestelle (Tram) Ohne Umfahrungsmöglichkeit über eine Mischfläche halten wir diesen Haltestellentyp auch für Velorouten für nicht geeignet. Mit Umfahrung über eine Mischfläche ist die Kaphaltestelle (abhängig von den FGFrequenzen und den Platzverhältnissen) durchaus geeignet, nicht nur als Ausnahme. Mit Umfahrung über eine Mischfläche und mit Überholmöglichkeit auf breiter Umweltpur halten wir die Kaphaltestelle auch auf Velohaupttrouten für geeignet. Dass diese Anordnung eine gute Lösung für den Veloverkehr darstellt, kann an der Haltestelle Wankdorfplatz beobachtet werden. Mit diesen Differenzierungen bei der Kaphaltestelle ist die Anwendungshilfe Haltestellen (Grafik auf Seite 51) nicht mehr zutreffend und muss entsprechend angepasst werden (Verflechtung ist auch bei Velohaupttrouten in allen Bereichen zulässig).</p>	4	<p>Da eine Überholmöglichkeit über eine Mischfläche (Gehbereich) generell konfliktrichtig, nicht mit dem Behindertengleichstellungsgesetz kompatibel ist und nur im Ausnahmefall angeordnet werden soll, wird an der Einordnung von HS 2 als "Ausnahme" festgehalten.</p>
425 BVD		<p>HS 3: Kaphaltestelle mit Veloüberfahrt Wenn die Veloüberfahrt als Veloweg signalisiert ist (Zeichen 2-63), ist die Regelung mittels LSA zwingend. Das Rotlicht wird allerdings - das zeigen die Erfahrungen in anderen Städten - von den Velofahrenden häufig missachtet (weil z.B. die Notwendigkeit anzuhalten, bei geringem Fahrgastwechsel, tiefer Velogeswindigkeit und rücksichtsvoller Fahrweise nicht gegeben ist und nicht eingesehen wird). Lösungen, die die Velofahrenden zu Regelmässigkeit einladen, sind abzulehnen</p>	6	<p>Kenntnisnahme. Die konkrete Ausgestaltung dieser Lösung soll im Rahmen eines Pilotprojekts diskutiert werden. Das Pilotprojekt soll mit einer umfassenden Evaluation begleitet werden.</p>
426 RKBM		<p>Die Anreicherung des Masterplans mit Standards für die Ausgestaltung von Strecken, Knoten und Haltestellen bietet eine qualitative Unterstützung zur Umsetzung von Veloverbindungen in der Stadt Bern.</p>	6	<p>Kenntnisnahme der Zustimmung.</p>
427 Kapo	5	<p>Ja, da die definierten Standards Lösungsmöglichkeiten zur Umsetzung aufzeigen.</p>	6	<p>Kenntnisnahme der Zustimmung.</p>
428 Kapo	6	<p>Diese Frage dürfte nicht abschliessend beantwortet werden können. Während der Umsetzungsphase wird sich zeigen, ob alle</p>	2	<p>Kenntnisnahme. Die Standards sollen gegebenenfalls periodisch aktualisiert werden.</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Eventualitäten berücksichtigt worden sind. Die Erfahrung zeigt, dass bei solchen komplexen Prozessen und in unserer sich schnell entwickelnden Gesellschaft laufend Anpassungen gemacht werden müssen. Es gilt, sich darauf einzustellen und diese zuzulassen.		
429 Ittigen	5	Ja. Teilweise sind die Standards an die Gegebenheiten der Gemeinde Ittigen anzupassen (Hauptroute Papiermühlestrasse).	6	Kenntnisnahme. Standards werden situationsabhängig angewandt. Zudem sind sie nur für Gemeindestrassen auf Gebiet der Stadt Bern für die Verwaltung handlungsanweisend.
430 Ittigen	6	Die Standards sind aus unserer Sicht vollständig.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
431 Köniz	5	Ja, wir erachten diese grundsätzlich als geeignet.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
432 Köniz	5	Wir beurteilen insbesondere Gestaltung von sicheren Langsamverkehrslösungen bei den ÖV-Haltestellen als prioritär, da die Gemeinde Köniz bei verschiedenen gemeindegrenzüberschreitenden Projekten davon betroffen ist.	6	Kenntnisnahme. Für die Stadt Bern sind gute und sichere Lösungen bei ÖV-Haltestellen ebenfalls zentral, weshalb dazu auch mehrere Standards definiert werden
433 Köniz	5	Die Stadt Bern schreibt auf Velohaupttrouten entlang Hauptachsen mindestens 1.80m Radstreifen vor (Minimalmass). Wir geben zu bedenken, dass in der Gemeinde Köniz und evtl. in weiteren Nachbargemeinden der Stadt Bern oft weder die Optimal- noch die Minimalmasse der Standards umgesetzt werden können, falls engere Strassenquerschnitte dies nicht ermöglichen. Aus unserer Sicht fehlen im Masterplan Lösungen zum Vorgehen bei Strassen/Routen mit solchen nicht optimalen Voraussetzungen. Die Betroffenheit ergibt sich daraus, dass eine diesbezüglich geänderte Erwartungshaltung der Velofahrenden durch Nachbargemeinden kaum erfüllt werden könnten. Wir bitten, diesen Aspekt kommunikativ und im Austausch mit Nachbargemeinden zu beachten.	3/5	Der Masterplan macht nur Aussagen zu Projekten auf Gebiet der Stadt Bern. Für eine sinnvolle und durchgängige Planung bei grenzüberschreitenden Velohaupttrouten wird jeweils frühzeitig das Gespräch mit der betroffenen Gemeinde gesucht.
434 Köniz	6	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
435 Muri bei Bern		Die Dokumentation der Standards bietet einen sehr guten Überblick über die Möglichkeiten moderner und sicherer Elemente der Veloinfrastruktur.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
436 Muri bei Bern		Sie sind nicht nur für die Stadt Bern eine wertvolle Planungshilfe. Da es für die Verkehrsteilnehmer unerheblich ist, auf welchem Gemeindegebiet sie sich befinden, ist die Muri bei Bern bestrebt, bei den im Netzplan ausgewiesenen Routen auf ihrem Gemeindegebiet nach Möglichkeit die Standards der Stadt Bern zu übernehmen oder sich beim Kanton als Strasseneigentümer dafür zu verwenden.	6	Kenntnisnahme. Die Übernahme der Standards und die Weiterführung der Routen nach Möglichkeit auf Gebiet der Muri bei Bern wird sehr begrüsst.
437 Muri bei Bern		Bezüglich der Velostrassen (Q10) ist nach Einschätzung des Gemeinderats Vorsicht geboten. Bevor weitere Velostrassen umgesetzt werden, muss sicher der Bericht zur Pilotphase des ASTRA abgewartet werden.	2	Die Einschätzung wird geteilt. Ein entsprechender Hinweis ist bei Q 10 bereits angebracht.
438 Muri bei Bern		Generell erwartet die Muri bei Bern, dass sie bei Änderungen der Infrastruktur auf Strassen, welche sich auf dem Gemeindegebiet von Muri bei Bern fortsetzen vorgängig informiert wird! Allenfalls können so Synergien entstehen und zugunsten der Velofahrenden durchgängigere Lösungen gefunden werden.	3/5	Der Masterplan macht nur Aussagen zu Projekten auf Gebiet der Stadt Bern. Für eine sinnvolle und durchgängige Planung bei grenzüberschreitenden Velohaupttrouten wird jeweils frühzeitig das Gespräch mit der betroffenen Gemeinde gesucht.
439 Wohlen bei Bern	5	Die Standards zeigen konkrete Lösungsmöglichkeiten für die Führung des Veloverkehrs auf offenen Strecken, bei Knoten sowie bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf. Sie definieren die erforderliche Qualität und garantieren einen roten Faden im Entwurf; sind aber keinen Ersatz für eine Projektarbeit. Die Standards zu den Abstellanlagen werden im Jahr 2019 integriert.	6	Kenntnisnahme der Zusammenfassung. Die Standards zu den Abstellanlagen werden voraussichtlich ab 2021 integriert.
440 Wohlen bei Bern	5	Das Veloroutennetz unterscheidet zwischen Velohaupttrouten und übrige Velorouten. Deshalb sind auch die Anforderungen unterschiedlich.	6	Kenntnisnahme der Zusammenfassung.
441 Wohlen bei Bern	5	Standard auf Velohaupttrouten: - Dimensionierung gemäss Optimalfall, Abweichungen sind zu begründen. Dies entspricht bei Radstreifen oder Radwegen einer Breite von 2.50 m (mind. 1.80 m) - Koexistenzprinzip (gleichzeitiges Vorhandensein verschiedener Systeme) ist möglich bei wenig motorisierten Individualverkehr (MIV) und tiefen Geschwindigkeiten.	6	Kenntnisnahme der Zusammenfassung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		<ul style="list-style-type: none"> - Abseits von Hauptachsen in bebauten Gebieten stellt die Velos- trasse ein Optimalfall dar. - Der betriebliche Standard ermöglicht eine stete Fahrt. 		
442 Wohlen bei Bern	5	<p>Standard übrige Velorouten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterbruchsfreie und angemessene Führung des Veloverkehrs gemäss den gültigen Normen und Standards. Dimensionierung ge- mäss Optimalmass ist stets zu prüfen, für Radstreifen gilt eine Mindestbreite von 1.50 m. - Abseits von Hauptachsen in bebauten Gebieten stellen verkehrs- beruhigte Quartierstrassen den Optimalfall dar. 	6	Kenntnisnahme der Zusammenfassung.
443 Wohlen bei Bern	5	<p>Ja, die Standards sind logisch, einheitlich und selbsterklärend. Eine hohe objektive und subjektive Sicherheit muss jederzeit ge- währleistet sein.</p>	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
444 Wohlen bei Bern	5	<p>Wichtig ist bei der Definierung der Standards zu den Veloabstell- plätzen, dass die Abstellplätze ausreichend, zweckmässig und si- cher sind.</p>	6	Kenntnisnahme. Dies wird bei der Entwicklung der Standards zu Abstellanlagen berücksichtigt. Die Standards zu den Abstellanla- gen werden voraussichtlich ab 2021 integriert.
445 Wohlen bei Bern	6	<p>Ja, wir haben keine Ergänzungen.</p>	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

4. Veloroutennetz

Frage 7: Ist die Zuteilung der geplanten Velorouten zum Hauptroutennetz und zum ergänzenden Routennetz nachvollziehbar und richtig?

Frage 8: Ist die Lage der Velohauptrouten nachvollziehbar?

Frage 9: Wie beurteilen Sie die Dichte des gesamten Netzes und des Hauptroutennetzes?

Frage 10: Fehlen wichtige Verbindungen?

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
446 AL	2	Das Veloroutennetz ist ziemlich unübersichtlich dargestellt. Es bleibt dabei unklar, welche Strassen als Velorouten gedacht sind. Insbesondere bleibt offen, ob alle Strassen Velorouten sind. Dies sollte unserer Meinung nach der Fall sein.	6	Kenntnisnahme. Auch bei Strassen, welche nicht explizit als Velo(haupt)route gekennzeichnet sind, wird eine gute Veloinfrastruktur angestrebt. Die Standards kommen auch dort zur Anwendung.
447 AL	7 bis 10	Der Plan, also das Veloroutennetz, ist ziemlich unübersichtlich dargestellt. Es wird dabei nicht klar, ob alle Strassen Velorouten sind. Dies sollte unserer Meinung nach der Fall sein. (vgl. Frage 2 unter „Generell“) Die hier gestellten Fragen sind somit nicht beantwortbar.	6	Kenntnisnahme. Das Veloroutennetz dient der Abbildung von konkreten Velorouten von übergeordneter Bedeutung. Selbstverständlich soll das ganze Strassennetz für den Veloverkehr nutzbar sein.
448 BDP	7	Die Zuteilung ist grundsätzlich verständlich. Aus unserer Sicht ist es jedoch falsch die Velo(haupt)routen teilweise entlang der Hauptverkehrsachsen zu führen. Dies führt zu einem unnötigen Konfliktpotential zwischen MIV, ÖV und Velofahrenden. (z.B. wäre statt der Länggassstrasse die Gesellschaftsstrasse vorzuziehen). Wir würden eine durchgehende Routenführung (sofern möglich) auf Nebenverkehrsachsen (z.B. Breitenrain Beundenfeldstrasse) begrüssen. Dies ist im Rahmen der Sicherheit vorzuziehen, auch wenn Velofahrende allenfalls Umwege in Kauf nehmen müssten	2/4	Die Linienführung entlang der Hauptverkehrsstrassen entspricht oft dem direktesten Weg. Nicht nur der MIV und ÖV haben Anspruch auf direkte und kurze Wege, sondern auch der Veloverkehr. Beispielsweise die bereits umgesetzte Velohauptroute Bern - Wankdorf zeigt, dass ein konfliktarmes Nebeneinander von MIV, ÖV und Velo durchaus möglich ist. Im Masterplan wurden grundsätzlich bei stark befahrenen Korridoren ergänzende Routen abseits von Hauptverkehrsstrassen geprüft, um nicht nur den Bedürfnissen nach direkten Wegen sondern auch den Bedürfnissen nach besonders hoher Sicherheit Rechnung zu tragen.
449 BDP	8	Grundsätzlich ja, wobei offensichtlich ist, dass jeweils der kürzeste Weg von A nach B gewählt wurde. Sicherheitstechnisch wäre oftmals ein kleiner Umweg via Nebenstrassen besser.	2/4	Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Lösungen, welche nicht auf der Wunschlinie liegen und mit zu vielen Umständen verbunden sind, will die Stadt nicht mit Massnahmen fördern. Da oftmals zentrale Verkehrsachsen auch die Wunschlinien des Veloverkehrs darstellen, wurden diese als Velo(haupt)routen bezeichnet.
450 BDP	9	Die vorgesehene Dichte entspricht den Bedürfnissen sicherlich zur Genüge. Weniger ist manchmal mehr. Unserer Ansicht nach sollten die jetzt vorgesehenen Verbindungen gut und sicher umgesetzt und auf einen weiteren Ausbau verzichtet werden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung. Eine weitere Netzverdichtung wird nicht grundsätzlich angestrebt.
451 BDP	10	Nein.	6	Kenntnisnahme.
452 CVP	7 bis 10	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.	6	Kenntnisnahme. Auch weiterhin wird in Projekten eine Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems erfolgen. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität wird genau dem Verkehrsaufkommen der Zukunft Rechnung getragen. Während der Anteil des MIV am gesamten Verkehr sinkt, steigt jener vom Velo. Der Handlungsbedarf bei der Infrastruktur ist gerade beim Velo am grössten. Dem Masterplan kommt für ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem eine zentrale Rolle zu.
453 CVP	7 bis 10	Die CVP fordert von der Stadt zukunftsweisende und vor allem sichere Veloinfrastruktur – wie in anderen europäischen Städten:	2	Mit dem Masterplan wird genau dieses Ziel verfolgt. Bei der Erarbeitung wurden massgeblich auch gute Beispiele aus anderen europäischen Städten berücksichtigt.
454 CVP	7 bis 10	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.	2/4	Für das Veloroutennetz wurde die Führung des Veloverkehrs umfassend geprüft, insbesondere auch ob alternative Routen auf Nebenstrassen sinnvoll sind. Wo dies sinnvoll möglich ist, wurde dies auch so berücksichtigt (bspw. Beundefeldstrasse und Militärstrasse). Entscheidend für das Routennetz ist die Wunschlinie des Veloverkehrs. Da oftmals zentrale Verkehrsachsen auch die Wunschlinien des Veloverkehrs darstellen, wurden diese als Velo(haupt)routen bezeichnet.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
455 CVP	7 bis 10	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.	2	Der Masterplan hält fest, dass wenn möglich eine bauliche Abtrennung des Veloverkehrs umgesetzt werden soll. Dies gilt insbesondere für Strassen mit höherer Geschwindigkeit oder einem hohen Verkehrsaufkommen und somit auch für Hauptachsen.
456 CVP	7 bis 10	3. Wie in Strassburg und Wien sind die baulich abgetrennten Velospuren für beide Fahrtrichtungen auf eine Strassenseite zu legen.	4	Dieses Anliegen wurde bereits bei der Erarbeitung geprüft. Aufgrund daraus resultierender unsicherer Situationen an Knoten wurde darauf verzichtet, diese Lösung als Standard aufzunehmen. Im Rahmen von Projekten kann im Einzelfall ein Zweirichtungsradweg als Lösung geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden.
457 CVP	7 bis 10	Auch hier gilt: Es fehlt eine Gesamtbetrachtung, die transparent über die Effekte dieser Planung Auskunft gibt.	6	Kenntnisnahme. Mangels Konkretisierung kann keine detaillierte Stellung genommen werden.
458 FDP	7	Die Verkehrsberuhigung in der Länggasse wird auch durch VelofahrerInnen als gefährlich empfunden; Autos überholen und müssen dann ein paar Meter weiter vor einem Hindernis bremsen. Sicherer sind Velorouten durch die Quartierstrassen, wo ohnehin überwiegend 30iger Zone gilt und die Autos verbannt wurden. Zum Beispiel die Anbindung von Bethlehem durch die Länggasse wäre logischerweise durch das von Roll Areal besser.	6	Kenntnisnahme. Die Verkehrsberuhigung geht nicht aus dem Masterplan hervor, sondern durch die übergeordneten Zielvorgaben vom STEK abgeleitet.
459 FDP	8	Zu sehr auf viel befahrene Straßen ausgerichtet	2/4	Die Linienführung entlang der Hauptverkehrsstrassen entspricht oft dem direktesten Weg. Nicht nur der MIV und ÖV haben Anspruch auf direkte und kurze Wege sondern auch der Veloverkehr. Beispielsweise die bereits umgesetzte Velohauptroute Bern - Wankdorf zeigt, dass ein konfliktarmes Nebeneinander von MIV, ÖV und Velo durchaus möglich ist. Im Masterplan wurden grundsätzlich bei stark befahrenen Korridoren ergänzende Routen abseits von Hauptverkehrsstrassen geprüft, um nicht nur den Bedürfnissen nach direkten Wegen sondern auch den Bedürfnissen nach besonders hoher Sicherheit Rechnung zu tragen.
460 FDP	9	Mehr als genug	6	Kenntnisnahme. Eine weitere Netzverdichtung wird nicht grundsätzlich angestrebt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
461 FDP	10	Keine	6	Kenntnisnahme.
462 GFL	7	Ja, aber die Unterscheidung spielt uns eigentlich nicht wirklich eine relevante Rolle.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
463 GFL	8	Im Allgemeinen wohl schon, ist aber nicht ganz einfach zu beurteilen, da nicht vertiefte Ortskenntnisse über die ganze Stadt vorhanden von den Schreibenden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
464 GFL	9	Die Dicht erscheint uns zweckmässig und zielführend.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
465 GFL	10	Nein.	6	Kenntnisnahme.
466 GFL		Bemerkung zum Netzplan: Es ist nicht ganz verständlich, welche Velorouten geplant sind und welche schon umgesetzt sind. Wir gehen aber davon aus, dass viele Velorouten und Hauptrouten noch nicht realisiert sind. Denn es sind einige Velorouten gekennzeichnet, aber heute noch mangelhaft und deshalb wohl nicht als Veloroute zu bezeichnen (z.B. Lorrainebrücke, einige eingezeichnete Routen habe nur auf einer Strassenseite einen Veloweg etc.).	1/6	Das Anliegen wurde teilweise aufgenommen. Der Netzplan im Masterplan Veloinfrastruktur zeigt das langfristige Zielbild auf. Dies ist nun auf dem Veloroutennetz vermerkt. Der Massnahmenbedarf geht aus dem Plan nicht direkt hervor, sondern bedingt eine Analyse des Bestands.
467 GB	7	Ja, wir begrüßen den Ansatz der Wunschlinien. Velofahrende sollen nicht auf Quartierstrassen «verbannt» werden, das ist richtig!	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
468 GB	8	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
469 GB	8	Wir haben eine Bemerkung zur Panoramabrücke: Um den maximalen Nutzen zu entfalten, braucht diese Brücke sowohl im Viererfeld wie auch in der Wyleregg grosszügige und direkte Brückenaufgänge. So wie im Plan eingezeichnet, ist die Linienführung der Brückenzufahrt um das Wylerparkgebäude städtebaulich untauglich.	1/4/6	Die Einschätzung wird geteilt, dass die Zugänge zur geplanten Fuss- und Velobrücke grundsätzlich direkt, grosszügig und attraktiv ausgestaltet werden sollen. Die vorgesehene Erschliessung um das Wylerparkgebäude erfüllt diese Zielsetzung nicht vollumfänglich, es besteht jedoch kein Handlungsspielraum für eine alternative Linienführung. Die Linienführung beim Anschluss Viererfeld wurde konkretisiert.
470 GB	9	Gut	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
471 GB	10	Nein	6	Kenntnisnahme.
472 JA!	7	Aus unserer Sicht macht die Zuteilung einer Strecke zu einer bestimmten Route keinen Sinn, solange nicht klar ist, dass die damit	4	Der Netzplan im Masterplan Veloinfrastruktur zeigt das langfristige Zielbild auf. Dies ist nun auf dem Veloroutennetz vermerkt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		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.		Somit sind auch Routen als solche eingetragen, welche die Standards aktuell nicht erfüllen. Der Massnahmenbedarf geht aus dem Plan nicht direkt hervor, sondern bedingt eine Analyse des Bestands.
473 JA!	7	Die Strategie, für Velofahrende direkte Routen zu wählen und sie nicht ins Quartier zu verdrängen finden wir sehr begrüssenswert.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
474 JA!	8	Siehe Frage 7.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
475 JA!	9	Grundsätzlich gut, jedoch siehe Frage 7.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
476 JA!	9	Viele für Velos notorisch mühsame Knoten sind im Routennetz als Knoten mit guten Veloverbindungen definiert. Wir freuen uns auf eine Umsetzung in diesen Standards.	6	Kenntnisnahme.
477 JA!	10	Untere Altstadt	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Kram- und Gerechtigkeitsgasse sind neu als Velorouten bezeichnet und die Untere Altstadt somit auch ans Veloroutennetz angeschlossen.
478 JA!	10	Aareraum als Freizeitverkehrsrouten	1/4	Das Anliegen wurde aufgenommen. Im Masterplan wird nicht zwischen Freizeit- und Alltagsrouten unterschieden. Grundsätzlich liegt der Fokus auf dem Alltagsverkehr, Freizeitrouten sind jedoch weitgehend auch Alltagsrouten. Die Freizeitrouten von Schweizmobil, insbesondere auch im Aareraum, wurden im Netz ergänzt.
479 SP	7	Teilweise. «Velohaupttrouten» bzw. «Routen mit hohem Standard» sind nur dann als solche zu bezeichnen, wenn die Standards grösstenteils umgesetzt werden können und etwa die Breite nur in «begründeten Ausnahmefällen» vom Standard abweicht. Dies wird beispielsweise auf der Thunstrasse und der Weissensteinstrasse kaum möglich sein. Entsprechend sollte dort auch nicht von «hohem Standard» die Rede sein.	4	Die Netzkarte im Masterplan Veloinfrastruktur stellt einen langfristigen Zielzustand dar (Zielbild). Die Klassierung als Velohauptroute definiert das Ziel, dass auf der Strecke eine besonders hohe Veloqualität angestrebt werden soll, weitgehend unabhängig davon, wie einfach dies umsetzbar sein wird.
480 SP	7	Dasselbe gilt grundsätzlich auch für alle Kantonsstrassen, bei denen die Stadt selber einen hohen Standard gar nicht sicherstellen kann.	6	Der Masterplan ist für städtische Direktionen und Ämter eine handlungsanweisende Vorgabe für Projekte auf Gemeindestrassen. Für Projekte, welche Strassen anderer Eigentümer betreffen, hat der Masterplan hinweisenden Charakter. Die städtischen

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				Direktionen und Ämter sind bei solchen Projekten aber gehalten, sich soweit möglich für die Umsetzung der Vorgaben des Masterplans einzusetzen. Gemäss Strassengesetz kann eine Gemeinde beim Kanton erhöhte Standards bestellen und abgelden. Folglich ist es zentral, dass auch Kantonsstrassen im Veloroutennetz abgebildet werden.
481 SP	7	Solange die Sicherheitssituation auf der Lorrainebrücke für den Veloverkehr dermassen prekär ist, kann dieser Abschnitt keinesfalls als Teil einer «Velohauptroute» gelten.	3/4	Der Netzplan bildet nicht den bestehenden Netzzustand ab sondern den langfristig angestrebten Zielzustand. Bei der Lorrainebrücke sind für Ende 2020 Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr vorgesehen. Die langfristigen Massnahmen werden im Rahmen Zukunft Bahnhof Bern ca. 2025 umgesetzt.
482 SP	8	Eine Velohauptroute entlang der Autobahn A6 wäre nur dann denkbar, wenn diese endlich überdacht würde und die Veloroute auf der Überdachung zu liegen käme. Unabhängig eines allfälligen «Bypasses» im Zeithorizont 2050/2060 wird die bestehende A6 vom ASTRA weiterhin als 2- bis 4-spurige Autobahn geführt. Daneben eine Veloroute zu führen ist keine Option. Die Lage dieser Velohauptroute muss daher angepasst werden.	3/4	Im Bereich hoch belasteter Strassen strebt die Stadt Bern eine möglichst weitgehende Separierung des Veloverkehrs von den Verkehrsflächen des motorisierten Verkehr an. Bei der Veloroute entlang der A6 vom Schosshaldenfriedhof - Zentrum Paul Klee - Giacomettistrasse handelt es sich um eine gute, bereits existierende Veloroute. Deshalb wird diese Veloroute mit bestehender Führung im Masterplan belassen. Das Projekt ByPass Bern-Ost hat einen Realisierungshorizont nach 2040. Nach einer Realisierung soll die A6 in eine Stadtstrasse umgestaltet werden. Die neue Stadtstrasse soll eine gute Veloinfrastruktur aufweisen und Teil des Velohauptroutennetzes werden. Dies wird mit der blau gestrichelten Linie im Masterplan festgehalten.
483 SP	8	Knoten Wankdorf: Die untaugliche Veloführung über den Autobahnknoten, der massiv ausgebaut werden soll («Spaghettiteller») ist weder nachvollziehbar noch zweckmässig. Stattdessen ist eine taugliche Alternativverbindung ohne so grosse Höhenunterschiede zu planen.	2/4	Im Bereich hoch belasteter Strassen strebt die Stadt Bern eine möglichst weitgehende Separierung des Veloverkehrs von den Verkehrsflächen des motorisierten Verkehr an. Das Projekt Neugestaltung Anschluss Wankdorf des Bundesamts für Strassen berücksichtigt dieses Anliegen und sieht neben einer neue Fuss- und Velobrücke und für die Beziehung Bolligen – Wankdorfplatz auch eine direkte Führung des Velos à Niveau mit breiten Radstreifen und Radwegen vor. Für die Fahrbeziehung Bolligen – Bolligenallee ist ein direktes Angebot nicht möglich, diese Ver-

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				bindung ist ausschliesslich über die Fuss- und Velobrücke sichergestellt. Die Fuss und Velobrücke ist so ausgelegt, dass die zu überwindende Höhendifferenz soweit als möglich minimiert werden kann.
484 SP	9	Die Dichte des Routennetzes erachten wir derzeit als genügend. Mit dem Wachstum des Veloaufkommens muss dann selbstverständlich auch die Dichte des Routennetzes stetig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung. Der Masterplan soll periodisch angepasst und aktualisiert werden.
485 SP	10	Ja.	6	Kenntnisnahme.
486 SP	10	Zwischen Schönausteg und Eichholz braucht es entlang der Aare zwingend eine Veloverbindung ohne dermassen grossen Höhenunterschied. Im Rahmen der Planung Gaswerkareal ist diese Verbindung bis zum Marzilibad (Volleyballfelder) zu verlängern.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Da der Masterplan das langfristige Zielbild abbildet und der Verbindung zwischen Schönausteg und Eichholz eine hohe Priorität zukommt, wurde dies als Veloroute so vorgesehen.
487 SP	10	Auf dem Dalmaziquai zwischen Dalmazibrücke und Tierpark ist ebenfalls eine Veloroute festzulegen, damit dieser Abschnitt ohne Höhenunterschied befahren werden kann.	1	Das Anliegen wurde teilweise aufgenommen. Die Dalmazistrasse ist zwischen Dalmazibrücke und Schönausteg als Veloroute gekennzeichnet. Jedoch wird diese Veloroute nicht bis zum Tierpark weitergeführt. Der Plan des Veloroutennetz bildet das gesamtstädtische Velonetz und nicht die Erschliessung einzelner Anlagen ab.
488 SP	10	Viererfeld: Die Lage der beiden vorgesehenen Velorouten (u.a. Anschluss an die Fuss und Velobrücke) müssen möglichst direkt verlaufen und einem hohen Standard genügen. Die Lage ist möglichst rasch verbindlich festzulegen.	1	Die Lage der Velorouten konnte aufgrund des Abschlusses des städtebaulichen Wettbewerbs Viererfeld/Mittelfeld konkretisiert werden. Im Plan des Veloroutennetzes wurde die Routenführung des Siegerprojekts übernommen.
489 SP	10	Zwischen Bümpliz und Oberbottigen braucht es eine zusätzliche Nebenroute durch das Moos, insbesondere auch als Schulweg.	4	Im Moment ist keine Aussage dazu möglich, da eine Abhängigkeit von der Renaturierung Moosbach besteht. Im Hinblick auf die Netzfunktion ist kein zusätzlicher Weg als Veloroute auszuscheiden. Die Schulwegsicherheit wird in separaten Projekten behandelt.
490 SP	10	Wie in den generellen Bemerkungen erwähnt, muss auch die vertikale Erschliessung für den Veloverkehr verbessert werden, namentlich zwischen den Gebieten an der Aare und den übrigen Stadtquartieren.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Im Bericht wird neu das Thema der vertikalen Erschliessung behandelt. Im Netzplan wur-

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				den vertikale Verbindungen mitgedacht, werden aber nicht speziell ausgewiesen. Die Qualitätsanforderung ist gleich wie in der Ebene.
491 SVP	7	Die Strecke von Gümligen/Melchenbühl und Ostermundigen/Obere Zollgasse und dem Melchenbühlweg bis ZPK/Schosshaldenstrasse und Isula dulcamara/Pulverweg sowie die Schosshaldenstrasse vom ZPK bis Muristrasse sollten als Velohauptroute ausgestaltet werden. Dies insbesondere auch unter dem Aspekt, dass die geplante Velohauptroute entlang der heutigen A6 vor 2035/40 kaum realisiert wird.	1	Die Anliegen wurden weitgehend aufgenommen. Die genannten Verbindungen werden mit Ausnahme der Schosshaldenstrasse vom Zentrum Paul Klee bis Muristrasse neu als Haupttrouten bezeichnet.
492 SVP	7	Der Mischverkehr am Bärenplatz und Waisenhausplatz muss dringend entflochten werden. Vorschlag: Führung einer Veloroute durch Bankgässli-Waaghausgasse von der Amthausgasse zum Waisenhausplatz und umgekehrt.	3	Der Raum Waisenhausplatz - Bärenplatz wird in einem Planungsverfahren grundsätzlich betrachtet. Teil dieser Planung ist auch die Führung des Veloverkehrs. Das Projekt ist jedoch noch nicht so weit konkretisiert, dass die Routenführung in den Masterplan integriert werden kann.
493 SVP	7	Knoten Monbijoustrasse/Eigerstrasse: Hier ist das Linksabbiegen von der Eigerstrasse in die Monbijoustrasse praktisch unmöglich und verleitet die Velofahrer zum Ausweichen auf das Trottoir.	3/5	Kenntnisnahme. Die Lösung konkreter Schwachstellen ist nicht Gegenstand des Masterplans, der lediglich die Qualitätsanforderungen definiert. Massnahmen werden im Rahmen des laufenden Projekts zu prüfen.
494 SVP	8	Das Konzept ist zu stark auf die heutigen Verkehrsachsen mit hohem motorisiertem Verkehr ausgelegt. Wir sind der Ansicht, dass sich Quartierstrassen besser für Velorouten eignen.	2/4	Die Linienführung entlang der Hauptverkehrsstrassen entspricht oft dem direktesten Weg. Nicht nur der MIV und ÖV haben Anspruch auf direkte und kurze Wege sondern auch der Veloverkehr. Beispielsweise die bereits umgesetzte Velohauptroute Bern - Wankdorf zeigt, dass ein konfliktarmes Nebeneinander von MIV, ÖV und Velo durchaus möglich ist. Im Masterplan wurden grundsätzlich bei stark befahrenen Korridoren ergänzende Routen abseits von Hauptverkehrsstrassen geprüft, um nicht nur den Bedürfnissen nach direkten Wegen sondern auch den Bedürfnissen nach besonders hoher Sicherheit Rechnung zu tragen.
495 SVP	9	Das heutige Netz weist bereits eine hohe Dichte auf. Wir sehen nicht ein, weshalb sowohl auf der Effinger- und auch der	4	Kenntnisnahme. Die beiden genannten Verbindungen werden als wichtig erachtet. Sie unterscheiden sich topografisch und im östlichen Anschluss.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Schwarztorstrasse für Velos der Gegenverkehr eingerichtet wurde. Nicht jede Einbahnstrasse eignet sich für den Velogegenverkehr.		
496 SVP	10	Es fehlt eine direkte Verbindung aus dem Raum Elfenau/Brunnadern nach Wabern, wobei dem Schutz der Aaretalhänge Rechnung getragen werden muss.	4	Die genannte Verbindung entspricht zwar grundsätzlich einer Netzlücke, ist aber angesichts der örtlichen Verhältnisse und der divergierenden Interessen äusserst schwierig zu realisieren und auch in den übergeordneten Velonetzplanungen des Kantons und der Region nicht enthalten. Daher wird sie auch im Masterplan vorläufig nicht aufgenommen.
Politische Parteien (Quartiersektionen)				
497 SP Bern Holligen	7	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
498 SP Bern Holligen	8	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
499 SP Bern Holligen	9	Scheint uns im heutigen Zeitpunkt richtig. Wichtig scheint uns, dies regelmässig zu überprüfen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung. Der Masterplan soll periodisch angepasst und aktualisiert werden.
500 SP Bern Holligen	10	Nein	6	Kenntnisnahme.
501 SP Bümpliz / Bethlehem		Wir erkennen aus Sicht des Westens der Stadt grosse Lücken. Es finden sich hier kaum Haupttrouten, die geplanten Quartier- und Quartierquerungsrouten entsprechen nur teilweise den Bedürfnissen des Quartiers und führen teilweise durch Fahrverbote und über für Velofahrer gefährliche Strassen. Die Planung zur Anbindung der im Westen der Stadt liegenden «Dörfer» wie Oberbottigen fehlt gänzlich, und ebenso werden neue grosse Baugebiete wie beispielsweise die geplanten Siedlungen Weyermannshaus West oder der Campus der Berner Fachhochschule nicht in der Planung aufgenommen.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Das Veloroutennetz im Stadtteil VI wurde grundsätzlich überarbeitet und ergänzt. Unter anderem führen die Velorouten nun bis Oberbottigen und Riedbach. Weiter gibt es eine Velohaupttroute, welche von Bümpliz Süd nach Bethlehem führt. Zudem wurden auch die Routen im Raum Weyermannshaus und Campus Berner Fachhochschule konkretisiert.
502 SP Bümpliz / Bethlehem		Wir beschränken nachstehend unsere Ausführungen zu Standorten im Bereich des Stadtkreises 6 und der wichtigen Verbindungsrouten in die Kernstadt.	6	Kenntnisnahme.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
503	SP Bümpliz / Bethlehem	Eine Nebenroute, welche die Quartierteile Bethlehem und Bümpliz verbindet, soll -zur Hauptroute umgestuft werden	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Bümplizstrasse wird auf ganzer Länge zur Velohauptroute aufklassiert.
504	SP Bümpliz / Bethlehem	Die Hauptrouten sollen bis nach Oberbottigen und zum Bahnhof Riedbach weitergeführt werden	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Verbindungen werden als Velorouten weitergeführt, aufgrund der geringeren Nachfrage jedoch nicht als Velohaupttrouten.
505	SP Bümpliz / Bethlehem	Die Verbindungswege vom Stadtteil 6 in die Kernstadt, die Länggasse und in die südlich liegenden Quartiere sowie nach Köniz sind für Velofahrer allesamt unbefriedigend gestaltet.	1/2/5	Es sind bereits Velohaupttrouten Richtung Kernstadt, Länggasse, Weissenstein und Niederwangen aufgenommen. Noch ergänzt oder aufklassiert wurden Routen Richtung Frauenkappelen und Wohlen. Die konkrete Gestaltung der Routen ist nicht Gegenstand des Masterplans sondern konkreter Einzelprojekte.
506	SP Bümpliz / Bethlehem	Die Murtenstrasse, die Weissensteinstrasse, die Turnierstrasse, die Freiburgstrasse, die Schösslistrasse und die Schlosstrasse sind in der Routenplanung allesamt als Hauptverbindungen zwischen den Stadtteilen aufzunehmen und. entsprechend baulich anzupassen - schliesslich wohnen im Stadteil 6 35'000 Einwohner; welche diese Velowege nutzen könnten.	1/2	Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Turnierstrasse wird zur Velohauptroute aufklassiert. Alle anderen genannten Verbindungen sind bereits als Hauptrouten klassiert.
507	SP Bümpliz / Bethlehem	Es fehlen Velorouten zu «Velohotspots»; die Sportanlagen Bodenweid, die Bad- und Eisanlage Weiermannshaus, die Oberstufenschulhäuser, die Einkaufszentren Coop und Migros Bümpliz, Westside und Migros Tscharnerguet werden in der Planung nicht berücksichtigt und im Netzplan auch keine entsprechenden Zufahrten geplant. Ebenso fehlen. Velorouten zu den neu geplanten Quartieren Weyermannshaus West, Chantier Bethlehem West und dem neuen Campus der BFH im Weiermannshaus Ost.	4	Der Plan des Veloroutennetz bildet das gesamtstädtische Velonetz und nicht die Erschliessung einzelner Anlagen ab. Zufahrten zu Einzelanlagen werden generell nicht im Masterplan abgebildet. Es wird jedoch angestrebt, das Velorouten nahe an publikumsintensiven Anlagen vorbeiführen. Dies ist im Stadtteil VI bereits erfüllt.
508	SP Bümpliz / Bethlehem	Die im Alltag wichtigen Strassen Stöckackerstrasse (Zufahrt Bad Weyermannshaus), Murtenstrasse, Bümplizstrasse, Fellerstrasse und Bottigenstrasse sind im Netzplan nicht enthalten und müssen darin aufgenommen werden.	1/2	Die meisten genannten Verbindungen sind bereits als Routen aufgenommen. Die Fellerstrasse und Bottigenstrasse wurden noch ergänzt.
509	SP Bümpliz / Bethlehem	Es ist ein Veloweg durchs Bottigenmoos in die Planung aufzunehmen, der den Raum Rehag mit dem Raum Oberbottigen verbindet und die bestehenden, für Velos absolut ungeeigneten Knoten Rehag/Autobahnkreisel, Kreuzung Moosweg/Bottigenstrasse sowie die Ortseinfahrt Oberbottigen umgeht	4	Im Moment ist keine Aussage dazu möglich, da eine Abhängigkeit von der Renaturierung Moosbach besteht. Im Hinblick auf die Netzfunktion ist kein zusätzlicher Weg als Veloroute auszuscheiden. Die Schulwegsicherheit wird in separaten Projekten behandelt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
510 SP Bümpliz / Bethlehem	Die Verbindung vom Quartier Weidmatt über die Freiburgstrasse zum Ortsteil Bümpliz führt durch ein Fahrverbot (sic!) im Bahnhof Bümpliz Süd. Alternativ stehen keine zur Verfügung. Es ist unbedingt eine echte bahnquerende Veloverbindung aus der Freiburgstrasse nach Bümpliz in die Planung aufzunehmen.	1 Die Verbindung wurde als neues Netzelement und als Hauptroute klassifiziert. Langfristig ist ein Ausbau der Unterführung für den Veloverkehr sinnvoll.
511 SP Bümpliz / Bethlehem	Der Verkehrsknoten Ausserholligen/Europaplatz zwingt Velofahrer zu seltsamen Gebäudedurchfahrten und Platzquerungen, sofern man vom Stöckackerquartier in die Bahnstrasse fahren will. Hier ist im Zusammenhang mit der Planung des EWB-Areals ein weiterer Veloweg zwischen Stöckacker und Bahnstrasse zu realisieren.	5 Im Raum Ausserholligen - Europaplatz sind hochwertige neue Routen in Planung. Insbesondere die Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost, die neue Möglichkeiten bieten wird. Zudem läuft momentan die Planung der Velohauptroute Bern - Bethlehem - Brünnen, in deren Rahmen die Veloführung und allfällige Massnahmen überprüft werden.
512 SP Bümpliz / Bethlehem	Es fehlen Haupttrouten in die Nachbargemeinden Köniz, Gürbetal, Aaretal, Ostermundigen, Wabern.	2 Die aufgeführten Verbindungen sind allesamt bereits aufgenommen.
513 SP Bümpliz / Bethlehem	Die bestehenden Velowege nach Nieder- Oberbottigen und Riedbach bestehen aus fragmentierten Wegstücken; hier ist unbedingt eine durchgehende und vortrittsberechtigte Wegführung für Velos zu realisieren. Gefordert wird eine durchgehende und vom motorisierten Individualverkehr (MIV) getrennte Führung eines Fuss- und Velowegs von Bümpliz bis nach Riedbach. Dabei soll insbesondere dem Knoten Bottigenstrasse - Moosweg - Niederbottigenstrasse besondere Beachtung geschenkt werden (gefährliche Kreuzung!).	3 Die Einschätzung wird geteilt, dass von Bümpliz über Oberbottigen und Riedbach die Situation für den Veloverkehr insbesondere unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit ungenügend ist. Aktuell wird deshalb ein Projekt erarbeitet, welches von der Tramendhaltestelle Bümpliz bis Riedbach einen Fuss- und Radweg entlang der Bottigenstrasse vorsieht. Dabei wird auch ein besonderes Augenmerk auf den Knoten Bottigenstrasse - Moosweg gelegt.
514 SP Bümpliz / Bethlehem	Der jetzt als Veloweg ausgezeichnete Moosweg ist nebst seinem schlechten baulichen Zustand, der gefährlichen zu- und wegführenden Kreuzungen und der Verengungen sowie wegen der sehr hohen Verkehrsbelastung als Veloweg nicht geeignet. Eine mögliche Sofortmassnahme wäre die Sperrung des Moosweges für den MIV. Eine Entlastung wäre auch, wenn regelmässige Kontrollen stattfinden würden, dass kein Lastwagenverkehr bis zur Kreuzung Bottigenstrasse-Moosweg fährt (lediglich Zubringerdienst gestattet bis Rehag-Areal).	2 Der Netzplan im Masterplan Veloinfrastruktur zeigt das langfristige Zielbild auf. Konkrete Massnahmen sind nicht Gegenstand des Masterplans, sondern werden im Rahmen lokaler Projekte zu prüfen und zu definieren sein.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
515 SP Bümpliz / Bethlehem		Die Schlosstrasse ist für Velofahrer ein Höllenritt! Nebst störenden Lichtsignalanlagen bei den Querungen der Autobahnzubringer verläuft der Veloweg auf sehr engen Strassenstücken zwischen Tramschienen und Trottoirs. In diesen Bereichen werden Velofahrer auch immer wieder vom MIV abgedrängt oder der MIV besetzt die verbleibende Velofläche. Das gleiche Phänomen erleben wir auch an den anderen Strassen, auf welchen eine Tramlinie geführt wird. Da die bauliche Umgestaltung hier noch viele Jahre auf sich warten lässt sind generell alle Strassen, auf denen Trams, MIV und Velos verkehren per sofort auf eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h zu reduzieren. Wir denken dabei an die Teilstücke entlang der Linie 8 von der Station Schlosstrasse bis Bethlehem Kirche und entlang der Linie 7 von der Station Schlosstrasse bis zur Endstation Bümpliz.	5	Kenntnisnahme. Der Masterplan definiert keine lokalen Standards oder Geschwindigkeitsvorgaben. Allfällige Massnahmen werde in konkreten Projekten erarbeitet.
516 SP Bümpliz / Bethlehem		Der neue Campus Ausserholligen der BFH ist gemäss der Planung velomässig lediglich über die Passerelle Ausserholligen und die Murtenstrasse zugänglich. Hier ist unbedingt eine weitere Veloroute anzuplanen sowie eine dritte velotaugliche Zubringerroute zu realisieren. Insbesondere bei der für die Zufahrt nötige Querung der Murtenstrasse (bei der Anfahrt aus der Länggasse) ist planerisch bereits im Masterplan aufzunehmen.	1/2	Der Campus Ausserholligen wird mit Routen ab der Murtenstrasse, der Fuss- und Velounterführung ab Europaplatz und einer Passerelle Steigerhubel sehr aufwändig und gut erschlossen. Der Masterplan sieht zudem eine neue Verbindung Richtung Bahnhof Stöckacker vor, die derzeit noch nicht konkret in Planung ist. Die Anbindung in Ost-West Richtung wurde konkretisiert.
Quartierorganisationen				
517 Dialog Nordquartier	7	Schon im April 2017 durften wir unsere Wünsche zum Routennetz im Stadtteil V äussern. Diese sind in die Planung eingeflossen. Wichtig sind ebenerdige Verbindungen (Sicherheit am Abend, Schneeräumung etc.).	2	Kenntnisnahme. Ebenerdige Verbindungen stehen als Lösungen grundsätzlich im Vordergrund.
518 Dialog Nordquartier	7	Nicht ganz klar ist die Situation beim Anschluss Wankdorf (Netzelement 5). Nebst der Velobrücke ist eine Veloverbindung auf Strassenniveau zu berücksichtigen (Schermenweg – Bolligenstrasse Nord).	3/5	Im Bereich hoch belasteter Strassen strebt die Stadt Bern eine möglichst weitgehende Separierung des Veloverkehrs von den Verkehrsflächen des motorisierten Verkehr an. Das Projekt Neugestaltung Anschluss Wankdorf des Bundesamts für Strassen berücksichtigt dieses Anliegen und sieht neben einer neue Fuss- und Velobrücke und für die Beziehung Bolligen – Wankdorfplatz auch eine direkte Führung des Velos à Niveau mit breiten Radstreifen und Radwegen vor. Für die Fahrbeziehung Bolligen –

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				Bolligenallee ist ein direktes Angebot nicht möglich, diese Verbindung ist ausschliesslich über die Fuss- und Velobrücke sichergestellt. Die Fuss und Velobrücke ist so ausgelegt, dass die zu überwindende Höhendifferenz soweit als möglich minimiert werden kann.
519 Dialog Nordquartier	8	Ja. Die Lage der Velohaupttrouten im Bereich Stadtteil V sind nachvollziehbar.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
520 Dialog Nordquartier	9	Die Dichte des gesamten Netzes und des Haupttroutennetzes ist angemessen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
521 Dialog Nordquartier	10	Wir haben eine Ergänzung gemäss Planbeilage im Bereich Springgarten. Damit kann der problematische Knoten Guisanplatz umfahren werden.	1/4	Die Route entlang dem Springgarten wurde aufgenommen, jedoch ohne Verlängerung über die Mingerstrasse ins Messeareal.
522 QBB	1	Das Veloroutennetz, welches gemäss Masterplan vorgeschlagen wird, entspricht nicht dem Haupttroutennetz, welches die QBB im Mai 2018 mit Michael Liebi und Stefanie Stotz an zwei Sitzungen intensiv diskutiert hat. Die QBB hat in ihrer Stellungnahme vom 12. Juni 2018 u.a. auch Vorschläge zur Linienführung angebracht. Diese sind im Masterplan Veloinfrastruktur schlicht negiert. Die QBB stellt in Frage, ob es sich beim vorgelegten Veloroutennetz um den aktuellen Stand handelt. Die QBB fordert, dass das Veloroutennetz entsprechend ihren Beiträgen vom 12. Juni 2018 geändert wird.	1/6	Kenntnisnahme. Der Masterplan wurde mit Stand vom 20. Juni 2018 in die Vernehmlassung geschickt. Folglich konnte die Eingabe von QBB vom 12. Juni 2018 noch nicht geprüft und allenfalls berücksichtigt werden. Die Stellungnahmen von QBB werden als ergänzender Teil ihrer Eingabe der öffentlichen Vernehmlassung betrachtet und auf Relevanz für den Masterplan überprüft und die Dokumente (insb. das Veloroutennetz) nun gegebenenfalls angepasst. Beispielsweise ist die Fellerstrasse nun als Velohaupttroute und die Bahnstrasse durchgehend als Veloroute klassifiziert.
523 QBB	7	Die Linienführung des Veloroutennetzes im Bericht (S. 33-34) stimmt nicht mit der Linienführung überein, welche uns im Forum vom 7. Mai 2018 vorgestellt wurde und mit der Verkehrsplanung an zwei Sitzungen diskutiert und optimiert haben: Die Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen sollte im Masterplan gemäss der im Forum präsentierten Linienführung und der Mitwirkungseingaben der QBB vom 12. Juni 2018 angepasst werden.	1	Die erwähnten Sitzungen fanden im Rahmen des Projekts Velohaupttroute Bern - Bethlehem - Brünnen statt. Im Rahmen des Projekts werden auch Massnahmen abseits der Haupttrouten geprüft. Die Linienführung der Haupttrouten wurde im Veloroutennetz gemäss dem Projekt aktualisiert.
524 QBB	7	Die Fellerstrasse ist wieder in das Haupttroutennetz aufzunehmen. Die Haupttroute ist nicht durch den Brünnenpark zu führen, son-	1	Die Fellerstrasse wurde als Haupttroute aufgenommen. Die Linienführung durch den Brünnenpark wird zu einer Veloroute abklassiert. Die Bahnstrasse ist neu durchgängig als Veloroute bezeichnet.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		dern über die Riedbachstrasse. Dasselbe gilt auch für die Linienführung ab Europaplatz stadteinwärts (Bahnstrasse sollte auch Hauptroute sein).		
525	QBB	8	Dito Punkt 1 und 7.: Linienführung des Velohauptrouthenetzes des Masterplans und der Mitwirkungsvorlage in der QBB stimmen nicht überein!	1 Die Eingaben, welche im Rahmen der Mitwirkung zur Planung der Velohauptroute verfasst wurden, werden in der Umsetzung weiterhin berücksichtigt. Der aktuelle Planungsstand der Linienführung der Velohauptroute Bern - Bethlehem - Brünnen wurde im Masterplan übernommen.
526	QBB	8	<p>Oberbottigen und Riedbach: Oberbottigen und Riedbach werden gemäss Karte zwar durch Velorouten erschlossen, sie scheinen jedoch schon zur Agglomeration zu zählen, denn diese Velorouten sind zur Erschliessung von ausserhalb der Gemeinde liegenden Gebieten angezeichnet. Dies wird dem ländlichen Westen von Bern nicht gerecht. Die QBB wünscht, dass die Wohn- und Landwirtschaftsgebiete im Westen von Bern als gleichberechtigte Planungszonen wie alle anderen Stadtteile behandelt werden. Gerade im Hinblick auf die Velomassnahmen sind diese Gebiete sehr wichtig. Von diesen Wohngebieten her wird nicht nur der Schulweg per Velo absolviert, sondern ist auch der Anschluss per öffentlichen Verkehr zeitlich nicht so dicht wie in anderen Stadtteilen – bei gleichzeitig eingeschränkten Einkaufsmöglichkeiten. Ein Umsteigen aufs Velo für die Verbindung nach Bümpliz oder Brünnen kann durch gute Veloverbindungen gefördert werden.</p> <p>Folgende Routen sind als Velorouten aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Westside - Buech - Riedbach - Chliforst - Juchlishaus - Rosshäusern - Westside - Buech - Riedbach - Mädersforst - Süri (Veloroute 34) - Oberbottigen - Matzenried - Süri 	1 Die genannten Verbindungen wurden als Velorouten aufgenommen.
527	QBB	8	Die Velohauptroute Bümpliz entlang des Bahnhöhewegs führt durch eine Begegnungszone. Es ist davon auszugehen, dass dies zu Konflikten führt (Flüssiges Fahren vs. Abbremsen auf max. 20kmh wegen spielenden Kindern...).	5 Der Verbindung entlang des Bahnhöhewegs kommt im zukünftigen Velonetz eine zentrale Rolle zu. Die lokalen Gegebenheiten und allfällige Konflikte werden im Rahmen der Projektierung sorgfältig geprüft.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
528 QBB	8	Eine Nord-Süd-Verbindung der beiden Haupttrouten Bethlehem – Brünnen und Bümpliz wäre wünschenswert und sinnvoll. Hierzu würde sich beispielsweise die Bümplizstrasse eignen, welche auch das Zentrum Bümpliz und den Bahnhof Bümpliz Süd erschliesst. Diese Verbindung ist mit einer Velounterführung beim Bahnhof Bümpliz Süd zur Verbindung von Bümpliz mit der Freiburgstrasse zu dringend ergänzen. Damit diese Netzlücke geschlossen wird, und um die Wohngebiete südlich der Bahnlinie zu erschliessen sollte diese Verbindung im Raum des Bahnhofs Bümpliz Süd liegen.	1	Die Bümplizstrasse wurde auf ganzer Länge zur Velohauptroute aufklassiert. Dies gilt auch für die Unterführung beim Bahnhof Süd, welche zudem als neues Netzelement bezeichnet wird.
529 QBB	8	Stöckackerstrasse Höhe Sportanlage Weyermannshaus: Dieser Abschnitt ist in das Haupttroutennetz aufzunehmen oder als Velostrasse zu markieren.	3	Die Route wird nicht Velohauptroute klassiert. Im Rahmen des Projekts Velohauptroute Bern - Bethlehem - Brünnen werden jedoch Massnahmen auf der Stöckackerstrasse geplant.
530 QBB	8	Weitere Anmerkungen: Siehe Stellungnahmen der QBB zum Veloroutennetz und zur Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen vom 30. März 2017 und 11. Mai 2017.	1	Die Stellungnahmen werden bei der Planung der Velohauptroute detailliert geprüft. Das Routennetz wurde gemäss aktuellem Projektstand der Velohauptroute Bern - Bethlehem - Brünnen im Masterplan angepasst.
531 QBB	9	Gut mit den angebrachten Anmerkungen.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
532 QBB	10	Veloroute nach Köniz: Die Veloroute an der Turnierstrasse bzw. die Verbindung von Bümpliz nach Köniz sollte Teil einer Hauptroute sein.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und die Turnierstrasse zur Velohauptroute aufklassiert.
533 QBB	10	Weitere Anmerkungen siehe Frage 8.	6	Kenntnisnahme.
534 QBB	10	Im Weiteren sind folgende Stellungnahmen der QBB zu Velohaupttrouten als Bestandteil dieser Stellungnahme zu verstehen: - 30. März 2017: Veloroutennetz, Fragen 1. Priorität - Mai 2017: Veloroutennetz, Fragen 2. Priorität - Juni 2018: Velohauptroute Bern – Bethlehem - Brünnen	6	Kenntnisnahme. Die Stellungnahmen wurden berücksichtigt und wo sinnvoll und nötig Anpassungen am Veloroutennetz vorgenommen.
535 QLE	7 bis 10	Hinweis Punkte 7-10: Bitte unsere Karte mit Ergänzungen zu Veloroutennetz, Anpassungen auf Veloroutennetz im Stadtteil II beachten!	6	Kenntnisnahme. Die Karte wurde bei der Auswertung der öffentlichen Vernehmlassung berücksichtigt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
536 QLE	7	Vgl. BEILAGE Karte mit Hinweisen	6	Kenntnisnahme. Die Karte wurde bei der Auswertung der öffentlichen Vernehmlassung berücksichtigt.
537 QLE	8	Vgl. Grundsätze oben und Karte nachstehend - Bei Haupttrouten durch innere Quartiere (T20): hier liegt die Präferenz auf breitflächiges durchfliessen, statt kanalisiertem «Rasen»	6	Kenntnisnahme. Auf Quartierstrassen liegt die Präferenz generell nicht auf "Rasen" sondern auf "Verträglichem Durchfahren". Dennoch gibt es Quartierstrassen, die eine übergeordnete Netzfunktion für das Velo einnehmen.
538 QLE	9	Inkl. nachstehenden Ergänzungen (vgl. auch Karte nachstehend) in Ordnung: - Zwingende Umsetzung der rot gepunkteten Veloverbindungen. D.h.	6	Kenntnisnahme.
539 QLE	9	Ergänzungen Verbindungen Bereich Engehalbinsel und Muesmatt	1	Die Route Muesmatt wurde definitiv als Veloroute aufgenommen. Die Verbindungen von der Engestrasse und Tiefenaustrasse nach Bremgarten werden als Velohaupttrouten aufgenommen.
540 QLE	9	Verbindung äussere Enge bis Aebimatte (inkl. Verbindung/Velobrücke/Velo-FussgängerInnensteg zur Verbindung Stadtteil II und Stadtteil III)	1	Die Route Enge bis Aebimatte wird definitiv als Veloroute aufgenommen.
541 QLE	10	Ja, es fehlen Verbindungen (vgl. auch Karte nachstehend) :	6	Kenntnisnahme.
542 QLE	10	Verbindung Tiefenaustrasse (RBS Station Felsenau) nach Bremgarten	1	Die Routen Lederstutz - Felsenaustrasse - Fährstrasse - Felsenaubrücke sowie die Felsenaustrasse mit Anschluss an die Tiefenaustrasse werden zu Velohaupttrouten aufklassiert.
543 QLE	10	Die Verbindung Lederstutz - Felsenau an die Hauptroute 12e fehlt (inkl. Lösung für die gefährliche die Kreuzung Felsenaustrasse – Lederstutz, hier sind zusätzliche Massnahmen zu Treffen – z.B. generelle Temporeduktion Felsenaustrasse, Sichtverhältnisse etc.)	1	Die Routen Lederstutz - Felsenaustrasse - Fährstrasse - Felsenaubrücke sowie die Felsenaustrasse mit Anschluss an die Tiefenaustrasse werden zu Velohaupttrouten aufklassiert.
544 QLE	10	Die Verbindung Viererfeld-Felsenau- Bremgarten ist entsprechend als Velohaupttroute zu klassifizieren	1	Die Routen Lederstutz - Felsenaustrasse - Fährstrasse - Felsenaubrücke sowie die Felsenaustrasse mit Anschluss an die Tiefenaustrasse werden zu Velohaupttrouten aufklassiert.
545 QLE	10	Die Verbindung 12e x 12a ist ein wichtiger Veloweg für die Schüler von der Engehalbinsel in die Länggasse. Diese Verbindung ist zwingend auszuweisen (bis und mit Schulhaus Hochfeld).	2	Die Verbindung ist bereits als Veloroute berücksichtigt. Neu ist gemäss Planung Viererfeld (Wettbewerb) eine direktere Linienführung durch das Viererfeld vorgesehen. Die Erschliessung von

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
				Einzelarealen wie Schulhäusern ist nicht Gegenstand des Masterplans.
546 QM3	7	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
547 QM3	8	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
548 QM3	9	Richtig.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
549 QM3	10	Nein.	6	Kenntnisnahme.
550 QUAUV4	7	Es wird beantragt die nachstehenden Strecken der Kategorie Velohauptroute zuzuschlagen: Gümligen/Melchenbühl – Ostermundigen/Obere Zollgasse Melchenbühlweg – ZPK/Schosshaldenstrasse Isula dulcamara – Friedhofweg - Pulverweg Begründung: Die geplante Velohauptroute im Trasse der zurückzustufenden A6 wird in naher Zukunft kaum realisiert sein.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Die genannten Verbindungen wurden zu Haupttrouten aufklassiert.
551 QUAUV4	8	Die Netzstruktur ist allzustark auf Verkehrsachsen mit hoher Motorfahrzeugfrequenz ausgelegt,	2/4	Die Linienführung entlang der Hauptverkehrsstrassen entspricht oft dem direktesten Weg. Nicht nur der MIV und ÖV haben Anspruch auf direkte und kurze Wege sondern auch der Veloverkehr. Beispielsweise die bereits umgesetzte Velohauptroute Bern - Wankdorf zeigt, dass ein konfliktarmes Nebeneinander von MIV, ÖV und Velo durchaus möglich ist. Im Masterplan wurden grundsätzlich bei stark befahrenen Korridoren ergänzende Routen abseits von Hauptverkehrsstrassen geprüft, um nicht nur den Bedürfnissen nach direkten Wegen sondern auch den Bedürfnissen nach besonders hoher Sicherheit Rechnung zu tragen.
552 QUAUV4	9	Die Dichte ist angemessen und auf Velogeswindigkeit und Stadtstruktur ausgelegt.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
553 QUAUV4	10	Die von Quav4 bereits früher vorgeschlagene Verbindung Eifenau/Egghölzli – Wabern ist nicht berücksichtigt und sollte ergänzt werden.	4	Die genannte Verbindung entspricht zwar grundsätzlich einer Netzlücke, ist aber angesichts der örtlichen Verhältnisse und der divergierenden Interessen äusserst schwierig zu realisieren und auch in den übergeordneten Velonetzplanungen des Kantons und der Region nicht enthalten. Daher wird sie auch im Masterplan vorläufig nicht aufgenommen.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
554 QUAV4	10	Von Quav4 vorgeschlagene Ausweichrouten (Umfahrungen) zu Unfallschwerpunkten sind ebenfalls nicht berücksichtigt. Sie müssten baulich als Routen mit hohem Veloverkehrsaufkommen ergänzt werden, z.B.	6	Kenntnisnahme.
555 QUAV4	10	Umfahrung Thunplatz via Brunnadernstrasse – Dählhölzliwald – Englische Kirche – Luisenstrasse – Hallwylstrasse – Dählhölzliweg – Geyphenhübeliweg – Muristrasse	2/4	Die Verbindung wird im Netzplan nicht vollständig als Veloroute aufgenommen, weil die Bedeutung nicht genügend hoch ist und die Zielkonflikte auf der Hand liegen (vgl. Eingabe QUAV4 Nr. 31).
556 QUAV4	10	Umfahrung Burgernziel: Murifeldweg – Mülinenstrasse – Lombachweg – Brunnadernstrasse – Ensingerstrasse – Muristrasse – Segantinistrasse – Ankerstrasse – Egelgasse – Buchserstrasse – Jolymontstrasse.	2	Die Verbindung ist bereits als Veloroute berücksichtigt.
557 QUAV4	10	Die von der IG Allmenden angeregte Verbindung ab Ecke Schermenweg/Mittelholzerstrasse zum Knoten Bolligenalle/Zentweg und weiter via die A6- Überführung Richtung Grosse Allmend – Guisanplatz ist (noch) nicht berücksichtigt und sollte unbedingt ergänzt/angepasst werden. Vgl. Forderung Stellungnahme 3.05.2017: «Der Veloweg vom Schermenweg zur Grossen Allmend soll nicht entlang, sondern diagonal über die Kleine Allmend via Personenüberführung Bolligenstrasse geführt werden. Das wäre ideal auch für Fussgänger.»	3/4	Aus Velosicht ist eine diagonale Führung über die Kleine Allmend nicht zwingend notwendig. Es stehen gute Alternativen entlang der Kleinen Allmend zur Verfügung, welche im Rahmen der Velohauptroute Ostermundigen verbessert werden. Das Anliegen wird im Masterplan nicht aufgenommen.
558 QUAV4	10	Auch vermissen wir eine konkrete Verbindung über die Allmenden aus dem Burgfeldquartier ins Nordquartier und hätten bereits eine Konkretisierung dieser Verbindung erwartet. Begründung: Aufgrund der zahlreichen Veranstaltungen mit hohem Verkehrsaufkommen ist eine entsprechende (permanente!) Verbindung zentral. Die Allmenden sind jeweils genau wenn es aus verkehrlicher Sicht wichtig ist, während den Ausstellungen gesperrt. Schade wenn hier nichts geschieht, bevor die Planung der Allmenden neu geregelt ist.	1	Die Durchwegung der Grossen Allmend wurde im Masterplan konkretisiert und ergänzt, folglich ist eine Verbindung vom Burgfeldquartier ins Nordquartier gewährleistet.
559 QUAV4	10	Anmerkung zu Umfahrung Thunplatz und Rückkommen betreffend die Stellungnahme der DV185, 3.05.2017:	1	Da die Route durch den Dählhölzliwald nicht mit den definierten Standards realisierbar ist, wird auf die Aufnahme als Veloroute verzichtet. Es sollen aber weiterhin Gespräche mit dem Quartier

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
	<p>«Zu diesem Zweck muss auch eine Veloroute durch den Dählhölzliwald geschaffen werden, da der Weg am Waldrand zu steil, zu schmal und zu verwinkelt ist. Dafür könnte dieser asphaltierte Weg als Naturweg rückgebildet werden. Der Veloweg durch den Wald wäre auch eine wichtige Verbindung aus Richtung Wittigkofen/Muri Richtung Untere Altstadt (Kirchenfeldbrücke), lokal vom Elfenuquartier ins Untere Kirchenfeld»</p> <p>Die erneute Diskussion zum Betrieb der Wege im Dählhölzliwald mündet in folgende Präzisierung «Veloroute durch den Dählhölzliwald»:</p> <p>Quav4 versteht darunter keinesfalls eine mit roten Wegweisern «Empfohlene Route für Radfahrer» ausgeschilderte Verbindung im Sinne der Signalisationsverordnung SSV und der einschlägigen Schweizer Normen SN.</p> <p>Konsens besteht darin, dass die der in Ost-West-Richtung verlaufende Weg, welcher den Kalcheggweg mit dem Jubiläumsplatz verbindet für Velos geöffnet werden soll entsprechend dem Regime gemäss Signal 2.14 «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder».</p> <p>Jedoch ist dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> - der heute bestehende naturbelassene Belag beizubehalten (Keine Versiegelung von Waldboden), - auf eine Beleuchtung zu verzichten - eine Wegweisung mit gelben (Wanderwegen) statt mit roten Velowegweisern vorzusehen - der heute angewendete reduzierte Winterdienst fortzuführen (Kein Streusalz) - bei den übrigen Waldwegen südlich der hier zur Diskussion stehenden Ost-West- Verbindung das «generelle Fahrverbot» gemäss Signal 2.01 beizubehalten. <p>Auf den Punkt gebracht, Velofahrende sollen den Weg mit entsprechender Rücksicht auf Zufussgehende und Erholungssuchende benützen dürfen, im Bewusstsein, dass hier nicht die Förderung des Veloverkehrs im Vordergrund steht, sondern das Privileg einen gefährlichen Knoten (Thunplatz) via einen Erholungspark umfahren zu dürfen.</p>	<p>und der Burgergemeinde geführt werden, unter welchen Bedingungen allenfalls die Verbindung realisiert werden kann.</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
560 VAL		Die Untere Altstadt muss unbedingt besser angebunden werden. Der heutige Plan sieht keine prioritäre Veloerschliessung vor, obwohl die Altstadtgassen von Velofahrern rege genutzt werden.	1	Das Anliegen wurde teilweise aufgenommen. Die Kram- und Gerechtigkeitsgasse sind neu als Velorouten bezeichnet und die Untere Altstadt somit besser ans Veloroutennetz angeschlossen. Velohaupttrouten durch die Untere Altstadt werden nicht als zielführend erachtet.
561 VAL		Die Route Muristalden, Bärenpark, Nydeggbücke, Postgasshalde (Schütli), Brunngasshalde, Waisenhausplatz sollte unbedingt als Velohauptroute aufgenommen werden. An der Post- und Brunngasshalde kann mit Fahrradstreifen auf beiden Strassenseiten die auch von der Stadt gewünschte Beruhigung der Strasse realisiert werden.	4/5	Auf eine Aufklassierung der genannten Route wird verzichtet. Der Masterplan dient nicht zur Umsetzung oder Definition einzelner lokaler Massnahmen, sondern legt grundsätzliche Vorgaben fest.
562 VAL		Im Bereich Muristalden müsste aufgrund der Steigung in Richtung Obstberg eine Lösung mit Fahrmöglichkeit auf dem Trottoir realisiert werden (analog Thunstrasse). Allenfalls ist aufgrund der Steigung am Muristalden eine Ringlösung oder einseitige Hauptroute und einseitige untergeordnete Route zu prüfen.	2	Der Muristalden ist bereits als Veloroute klassiert, zudem kann bereits heute bergwärts das Trottoir befahren werden.
Fach und Interessenvertretungen				
563 BRB		Die Routenführung spielt bei den beschriebenen Bedürfnissen eine untergeordnete Rolle.	6	Kenntnisnahme.
564 Läbige Stadt	7	Grundsätzlich ja. Velohaupttrouten dürfen jedoch erst so bezeichnet werden, wenn sie den entsprechenden Ausbaustandart vollständig erreicht haben.	4	Die Netzkarte im Masterplan Veloinfrastruktur stellt einen langfristigen Zielzustand dar (Zielbild). Die Bezeichnung Velohauptroute bezieht sich nicht auf einen bestehenden, sondern auf einen angestrebten Qualitätsstandard. Nur durch die Abbildung eines Zielbildes können zielorientiert Verbesserungen erreicht werden.
565 Läbige Stadt	8	Ja. Grösstenteils sind die definierten Velohaupttrouten bereits heute hochfrequentierte Velorouten. Entsprechend sollten diese Routen mit Hochdruck für den Veloverkehr ausgebaut werden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
566 Läbige Stadt	9	Gut und zielführend.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
567 Läbige Stadt	10	Ein Augenmerk ist auf die heute fehlende Verbindung zwischen Schauplatzgasse und Bubenbergplatz zu richten. Alle Velofahrenden aus dem Einzugsgebiet Kirchenfeld-Murifeld-Ostring-Elfenau-	2	Diese Verbindung ist als neues Netzelement bereits im Netzplan als Velohauptroute enthalten.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Wittigkofen, welche zum Bahnhof oder weiter in Richtung Länggasse/Inselspital fahren wollen, müssen durch dieses Nadelöhr, ohne heute eine (legale) Verbindung zu haben.		
568 Pro Velo	1	Radiale Hauptrouten müssen immer bis an die Gemeindegrenze führen, damit sie dort dereinst abgenommen und erweitert werden können. Umgekehrt müssen die städtischen Hauptrouten die Fortsetzung der Routen aus der Agglomeration sein.	2	Anliegen ist bereits weitgehend berücksichtigt, wo dies sinnvoll ist, führen die Velohaupttrouten bis an die Gemeindegrenzen.
569 Pro Velo	7	Sobald das neue Netzelement «Fuss- und Veloverbindung Breitenrain Länggasse» realisiert wird, muss auch die Kantonsstrasse vom Neufeld zur Halenbrücke (Neubrücke/Brüggbodenstrasse) Hauptroutenstandard aufweisen. Dieser Abschnitt sollte darum dem «Haupttroutennetz» zugeteilt werden.	1	Das Anliegen wurde berücksichtigt. Da das Veloroutennetz das langfristige Zielbild darstellt, wird die Verbindung bereits jetzt zur Velohauptroute aufklassiert. Handlungsbedarf besteht insbesondere ab dem Zeitpunkt der Realisation der Fuss- und Velobrücke.
570 Pro Velo	7	Auf der ersten Grafik «Bezeichnung der Hauptrouten» führt die Hauptroute 9b über die Halenbrücke Richtung Gemeinde Kirchlin-dach. Aber auf der zweiten Grafik «Netzplan» endet die Hauptroute bereits am Ende der Halenstrasse. Die Halenbrücke gehört aber genauso zur Hauptroute 9b dazu.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und die Halenbrücke in beiden Plänen als Velohauptroute klassiert.
571 Pro Velo	7	Das neue Netzelement «Fuss- und Veloverkehrspasserelle Ausserholligen» wird Teil der Hauptroute 16. Südlich mündet die Passerelle in die Route 8a bei der Unterführung unter den Gleisen vom Europaplatz zum Weyermannshaus. Nördlich wird die neue Passerelle an die Hauptroute 8 anschliessen, genau dort wo diese von der Kantonsstrasse weggeführt wird. Beide Knoten am nördlichen und südlichen Ende der neuen Passerelle sind bereits heute bedeutende Knoten, und sie werden mit der geplanten Areal-Entwicklung noch viel bedeutender. Sie sollten darum auf dem Netzplan als «Bedeutende Knoten» eingezeichnet werden.	4	Mit den Knoten waren jeweils Knoten gemeint, bei denen ein besonderes Separationsbedürfnis für den Veloverkehr vom MIV besteht. Nach interner Überprüfung wurde entschieden, auf die Darstellung dieser Knoten zu verzichten, da die Abgrenzung zwischen erhöhtem und weniger ausgeprägten Separationsbedürfnis nicht sinnvoll vorgenommen werden kann.
572 Pro Velo	8	Ja, insbesondere auch die Tangentialrouten durch Quartiere oder zwischen Quartieren.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
573 Pro Velo	8	Velorouten und insbesondere Velohaupttrouten sollen bis an die Gemeindegrenze geführt werden, so dass die Nachbargemeinde die Velofahrenden dort nahtlos übernehmen kann.	2	Die Velohaupttrouten führen grösstenteils über die Gemeindegrenze hinaus. Das Anliegen ist somit bereits der Fall.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
574 Pro Velo	9	Im Prinzip ok.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
575 Pro Velo	10	Nein	6	Kenntnisnahme.
576 TCS		Bezüglich Routen gibt es zu bemerken, dass heute eine Person einen Weg oft mit unterschiedlichen Verkehrsträgern zurücklegt. Das Velo ist dabei lediglich ein Glied innerhalb der Verkehrskette. Wird es einfach als einzelnes Element herausgenommen, ergeben sich verfälschte resp. nicht repräsentative Ergebnisse.	6	Kenntnisnahme. Die Stadt Bern, die Region Bern-Mittelland und der Kanton Bern erlassen für die verschiedenen Verkehrsträger teilweise separate Strategie- und Konzeptpläne, um die spezifischen Sachkenntnisse zu bündeln und über ein ganzes Gebiet einheitlich zu behandeln. Im Rahmen von Einzelprojekten werden jedoch die Bedürfnisse aller Verkehrsträger berücksichtigt.
577 VCS	7	Ja, wir begrüßen den Ansatz der Wunschlinien. Velofahrende sollen nicht auf Quartierstrassen «verbannt» werden, das ist richtig!	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
578 VCS	9	Ja	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
579 VCS	9	Gut	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
580 VCS	10	Nein	6	Kenntnisnahme.
581 Vortritt Fussgänger		Keine Bemerkungen	6	Kenntnisnahme.
Transportunternehmen				
582 BERNMOBIL		Dass eine weitgehende Überlappung zwischen dem Velorouten-/Velohaupttroutennetz und dem Netz des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs besteht, liegt in der Natur der Sache bzw. der Mobilitätsbedürfnisse. Folgerichtig sind die Infrastrukturen für den Velo- und für den öffentlichen Verkehr an zahlreichen Stellen gemeinsam zu projektieren und zu realisieren. Nur so können situationsgerechte, ausgewogene Verkehrsanlagen entstehen und einseitig ausgelegte Fehlentscheidungen und -investitionen vermieden werden.	6	Kenntnisnahme. Die Planung der einzelnen Infrastrukturen ist nicht Gegenstand des Masterplans. Der Masterplan Veloinfrastruktur fokussiert als Sachthema auf den Veloverkehr. In der Projektierung werden selbstverständlich die Anliegen aller Verkehrsträger berücksichtigt.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
583 BVD		Abstimmung mit bestehenden Velonetzplanungen Leider fehlt die Verbindung zum Sachplan Veloverkehr des Kantons sowie zur regionalen Velonetzplanung und den Planungen der Nachbargemeinden.	1	Der Masterplan ist ein eigenständiges Planungsinstrument der Stadt Bern. Der Masterplan wurde nochmals mit dem Sachplan

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
		Veloverkehr abgestimmt und wo nötig nochmals angepasst. Somit kann ausgeschlossen werden, dass sich der Masterplan Veloinfrastruktur und der Sachplan Veloverkehr widersprechen.
584 BVD	Dies führt dazu, dass mit dem Masterplan Veloinfrastruktur neue Begriffe eingeführt werden und dass somit Kanton, Region und Stadt in der Veloplanung mit unterschiedlichen Begriffen arbeiten, z.B. für die Bezeichnung ihrer Hauptrouen.	6 Der Masterplan orientiert sich primär an städtischen Bezeichnungen und führt daher Begriffe ein, die sich punktuell von der regionalen oder kantonalen Nomenklatur unterscheiden können.
585 BVD	Es wird ein drittes Velonetz definiert, das nicht mit den Netzen der übergeordneten Ebenen übereinstimmt. Damit ergibt sich ein Koordinationsbedarf über die drei Planungsebenen hinweg, insbesondere dort, wo die Velorouten mit kantonalen Netzfunktionen verlaufen und der Kanton Beiträge nach Art. 59 SG ausrichten soll. Dieser Mangel sollte nach Möglichkeit umgehend behoben und die aktive Abstimmung mit dem Kanton und mit der Region gesucht werden.	1 Der Abgleich der Netzbilder wurde in einer frühen Konzeptphase gemacht und wurde nun bei der Auswertung der öffentlichen Vernehmlassung nochmals vorgenommen. Die Routen von Kanton und Region wurden grundsätzlich übernommen und ergänzt bzw. für die kommunale Betrachtung verfeinert oder anders klassiert.
586 BVD	Velohauptrouen Der Übersichtsplan des Veloroutennetzes zeigt, dass ein Teil der städtischen Velohauptrouen auf den Kantonsstrassen verlaufen soll. Zum Ausbau der Kantonsstrassen gibt es kantonale Vorgaben (vgl. nachfolgende Abschnitte).	6 Kenntnisnahme. Massnahmen für Velohauptrouen entlang Kantonsstrassen werden jeweils in Absprache mit dem Kanton geplant und umgesetzt. Der Masterplan hat hier nur hinweisenden Charakter. Die Stadt wird sich bei Strassenprojekten soweit möglich für die Umsetzung der Vorgaben des Masterplans einsetzen und mit den beteiligten Partnern nach Lösungen im Sinne des Masterplans suchen.
587 BVD	Gemäss Masterplan soll durch die Speichergasse und Nägelgasse eine Velohauptroue führen. In diesem Strassenzug ist jedoch die neue Tramachse durch die Innenstadt geplant (Bestvariante gemäss ZMB Zweite Tramachse Bern). Eine Velohauptroue zusätzlich zur Tramachse beurteilen wir sehr kritisch. Die Anforderungen einer Velohauptroue können auf der Tramachse in diesem Strassenraum wahrscheinlich nicht erfüllt werden.	3/4 Die Velohauptroue Speicher-/Nägelgasse ist bereits umgesetzt. Ein allfälliger Konflikt entsteht erst, wenn die Zweite Tramachse kommt und wird dann neu zu diskutieren sein. Der Korridor ist für beide Verkehrsmittel wichtig.
588 BVD	Wie die ZMB Wyler - Länggasse gezeigt hat, dürfte im Horizont 2035 ein Tram in der Länggasse notwendig sein. Wie in der ZMB dargelegt, sind aufgrund des Strassenraums Konflikte zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr absehbar. Mit der	3/6 Die Einschätzung wird geteilt, dass mit einem allfälligen Tram die Herausforderungen für eine gute Veloinfrastruktur steigen dürften. Im Rahmen der Planung der Velohauptroue wird die Möglichkeit eines Trams angemessen berücksichtigt.

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
	<p>Velohauptroute in der Länggassstrasse besteht die Gefahr, dass sich die Ausgangssituation für ein Tram Länggasse zusätzlich erschweren könnte. Auf der Länggassstrasse ist daher bei Massnahmen für die Verbesserung des Veloverkehrs stets eine zukünftige Tramlinie zu berücksichtigen.</p>	
589 RKBM	<p>Um ihre Wirkung vollständig entfalten zu können, sollen die Velohaupttrouten (bzw. Alltagsvelorouten gem. RGSK II) unbedingt über die Gemeindegrenzen hinweg geplant und realisiert werden. Die Stellungnahme der Kommission Verkehr fokussiert sich deshalb auf das Veloroutennetz des Masterplans und wo dieses Netz von der regionalen Velonetzplanung gemäss RGSK II abweicht.</p>	<p>1 Anliegen wurde aufgenommen. Die Einschätzung, dass ein Veloroutennetz über Gemeindegrenzen hinweg geplant werden muss, wird geteilt. Es wurde nochmals eine Abstimmung mit den Anliegen und dem Netz des Kantons, der Region und den Nachbargemeinden vorgenommen</p>
590 RKBM	<p>Abweichungen Folgende Verbindungen aus der regionalen Velonetzplanung fehlen im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern:</p>	<p>6 Kenntnisnahme. Bei der Auswertung hat sich gezeigt, dass die Stellungnahme auf einem alten Stand des Veloroutennetzes beruht, viele Eingaben wurden bereits berücksichtigt.</p>
591 RKBM	<p>Verbindung Wankdorf Nord über die Stauffacherstrasse. Diese Verbindung muss beibehalten werden, solange es keine Alternative über den Bahnhof Wankdorf gibt.</p>	<p>1 Das Anliegen wurde aufgenommen. Der Masterplan stellt das langfristige Zielbild dar und dabei steht die alternative Führung über den Bahnhof Wankdorf im Zentrum. Da jedoch der Realisierungshorizont aktuell nicht klar ist, wird die Verbindung als Veloroute aufgenommen.</p>
592 RKBM	<p>Verbindung zwischen dem Bahnhof Wankdorf und der Worblaufenstrasse über die Stauffacherstrasse. Aus Sicht der Kommission Verkehr geht es um eine wichtige Verbindung, die beibehalten werden soll (topografisch günstige Verbindung zwischen dem Bahnhof Wankdorf/Wankdorf Nord und Worblaufen/Papiermühle) ebenso wie die Verbindung zwischen der Stauffacherstrasse und der Worblaufenstrasse.</p>	<p>1 Das Anliegen wurde aufgenommen und die Route im Netzplan ergänzt.</p>
593 RKBM	<p>Verbindung Lorraine – Wankdorf über die Wylerringstrasse (alternative Führung über die Standstrasse und die Polygonstrasse) Trotz der geplanten LV-Brücke soll dieser Abschnitt beibehalten werden. Er bietet eine interessante Alternative zum Nordring für die Verbindung Wylersstrasse – Wankdorffeld.</p>	<p>1 Das Anliegen wurde aufgenommen. Durch die Realisierung der Velohauptroute Wankdorf entlang der Stand- und Winkelriedstrasse besteht in unmittelbarer Nähe der Wylerringstrasse südlich der Bahnlinie eine bessere Verbindung, weshalb die Wylerringstrasse als Veloroute und nicht als Velohauptroute klassiert ist.</p>

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
594 RKBM		Verbindung Schosshalde – Ostring über die Egelgasse.	2	Die Verbindung ist bereits aufgenommen, wobei der oberste Abschnitt nur für den Fussverkehr offen ist.
595 RKBM		Verbindung Brünnen Westside – Gäbelbach über die Ramuzstrasse und den Le-Corbusier-Platz.	2	Die Verbindung ist bereits berücksichtigt.
596 RKBM		Verbindung Hüsliacker – Bümpliz Bachmätteli über die Hüsliackerstrasse und die Rehhagstrasse.	2	Die Verbindung ist bereits berücksichtigt, wobei die Route nicht über die Hüsliackerstrasse sondern entlang der Freizeitroute 74 von Schweizmobil geführt wird.
597 RKBM		Verbindung Freiburgstrasse – Morgenstrasse über die Hallmattstrasse.	2	Die Verbindung ist bereits berücksichtigt.
598 RKBM		Verbindung Europaplatz – Steigerhubel über die Bahnstrasse	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und die Bahnstrasse durchgehend als Veloroute klassiert.
599 RKBM		Verbindung über den östlichen Teil der Fischermättelistrasse fehlt im Masterplan.	2	Die Verbindung ist bereits berücksichtigt.
600 RKBM		Verbindung Landoltstrasse – Sandrainstrasse über den Schöneggweg. Bleibt eine wichtige Veloverbindung zwischen Monbijou und dem Dählhölzli, ist ein Zubringer zum Schönausteg, der trotz signalisiertem Velofahrverbot, eine der wenigen Aarequerungen ist.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und der Schöneggweg in diesem Abschnitt als Veloroute klassiert.
601 RKBM		Anschluss am Tierpark Der Tierpark ist eine wichtige Anlage, die am Velonetz angeschlossen werden soll.	3/5	Der Anschluss von Einzelanlagen ist nicht Gegenstand des Masterplans. Es sind bereits Velorouten vorgesehen, welche das Gebiet des Tierparks grundsätzlich ans Veloroutennetz anbinden. Die Dalmazstrasse zwischen Schönausteg und Dalmazibrücke wurde als Veloroute ergänzt.
602 RKBM		Weiter sieht die geplante Verbindung Ausserholligen – Weyermannshaus im Masterplan anders aus als im regionalen Velonetzplan. Dies ist gemäss der regionalen Velonetzplanung anzupassen.	3/4	Die Linienführung in diesem Bereich wird gemäss aktuellem Planungsstand der Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost sowie des Campus Bern der BFH aufgenommen.
603 Kapo	7	Ja, da ebenfalls die Anbindung an die Agglomeration gewährleistet ist.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
604 Kapo	8	Ja, da mit den Velohaupttrouten sämtliche Quartiere der Stadt Bern erschlossen werden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
605 Kapo	9	Die Dichte des gesamten Netzes kann als ausreichend betrachtet werden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
606 Kapo	10	Nein, weitere Verbindungen sind nicht nötig.	6	Kenntnisnahme.
607 Burgergemeinde Bern	2	Es ist nicht klar, wie weit der Netzplan (Teil des Veloroutennetzes, warum gibt es zwei verschiedene Begriffe?) dem heutigen Ist-Zustand entspricht oder einem künftigen Soll-Zustand.	6	Kenntnisnahme. Das Veloroutennetz ist eine Zusammenführung der bereits gelebten Realität und der zukünftigen Funktion einer Route im Veloroutennetz. Damit verbunden sind die entsprechenden, teilweise bereits umgesetzten Standards auf den entsprechenden Routentypen.
608 Burgergemeinde Bern	2	Die Legende zum Netzplan lädt zum Schluss ein, dass die beiden Bereiche "Festlegung und Lage zu prüfen" und "neue Netzelemente" abschliessend darstellen, was noch zu tun ist.	1/6	Kenntnisnahme. Das Dokument wird als rollendes Arbeitsinstrument angesehen, das bei wichtigen neuen Erkenntnissen entsprechend angepasst wird. Folglich hat es grundsätzlich keinen abschliessenden Anspruch. Die Elemente "Festlegung und Lage zu prüfen" wurden insbesondere auch deshalb aufgeführt, um zu ihnen im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassungen Einschätzungen zu erhalten und wurden nun entweder gelöscht oder integriert.
609 Burgergemeinde Bern	2	Die blau gestrichelte Linie für eine neue Route längs der heutigen A6 gehört rot gefärbt.	4	Da die Kategorie "Festlegung und Lage zu prüfen" nicht mehr Teil des Netzplanes ist, kann das Anliegen nicht berücksichtigt werden. Durch den gestrichelten Charakter wird jedoch bereits dargestellt, dass die Festlegung und genaue Lage noch zu prüfen ist.
610 Burgergemeinde Bern	2	Wenn lit. b nicht zutrifft, interessieren weitere Unterschiede zwischen Ist und Soll zu den einzelnen Velorouten, sei es im Netzplan oder wohl besser bei den nummerierten Velohauptrouen. Braucht es bauliche Massnahmen? Neue Markierungen? Was ist die Auswirkung auf den übrigen Verkehr (MIV, öV oder Fussgänger)?	4/6	Kenntnisnahme. Die Abbildung des Ist-Zustandes wurde geprüft. Dies hätte zu einer unübersichtlichen Darstellung geführt. Zudem wäre der Plan somit schnell nicht mehr aktuell und müsste laufend angepasst werden. Welche Massnahmen konkret umgesetzt werden, muss die Planung im Rahmen der Einzelprojekte ergeben.
611 Burgergemeinde Bern	2	Idee: Wo der heutige Zustand bereits dem "Soll" entspricht, könnte die Route weiss/hell sein, je weiter sie vom "Soll" entfernt ist, desto schwärzer/dunkler. Zu dieser "Entfernung vom Soll" gehören Massnahmen wie Aufhebung von Parkplätzen, Verbreiterungen zu	4/6	Kenntnisnahme. Die Abbildung des Ist-Zustandes wurde geprüft. Dies hätte zu einer unübersichtlichen Darstellung geführt. Zudem wäre der Plan somit schnell nicht mehr aktuell und müsste laufend angepasst werden. Welche Massnahmen konkret umgesetzt werden, muss die Planung im Rahmen der Einzelprojekte ergeben.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		Lasten von Pflanzen (Bäumen), Fussgängern oder Eigentümern etc.		
612	Bürgergemeinde Bern	7	Die Veloroute längs der Autobahn zwischen Bern und Zollikofen könnte besser angedeutet werden.	1 Das Anliegen wurde aufgenommen und die Fortführung ausserhalb des Stadtgebietes besser dargestellt.
613	Bürgergemeinde Bern	8	Der eigentliche Masterplan auf S. 34 f. des Berichts ist schwammig und seine genaue Lage schlecht überprüfbar.	6 Kenntnisnahme. Die Darstellung im Bericht ist ein Abbild des Veloroutennetzes.
614	Bürgergemeinde Bern	8	Die Bürgergemeinde erlaubt sich zu einzelnen grob gestrichelten Neuen Netzelementen" bzw. rot gestrichelten Linien "zu prüfen, Stand September 2017" wie folgt zu äussern. Neue Netzelemente 1 (Bahnhofplatz/Bubenbergplatz): Die Planung hat in Absprache mit der Bürgergemeinde und insbesondere deren Projekt Bubenbergplatz 4b zu erfolgen.	5 Kenntnisnahme. Der Prozess zur Umsetzung einzelner Netzelemente ist nicht Gegenstand des Masterplans Veloinfrastruktur. Bei Projekten, bei welchen die Bürgergemeinde als Grundeigentümer oder zentraler Akteur betroffen ist, wird die Planung in Absprache mit ihr erfolgen.
615	Bürgergemeinde Bern	8	Ob der offenbar als Sofortmassnahme eingeführte Gegenverkehr im Gegenuhrzeigersinn nur für die Zweiräder in der Bogenschützenstrasse klug ist, muss bezweifelt werden: Einerseits sind Ein- oder Ausfahrt gefährlich (Abbiegen nach links in die oder von der Schanzenstrasse bzw. nach links von der bzw. in die Laupenstrasse). Andererseits entsteht nicht mehr vertretbares Risiko bei der Ein- und Ausfahrt zum Burgerspital.	5 Die Veloführung in der Bogenschützengasse ist nicht Gegenstand des Masterplans Veloinfrastruktur.
616	Bürgergemeinde Bern	8	Schliesslich ist auch einzubeziehen, ob und wenn ja wie der Raum zwischen Kapelle und Bahnhof öffentlich zugänglich gemacht werden soll. Besonders kritisch ist das Nadelöhr beim "Toi et Moi" im Osten bzw. beim früheren Milchgässchen (die Rampe zur Velostation Riedgässli wirkt wie eine Barriere).	5 Die Veloführung im genannten Bereich ist nicht Gegenstand des Masterplans Veloinfrastruktur.
617	Bürgergemeinde Bern	8	Neues Netzelement 3 (Querung S-Bushaltestelle Wankdorf): Diese Neuerung ist erwünscht, dürfte aber schwierig werden, zumal die Stadt womöglich den Zeitpunkt für eine rechtzeitige Zusammenarbeit mit der SBB verpasst hat.	6 Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Netzergänzung ist erwünscht, wird im Rahmen der Projektarbeit weiterverfolgt und bleibt somit als Velohauptroute im Netzplan enthalten.
618	Bürgergemeinde Bern	8	Neues Netzelement 4 (Erschliessung Wankdorf-City): Hier drohen Überraschungen, soweit diese Wegführung nicht mit der Entwicklung von WankdorfCity III koordiniert wird.	6 Kenntnisnahme. Die Umsetzung ist nicht Gegenstand des Masterplans Veloinfrastruktur. Eine gute Koordination mit Wankdorf City III wird angestrebt.

Nr.	Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
619	Bürgergemeinde Bern		Folgende rot gestrichelte Linien bergen die Gefahr neuer Konflikte: Vorgesehene Tschäppätstrasse zwischen Papiermühlestrasse und Kleiner Allmend (Messeverkehr und Fussgänger). Eine neue Route ist auszuschliessen: Der Messeverkehr lässt hier nicht auch noch Velos zu.	4	Die bereits heute durch die Grosse Allmend führenden Wege, die für den Veloverkehr zugelassen sind, werden neu als Velorouten in den Netzplan aufgenommen. Die Regelung während Veranstaltungen ist separat zu klären.
620	Bürgergemeinde Bern	8	Viererfeld/Mittelfeld: Auch hier sind konkrete Abstimmungen unabdingbar.	6	Kenntnisnahme. Im Bereich Viererfeld/Mittelfeld wurde die Linierführung des Erstplatzierten des Wettbewerbsprogramm übernommen. Bei der Planung und Umsetzung der Velorouten ist eine Koordination mit allen zentralen Akteurinnen und Akteuren vorzusehen.
621	Bürgergemeinde Bern		Eine neue Veloroute durch den Dählhölzliwald wird seitens der BG Bern abgelehnt (vgl. dazu Ziff. 2.d).	1	Die Verbindung wird im Masterplan nicht als Veloroute aufgenommen. Inwiefern bzw. mit welchen Rahmenbedingungen der Weg doch noch für den Veloverkehr geöffnet werden kann, wird ein weiteren Absprachen mit der Burgergemeinde und dem Quartier diskutiert.
622	Bürgergemeinde Bern	8	Verbindung vom bzw. zum Könizbergwald südlich des neuen Netzelements 8. Auch hier könnten wiederum die gleichen Probleme lauern wie beim Dählhölzliwald (vgl. auch hier Ziff. 2. d) hiervor).	6	Kenntnisnahme.
623	Ittigen	7	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
624	Ittigen	8	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
625	Ittigen	9	Die Dichte des Netzes und des Hauptroutennetzes ist aus Sicht Gemeinde Ittigen zweckmässig.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
626	Ittigen	10	Aus Sicht Gemeinde Ittigen werden keine fehlenden Verbindungen erkannt.	6	Kenntnisnahme.
627	Köniz	7	Wir stellen folgende Korrekturanträge: Im Plan „Bezeichnung der Hauptrouten“ wird die Nr. 16 Westtangente Köniz-Weyermannshaus als tangentielle Velohauptroute ausgewiesen. Deshalb beantragen wir, dass diese Route (Turnierstrasse) auf dem Netzplan nicht als Veloroute entlang Hauptverkehrsstrassen, sondern als Velohauptroute hoher Standard abseits Hauptverkehrsstrassen eingezeichnet wird. Dasselbe gilt für	1	Das Anliegen wurde aufgenommen. Die Route entlang der Turnier- und Könizstrasse wird neu als Velohauptroute entlang Hauptverkehrsstrassen klassiert.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		die Fortsetzung der Könizstrasse auf Gemeindegebiet Köniz (siehe Karte 1).		
628 Köniz	7	Im Raumentwicklungsplan der Gemeinde Köniz, Teilplan Veloverkehr ist entlang der S6 Bern-Schwarzenburg im Liebefeld eine Nebenverbindung geplant. Deshalb ist diese Verbindung ab Könizstrasse entlang der S-Bahn als Veloroute abseits Hauptverkehrsstrassen einzuzeichnen (siehe Karte 1).	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und die angesprochene Route ergänzt.
629 Köniz	7	Im Raumentwicklungsplan der Gemeinde Köniz, Teilplan Veloverkehr ist der Abschnitt Wabersackerstrasse-Kirchstrasse-Morillonstrasse als bestehende Hauptverbindung ausgewiesen. Deshalb beantragen wir, diese im Plan „Bezeichnung der Hauptrouten“ mit neuer Nummer 6b als radiale Velohauptroute aufzunehmen und die Routenfortsetzung analog Nr. 6 und 6a mit einem Pfeil auf dem Gemeindegebiet Köniz anzudeuten (siehe Karte 2). entsprechend im „Netzplan“ auf dem Gemeindegebiet Köniz die Signatur auf Velohauptroute hoher Standard abseits Hauptverkehrsstrasse zu ändern (siehe Karte 3).	1	Die Anliegen wurden aufgenommen und das Routennetz entsprechend ergänzt.
630 Köniz	7	Im Ried Niederwangen/Papillon entstehen in mehreren Etappen mehr als 1000 Eigentums- und Mietwohnungen (https://www.papillon-koeniz.ch/). Geplant ist eine Veloanbindung in die Stadt Bern über die bestehende und im Netzplan eingezeichnete „Veloroute abseits Hauptverkehrsstrassen“ auf dem Pfaffensteig entlang der Autobahn auf Gemeindegebiet Bern. Wir beantragen, die geplante Anbindung im Netzplan bis in die Neuüberbauung Papillon als „Veloroute abseits Hauptverkehrsstrassen“ einzuzeichnen (siehe Karte 4).	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und das Routennetz entsprechend ergänzt.
631 Köniz	8	Ja.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
632 Köniz	9	Als ausreichend dicht.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
633 Köniz	10	Der Fuss- und Veloweg Wabern-Kleinwabern wird aktuell im Rahmen des BLS-Doppelspurausbaus Wabern-Kehrsatz realisiert. Der Velonetzplan bildet das angestrebte künftige Veloroutennetz aus heutiger Sicht ab. Deshalb sollte auch diese Veloroute entlang der	1/4	Was die Linienführung auf Gebiet der Stadt Bern angeht, ist die Linienführung dieser Verbindung noch zu wenig konkret als dass sie im Masterplan dargestellt werden kann. Der Anschluss an den bereits konkreteren Abschnitt auf Könizer

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		S3 Bern-Belp als Veloroute abseits Hauptverkehrsstrassen abgebildet werden, inklusive der geplanten Linienführung nach Ausserholligen in der Stadt Bern. Dies wäre eine wichtige Tangentialverbindung für den Veloverkehr.		Gemeindegebiet via Bondelistrasse wird jedoch in der Netzkarte dargestellt.
634 Muri bei Bern		Der Netzplan der Stadt Bern und der Entwurf der Richtplankarte Velo der Muri bei Bern sind bezüglich Haupttrouten auf Haupt- und Nebenverkehrsstrassen aufeinander abgestimmt und die Anschlüsse sind gewährleistet.	6	Kenntnisnahme.
635 Muri bei Bern		Bei der Veloroute abseits der Hauptverkehrsstrassen von der Busendstation Elfenau Richtung Muri bei Bern sollte der Verlauf auf dem Netzplan an die Komfortroute der Richtplankarte von Muri bei Bern angepasst werden. Diese Route zweigt vom Villettengässli ab und führt über den Buchenweg in die Dunantstrasse. Sie folgt nicht, wie auf dem Netzplan eingezeichnet, dem Villettengässli über die Jäger- in die Dunantstrasse.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und die Linienführung entsprechend angepasst.
636 Muri bei Bern		Weiter zeigt die Richtplankarte der Muri bei Bern eine Ergänzungsrouten von der Busendstation Elfenau Richtung Riedweg/Mettlenhölzliweg. Diese ist im Netzplan der Stadt Bern nicht aufgeführt ist. Wir bitten Sie, diese zu ergänzen.	1	Das Anliegen wurde aufgenommen und die Verbindung als Veloroute gekennzeichnet.
637 Wohlen bei Bern	7	Der Veloverkehr der Gemeinde Wohlen ist zur Hauptsache auf den Kantonsstrassen. Die radiale Velohauptroute führt über die Länggasse. Falls das Projekt Tram Wyler - Länggasse realisiert wird, muss dem Veloverkehr besondere Beachtung geschenkt werden.	6	Kenntnisnahme.
638 Wohlen bei Bern	8	Ja, es ist darauf zu achten, dass die Haupttrouten gut zugänglich und durchgängig sind.	6	Kenntnisnahme.
639 Wohlen bei Bern	9	Das Netz erfüllt die Bedürfnisse der Veloverkehrsteilnehmenden.	6	Kenntnisnahme der Zustimmung.
640 Wohlen bei Bern	10	Nein, wir haben keine Ergänzungen.	6	Kenntnisnahme.

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
Privatpersonen		
641 Person 1	<p>Meine Vernehmlassungsantwort bezieht sich konkret auf einen Teil des Netzes, nämlich die</p> <p>Ausgestaltung der Route Europaplatz-Wyler</p> <p>via Güterbahnhof/Bremgartenfriedhof, Fabrikstrasse, Perimeter der Landesausstellung 1914 (von der Länggass-Buswendschleife zur alten Wendschleife an der Neubrücke und durchs Viererfeld), Viererfeldbrücke (Fuss- und Veloverkehrsverbindung FVV), Platz zwischen Wylerpark SBB und WIFAG. Sie betrifft im Masterplanentwurf den Veloring Nord (12c), einen Teil von 9c sowie die grün eingezeichnete Veloroute, ausgehend vom Europaplatz zwischen Güterbahnhof und Bremgartenfriedhof durch die Fabrikstrasse und weiter durch den ehemaligen Landesausstellungsperimeter.</p>	6 Kenntnisnahme.
642 Person 1	<p>Die Verbindungsbeziehungen werden im betrachteten Gebiet durch den Masterplanentwurf umfassend abgebildet.</p>	6 Kenntnisnahme der Zustimmung.
643 Person 1	<p>Bei genauer Analyse der im Masterplanentwurf dargestellten Wege wird allerdings sichtbar, dass eine in Zukunft extrem wichtige Langsamverkehrshauptroute – die direkte Verbindung Europaplatz-Viererfeldbrücke-Wyler/Breitenrain via Fabrikstrasse – im Masterplanentwurf bisher erst aus verschiedenen und verschiedenen gewichteten Teilstücken zusammengesetzt abgebildet ist, also noch nicht als ein zusammenhängendes, logisches Element erkannt, definiert und dargestellt wurde.</p>	2 Im genannten Korridor ist die Velohauptroute via Murtenstrasse - Bremgartenstrasse - Neufeld - Viererfeld (Route 12a) vorgesehen und als Ergänzungsrouten die topografisch weniger günstige Veloroute Bahnstrasse - Fabrikstrasse - Hochfeld. Als langfristige Option wird auch die Route Freiburgstrasse - Friedbühlstrasse - Aebimatte - Muesmattstrasse - Neufeldstrasse - Daxelhoferstrasse aufgenommen. Damit sind für alle Bedürfnisse adäquate Routen vorhanden.
644 Person 1	<p>Warum drängt sich eine solche Definition im Hinblick auf die Zukunft auf?</p> <p>Die Langsamverkehrsachse als städtebaulicher Katalysator und ordnendes Infrastrukturelement</p>	6 Kenntnisnahme.
645 Person 1	<p>Die Stadt Bern wird sich im Umfeld dieser Route in den nächsten Jahrzehnten der Innenentwicklung und Stadterweiterung extrem entwickeln.</p>	6 Kenntnisnahme.
646 Person 1	<p>Als roter Faden dieser Entwicklung könnte die fragliche Route durch das gesamte Gebiet gelesen werden. Als städtebauliches</p>	6 Kenntnisnahme.

Nr. Absenderin, Absender	Frage Eingabe	Antw. Erläuterung Kat.
	und infrastrukturelles Element hat diese Langsamverkehrsverbindung ein sehr grosses regelndes und ordnendes Potential für die zukünftige Stadtinnenentwicklung in diesem Bereich.	
647 Person 1	Dies aus einer ganzen Reihe von Gründen. Die Route führt durch ein grosses und noch komplett unstrukturiertes Stadterweiterungsgebiet (Mittelfeld und Viererfeld). Das Gebiet südlich der öffentlichen Nutzungen an der Bremgartenstrasse (Tierspital, Lindenhof, Gymer Neufeld, Sportanlagen) ist noch nicht ganz „fertig gebaut“. Es könnte mit dem „Rückgrat“ Velohauptroute stadttinnenräumlich neu definiert werden (Stadtteilpark am richtigen Ort).	6 Kenntnisnahme.
648 Person 1	Die Route wird als neue gesamtstädtische und sogar regionale West-Ost-Verbindung die Zulaufstrecke zur neuen Viererfeldbrücke werden. Im Einzugsgebiet der Viererfeldbrücke und der West-Ost-Route finden sich bedeutende bestehende und geplante Arbeits-, Lern- und Wohnschwerpunkte (Campus Weiermannshaus Ost, VonRoll und PH, Viererfeld, WIFAG, Wankdorfcity, ...)	6 Kenntnisnahme.
649 Person 1	Obige kurz skizzierte Überlegungen führen zum Wunsch, die Achse Europaplatz-Viererfeldbrücke via Fabrikstrasse zu einer Langsamverkehrs-Hauptroute auszubauen, welche - als ein Ganzes begriffen -als städtebaulich eindrucksvoller Veloboulevard gebaut wird, welcher im Zusammenspiel mit einer ganzen Reihe von durch den Boulevard ausgelösten oder an ihm liegenden Bauvorhaben (z.B. Schwimmhallen) über die Jahrzehnte ein starkes, urbanes, städtebauliches Gesicht erhält.	4 Auf eine Aufklassierung der genannten Route wird verzichtet. Die Hauptroute 12a entlang der Bremgartenstrasse ist direkter, geradliniger und topografisch günstiger.
650 Person 1	Die Langsamverkehrs-Hauptroute wäre als neues Hauptelement neben den beiden bereits bestehenden parallelen Verkehrssträngen Bremgartenstrasse (MIV) und Autobahn (Transitring MIV/Schwerverkehr) zu verstehen.	6 Kenntnisnahme.
651 Person 1	Antrag: Obengenannte Route soll aufgrund ihres verkehrsinfrastrukturellen und städtebaulichen (d.h. wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen) Potentials für die Stadtentwicklung als Hauptroute mit besonderer städtebaulicher Bedeutung im Masterplan verankert werden. Die Route ersetzt 12a. Die östliche Brückenzufahrt	4 Kenntnisnahme. Auf eine Aufklassierung der genannten Route wird verzichtet. Die Hauptroute 12a entlang der Bremgartenstrasse ist direkter, geradliniger und topografisch günstiger. Die Linienführung der Brücke Breitenrain - Länggasse wird in einem separaten Projekt definiert.

Nr. Absenderin, Absender	Frage	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung
		im Wyler ist als gerade Verlängerung der Wylerstrasse zwischen Wylerpark SBB und WIFAG zu legen. Nur diese zweckmässige und logische Anlage der Brückenzufahrt wird der angestrebten städtebaulichen Bedeutung und dem angestrebten komfortablen Ausbauniveau der West-Ost-Hauptroute gerecht.		

Anhang II. Fragebogen zur öffentlichen Vernehmlassung des Masterplans Veloinfrastruktur

Generell

1. Welche grundsätzlichen Bemerkungen haben sie zum vorliegenden Masterplan Veloinfrastruktur?
2. Ist der Aufbau des Masterplans Veloinfrastruktur in die drei Teile Bericht, Standards und Veloroutennetz verständlich und zielführend?

Bericht und Planungsgrundsätze

3. Sind Sie mit den formulierten Planungsgrundsätzen zum Veloverkehr einverstanden?
4. Sind die Grundsätze vollständig? Haben Sie Ergänzungen?

Standards

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

Veloroutennetz

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