



Masterplan Veloinfrastruktur

Aktualisierte Version

Bericht zur öffentlichen Vernehmlassung

Herausgeberin: Verkehrsplanung, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern,
Telefon 031 321 70 70, verkehrsplanung@bern.ch.

Bern, Oktober 2025

Zusammenfassung

Der Masterplan Veloinfrastruktur wurde vom 10. Januar 2024 bis 30. April 2024 einer interessierten Öffentlichkeit zur Vernehmlassung vorgelegt. Von rund 150 eingeladenen Akteursgruppen gingen insgesamt 37 Antworten ein.

Die Vernehmlassung zeigt, dass der Masterplan von einer überwiegenden Mehrheit als sinnvolles Instrument eingestuft wird, um die Veloinfrastruktur in der Stadt Bern weiterzuentwickeln und damit zur Steigerung des Veloanteils beizutragen. Breite Unterstützung finden die ergänzenden Themen Velovielfalt, Knotenlösungen und Parkierung, da sie, so die Rückmeldungen, Lücken im Masterplan nun schliessen. Auf durchwegs positives Echo stiess der Fokus Velovielfalt, ein zentrales Element, um die Veloinfrastruktur dem Wandel der Velonutzung anzupassen und die neuen Bedürfnisse aufzunehmen, so der Tenor. Auch die Ausarbeitung der Verkehrsknoten und insbesondere die Bestrebungen, neue Lösungsansätze zu pilotieren, sind vorwiegend auf positives Echo gestossen. Das Thema Veloparkierung wird als wichtig empfunden und ganz besonders im Raum Bahnhof. Die Ergänzungen im Netzplan sind, so die Einschätzung der Beteiligten, nachvollziehbar und zielführend für ein flächendeckendes Velonetz.

Über alle Akteursgruppen hinweg – von den Parteien, zu den Quartierorganisationen und Interessenverbänden bis zu den Privatpersonen – ist die Trennung der Verkehrsflächen Velo-motorisierter Individualverkehr/ÖV und speziell der Flächen für den Fuss- und Veloverkehr ein grosses Anliegen. Auf Kritik stiess dabei, dass der Masterplan die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs zwar als Regelfall definiert, in Ausnahmefällen jedoch den Mischverkehr weiterhin vorsieht. Ein weiterer Kritikpunkt, welcher von mehreren Seiten geäussert wurde, bezieht sich auf die Förderung der Veloinfrastruktur im Verhältnis zum Gesamtverkehr. Die Veloförderung sei zulasten der anderen Verkehrsträger. Auf der anderen Seite steht die Kritik, dass der Masterplan weder eine Priorisierung noch einen Zeitplan für die Umsetzung vorgibt.

Zusätzlich zur Beurteilung des Masterplans Veloinfrastruktur brachte die Vernehmlassung zahlreiche 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, jedoch aufgrund einer Interessenabwägung nicht berücksichtigt. Für einige Eingaben kann der Masterplan aufgrund der Konzeption auch keine Antworten liefern. Details dazu finden sich im vorliegenden Bericht.

Der weiterentwickelte Masterplan Veloinfrastruktur wurde auf Basis der Ergebnisse aus der Vernehmlassung überarbeitet und im Herbst 2025 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 Masterplan Veloinfrastruktur auf.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
Inhaltsverzeichnis	4
1. Einleitung	5
2. Der Masterplan Veloinfrastruktur	5
3. Ergebnisse der Vernehmlassung	6
3.1 Mitwirkende Organisationen und Personen	6
3.2 Ergebnisse nach Themen	9
3.2.1 Generell	9
3.2.2 Velovielfalt	12
3.2.3 Verkehrsknoten	13
3.2.4 Veloparkierung	15
3.2.5 Ergänzungen und Anpassungen	17
4. Folgerungen der Ergebnisse für den Masterplan	24
4.1 Generell	24
4.2 Velovielfalt	26
4.3 Verkehrsknoten	27
4.4 Veloparkierung	27
4.5 Ergänzungen / Anpassungen	28
Anhang I: Mitwirkungseingaben	32
1. Generell	34
2. Velovielfalt	42
3. Verkehrsknoten	50
4. Veloparkierung	63
5. Ergänzungen/Anpassungen	71
6. Zusätzliche Eingaben	96
Anhang II: Fragebogen	134

1. Einleitung

Der Masterplan Veloinfrastruktur ist ein zentrales Element zur Erstellung einer hochwertigen und sicheren Veloinfrastruktur. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zu den zuletzt in der Energie- und Klimastrategie 2035 bekräftigten Ziele des Gemeinderats, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Der Masterplan Veloinfrastruktur wurde in einer ersten Version ab 2016 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)» erarbeitet. Im Anschluss an die Ämter- und Direktionsvernehmlassung erfolgte 2018 die öffentliche Vernehmlassung. Ende 2020 genehmigte der Gemeinderat den Masterplan Veloinfrastruktur mit den Standards im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument.

Im Wissen, dass die Weiterentwicklung der Verkehrssysteme langfristig erfolgt und von vielen Iterationen geprägt ist, wird der Masterplan periodisch überarbeitet und ergänzt. Der Evaluation der Massnahmen sowie der Meinung der Velofahrenden – den Nutzenden – wird dabei ein hohes Gewicht beigemessen. Der Masterplan Veloinfrastruktur ist deshalb als Grundlagendokument konzipiert, das auf einfache Weise regelmässig ergänzt und nachgeführt werden kann. Ab 2021 erfolgte die Aufarbeitung weiterer wichtiger Themen, welche in der vorliegenden aktualisierten Fassung behandelt werden.

2. Der Masterplan Veloinfrastruktur

Der Masterplan Veloinfrastruktur legt Standards für eine sichere und einladende Veloinfrastruktur fest und dient bei der Planung der künftigen Veloinfrastruktur als Leitfaden. Er ist die Grundlage und eine Arbeitshilfe für Planer*innen zum Ausbau des Velowegnetzes und der Veloparkierung, welche der Gemeinderat weiter vorantreiben will, um den Veloverkehr als nachhaltige und stadtverträgliche Verkehrsart zu fördern und den Veloanteil weiter zu erhöhen.

Der Masterplan Veloinfrastruktur besteht aus den drei Dokumenten Bericht, Standards und Netzplan und wurde so konzipiert, dass er auf einfache Weise weiterentwickelt werden kann. Im **Bericht** finden sich die Planungsphilosophie und Konzeptideen. 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, denn die Veloinfrastruktur soll für die Verkehrsteilnehmenden sicher, verlässlich, leicht verständlich und einladend sein, und sie soll durch ihre Gestaltung einen hohen Wiedererkennungsgrad aufweisen. 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 Netzplanung zeigt das angestrebte, künftige Veloroutennetz. Die Anwendung des Masterplans Veloinfrastruktur hat sich bisher in der Praxis sehr gut bewährt.

Unter der Federführung der Verkehrsplanung und in Zusammenarbeit mit Tiefbau Stadt Bern, dem Stadtplanungsamt, Stadtgrün, Bernmobil, der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons und Pro Velo wurde der Masterplan durch das Planungsbüro Metron Bern AG aktualisiert und directionsübergreifend abgestimmt. Alle drei Dokumente – Bericht, Standards und Netzplan – wurden aktualisiert und mit neuen Themen wie neue Knotenformen, Velostrassen, Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) oder Veloparkierung ergänzt. Die Erfahrung auf der Strasse und der aktuelle Stand der Fachdiskussion zeigen zudem, dass der Velovielfalt eine zentrale Bedeutung zukommt: Vielfalt in Bezug auf Aktivitäten, Velotypen, Altersklassen, Geschlechter und soziale Rollen. Die Velovielfalt ist deshalb neu ein Fokusthema.

Der vorliegende Bericht wertet die Vernehmlassung aus. Gestützt darauf wurde der Masterplan Veloinfrastruktur ergänzt, aktualisiert und dem Gemeinderat erneut zur Genehmigung vorgelegt.

3. Ergebnisse der Vernehmlassung

Vom 10. Januar 2024 bis 30. April 2024 fand die öffentliche Vernehmlassung des aktualisierten Masterplans Veloinfrastruktur statt. Rund 150 interessierte Organisationen, Institutionen und Nachbargemeinden haben die Einladung erhalten, Stellung zu nehmen. Gleichzeitig informierte die Stadt Bern die breite Öffentlichkeit über die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens und lud sie am 24. Januar 2024 zu einer Informationsveranstaltung mit Gemeinderätin Marieke Kruit ein.

Die Vernehmlassung erfolgte anhand eines Online-Fragebogens mit 15 Fragen, mit je einem Beurteilungs- sowie einem Kommentarteil. Die gewählte Methode führte zu konzisen Eingaben und begünstigte eine strukturierte Auswertung. 37 Akteurinnen und Akteure haben die Gelegenheit zur Stellungnahme wahrgenommen. Durch die wertvollen Rückmeldungen und Inputs hat der Masterplan eine weitere Präzisierung und Verbesserung erfahren.

3.1 Mitwirkende Organisationen und Personen

Die folgende Liste zeigt alle Akteurinnen und Akteure, die sich an der öffentlichen Vernehmlassung beteiligt haben nach Akteursgruppe und in alphabetischer Reihenfolge geordnet.

Politische Parteien (gesamtstädtisch und Quartiersektion)	Abkürzung
Die Mitte	
Evangelische Volkspartei	EVP
FDP. Die Liberalen	FDP
Grünes Bündnis	GB
Grünliberale Partei	GLP
Schweizerische Volkspartei	SVP

Schweizerische Volkspartei, Sektion Innenstadt-Schlosshalde-Kirchenfeld	SVP ISK
Sozialdemokratische Partei	SP
Quartierorganisationen¹	
Quartierkommission Stadtteil 5	Dialog Nordquartier
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	QBB
Quartiermitwirkung Stadtteil 3	QM3
Quartiervertretung Stadtteil 4 IG Schönberg Ost ²	QUAV4
Quartierverein	
Quartierverein	
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften	
Burggemeinde Bern	
Forstbetrieb Burggemeinde Bern	
Gemeinde Kehrsatz	
Gemeinde Köniz	
Tiefbauamt Kanton Bern	TBA
Fach- und Interessenvertretungen	
Berner Heimatschutz	
Heit Sorg zu Bärn	
Rat für Seniorinnen und Senioren	SeRa
Pro Velo Bern	
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein, Sektion Bern	SIA
Touring Club Schweiz, Sektion Bern	TCS
Verkehrsclub der Schweiz, Regionalgruppe Bern	VCS
Planungs- und Ingenieurbüro	
BSB + Partner, Ingenieure und Planer AG 1	BSB + 1
BSB + Partner, Ingenieure und Planer AG 2	BSB + 2

¹ Die Quartierorganisation Länggasse Engehalbinsel (QLE) hat in einer mündlichen Stellungnahme ihre umfassende Zustimmung zum Masterplan Veloinfrastruktur ausgedrückt.

² Die Quartiervertretung Stadtteil 4 (QUAV4) und der Quartierverein IG Schönberg Ost haben eine gemeinsame Eingabe eingereicht.

Private
Privatperson 1
Privatperson 2
Privatperson 3
Privatperson 4
Privatperson 5
Privatperson 6
Privatperson 7
Privatperson 8
Privatperson 9
Privatperson 10

3.2 Ergebnisse nach Themen

Insgesamt 37 Akteure haben sich an der Mitwirkung beteiligt. 22 Teilnehmende haben den Online-Fragebogen genutzt, 13 eine briefliche Stellungnahme verfasst und zwei Teilnehmende sowohl online als auch brieflich mitgewirkt. In diesem Kapitel sind die Eingaben – sowohl die brieflichen als auch die online eingereichten – thematisch gegliedert und nach Akteuren gruppiert zusammengefasst. Die Themen orientieren sich am Fragebogen:

- Generell (Fragen 1 und 2)
- Velovielfalt (Fragen 3 und 4)
- Verkehrsknoten (Fragen 5 bis 7)
- Veloparkierung (Fragen 8 und 9)
- Ergänzungen und Anpassungen (Fragen 10 bis 15)

Die ausführlichen Stellungnahmen und die Übersicht über die Antworten finden sich im Anhang I «Mitwirkungseingaben». Die in diesem Kapitel erwähnten Seitenzahlen wurden gemäss überarbeitetem Masterplan aktualisiert und weichen teilweise leicht von den ursprünglichen Seitenzahlen ab.

3.2.1 Generell

Frage 1: Erachten Sie den Masterplan Veloinfrastruktur als zweckdienliches Instrument zur Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern?

Frage 2: Stellt der Masterplan mit den Ergänzungen der Themenbereiche Velovielfalt, Knotenlösungen und Parkierung eine vollständige Grundlage für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur dar?

Politische Parteien

Die städtischen Parteien (die Mitte, EVP, FDP, GB, GLP, SVP und SP) begrüßen grundsätzlich den aktualisierten Masterplan Veloverkehr mit den Ergänzungen zur Velovielfalt, Knotenlösungen und Parkierung. Aus Sicht der EVP, GLP und SP ist der Masterplan eine wichtige Grundlage zur Förderung des Veloverkehrs und Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur zugunsten der nachhaltigen Mobilität. Für die SP sind die Ergänzungen sinnvoll; sie würden relevante Themen aufgreifen, allerdings fehle nach wie vor ein Umsetzungsplan mit Zeithorizont sowie ein Zielbild für die Weiterentwicklung des Masterplans. Bei den ergänzenden Themen vermisst die EVP den Einbezug der E-Trottinette. Als besonders lobenswert nennt die GLP die Berücksichtigung von Best-Practice und internationalen Vorbildern.

Als kritische Ergänzung weist die SVP darauf hin, dass der Masterplan für die Verkehrsteilnehmenden keine Bevormundung darstellen soll, während die Mitte zwar einige Verbesserungen bei den Zielsetzungen und den Standards registriert, jedoch den Blick für andere Lösungsansätze vermisst. Sie führt zudem die Zunahme des Veloverkehrs vielmehr auf Entwicklungen wie den E-Bike-Boom und die Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück, als auf die städtische Veloförderung. Sie fordert weiteren Effort für das Finden von Lösungen zur Bewältigung des zunehmenden Veloverkehrs. Die SVP ISK äusserte sich sehr kritisch

sowohl gegenüber dem Masterplan als auch gegenüber der Vernehmlassung selbst. Es mangle an einem städtischen Gesamtverkehrskonzept sowie an konkreten und verbindlichen Zielsetzungen. Die beiden Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur werden von der SVP ISK als unausgewogen und nachteilig für den Fussverkehr wahrgenommen. Das Velo dürfe nicht prioritär vor allen anderen Verkehrsträgern behandelt werden. Formell sei der Masterplan zudem zu wenig verständlich, zu umfangreich, habe propagandistische Züge und transportiere idealisierte Bilder. Der Online-Fragebogen berücksichtige wesentliche Aspekte der Masterplanentwürfe nicht und sei deshalb wenig hilfreich für die Rückmeldung von Bemerkungen und Einwänden.

Darüber hinaus haben mehrere Parteien Voten für weitergehende Massnahmen eingebracht. So fordert die EVP die Priorisierung des Veloverkehrs wie auch des Fussverkehrs und des ÖV im Verkehr. Die GLP regt an, den Netzplan visuell ansprechender zu gestalten, um die Zugänglichkeit und das Engagement der Bürger*innen zu erhöhen. Die SP schlägt einen Fahrplan für die periodische Weiterentwicklung des Masterplans sowie einen Umsetzungsplan mit Zeithorizont vor.

Quartierorganisationen

Auch die Quartierorganisationen QLE, QM3, QUAV4, QBB und der Dialog Nordquartier begrüssen im Grundsatz den überarbeiteten Masterplan. Es handle sich um eine ausführliche und fachlich fundierte Arbeit, welche Rücksicht auf neue Entwicklungen nähme. Dabei sei wichtig, dass nicht nur auf Normen abgestellt, sondern Rücksicht auf die jeweiligen Gegebenheiten (z.B. vorhandene Alleen) genommen werde, um zu einer ausgewogenen Sicht zu gelangen, welche beispielsweise auch Quartieranliegen berücksichtige. QM3 fordert, den Masterplan als mögliches und nicht als absolutes Instrument anzuwenden, um der Komplexität der Mobilitätsentwicklung gerecht zu werden. Aus Sicht von QUAV4 sind die Planungsarbeiten umfangreich und qualitativ hochstehend; es handle sich um eine Zusammenstellung von durchgehend wünschenswerten Zielen, Vorgaben und Planungsgrundlagen. Ergänzend plädiert sie für eine Priorisierung in Bezug auf die rasche Eliminierung von unfallträchtigen Stellen und auch hinsichtlich der finanziellen Kriterien im Sinne einer Kennzeichnung von «low hanging fruits».

Quartierverein

Der Quartierverein erachtet den Masterplan Veloinfrastruktur mit den ergänzenden Themen als zweckdienliches Instrument und vollständige Grundlage zur Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Die Burgergemeinde Bern erkennt die Dringlichkeit des Ausbaus des Veloroutennetzes und unterstützt das Vorhaben der Stadt Bern, den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Gleichzeitig ist es ihr ein Anliegen, dass bei der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden, um Konflikte zu vermeiden. Auch der Forstbetrieb der Burgergemeinde Bern sowie das TBA begrüssen den vorliegenden Masterplan, er sei, so das TBA, ein zukunftsgerichtetes und anwendbares Planungsinstrument. Positiv ist auch die Resonanz aus den Gemeinden Kehrsatz und Köniz. Kehrsatz würde die Anbindung an die

Agglomeration sehr begrüßen und Köniz will prüfen, welche Elemente des Masterplans auch in Köniz Anwendung finden können.

Fach- und Interessenvertretungen

Der Berner Heimatschutz, Heit Sorg zu Bärn, der SeRa, der SIA, der TCS sowie der VCS stehen dem Masterplan grundsätzlich positiv gegenüber.

Was aus Sicht des Heimatschutzes fehlt, sind die konsequente Einforderung von hoher baukultureller Qualität für die Infrastrukturen sowie eine angemessene Erhaltung des Baumbestands im öffentlichen Raum bei Um- und Neugestaltungen. Der TCS spricht sich für einen stärkeren Fokus auf die Verkehrssicherheit und in diesem Zusammenhang für mehr Eigenverantwortung aus. Darüber hinaus vermisst der TCS die Themen Bikesharing und Tourismus sowie Mikromobilität. Er plädiert für eine realistische Verkehrspolitik, wo berücksichtigt wird, dass eine Strasse, welche keine Begegnungszone ist, dem Verkehr und der Mobilität dient. Als bedeutsames Element einer zentralen Verkehrswende zu mehr Nachhaltigkeit bezeichnet der SIA das Velo und sieht dabei dringenden und umfassenden Handlungsbedarf. Ein Masterplan verspreche, dieses prioritäre Anliegen zu verfolgen. Für die Umsetzung fordert der SIA die explizite Begrenzung auf öffentliche Vorhaben. Sowohl Pro Velo als auch der VCS wünschen eine konsequente Anwendung des Masterplans; der VCS fordert zudem, den Masterplan behördenverbindlich zu erklären. Pro Velo begrüsst explizit die periodische Weiterentwicklung des Masterplans, vermisst jedoch Angaben, wie oft diese Überprüfung stattfinden soll. Ein Zeitplan ist aus Sicht von Pro Velo auch für die Umsetzung wünschenswert.

Planungs- und Ingenieurbüro

Auf Zustimmung stösst der Masterplan auch bei den Planer*innen. Offene Fragen stellen sich für sie zu den Konsequenzen, wenn die Standards nicht eingehalten werden oder wie sich die Priorisierung gestaltet, wenn die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs im Konflikt zueinander stehen.

Private

Die Hälfte der zehn Privatpersonen, die an der Vernehmlassung teilgenommen haben, steht dem Masterplan grundsätzlich positiv gegenüber. Die Befürworter*innen brachten zudem Vorschläge für Ergänzungen ein: Erwünscht sind mehr Beispiele aus Vorbildstädten, mehr Mut für Neues und für Pilotversuche sowie die Evaluation der Akzeptanz von Massnahmen bei den Velofahrenden oder die Berücksichtigung des Themas Velofahrkultur.

Die kritischen Stimmen stellen den Masterplan grundsätzlich in Frage. So sei es nicht möglich, mit einem Masterplan die Veloführung auf eine ganze Stadt anzuwenden. Der Masterplan enthalte keine inhaltliche Weiterentwicklung und nur vage sowie unverbindliche Zielsetzungen, sei zudem zu wenig verständlich, zu umfangreich, propagandistisch und idealisiert in den Bildern. Weiter werden eine prioritäre Behandlung der Velofahrenden gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden und in diesem Sinn ein unausgewogener Bericht wahrgenommen. Personen, die auf ein anderes Transportmittel angewiesen seien, würden auf diese Weise diskriminiert. Kritisch wird in diesem Zusammenhang auch der Online-Fragebogen bewertet, welcher wesentliche Aspekte nicht abbilde. In Frage gestellt wird zudem der Ausbau einer Infrastruktur,

welche möglicherweise nicht ausgeschöpft werde. Weiter wird auch der Begriff «Velohauptstadt» kritisiert und darauf verwiesen, dass Bern Bundesstadt und nicht Bundeshauptstadt ist.

3.2.2 Velovielfalt

Frage 3: Der Masterplan enthält neu den Themenbereich «Fokus Velovielfalt». Sind Sie mit den im Bericht dargelegten Analysen und Aussagen einverstanden (Kapitel 4, Seiten 19-25)?

Frage 4: Auf Seite 23 werden Ziele zum Thema Velovielfalt formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

Politische Parteien

EVP, GLP, GB, SP und die Mitte begrüssen den Fokus auf die Velovielfalt und stimmen den Analysen und Zielen grossmehrheitlich deutlich zu. Dazu betont die SP, dass die Infrastruktur an vielen Stellen noch verbessert werden muss, damit alle Velofahrenden sicher unterwegs sein können und würde darüber hinaus einen Ausbau von Programmen im Bereich soziale Infrastruktur begrüssen. Zudem, so die EVP, solle nebst der Vielfalt an Velos und Velofahrenden auch die Vielfalt der gefahrenen Geschwindigkeiten beachtet werden.

Kritisch äusserte sich die FDP, welche zwar grundsätzlich den inklusiven Ansatz der Veloförderung begrüsst, jedoch für eine Verkehrspolitik plädiert, welche nicht nur den ideellen Wert der Vielfalt anerkenne, sondern auch pragmatisch die Herausforderungen des Verkehrs in einer wachsenden Metropolregion angehe. Ein inklusives Verkehrsnetz müsse alle Verkehrsteilnehmenden sicher und effizient unterstützen und gleichzeitig die soziale Funktion des öffentlichen Raums fördern, ohne die grundlegende Mobilitätsfunktion zu beeinträchtigen. So dürfe beispielsweise das Nebeneinanderfahren nicht zulasten von Verkehrssicherheit und -fluss gehen.

Die SVP unterstützt grossmehrheitlich die Analysen und ergänzt, dass aufgrund der Faktoren wie Alter oder Wetter die Nutzbarkeit des Velos im Gesamtverkehr nicht überbewertet werden soll. Zudem äusserte sie sich eher kritisch zu den Zielen und fordert eine Bewilligungspflicht für Cargo- und Kindertransportvelos. Die diversen Verkehrsmittel seien zudem in zutreffende Kategorien einzuteilen.

Quartierorganisationen

Durchwegs positiv sehen QUAV4 und der Dialog Nordquartier die neuen Themen wie die Velovielfalt, denn sie würden, so der Dialog Nordquartier, die neuen Entwicklungen aufnehmen. Der Fokus Velovielfalt ist auch für QM3 und QBB wichtig und grundsätzlich begrüssenswert. Kritisch sieht QM3 die Analyse zum Bereich Gewerbe, denn das Velo sei für die meisten Handwerker oder Gewerbetreibenden nur bedingt oder gar nicht als Verkehrsmittel einsetzbar. Eher spekulativ beurteilt sie die Aussagen, dass ältere Menschen sich mit dem Velo fortbewegen und dass mehr velofahrende Kinder zu mehr velofahrenden Erwachsenen führten.

Quartierverein

Der Quartierverein unterstützt die Analysen und Ziele zur Velovielfalt.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Das TBA unterstützt die Erweiterung des Masterplans um das Thema Velovielfalt, weist aber darauf hin, dass die Infrastruktur an vielen Stellen noch verbessert werden müsse, damit alle Velofahrenden sicher unterwegs sein könnten. Zudem sei der Schwerpunkt auf «noch nicht»-Velofahrende etwas einseitig, der Fokus müsste auf «allen, die Velo fahren *wollen*» liegen. Auch der Forstbetrieb der Burgergemeinde und die Gemeinde Köniz begrüßen die Analysen und Ziele zur Velovielfalt explizit.

Fach- und Interessenvertretungen

Die Analysen, Aussagen und Ziele zur Velovielfalt finden breite Unterstützung, vom Berner Heimatschutz, über den SeRa, Pro Velo, den VCS bis zum TCS. Eher kritisch sieht Heit Sorg zu Bärn die Aussagen, sie unterstützt jedoch mehrheitlich die Ziele. Sehr kritisch beurteilt der SIA die Ziele, denn er zweifelt, ob das Velo für jede gesellschaftliche Gruppe ein gleichermassen geeignetes und zentrales Verkehrsmittel darstellt. Im Sinne eines effektiven Einsatzes der begrenzten Mittel schlägt er eine Umkehrung des Vorgehens vor: Nicht die Infrastruktur auf möglichst jede Gruppe anpassen, sondern prioritär eine kritische Masse von Velofahrenden mobilisieren, die das Verkehrsklima niederschwellig verändert und damit ohne Mehraufwand die übrigen Gesellschaftsgruppen den Umstieg aufs Velo erleichtern kann.

Aus Sicht von Pro Velo ist eine Infrastrukturplanung, welche die Velovielfalt ins Zentrum stellt, ein wichtiges Ziel, zumal noch viel Handlungsbedarf bestehe, damit alle Velofahrenden sicher unterwegs sein können. Pro Velo fordert in diesem Zusammenhang einen Ausbau von Programmen im Bereich der sozialen Infrastruktur und plädiert dafür, gerade im Zusammenhang mit der Velovielfalt Mischverkehr zu vermeiden, um Nutzungskonflikte zu verhindern. Es sei zudem zu berücksichtigen, dass Velovielfalt (bei unterschiedlichen Breiten und Geschwindigkeiten) gerade auf zu knapper separater Veloinfrastruktur bei Velos unter sich eine neue Herausforderung bedeute.

Planungs- und Ingenieurbüro

Die Notwendigkeit, die Velovielfalt in den Fokus zu stellen, wird in einem Votum hinterfragt.

Private

Die Hälfte der Privatpersonen äusserte sich explizit positiv zum Kapitel Velovielfalt. Eine Person kritisiert insbesondere die Aussagen zum Gewerbeverkehr, welcher nur bedingt oder gar nicht auf das Velo verlagert werden könne und bezweifelt, dass ältere Menschen velofahren, und dass das Velofahren im Kindesalter den Gebrauch des Velos im Erwachsenenalter fördert. Verkehrsinfrastrukturmassnahmen müssten Teil eines Gesamtkonzeptes sein und solange es auch keinen Masterplan für den motorisierten Privat- und Gewerbeverkehr gäbe, seien Infrastrukturmassnahmen nicht objektiv und führten zu keinem Miteinander.

3.2.3 Verkehrsknoten

Frage 5: Auf Seite 54 werden Ziele zum Thema Verkehrsknoten formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

Frage 6: Sind Sie mit den auf Seite 55 beschriebenen Aussagen der «Anwendungshilfe» und den darin enthaltenen Grundsätzen der Veloführung an Knoten einverstanden?

Frage 7: Sind Sie mit den auf den Seiten 57-60 dargelegten Analysen und Lösungen zum Einsatz und zur Ausgestaltung von Knoten mit Lichtsignalanlagen einverstanden?

Politische Parteien

Die EVP, GLP, SP und die Mitte begrüssen die Ziele, Grundsätze und Lösungsvorschläge für die Veloführung an Knoten und betonen die Dringlichkeit der Umsetzung, damit Knoten sicher befahren werden können. Die SP vermisst Angaben zum Zeithorizont der Zielerreichung und wünscht sich mittel- und langfristig einen Standard für Verkehrsknoten, welcher flächendeckend umgesetzt werden kann. Weitere Voten fielen zugunsten von wenigen und velofreundlichen LSA, Bypass-Lösungen bei Haltestellen, Adaptionen aus internationalen Vorbildstädten und Pilotprojekten.

Auch die FDP unterstützt grossmehrheitlich die Grundsätze und Lösungsvorschläge zu den Knoten, insbesondere die separaten Lichtphasen für die Velos, welche die Sicherheit und Effizienz für den Veloverkehr verbesserten. Wie die SVP steht die FDP den Zielen in Bezug auf ihre Umsetzung kritisch gegenüber: Diese müsse lokale Bedingungen berücksichtigen, auf Bern zugeschnitten sein und sowohl effektiv als auch kosteneffizient sein. Ziel müsse sein, eine Verbesserung der städtischen Mobilität zu erreichen, die allen Verkehrsteilnehmenden zugutekomme.

Quartierorganisationen

Der Handlungsbedarf bei der Veloführung über Knoten ist für QBB und QM3 unbestritten und sie begrüssen deshalb Lösungen, welche die Sicherheit für die Velofahrenden verbessern. Allerdings sind für QBB die Lösungsvorschläge ungenügend, sie erwartet insbesondere eine durchgehende Veloführung bei Kreiseln, aber auch bei Knoten und Tramhaltestellen, wo beispielsweise Velomarkierungen fehlten. QM3 sieht insbesondere bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Lösungen Schwierigkeiten, denn die an internationalen Vorbildern orientierten Standards würden sich in Bern nur teilweise anwenden lassen.

Quartiervereine

Der Quartierverein unterstützt die Ziele, Grundsätze und Lösungsvorschläge zu den Knoten.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Durchwegs positiv beurteilen der Forstbetrieb der Burgergemeinde und die Gemeinde Köniz die Ziele, Grundsätze und Lösungsvorschläge zu den Knoten. Köniz ist überdies sehr interessiert daran, mit Stadt und Kanton Bern ein oder mehrere Pilotprojekte zu neuen Knotenelementen anzustossen und umzusetzen. Bei den Grundsätzen zur Veloführung ergänzt das TBA, dass die gewählte Knotenform für alle Verkehrsteilnehmenden sicher befahr- resp. begehbar sein müsse.

Fach- und Interessenvertretungen

Die Ziele und Grundsätze finden breite Unterstützung beim Berner Heimatschutz, Heit Sorg zu Bärn, dem SeRa, Pro Velo, TCS und VCS, und auch die Lösungsvorschläge finden grossmehrheitlich Zustimmung. Insbesondere für den SeRa ist jedoch mit den für Bern vorgeschlagenen Lösungen das Ziel «Velofahren für alle» nicht zu erreichen.

Der Berner Heimatschutz fordert, dass bei der Anpassung der Verkehrsknoten eine hohe baukulturelle Qualität angestrebt wird. Zentral für die Veloförderung ist für Pro Velo, dass Knoten «von acht bis achtzig» befahren werden können. Das Ziel nach wenigen und velofreundlichen LSA unterstützt Pro Velo ebenso wie Temporeduktionen zur Verbesserung der Sicherheit. Eine wiederholte Forderung von Pro Velo ist zudem die Möglichkeit zur Voranmeldung für Velos bei den LSA.

Der TCS ergänzt, dass eine Infrastrukturplanung, welcher den MIV nicht berücksichtige, der Realität nicht gerecht werde. Bevor die LSA-Strategie für Velos umgesetzt werden könne, müssten deshalb die Auswirkungen auf den übrigen Verkehr geprüft werden. Namentlich die Reduktion der LSA am Stadtrand lehnt der TCS im Gegensatz zu Pro Velo ab, denn es müsse mit einer Zunahme des MIV gerechnet werden, womit die LSA auch für Velofahrende Sicherheit böten.

Planungs- und Ingenieurbüro

Die Planer*innen stimmen den Aussagen zu den Knoten überwiegend zu. Bedenken werden geäussert zu den velovortrittsberechtigten Systemen (Holländerknoten) mit viel Autoverkehr. Hier wird Rückstau bei der Ein- und Ausfahrt befürchtet. Hingegen wird der Grundsatz «wenige LSA» begrüsst.

Private

Bei der Hälfte der Privatpersonen finden sowohl die Ziele als auch die Grundsätze und Lösungsvorschläge grossmehrheitlich Unterstützung. Ergänzend dazu fielen Voten für weitergehende Massnahmen wie die Veloführung durch den Knoten hindurch und ein stärkerer Fokus auf Knoten mit Tram(schienen). Betont wird auch die Wichtigkeit der Evaluation von neu umgebauten Knoten.

Kritik wurde geäussert zum Ziel, dass alle Verkehrsknoten gemäss den Grundsätzen «Velofahren für alle» sicher und komfortabel befahren werden können. Dies sei in Anbetracht eines achtjährigen Kindes nicht umsetzbar. Eine Priorisierung des Veloverkehrs sei zudem nicht zielführend. Es gelte eine Abwägung aller Verkehrsakteure in Betracht zu ziehen und eine gemeinsame Lösung anzustreben.

3.2.4 Veloparkierung

Frage 8: Sind Sie mit den Ergänzungen in der Analyse und den daraus abgeleiteten Grundsätzen zur Veloparkierung einverstanden (Seiten 68-71)?

Frage 9: Auf Seite 71 werden Ziele zum Thema Veloparkierung formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

Politische Parteien

EVP, GLP und SP befürworten die Grundsätze zur Veloparkierung. Der Handlungsbedarf wird als erheblich erachtet, insbesondere an neuralgischen Orten wie am Bahnhof Bern. Als wünschenswert gelten Grasparkplätze für die Kurzzeitzutzung und oberirdische Kurzzeitparkplätze. Die SP und die GLP weisen darauf hin, dass neuere Velotypen wie Cargo-Bikes oder Velos mit Anhänger einzuplanen seien und fordern, dass insgesamt genügend Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden sollten, dies auch bei Schulen oder Wohnüberbauungen, aber nicht immer zulasten von Grünflächen. Aus Sicht GLP sollte auch Bikesharing in die Strategie integriert werden. Überdies verlangt die GLP wie auch die FDP, dass Velo-Friedhöfe vermieden werden.

Auch die FDP begrüsst im Grundsatz die Ausführungen zur Veloparkierung, welche auf Qualität und Sicherheit setzten. Als grosse Herausforderung sieht sie die Umsetzung und den Erhalt des städtischen Charakters, gerade beim Bahnhof. In hochfrequentierten Zonen kann sie sich eine strengere Regulierung vorstellen. Die Ziele zur Veloparkierung erachtet sie angesichts der begrenzten Ressourcen als unrealistisch.

Keine Unterstützung finden die Grundsätze und Ziele bei der SVP. Sie erachtet die Veloparkierung rund um den Bahnhof als ungenügend und deshalb unbefriedigend. Sie fordert, dass Parkierungsanlagen aus städtebaulichen Gründen nur in Innenräumen stehen und Langzeit-Abstellplätze bewirtschaftet werden.

Quartierorganisationen

QBB und QM3 befürworten mehrheitlich sowohl die Grundsätze wie auch die Ziele. Anliegen sind das Verhindern von Motorrädern auf Veloabstellplätzen sowie der Ausbau der kostenlosen 24h-Parkierung in den Velostationen, aber auch die Bewirtschaftung der Veloabstellplätze.

Quartiervereine

Der Quartierverein befürwortet die Grundsätze und Ziele mehrheitlich.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Der Forstbetrieb der Burgergemeinde, die Gemeinde Köniz und auch das TAB haben das Thema Veloparkierung sehr positiv aufgenommen. Als sehr hilfreich wird auch der Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale bezeichnet.

Fach- und Interessenvertretungen

Mehrheitliche Unterstützung finden die Grundsätze und Ziele der Veloparkierung auch bei den Fach- und Interessenvertretungen. Ergänzende Voten fallen zugunsten einer hohen baukulturellen Qualität bei der Integration von Veloabstellsystemen, der Berücksichtigung der neueren Velotypen wie Cargo-Bikes oder Velos mit Anhängern, der Bereitstellung von ausreichend oberirdischen Veloabstellplätzen auch künftig beim Bahnhof, der Überdachung von Veloabstellplätzen und der Sicherstellung von genügend Veloabstellplätzen bei Wohnüberbauungen, Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen sowie der Entsorgung von fahruntüchtigen Velos.

Planungs- und Ingenieurbüro

Die Versuchsregelung für die Veloparkierung für neue Wohnareale wird eher kritisch beurteilt, insgesamt jedoch finden die Aussagen Zustimmung.

Private

Die Hälfte der Privatpersonen beurteilt die Grundsätze und Ziele mehrheitlich positiv. Vorgeschlagen werden überdachte Abstellplätze anstatt Autoparkplätze, um die Velos besser zu schützen. Vorgeschlagen wird auch die konsequente Entsiegelung von Veloabstellplätzen und nicht nur deren situative Prüfung.

Aus Sicht der Kritiker*innen sind die Ziele grundsätzlich zu überarbeiten, da weder die kostenlose Parkierung noch die Parkierung im Aussenraum ein Anrecht darstelle. Insbesondere am Bahnhof und an neuralgischen Orten sei die Veloparkierung gering zu halten, und es sei eine Bewirtschaftung der Veloabstellplätze wie bei den Autoparkplätzen zu prüfen.

3.2.5 Ergänzungen und Anpassungen

Frage 10: Zusätzlich zu den hauptsächlichen Ergänzungen und Neuerungen der Kapitel 4 (Fokus Velovielfalt), 8 (Knoten) und 10 (Veloparkierung) wurden auch die weiteren Kapitel des Berichts ergänzt und angepasst. Sind Sie mit diesen Anpassungen einverstanden?

Politische Parteien

Mit den Anpassungen überwiegend einverstanden sind EVP, FDP, GB, GLP und SP. Sie würden dazu beitragen, so die FDP, die Infrastruktur umfassend und zukunftsfähig zu gestalten. Nicht einverstanden ist die SVP, die eine Bevorzugung des Veloverkehrs sieht, welche Rowdytum begünstige sowie Fussgänger und Fussgängerinnen diskriminiere. Explizite Unterstützung findet das Monitoring. Es sei zentral, so FDP und SP, das Erreichen der Ziele zu überprüfen und bei Bedarf nachjustieren zu können, um die erwünschte Wirkung der Massnahmen sicherzustellen. Die SP vermisst jedoch eine Strategie für die Priorisierung der Massnahmen.

Die Entflechtung der Verkehrsträger wird im ganzen Parteienspektrum gefordert, wobei, so die SP, die Frage nicht geklärt sei, wie mit Nutzungskonflikten bei engen Platzverhältnissen umgegangen werden soll. Während die SP nebst der Trennung des Fuss- und Veloverkehrs besonders die Trennung Veloverkehr-MIV in Kreiseln als dringend hervorhebt, plädiert das GB dafür, Umweltpuren nur im Ausnahmefall mit tiefen Busfrequenzen einzusetzen, was beispielsweise im Bahnhofssperimeter nicht der Fall sei. Eindeutig Handlungsbedarf besteht aus Sicht der Mitte und der SVP ISK bei der klaren Abgrenzung der beiden Flächen für den Fussverkehr und Veloverkehr, um die Sicherheit für die Fussgänger*innen zu verbessern. Der Umgang mit den Mischverkehrsflächendabei, so die SVP sei ein zentrales Defizit des Masterplans, welcher in Ausnahmefällen solche Flächen vorsehe. Die SVP ISK fordert, die Mischverkehrsflächen konsequent auszuschliessen und bestehende zurückzubauen, um die Fussverkehrsinfrastruktur zu verbessern, wie dies auch von Fussverkehr Schweiz empfohlen wird.

Unterstützung findet bei der SVP ISK wie auch bei der SP das Bestreben, eine für alle Verkehrsteilnehmenden klar erkennbare Veloinfrastruktur zu schaffen.

Quartierorganisationen

Der Dialog Nordquartier, QM3, QUAV4 und QBB befürworten die Ergänzungen mehrheitlich. QBB wünscht sich mehr Markierungen anstelle von Signalisation für die Veloinfrastruktur. Der Dialog Nordquartier ergänzt, dass nicht nur die Entschärfung des Konfliktpotenzials Velo-ÖV wichtig sei, sondern auch jenes zwischen Velo- und Fussverkehr. Die konsequentere Trennung von Fuss- und Veloverkehr ist auch ein Anliegen von QBB.

Quartiervereine

Der Quartierverein unterstützt die Ergänzungen.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Weitgehende Unterstützung finden die Ergänzungen auch bei der Burgergemeinde, den Gemeinden Köniz und Kehrsatz sowie dem TBA.

Fach- und Interessenvertretungen

Der VCS und der SeRa befürworten die Ergänzungen sehr und auch der Berner Heimatschutz, Heit Sorg zu Bärn und Pro Velo stehen ihnen mehrheitlich positiv gegenüber. Das Thema Signalisation und Markierung wird explizit vom TCS und auch Pro Velo sehr begrüsst; eine gut erkennbare Veloinfrastruktur wird als wichtig und als Beitrag zur Verkehrssicherheit erachtet. Über eine klare Signalisation und Markierung hinaus ist auch eine Visualisierungsstrategie auf nationaler Ebene denkbar. Ebenfalls Unterstützung findet das Monitoring zur Überprüfung der Zielerreichung, aber auch zur Förderung der Transparenz. Denkbar ist hier für den TCS die Integration der Daten in das Open Government Data Portal der Stadt Bern. Die Entflechtung der Verkehrsträger ist für den TCS ein zentrales Anliegen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Als fehlende Elemente im Masterplan werden vonseiten TCS Bikesharing, Tourismus sowie Mikromobilität genannt. Zwei Ziele sind für den Berner Heimatschutz zu ergänzen: Zum einen grundsätzlich und überall die Einforderung von baukultureller Qualität der Veloinfrastrukturen und zum anderen eine angemessene Berücksichtigung bzw. Erhaltung des Baumbestands bei Umgestaltung / Neubau von Strecken und Knoten. Nebst einer Priorisierungsstrategie plädiert Pro Velo für weitergehende Massnahmen insbesondere breitere Radstreifen, Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Kreiseln, Veloumfahrungen bei neuen Kaphaltestellen sowie eine möglichst flächendeckende Temporeduktion auf 30km/h.

Planungs- und Ingenieurbüro

Die Planer*innen begrüssen die Ergänzungen weitgehend. So auch das Monitoring, hier wäre allerdings Klärung wünschenswert, wer die Ergebnisse prüft und allfällige Massnahmen festlegt.

Private

Bei der Hälfte der Privatpersonen finden die Ergänzungen Anklang, von «Würdigung von einigen Verbesserungen» bis zu «positiv überrascht». Die Hauptkritik betrifft den Umgang mit Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr, welche gemäss Masterplan in

Ausnahmefällen und an dafür geeigneten Stellen möglich sind. Für die Fussgänger*innen und besonders für ältere Menschen oder kleine Kinder stellten sie eine Gefahr dar und verunmöglichten entspanntes Gehen und Begegnen. Es wird deshalb klar gefordert, dass keine neuen solchen Mischverkehrsflächen umgesetzt bzw. bestehende zurückgebaut werden, und sich dies im Masterplan abbildet.

Frage 11: Begrüssen Sie grundsätzlich die Aktualisierung der Standards?

Politische Parteien

Zu den überarbeiteten Standards äusserten sich EVP, GLP, SVP und SP zustimmend. Eher kritisch äusserte sich die FDP, sie vermisst die Abstimmung auf die Auswirkungen der Veloinfrastrukturmassnahmen auf den Gesamtverkehr. Die Mitte bedauert, dass weitere Lösungsansätze, die auch in anderen Städten erfolgreich praktiziert werden, nicht berücksichtigt sind. Als Beispiel sei der Zweirichtungs-Velostreifen zu nennen, welcher sich durch geringere Kosten und Platzbedarf auszeichne.

Quartierorganisationen

Die Quartierorganisationen äusserten sich grundsätzlich zustimmend zu den neuen Standards. Ergänzend finden sich Voten zugunsten der Berücksichtigung der jeweiligen Situation vor Ort bei der Anwendung der Standards und auch zugunsten einer durchgehenden Veloführung bei Kreiseln und Tramhaltestellen. QM3 sprach sich zudem für die situative Akzeptanz eines geringeren Standards im Sinne von «besser weniger als gar nichts» aus.

Quartiervereine

Der Quartierverein begrüsst die neuen Standards.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Die öffentlichen Stellen äusserten keine Einwände gegenüber den neuen Standards.

Fach- und Interessenvertretungen

Breite Zustimmung geniessen die neuen Standards bei den Fach- und Interessenvertretungen. Ergänzend plädiert der Berner Heimatschutz auch bei den Standards für die explizite Einforderung von hoher baukultureller Qualität der Infrastrukturbauwerke und deren guten Integration ins Orts- und Siedlungsbild sowie eine angemessene Berücksichtigung bzw. Erhaltung des Baumbestands bei der Umgestaltung oder beim Neubau von Strecken und Knoten. Für Pro Velo stehen und fallen die Standards mit der konsequenten Anwendung, hier wird Handlungsbedarf ausgemacht. Zudem ist erwünscht, das Thema «Baustellen» nicht nur im Bericht, sondern auch in den Standards zu behandeln, um ihm mehr Gewicht zu verleihen.

Planungs- und Ingenieurbüro

Die Planer*innen begrüssen die neuen Standards.

Private

Positiv sind die neuen Standards für die Hälfte der Privatpersonen. Auf der anderen Seite liegt die Hauptkritik bei den Standards zu den Mischverkehrsflächen sowie zur baulichen Trennung der Flächen von Fuss- und Veloverkehr, welche sich zu Ungunsten der Fussgänger*innen auswirke. Vermisst wird die Orientierung der Standards an der Machbarkeit und die Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden.

Frage 12: Die Standards zu Querschnitten und Strecken wurden mit einer Anwendungshilfe (Seite 11) sowie mit den Themen abgesetzter Radweg (Q3, Seite 18) und Velostrasse (Q9, Seite 30) ergänzt. Sind Sie mit diesen Ergänzungen einverstanden?

Politische Parteien

Die Grundhaltung zur Veloführung auf Strecken sowie der Pilotversuch zum vortrittsberechtigten abgetrennten Radweg und die Velostrasse werden von den Parteien grossmehrheitlich unterstützt. Für die SP ist zentral, dass die Standards weitestgehend angewandt werden. Nicht zufriedenstellend sind die Anpassungen für das GB. Die Standards würden dem Grundsatz zur Trennung des Veloverkehrs vom MIV nicht ausreichend gerecht. Zudem sei kein Hauptstandard auszumachen, was sich in einem Flickenteppich spiegle, eine der Hauptschwächen der Veloinfrastruktur Berns. Das GB fordert zudem, dass auf Strassen mit mittlerer und stärkerer MIV-Belastung, wenn immer möglich ein baulich abgetrennter Radweg eingerichtet wird, und auch die SVP ISK fordert grundsätzlich eine klare Trennung der Flächen Fuss-, Velo- und Autoverkehr. Demgegenüber wünscht die Mitte eine stärkere Priorisierung des Ausbaus von Velorouten auf Nebenachsen statt auf Hauptachsen.

Quartierorganisationen

Auch die Quartierorganisationen tragen die Anpassungen der Standards zu den Strecken mit. Vorgeschlagen wurde, einen Standard einzuführen, welcher der Velostrasse beim Kreuzen einer Hauptverkehrsstrasse den Vorteil einräumt. QM3 weist auf eine besondere Problematik bei Inselhaltestellen hin, wo bei schmaler Fahrbahn und fehlendem Velostreifen Überholmanöver durch Autos für Velos gefährliche Situationen provozieren würden.

Quartiervereine

Der Quartierverein unterstützt die Anpassungen und ergänzt, dass auch die Fuss- und Veloverkehrsflächen baulich getrennt werden sollten.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Auch die Gemeinden Köniz und Kehrsatz befürworten die neuen Elemente der Standards zu Strecken und Querschnitten, ebenso das TBA, welches darauf hinweist, dass die Signalisation «Radweg» zu überprüfen sei.

Fach- und Interessenvertretungen

Positive Resonanz finden die Anpassungen auch beim Berner Heimatschutz, Heit Sorg zu

Bärn, SeRa, Pro Velo und dem VCS. Entscheidend, so auch hier ein Votum, sei die konsequente Anwendung der Standards.

Planungs- und Ingenieurbüro

Grundsätzlich äussern die Planer*innen Unterstützung, als kritischer Punkt für die Sicherheit wird die Vortrittsberechtigung auf Velostrassen genannt, da sich die Sichtverhältnisse gegenüber der Situation mit Rechtsvortritt veränderten.

Private

Explizit positiv äussern sich die Hälfte der Privatpersonen. Velostrassen sollten aber nur dort eingerichtet werden, wo sie sinnvoll sind, so eine Stimme.

Frage 13: Die Standards zu Knoten wurden vollständig überarbeitet und detailliert festgelegt (Seiten 36-61). Sind Sie mit den Standards zu den Verkehrsknoten einverstanden?

Politische Parteien

Die Anpassungen finden weitgehende Zustimmung bei den Parteien. Als positiv bezeichnet die Mitte insbesondere die neuen Standards zum Linksabbiegen auf Kreuzungen oder die Bypasslösung bei ÖV-Haltestellen und grossen verkehrsreichen Kreuzungen. Positiv äussert sich die FDP dahingehend, dass die neuen Standards für Knoten auf Verbesserungen der Verkehrssicherheit abzielten. Kritisch beurteilt sie hingegen die zu erwartenden Kosten und der bauliche Aufwand. SP und GB sprechen sich ihrerseits deutlich für baldige Pilotversuche mit umlaufenden Radwegen bei Kreiseln und Knoten aus, da bisher bei stark vom MIV befahrenen grossen Kreiseln gute Lösungen gemäss Zielbild «von acht bis achtzig» fehlten.

Quartierorganisationen

Eher kritisch ist die Resonanz bei den Quartierorganisationen. Für QBB sind die vorgeschlagenen Massnahmen noch nicht ausreichend, denn Velomassnahmen würden heute vielfach genau vor Knoten enden.

Quartiervereine

Der Quartierverein begrüsst die Anpassungen.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Es sind keine Einwände zu den Anpassungen eingegangen.

Fach- und Interessenvertretungen

Es zeigt sich eine hohe Zustimmung. Der Berner Heimatschutz plädiert ergänzend für raumsparende Knotenlösungen, damit die Verkehrsflächen und -signalisationen nicht exponentiell zunehmen. Pro Velo sieht nach wie vor Handlungsbedarf bei stark befahrenen und mehrspurigen Kreiseln und befürwortet Pilotprojekte für Kreisel und Knoten mit umlaufendem Radweg. Für den SeRa sind die Anpassungen ungenügend. Er wünscht Velostrassen, welche nicht an

Knoten enden und grundsätzlich kreative und sichere Pilot- und Ausnahmelösungen.

Planungs- und Ingenieurbüro

Bei den Planer*innen zeigen sich aufgrund des Flächenbedarfs und der Versiegelung Bedenken bezüglich Kreisel mit umlaufendem Radweg.

Private

Bei den Privatpersonen fällt die Beurteilung gemischt aus. Einerseits sind ambitioniertere Massnahmen gewünscht, so beispielsweise die Aufweitung des Velostreifens im Zufahrtsbereich eines Kreisels als eine Art Velosack, welcher Velofahrende ermutigt, in der Mitte der Fahrbahn zu fahren. Oder auch ein «Berliner Kissen» und grosse Velopiktogramme vor der Kreiseinfahrt. Andererseits wird eine zu hohe Priorisierung des Velos wahrgenommen, welche die Sicherheit bei den schwächeren Verkehrsteilnehmenden gefährde.

Frage 14: Mit der Überarbeitung werden zusätzlich Standards zu den Abstellanlagen definiert. Sind Sie mit den Standards in diesem Kapitel einverstanden (Seiten 78-87)?

Politische Parteien

Die neuen Standards zu den Abstellanlagen finden mehrheitlich positive Resonanz. Eher kritisch äusserte sich die FDP. Sie begrüsst die definierten Standards als wichtigen Schritt zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, fordert jedoch, eine Kosten-Nutzen-Analyse zu erstellen, das Stadtbild zu berücksichtigen sowie die langfristige Sicherheit und Pflege sicherzustellen. Die SP begrüsst die Priorität der Veloparkierung im Raum Bahnhof und wünscht sich gleichzeitig mehr Veloabstellplätze in der Altstadt, besonders für grössere Velos wie Cargobikes. Sie fordert zudem auch Standards für Schulhäuser, Geschäfte und Dienstleistungen. Überdies sollen Veloabstellplätze nicht ausschliesslich zulasten des Grünraums entstehen, sondern auch unterirdisch.

Quartierorganisationen

Von den Quartierorganisationen sind keine Einwände zu den Standards für Abstellanlagen eingegangen. Begrüsst wird eine Ausstattung, welche verhindert, dass Motorräder auf Veloabstellplätzen parkiert werden.

Quartiervereine

Positiv werden die Standards zur Veloparkierung auch vom Quartierverein aufgenommen.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Es sind keine Einwände eingegangen.

Fach- und Interessenvertretungen

Die Standards finden mehrheitlich Zustimmung. Auch hier plädiert der Berner Heimatschutz für eine grundsätzlich hohe Qualität der Gestaltung von Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum

und auf Arealen. Eine zeitliche Parkierungsbeschränkung bei überdeckten Parkieranlagen schlägt Heit Sorg zu Bärn vor, während Pro Velo mehr Abstellflächen für (insbesondere auch grössere) Velos in der Altstadt und Standards für Schulhäuser, wichtige ÖV-Haltestellen, Geschäfte und Dienstleistungen fordert. Veloabstellplätze sollten zudem nicht ausschliesslich auf Kosten von Grünflächen realisiert werden. Ablehnend äusserte sich der TCS und stellt die Frage in den Raum, wie viel zusätzliche Fläche und Raum die Stadt Bern für weitere Abstellanlagen benötigt.

Planungs- und Ingenieurbüro

Die Planer*innen unterstützen die Aussagen weitgehend.

Private

Auch in dieser Frage ist die Meinung der Privatpersonen zweigeteilt. Die Befürworter*innen sehen ergänzend Handlungsbedarf bei der Wildparkierung vor den Läden in der Altstadt und schlagen Kurzzeitabstellplätze vor. Andererseits müssten noch mehr Anbindegelegenheiten installiert werden, um zu verhindern, dass Motorräder oder Autos auf den Veloabstellplätzen stehen.

Frage 15: Bei den Anpassungen handelt es sich überwiegend um lokale Netzerergänzungen. Sind Sie mit dem ergänzten Netzplan einverstanden?

Politische Parteien

Die EVP, FDP, GLP, SVP und SP begrüssen die lokalen Netzerergänzungen überwiegend. Die EVP optiert für eine priorisierte Umsetzung der Velohaupttrouten und spricht sich im Grundsatz für die neue Velo- und Fussgängerbrücke aus. Als Variante für mehr Platz für den Veloverkehr bringt die SVP die Lockerung der ÖV-Fahrpläne zu den Nebenzeiten ein. Bei den Velorouten auf den Hauptverkehrsachsen sieht die Mitte grosse Nachteile aufgrund von Wartezeiten bei den Knoten und Bushaltestellen und fordert deshalb die Priorisierung des Ausbaus der Velorouten auf den Nebenstrassen. Als gefährlich stuft die SVP ISK den Velogegenverkehr ein.

Quartierorganisationen

Zu den Anpassungen bei der Netzplanung haben die Quartierorganisationen keine Einwände geäussert. Sie haben sich zudem zu einzelnen Verbindungen und deren Umsetzung geäussert.

Quartiervereine

Einverstanden mit der angepassten Netzplanung ist der Quartierverein.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Die Gemeinde Köniz begrüsst die Netzerergänzungen sehr und kann sich auch einzelne Netzerergänzungen auf ihrem Gemeindegebiet vorstellen. Ebenfalls einverstanden sind der Forstbetrieb der Burgergemeinde und das TBA, letzteres mit der Empfehlung, die Änderungen auch in der Mitwirkung des Sachplans Veloverkehr des Kantons Bern einzugeben. Die Gemeinde Kehrsatz

bedauert, dass die Masterpläne an der Stadtgrenze «aufhören» bzw. die Anbindung an die Agglomeration fehlt. Die Burgergemeinde, als Besitzerin von Grundstücken, die von den geplanten Verkehrsanpassungen gemäss Netzplan betroffen sind, unterstützt das Vorhaben der Stadt Bern, den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren und möchte sich im Sinne einer Mitwirkung an diesem Prozess beteiligen. Sie hat deshalb in ihrer Stellungnahme die Schnittstellen zwischen den Grundstücken der Burgergemeinde und der Stadt Bern sorgfältig und detailliert herausgearbeitet. Sie weist zudem darauf hin, dass der Netzplan aufgrund der Darstellung nicht ausreichend lesbar ist.

Fach- und Interessenvertretungen

Positiv zu den Netzanpassungen äusserten sich auch Heit Sorg zu Bärn, SeRa, Pro Velo, der TCS und der VCS. Pro Velo begrüsst, dass weitere Netzlücken geschlossen werden, vermisst jedoch zeitliche Umsetzungsziele. Zudem nennt Pro Velo weitere Strecken, welche in den Netzplan aufgenommen werden sollten. Um die Verlagerung des MIV auf den Veloverkehr voranzutreiben, muss der Masterplan aus Sicht des TCS attraktive Velo-Pendler Routen auch über mittlere Distanzen und teilweise ausserhalb des Stadtgebiets fördern.

Planungs- und Ingenieurbüro

Aufgrund des vorhandenen Detaillierungsgrads verzichten die Planer*innen auf eine Stellungnahme.

Private

Es sind keine Einwände, jedoch zwei Hinweise zur Netzanpassung eingegangen: Der Netzplan sollte nur so weit wie nötig angepasst werden, und bei den neuen Netzelementen ohne laufendes Projekt böte sich eine Priorisierung an.

4. Folgerungen der Ergebnisse für den Masterplan

Die vielfältigen Eingaben wurden geprüft. Aussagen, welche einzelne Inhalte des Masterplans als positiv beschreiben, oder Anliegen bzw. Vorschläge, welche bereits im Masterplan enthalten sind, oder welche nicht Teil des Masterplans sind, weil sie durch andere Normen oder Standards geregelt sind, werden zur Kenntnis genommen. Bei allen anderen Anliegen wurde geprüft, ob und inwieweit sie im Masterplan berücksichtigt werden. Nachfolgend sind die wichtigsten Massnahmen als Folge der Vernehmlassung nach den Themen des Fragebogens geordnet erläutert. Gleichzeitig sind die wichtigsten Forderungen beschrieben, welche – aus sehr unterschiedlichen Gründen – im aktualisierten Masterplan nicht berücksichtigt wurden. Die Seitenangaben wurden gemäss überarbeitetem Masterplan aktualisiert.

4.1 Generell

Verbindlichkeit

Ein wiederholt geäusselter Kritikpunkt am Masterplan ist die mangelnde Umsetzung bzw. Verbindlichkeit. So fordert der VCS für den Masterplan Behördenverbindlichkeit, die SP und Pro

Velo wünschen einen Umsetzungsplan mit Zeithorizont, und die SVP ISK sowie Privatpersonen vermissen verbindliche Zielsetzungen. Der Masterplan Veloinfrastruktur wurde 2020 vom Gemeinderat *im Sinne eines Zielbilds als für die Verwaltung handlungsanweisendes Managementinstrument* genehmigt. Er gilt somit als Leitdokument für Projekte auf Gemeindestrassen und hält die städtischen Direktionen und Ämter an, bei ihren entsprechenden Arbeiten und Planungen den Masterplan zu berücksichtigen; Abweichungen davon sind zu begründen. Auf Eigentümer*innen anderer Strassen innerhalb der Stadt Bern (Kanton, Bund, Private) hat der Masterplan hinweisenden Charakter. Die städtischen Direktionen und Ämter sind gehalten, sich auch bei diesbezüglichen Strassenprojekten soweit möglich für die Umsetzung der Vorgaben des Masterplans einzusetzen und mit den beteiligten Partner*innen nach Lösungen im Sinne des Masterplans zu suchen.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Im Anschluss an die Genehmigung durch den Gemeinderat sollen die wesentlichen Inhalte des Masterplans in einen behördenverbindlichen Richtplan überführt werden, welcher den Richtplan Veloverkehr von 2009 ablösen soll. In diesem Schritt wird auch die Erarbeitung eines Umsetzungsprogrammes geprüft.

Gesamtverkehrsbetrachtung

Dem Masterplan wird von einigen Akteuren Einseitigkeit vorgeworfen. Die SVP ISK, die FDP und Privatpersonen verlangen als Basis für den Masterplan Veloinfrastruktur eine Gesamtverkehrsbetrachtung. QM3 versteht den Masterplan als mögliches, aber nicht absolutes Instrument und auch der Dialog Nordquartier wünscht eine ausgewogene Betrachtung der lokalen Gegebenheiten.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Mit dem STEK 2016 liegt ein gesamtstädtisches Gesamtverkehrskonzept vor. Der Masterplan Veloinfrastruktur dient jedoch explizit dazu, die Anliegen des Veloverkehrs zu behandeln. In der Projektarbeit fliessen diese immer in eine übergeordnete Interessenabwägung und in ein Gesamtkonzept aller Mobilitätsformen resp. Interessen im öffentlichen Raum ein, wie im Bericht auf den Seiten 9 und 10 erläutert wird.

Baukulturelle Qualität

Der Berner Heimatschutz brachte wiederholt ein, bei der Erstellung der Veloinfrastruktur, seien es Velostationen, abgetrennte Radwege oder Umfahrungen, eine hohe baukulturelle Qualität ebenso wie eine angemessene Erhaltung des Baumbestands im öffentlichen Raum bei Um- und Neugestaltungen einzufordern.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Das Anliegen wird unterstützt. Die Umsetzung von Velomassnahmen zulasten bestehender Baumstandorte war und ist bereits bisher nur in Ausnahmefällen sinnvoll und realisierbar. Wo möglich wird eine Ergänzung des Baumbestandes angestrebt. Um der baukulturellen Qualität das notwendige Gewicht zu verleihen, wurde sie als Planungsgrundsatz aufgenommen. Der neue Grundsatz Nr. 10 Baukulturelle Qualität beachten gibt vor, dass bei der Erarbeitung der Veloinfrastrukturmassnahmen eine hohe baukulturelle Qualität angestrebt und in gestalterisch

oder städtebaulich heiklen Bereichen die Planung frühzeitig mit den zuständigen Fachstellen abgestimmt werden.

Mikromobilität, Bikesharing und Tourismus

Aus Sicht des TCS fehlen im aktualisierten Masterplan Veloinfrastruktur drei Themenbereiche: Bikesharing, Tourismus und die Mikromobilität. Die Mikromobilität nutze grundsätzlich dieselbe Infrastruktur wie Velos, und um frühzeitig Herausforderungen und Konfliktpotenziale aufzuzeigen und präventiv zu arbeiten, sollte dieses Thema auch im Masterplan behandelt werden. Der Boom der Mikromobilität in den letzten Jahren zeige, dass eine solche Entwicklung innert kurzer Zeit stattfinden kann. Auch die EVP und QM3 plädieren für einen Einbezug der E-Trottinette, welche gerade in Bezug auf die Parkierung Lösungen erfordere. Den Einbezug von Bikesharing bzw. Mikromobilität wünschen sich aufgrund der zunehmenden Bedeutung auch die GLP und FDP.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Obwohl Bikesharing und Tourismus eine bedeutende Rolle in der Förderung des Veloverkehrs spielen, werden diese Themen im Masterplan nicht behandelt, da er als Leitfaden für die Infrastruktur dient und nicht als Programm für Velomassnahmen konzipiert ist. Der infrastrukturelle Aspekt des Freizeitverkehrs mit dem Velo wird jedoch im Kapitel 14 des Berichts behandelt. Mikromobilität, wie beispielsweise E-Scooter, nutzt die vorhandene Veloinfrastruktur und wird neu im Bericht (S. 25) behandelt.

Best-Practice

Die Berücksichtigung von Best-Practice und internationalen Beispielen wird von verschiedener Seite geschätzt, so von der GLP, SP, Privaten und auch von der FDP, welche darüber hinaus für eine Adaption auf Stadtberner Verhältnisse plädiert. Dass sich internationale Vorbildlösungen nur bedingt in Bern anwenden lassen, sieht auch QM3 so. Vermisst werden Beispiele aus Vorbildstädten zu den Tram- und Bushaltestellen.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Ein Beispiel für Tramhaltestellen bietet die Stadt Basel, welche mittlerweile gute Erfahrungen mit der Kaphaltestelle mit Veloüberfahrt gemacht hat, einer Lösung, die auch in internationalen Städten Anwendung findet. Das überfahrbare Kap bietet den Velofahrenden die Möglichkeit, die Gefahrenstelle des knappen Gleisabstandes zur hohen Haltekante zu umfahren. Der Fahrgastwechsel und die Velodurchfahrt finden zeitlich getrennt statt, wobei der Veloverkehr mit einer LSA geregelt wird und sich der Wartebereich zurückversetzt zur Veloführung befindet. In Basel zählt die «Velolichtinsel» inzwischen zu den Standardlösungen und ist entsprechend in den Projektierungsrichtlinien der Basler Verkehrsbetriebe enthalten. Für Bern wurde diese Lösung nun neu im Masterplan als Pilot aufgenommen.

4.2 Velovielfalt

Zielgruppe und Fokus

Der Fokus des Masterplans auf die Velovielfalt und der Anspruch, eine Veloinfrastruktur für alle, von «acht bis achtzig» Jahren zu erstellen wird in der Mitwirkung im Grundsatz praktisch

über alle Parteien, Quartierorganisationen, Gemeinwesen und Fach- und Interessenvertretungen hinweg sowie auch von vielen Privatpersonen begrüsst. Kritik wurde insbesondere geäussert in Bezug auf die Umsetzbarkeit. Argumentiert wird einerseits mit der Zielgruppe selbst und den individuellen Voraussetzungen, welche fürs Velofahren gegeben sein müssen. Andererseits werden die hohen Kosten angeführt, welche eine solche Infrastruktur bedingen würden.

Das TBA wies darauf hin, dass der Fokus auf «noch nicht»-Velofahrende etwas einseitig sei und schlägt vor, den Fokus auf «alle, die Velo fahren wollen» zu legen.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Eine Einschränkung der Zielgruppe widerspräche dem Ziel der breiten Veloförderung, dem Auftrag der Inklusion, der Erfahrung aus vielen Vorbildstädten und dem Anspruch der Velovielfalt. Der Input des TBA wurde jedoch mit einer Anpassung der Ziele in Kapitel 4 berücksichtigt.

4.3 Verkehrsknoten

Kreisel

Die Verbesserung der Veloführung bei den Knoten und Kreisel, um insbesondere die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dem Anspruch gerecht zu werden, dass sich die Veloinfrastruktur an allen von «acht bis achtzig» ausrichtet, wird in der Mitwirkung sehr breit gefordert. Mehrere Akteur*innen erachten die im Masterplan beschriebenen Massnahmen als unzureichend. So plädieren beispielsweise die SP und Pro Velo für die Trennung von Velo und MIV in Kreisel mit hohem MIV-Verkehrsaufkommen und fordern zusammen mit dem GB baldige Pilotversuche mit umlaufenden Radwegen bei Kreiseln und Knoten. QBB und eine Privatperson brachten den Vorschlag ein, wie auf der Velostrasse in der Mitte der Fahrbahn mit einem Velopiktogramm direkt vor der Kreiseinfahrt andere Verkehrsteilnehmende darauf aufmerksam zu machen, dass Velos mittig in den Kreisel einfahren.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Es ist im Sinne des Masterplans, die Veloinfrastruktur nicht vor Knoten enden zu lassen, sondern diese in die Planung miteinzubeziehen. Eine Verdeutlichung der Veloführung mittels Velopiktogrammen, Linien oder vergleichbaren Massnahmen soll deshalb in Pilotprojekten bei Kreiseln, wo keine niederländische Lösung möglich ist, geprüft werden. Dies ist nun im Masterplan so abgebildet.

4.4 Veloparkierung

Überdachte Veloabstellplätze

Der SeRa wie auch eine Privatperson wünschen sich überdachte Veloabstellplätze.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Wo dies möglich und verhältnismässig ist, wird eine Überdachung angestrebt. Die Zuständigkeit liegt im öffentlichen Raum bei der Stadt, während für Private die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) sowie die Normen gelten. Der Masterplan unterstützt das Anliegen mit den Standards zur Veloparkierung in neuen Wohnarealen. An Orten im öffentlichen Raum, wo Velos

tendenziell länger abgestellt werden, wie beispielsweise am Bahnhof, sollen genügend Plätze in attraktiven Velostationen geschaffen werden. Die generelle Überdachung von Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum ist jedoch nicht vorgesehen.

4.5 Ergänzungen / Anpassungen

Mischverkehrsflächen Fussverkehr-Veloverkehr

Von den Parteien (SP, die Mitte, SVP) über Quartierorganisationen und -verein (QM3, Dialog Nordquartier, QBB, Quartierverein), Fach- und Interessenverbänden (Pro Velo), Gemeinwesen (TBA) und bis zur Hälfte der Privatpersonen ist die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs ein explizit geäussertes Anliegen.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt. Per 1. Juli 2025 tritt zudem die neue Signalisationsverordnung in Kraft. Sie ermöglicht, dass auf den Mischverkehrsflächen (Fuss- und Veloverkehr) künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen werden können.

Umweltspur

Für eine Trennung ÖV-Velo plädieren die SVP ISK, GB und auch der Dialog Nordquartier. Gemäss Masterplan sind im Bahnhofsperimeter weiterhin Umweltspuren in Betrieb oder geplant, die deutlich höhere Busfrequenzen und auch hohe Velofrequenzen aufweisen. Das GB fordert, dass Umweltspuren nur im Ausnahmefall und bei tiefen Busfrequenzen eingesetzt werden sollten, was im Bahnhofsperimeter nicht der Fall sei.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Im Grundsatz wird eine Trennung von Velo und Bus angestrebt, sofern dies die lokalen Gegebenheiten zulassen. Dies gilt gerade auch für den Bahnhofsperimeter. Um dies zu verdeutlichen, ist neu in den Standards der Querschnittstyp Q4 «Umweltspur» als «Ausnahme» gekennzeichnet.

Inselhaltestellen

QM3 hat darauf hingewiesen, dass es bei Inselhaltestellen zu gefährlichen Überholmanövern durch den MIV kommen könne, so beispielsweise am Loryplatz. Sie schlägt deshalb vor, die Strasse bei genügender Breite mit einem Velostreifen zu versehen, oder die Autofahrenden bei geringerer Strassenbreite durch Markierungen darauf hinzuweisen, dass Velofahrende auf Inselhöhe nicht zu überholen sind.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Diese Einschätzung wird geteilt und berücksichtigt. Im Masterplan werden daher zusätzliche Möglichkeiten von Markierungen für den Veloverkehr integriert: in den Standards (Q1, Seite 13) werden die Möglichkeiten aufgezeigt, wo Radstreifen auch bei Engstellen bei Mittelinseln markiert werden können, und bei Haltestellen (Standard HS 5, Seite 73) wird erwähnt, dass in Engstellen die Veloführung mittels Piktogramme visuell unterstützt werden kann.

Zweirichtungsradwege

Die Mitte wirft die Frage auf, weshalb Lösungen mit der Veloführung auf nur einer Strassenseite für beide Richtungen, wie dies beispielsweise Strassburg konsequent und erfolgreich umgesetzt wurde, in Bern nicht in Betracht gezogen würden. Als Argument wird die Platz- und Kostenersparnis aufgeführt.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Zweirichtungsradwege innerhalb des Stadtraums/Siedlungsraums weisen wesentliche Nachteile auf. Seitliche Einmündungen über Zweirichtungsradwege sind aus Verkehrssicherheitsgründen schwieriger respektive unfallträchtiger als Einrichtungsradwege. Zudem erfordern einseitig der Fahrbahn angeordnete Zweirichtungsradwege Querungen, um Ziele auf der anderen Strassenseite zu erreichen. Die Gestaltung dieser Querungen ist aufwändig und benötigt genügend Platz. Sie kann zudem nicht auf der ganzen Länge angeboten werden, sondern nur punktuell, was zu unattraktiven Umwegen und teils schwierig zu lösenden Seitenwechseln führt. Es gibt jedoch durchaus Orte, wo ein Zweirichtungsradweg sinnvoll sein und situativ geprüft werden kann.

Netz-Ergänzungen

Von Pro Velo und auch der Gemeinde Köniz sind Vorschläge für Netzergänzungen eingegangen.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Folgende Abschnitte wurden in den Netzplan aufgenommen:

- Die Fuss- und Veloverbindung Ausserholligen – Wabern – Kleinwabern wurde im Netzplan auf Initiative der Gemeinde Köniz bis Kehrsatz eingezeichnet.
- Röm.-kath. Pfarrei St. Mauritius – Camping Eymatt über die Eichholzstrasse;
- Strassenabschnitt zwischen Neue Murtenstrasse und Waldheimstrasse bei Holenacker;
- Unterführung Bahnhof Bümpliz Nord;
- Südbahnhofstrasse bei Bahnhof Weissenbühl, alle auf Initiative von Pro Velo.

Hingegen nicht berücksichtigt wurden die gewünschte Netzergänzung Colombstrasse. Dort wird die Netzdichte als hoch genug eingestuft.

Pendlerrouuten

Der TCS plädiert für attraktive Pendlerrouuten mit dem Velo nicht nur für Kurzstrecken, sondern auch über mittlere Distanzen (über 5 km) und ausserhalb des Stadtgebietes, soll der Individualverkehr in Zukunft vermehrt auf das Velo verlagert werden. Dies sei auch im Masterplan abzubilden.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Die Einschätzung wird geteilt, dass das Velo nicht nur im Nahverkehr, sondern für Pendlerstrecken bis zu 20 Kilometern geeignet ist, sofern gute Velorouten vorhanden sind. Um dies zu verdeutlichen, wurde das Thema Velobahnen im Berichtsteil «Veloroutennetz» (Kap. 7) mit dem Hinweis auf die aktuellen Grundlagen beim Bund und Kanton aktualisiert.

Hauptrouten auf Nebenstrassen

Eine weitere Forderung (die Mitte) ist die Einrichtung von mehr Velorouten auf Nebenstrassen statt auf Hauptachsen. Sie seien vergleichsweise sicher, führten teilweise zwar zu Umwegen, aber nicht zu einer Fahrzeitverlängerung, da das Warten bei Ampeln entfalle. Velorouten auf Hauptachsen würden zwei entscheidende Nachteile aufweisen: Die Velofahrenden müssen an den Ampeln ihre Fahrt unterbrechen und bei Kreuzungen sowie Bushaltestellen stünden sie – auch bei einem guten Ausbaustandard – im Konflikt mit dem motorisierten Verkehr. Als Beispiel wird die Velohauptroute Wankdorf angeführt, welche aus den genannten Gründen zu wenig Sicherheit böte.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Das übergeordnete Ziel ist ein flächendeckendes Angebot an Veloinfrastruktur. Die Veloinfrastruktur soll dabei den Wunschlينien der Velofahrenden entsprechen, da so sichergestellt werden kann, dass die Veloinfrastruktur auch tatsächlich genutzt wird. Die unterschiedlichen Querschnitte/Streckentypen wie Radstreifen oder Radwege stellen eine sichere Veloinfrastruktur dar, die nicht im Konflikt mit dem MIV steht. Teilweise gibt es Velorouten, die über Nebenstrassen führen, zum Beispiel die Velostrasse auf der Beundenfeldstrasse.

Umsetzung der Netzzrouten

Viele Akteur*innen haben sich zu den konkreten Schritten bei der Umsetzung der Veloverbindungen geäußert. Dabei geht es um die Priorisierung einzelner Strecken, die Ausgestaltung der Abschnitte und auch um die Berücksichtigung weiterer Anliegen wie die Interessen des Fussverkehrs oder der Erhalt des Baumbestands. Die Burgergemeinde der Stadt Bern hat in einer sehr differenzierten Mitwirkung jene Schnittstellen zwischen den Grundstücken der Burgergemeinde und der Stadt Bern herausgearbeitet, welche Bestandteil des Velonetzplans sind. Insbesondere die Quartierorganisationen aber auch Private haben auf Strecken aufmerksam gemacht, welche dringenden Handlungsbedarf aufweisen und bald in Angriff genommen werden sollten. In diesem Zusammenhang stehen auch die wiederholt geäußerten Forderungen nach einem Umsetzungsprogramm und der Priorisierung der Massnahmen.

Folgen der Vernehmlassung für den Masterplan

Der Masterplan dient als Planungsinstrument und wird im Rahmen von Projekten angewandt. Die Umsetzung der Massnahmen des Masterplans ist von vielen verschiedenen Faktoren abhängig, wodurch nur zu spezifischen Projekten genaue Angaben gemacht werden können. Dadurch ist eine generelle Priorisierung der Massnahmen nicht möglich. Die Routen im Velonetzplan sind folglich langfristige Zielvorgaben und erfordern für die Umsetzung den Einbezug der betroffenen Stellen, Grundbesitzer*innen, Interessenverbänden etc. Diese Abstimmung kann der Masterplan nicht leisten, sondern erfolgt im Rahmen der Planung konkreter Abschnitte. Im Zusammenhang mit der erstrebten Übertragung der wesentlichen Inhalte des

Masterplans in einen behördenverbindlichen Richtplan, soll jedoch ein Umsetzungsprogramm geprüft werden.

Anhang I: Mitwirkungseingaben

Erläuterungen zur Tabelle

Die Eingaben aus dem Online-Fragebogen sind analog zum Fragebogen in fünf Teile gegliedert. Alle Aussagen aus den brieflichen Stellungnahmen sind im sechsten Teil «Zusätzliche Eingaben» nach Akteursgruppe gegliedert aufgeführt. In der Auswertung der Eingaben in den beiden vorangehenden Kapiteln wurden die Eingaben der brieflichen Stellungnahmen den jeweiligen Fragestellungen aus dem Online-Fragebogen zugeordnet, soweit dies inhaltlich sinnvoll erschien. Die Seitenzahlen wurden gemäss dem überarbeiteten Masterplan überall aktualisiert, ausser in den Eingaben der Mitwirkenden. Die Gliederung sieht demnach wie folgt aus:

1. Generell (Fragen 1 und 2)
2. Velovielfalt (Fragen 3 und 4)
3. Verkehrsknoten (Fragen 5 bis 7)
4. Veloparkierung (Fragen 8 und 9)
5. Ergänzungen und Anpassungen (Fragen 10 bis 15)
6. Zusätzliche Eingaben

Innerhalb der sechs Teile wurden die Eingaben nach Akteursgruppe gegliedert, wobei die einzelnen Akteurinnen alphabetisch aufgeführt werden:

- Politische Parteien (gesamtsädtisch und Quartiersektion)
- Anerkannte Quartierorganisationen
- Quartiervereine
- Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften
- Fach- und Interessenverbände
- Privatpersonen

Erläuterungen zu den Spalten

Spalte 1 – Nr.

Nummerierung der Eingaben Jede einzelne themenspezifische Eingabe wird fortlaufend nummeriert.

Spalte 2 – Absender*in

Absender*in der Eingabe Die mitwirkenden Akteur*innen werden, 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 – Beurteilung

Antwort zur Beurteilungsfrage Jede Frage des Online-Fragebogens konnte mit «Ja», «Eher ja», «Eher nein», «Nein» oder «keine Angabe» beantwortet werden. Diese Antworten werden hier abgebildet.

Spalte 4 - Eingabe

Inhalt der Eingabe Hier wird die jeweilige Eingabe zitiert.

Spalte 5 – Antw. Kat.

Handhabung der Eingabe Jede Eingabe wurde in eine der folgenden vier Antwortkategorien eingeteilt.

#WIRD ZUR KENNTNIS GENOMMEN

Aussagen werden zur Kenntnis genommen, wenn:

- einzelne Inhalte des Masterplans als positiv beurteilt werden;
- Anliegen bzw. Vorschläge bereits im Masterplan enthalten sind;
- Anliegen bzw. Vorschläge nicht Teil des Masterplans sind, weil sie durch andere Normen oder Standards geregelt sind.

#WIRD BERÜCKSICHTIGT

Anliegen wird in den Masterplan Veloinfrastruktur aufgenommen.

#WIRD TEILWEISE BERÜCKSICHTIGT

Anliegen wird teilweise in den Masterplan Veloinfrastruktur aufgenommen.

#WIRD NICHT BERÜCKSICHTIGT

Anliegen wird nicht in den Masterplan Veloinfrastruktur aufgenommen. Die Eingabe setzt andere Gewichtungen oder Zielsetzungen und steht damit im Widerspruch zu dessen Zielen und Massnahmen.

Spalte 6 – Erläuterung

Erläuterung der Antwortkategorie Die Eingaben und Antwortkategorien der Spalte 5 werden inhaltlich erläutert.

1. Generell

Frage 1: Erachten Sie den Masterplan Veloinfrastruktur als zweckdienliches Instrument zur Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
1	EVP	Ja	Bern hat für die Veloinfrastruktur schon einiges getan, das aber noch weiterentwickelt werden muss. Zur Verbesserung der Lebensqualität in Bern müssen der Veloverkehr (wie mit der Veloffensive geplant), der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr Priorität haben.	Wird zur Kenntnis genommen	-
2	GB	Ja	Ja. Insgesamt begrüsst das Grüne Bündnis (GB) die Verbesserungen für den Velo-, Fuss- sowie den öffentlichen Verkehr.	Wird zur Kenntnis genommen	-
3	GLP	Eher ja	Der Bericht ist gut strukturiert und ermöglicht eine einfache Navigation durch die verschiedenen Abschnitte, was die Überprüfbarkeit und Transparenz der Informationen gewährleistet. Wir würden empfehlen, den Plan visuell ansprechender zu gestalten, um die Zugänglichkeit und das Engagement der Bürger:innen zu erhöhen.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Netzplan dient primär der raum- und verkehrsplanerischen Arbeit der beteiligten Amts- und Fachstellen und weist daher eine hohe Informationsdichte auf. Für die Öffentlichkeitsarbeit wird auf die Webseite www.velohauptstadt.ch verwiesen, wo auch grafisch aufbereitete Informationen zum Velonetz zur Verfügung gestellt werden.
4	SVP	Ja	Der Masterplan darf die Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen nicht bevormunden.	Wird zur Kenntnis genommen	Eine Bevormundung ist weder angedacht noch entsprechend textlich formuliert.
5	SP	Ja	Die SP Stadt Bern erachtet den Masterplan Veloinfrastruktur als wichtiges Element zur Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern. Es hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass der Masterplan dafür ein wichtiges Instrument ist. Die konsequente Förderung des Veloverkehrs ist äusserst relevant im Hinblick auf einen nachhaltigen und flächeneffizienten städtischen Verkehr. Die periodische	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan wird bewusst nicht als Massnahmenprogramm, sondern als langfristig wirksames Grundlagendokument positioniert. Eine periodische Aktualisierung ist angedacht. Zwischen der ersten und der aktuellen zweiten Version sind rund fünf Jahre vergangen; für weitere Aktualisierungen wird mit einem ähnlichen Zeithorizont gerechnet. Im Anschluss an die Genehmigung durch den Gemeinderat sollen die wesentlichen Inhalte des Masterplans in einen

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Weiterentwicklung begrüßen wir, es wäre aber wichtig, ein Zielbild zu haben, wie oft diese Überprüfung stattfinden soll. Zudem fehlt ein Umsetzungsplan mit Zeithorizont.		behördenverbindlichen Richtplan überführt werden, welcher den Richtplan Veloverkehr von 2009 ablösen soll. In diesem Schritt wird auch die Erarbeitung eines Umsetzungsprogrammes geprüft.
Quartierorganisationen					
6	QM3	Eher ja	Ein Masterplan bietet eine gute Grundlage, um bei baulichen Veränderungen eine Orientierung zu haben, um Verbesserungen für den Veloverkehr zu erzielen. Der Masterplan ist als ein mögliches Instrument zu sehen und nicht als absolutes! Er ist Teil einer viel komplexeren Ausrichtung, welche die Stadt Bern in der Mobilitätsentwicklung in Betracht ziehen kann. Die einseitige Ausrichtung des Masterplan Veloinfrastruktur ist als Problem der Mobilität jedes einzelnen zu sehen und schränkt eher ein, als dass er sich als Teil einer Mobilitätsvielfalt in ein gesamtes Verkehrskonzept mit einbettet.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, wonach die Anliegen des Masterplans Veloinfrastruktur in eine übergeordnete Interessensabwägung einfließen sollen, wird geteilt und ist auf den Seiten 9 und 10 im Bericht so beschrieben.
Quartiervereine					
7	Quartierverein	Eher ja	sehr ausführlich, zu ausführlich?	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan dient primär der raum- und verkehrsplanerischen Arbeit der beteiligten Amts- und Fachstellen und weist daher eine hohe Informationsdichte auf.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
8	Gemeinde Köniz	Ja	Gerne nehmen wir den Masterplan zur Kenntnis und prüfen, welche Elemente sich in welchen Gemeindeteilen von Köniz anwenden lassen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
9	TBA	Ja	Der Masterplan Veloinfrastruktur dient als zukunftsgerichtetes und anwendbares Planungsinstrument.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Fach- und Interessenverbände					
10	Berner Heimatschutz	Eher ja	Der Berner Heimatschutz Region Bern Mittelland erachtet die Gesamtsicht des Masterplans mit seinen aktuellen Ergänzungen insgesamt als	Wird berücksichtigt.	Velorouten, welche bauliche Massnahmen zur Umsetzung erfordern, werden meist im Rahmen von übergeordneten grösseren

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			zweckdienliches Instrument zur Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern. Die technisch-funktionellen und sozialen Fragestellungen der Velomobilität werden nachvollziehbar dargestellt, die Ziele und Lösungsvorschläge gut begründet. Was indessen fehlt, sind die konsequente Einforderung von hoher baukultureller Qualität für diese Infrastrukturen ebenso wie eine angemessene Erhaltung des Baumbestands im öffentlichen Raum bei Um- und Neugestaltungen.	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Projekten bearbeitet. Die Berücksichtigung baukultureller Grundsätze und Qualitäten ist stets Bestandteil dieser Projekte. Ein entsprechender Planungsgrundsatz, wonach auch im Rahmen von Veloroutenplanungen auf die baukulturelle Qualität geachtet werden soll, wurde im Bericht zum Masterplan aufgenommen (Kapitel 6, S. 36 und 40, Grundsatz 10).</p> <p>Die Umsetzung von Velomassnahmen zulasten bestehender Baumstandorte war und ist bereits bisher nur in Ausnahmefällen sinnvoll und realisierbar. Wo möglich wird eine Ergänzung des Baumbestandes angestrebt.</p>
11	Pro Velo	Ja	Der Masterplan Veloinfrastruktur ist ein wichtiges Element zur Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern. Die konsequente Förderung des Veloverkehrs ist zentral, um den Verkehr in der Stadt Bern nachhaltig und flächeneffizient abzuwickeln. Die periodische Weiterentwicklung des Masterplans begrüßen wir, es fehlt aber ein Zielbild, wie oft diese Überprüfung stattfinden soll. Zudem fehlt ein Umsetzungsplan mit Zeithorizont.	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Der Masterplan wird bewusst nicht als Massnahmenprogramm, sondern als langfristig wirksames Grundlagendokument positioniert. Eine periodische Aktualisierung ist angedacht. Zwischen der ersten und der aktuellen zweiten Version sind rund fünf Jahre vergangen; für weitere Aktualisierungen wird mit einem ähnlichen Zeithorizont gerechnet.</p> <p>Im Anschluss an die Genehmigung durch den Gemeinderat sollen die wesentlichen Inhalte des Masterplans in einen behördenverbindlichen Richtplan überführt werden, welcher den Richtplan Veloverkehr von 2009 ablösen soll. In diesem Schritt wird auch die Erarbeitung eines Umsetzungsprogrammes geprüft.</p>
			Entscheidend sind am Ende die Umsetzung und die konsequente Anwendung der Standards. Dies ist bisher nicht ausreichend gewährleistet. Jegliche Relativierungen bereits im Masterplan betreffend Anwendung der Standards lehnen wir klar ab; diese finden in jedem Projekt oft genug ohnehin statt. Beispiel: die Beibehaltung von Umweltpuren im Umfeld des Bahnhofs, obwohl die Voraussetzungen dafür explizit nicht gegeben sind (Bericht, Seite 31).	Wird nicht berücksichtigt	Um umsetzungs- und konsensfähige Projekte erarbeiten zu können, sind auch im Masterplan Abwägungen respektive Optimal- und Minimalmasse definiert. Es wird deshalb als sinnvoll erachtet, diese ohnehin notwendigen Abwägungen aktiv im Masterplan anzusprechen und zu gestalten.
12	TCS	Eher ja	Aus Sicht des TCS fehlen insbesondere die Themen Bikesharing und Tourismus sowie Mikromobilität. Gerne verweisen wir auf unsere allgemeine Stellungnahme zum aktualisierten Masterplan.	Wird teilweise berücksichtigt	Obwohl Bikesharing und Tourismus eine bedeutende Rolle in der Förderung des Veloverkehrs spielen, werden diese Themen im Masterplan nicht behandelt, da er als Leitfaden für die Infrastruktur dient und nicht als Programm für Velomassnahmen konzipiert

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					ist. Der infrastrukturelle Aspekt des Freizeitverkehrs mit dem Velo wird im Kap. 14 «Freizeitrouten» des Berichts behandelt. Neu im Bericht aufgenommen wurden die E-Scooter, welche als Teil der Mikromobilität die vorhandene Veloinfrastruktur nutzen (Kap. 4, S.25).
13	VCS	Ja	Der Masterplan Veloinfrastruktur ist ein zweckdienliches Instrument – das aber leider zu wenig konsequent Anwendung findet. Wir beantragen, den Masterplan Veloinfrastruktur als behördenverbindlich zu erklären.	Wird zur Kenntnis genommen	Im Anschluss an die Genehmigung durch den Gemeinderat sollen die wesentlichen Inhalte des Masterplans in einen behördenverbindlichen Richtplan überführt werden, welcher den Richtplan Veloverkehr von 2009 ablösen soll. In diesem Schritt wird auch die Erarbeitung eines Umsetzungsprogrammes geprüft.
Private					
14	Privatperson 3		Der Masterplan ist als mögliches Instrument zu sehen und nicht als absolutes! Er ist Teil einer viel komplexeren Ausrichtung, welche die Stadt Bern in der Mobilitätsentwicklung in Betracht ziehen kann. Die einseitige Ausrichtung des Velo Masterplan ist als Problem der Mobilität jedes einzelnen zu sehen und schränkt eher ein, als dass er sich als Teil einer Mobilitätsvielfalt in ein gesamtes Verkehrskonzept mit einbettet. Die einseitige Ausrichtung zugunsten des Veloverkehrs ist dahingehend problematisch, da sie die Bewegungsfreiheit und die freie Wahl des Verkehrsmittels einschränkt und somit das Grundrecht der frei wählbaren Fortbewegung jedes Einzelnen beschneidet. Die Bevorzugung des Velos im Verkehrskonzept der Stadt Bern ist als diskriminierend gegenüber denjenigen Personen zu sehen, die aus alters-, körperlichen oder gesundheitlichen Gründen auf ein anderes Verkehrsmittel angewiesen sind und ausweichen müssen und deshalb durch die Bevorzugung des Velos und die dadurch erstellte Infrastruktur benachteiligt werden. Flexible und zusammenhängende Lösungen in der Mobilitätsfrage sind gefragt und nicht Bevorzugungen einzelner Mobilitätsträger.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, wonach die Anliegen des Masterplanes Veloinfrastruktur in eine übergeordnete Interessensabwägung einfließen sollen, wird geteilt und ist auf den Seiten 9 und 10 im Bericht so beschrieben. Der Masterplan Veloinfrastruktur beschränkt sich auf velospezifische Aspekte. Dabei werden keine anderen geltenden Grundlagen ausser Kraft gesetzt und es beinhaltet keine übergeordnete Interessensabwägung. Im Rahmen einer Projektentwicklung erfolgt eine Differenzbereinigung und Interessensabwägung über die bestehenden ordentlichen Prozesse, falls keine allseits mitgetragene Lösung gefunden werden kann.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
15	Privatperson 6	Eher ja	Der Masterplan müsste an einigen Stellen entschlackt und an anderen ausgebaut werden. Es gibt zu viele Wiederholungen bei übergeordneten Themen und zu wenige verschiedene Beispiele, wie die Situationen in den Vorbildstädten gelöst sind. Ich vermisse z.B. Beispiele aus den Vorbildstädten bei den Tram- und Bushaltestellen.	Wird teilweise berücksichtigt	Die Kaphaltstelle mit Veloüberfahrt ist ein Beispiel aus Basel, das neu in den Bericht (Kap. 15, S. 99) aufgenommen wurde und in Bern als Pilot getestet werden soll (Standards, « Anwendungshilfe Haltestellen», S. 66).

Frage 2: Stellt der Masterplan mit den Ergänzungen der Themenbereiche Velovielfalt, Knotenlösungen und Parkierung eine vollständige Grundlage für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur dar?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
16	EVP	Ja	Anzumerken wäre bloss, dass auch E-Trottinette inklusive deren Parkierung in die Überlegungen einbezogen werden sollten.	Wird teilweise berücksichtigt	Die E-Scooter wurden neu im Bericht aufgenommen, welche als Teil der Mikromobilität die vorhandene Veloinfrastruktur nutzen (Kap. 4, S. 25).
17	GLP	Ja	Die Grünliberale Partei Stadt Bern begrüsst die umfassenden Bemühungen und die detaillierte Ausarbeitung des Masterplans Veloinfrastruktur. Der Plan bildet eine solide Grundlage für die Weiterentwicklung einer nachhaltigen, sicheren und inklusiven Mobilitätskultur in unserer Stadt. Die detaillierte und fachkundige Darstellung verschiedener Aspekte der Veloinfrastruktur zeigt die umfassende Herangehensweise der Stadtplanung. Die Berücksichtigung von Best-Practice und internationalen Beispielen ist lobenswert und verspricht innovative Lösungen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
18	SP	Ja	Die Ergänzungen sind sinnvoll und greifen relevante Themen auf, die in der ersten Version noch nicht abgebildet wurden.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Quartierorganisationen					
19	QM3	Eher ja	Die Ergänzungen werden begrüsst. Wenn man aber den Themenbereich Velovielfalt als die absolute Lösung der Mobilitätsentwicklung in der Stadt Bern ansieht, stellt dieser Masterplan die entsprechenden Grundlagen bereit. Ob er auch zielführend ist, sei in Frage gestellt.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anliegen des Masterplans Veloinfrastruktur gelten nicht als absolut, sondern fliessen immer in eine übergeordnete Interessenabwägung ein, wie im Bericht auf den Seiten 9 und 10 erläutert wird.
Fach- und Interessenverbände					
20	Berner Heimatschutz	Eher ja	Unsere Mobilität (Velo-, Fuss-, ÖV- und MIV-Verkehr) belegt enorme Flächen (Strassen beanspruchen rund ein Drittel des Siedlungsgebiets) und ist im öffentlichen Raum, der allen gehört, täglich von allen	Wird berücksichtigt	Ein entsprechender Planungsgrundsatz, wonach auch im Rahmen von Veloroutenplanungen auf die baukulturelle Qualität geachtet werden soll, wurde im Bericht zum Masterplan aufgenommen (Kap. 6, S. 36 und 40, Grundsatz 10).

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			genutzt und erlebt wird, markant raumwirksam. Daraus ergibt sich zwingend, dass neben den berechtigten technisch-funktionellen und sozialen (inklusive) Qualitätsanforderungen auch Anforderungen an die baukulturelle Qualität aller Infrastrukturbauten für Mobilität gestellt und in den Realisierungen umgesetzt werden. Die in den vorliegenden Dokumenten nur punktuelle Erwähnung von denkmalpflegerisch und/oder ortsbildbedingter guter Integration von Veloinfrastrukturen (z.B. im UNESCO-Perimeter) deckt dieses öffentliche Interesse nicht ab. Der knappe Verweis im Bericht auf S.10 in Abschnitt «Abgrenzung» ist ungenügend: Die konsequente Einforderung hoher baukultureller Qualität von allen Infrastrukturbauten mit ihren stadträumlichen und denkmalpflegerischen Konsequenzen sind in beiden zur Vernehmlassung vorliegenden Masterplänen sinnvoll und stufengerecht zu ergänzen. Zur Sicherstellung der baukulturellen Qualität von Velo- und Fussverkehrslösungen und -infrastrukturen sind geeignete qualitative Verfahren durchzuführen.		Der Masterplan geht nicht direkt auf Verfahrensschritte ein. Qualitätssichernde Verfahren sind selbstverständlich auch bei Veloprojekten möglich, in Abhängigkeit der Projektgrösse und Bedeutung.
			Es fehlt zudem eine angemessene Berücksichtigung bzw. Erhaltung des Baumbestands bei Umgestaltung/Neubau von Strecken und Knoten. Dieses Ziel ist ebenfalls zu ergänzen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Umsetzung von Velomassnahmen zulasten bestehender Baumstandorte war und ist bereits bisher nur in Ausnahmefällen sinnvoll und realisierbar. Wo möglich wird eine Ergänzung des Baumbestandes angestrebt.
21	TCS	Eher nein	Aus Sicht des TCS fehlen insbesondere die Themen Bikesharing und Tourismus sowie Mikromobilität. Gerne verweisen wir auf unsere allgemeine Stellungnahme zum aktualisierten Masterplan.	Wird teilweise berücksichtigt	Obwohl Bikesharing und Tourismus eine bedeutende Rolle in der Förderung des Veloverkehrs spielen, werden diese Themen im Masterplan nicht behandelt, da er als Leitfaden für die Infrastruktur dient und nicht als Programm für Velomaßnahmen konzipiert ist. Der infrastrukturelle Aspekt des Freizeitverkehrs mit dem Velo wird im Kap. 14 «Freizeitrouten» des Berichts behandelt. Neu im Bericht aufgenommen wurden die E-Scooter, welche als Teil der Mikromobilität die vorhandene Veloinfrastruktur nutzen (Kap. 4, S.25).

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
22	Pro Velo	Ja	Die Ergänzungen sind sinnvoll und greifen relevante Themen auf, die in der ersten Version noch nicht abgebildet wurden.	Wird zur Kenntnis genommen.	-
23	SeRa	Eher ja	Zu den Knotenlösungen würden wir von Verkehrsprofis mehr erwarten. Sie sind für die Velofahrer*innen nicht sicher, deshalb müssten Ausnahmen/Pilotlösungen ausprobiert werden, wie die Sicherheit verbessert werden kann.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Stadt Bern hat das Ziel, Knoten so zu gestalten, dass diese gemäss dem Grundsatz «Velofahren für alle» befahren werden können. Viele Knoten entsprechen noch nicht den im Masterplan definierten Standards und Zielen. Im Rahmen von Gesamtplanungen werden Pilotprojekte umgesetzt, um Erfahrungen zu sammeln (vgl. Bericht S. 56 und 58).
Planungs- und Ingenieurbüro					
24	BSB + 2	Eher ja	Es scheint klar, dass sich auch in diesem Bereich die Bedürfnisse rasch verändern und entsprechend das Dokument auch künftig vermutlich regelmässig aktualisiert werden muss. Generell frage ich mich auch hier: Was muss gemacht werden, wenn die Standards nicht eingehalten werden können? Braucht es Begründungen? Wer entscheidet abschliessend? Wie sieht z.B. die Priorisierung aus, wenn die Bedürfnisse von FG und Velo im Konflikt stehen?	Wird zur Kenntnis genommen.	Eine periodische Aktualisierung ist angedacht. Zwischen der ersten und der aktuellen zweiten Version sind rund fünf Jahre vergangen; für weitere Aktualisierungen wird mit einem ähnlichen Zeithorizont gerechnet. Im Anschluss an die Genehmigung durch den Gemeinderat sollen die wesentlichen Inhalte des Masterplans in einen behördenverbindlichen Richtplan überführt werden, welcher den Richtplan Veloverkehr von 2009 ablösen soll. In diesem Schritt wird auch die Erarbeitung eines Umsetzungsprogrammes geprüft. Im Bericht auf den Seiten 9 und 10 werden die Fragen bezüglich Verbindlichkeit und Interessenabwägung detailliert beschrieben.
Private					
25	Privatperson 3		Wenn man mit Scheuklappen ausgestattet den Themenbereich Velovielfalt als die absolute Lösung der Mobilitätsentwicklung in der Stadt Bern ansieht, stellt dieser Masterplan die entsprechenden Grundlagen bereit. Ob er auch zielführend ist, sei in Frage gestellt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Masterplan Veloinfrastruktur dient explizit dazu, die Anliegen des Veloverkehrs zu behandeln. In der Projektarbeit fliessen sie immer auch in eine übergeordnete Interessenabwägung und in ein Gesamtkonzept aller Mobilitätsformen resp. Interessen im öffentlichen Raum ein, wie im Bericht auf den Seiten 9 und 10 erläutert wird.
26	Privatperson 6	Eher nein	Es werden wichtige Teilbereiche abgedeckt, aber es fehlen auch welche. Z.B. Evaluation der bereits umgesetzten Massnahmen durch die Velofahrenden; Stichwort: Tauglichkeit im Alltag bzw. Akzeptanz bei den Velofahrenden. Oder Berücksichtigung der Velofahrkultur; Stichwort: Kommunikation neuer	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Bewertung der Velofahrenden der Veloinfrastruktur ist wichtig. Die aktuelle Lage in der Stadt Bern wird in Kapitel 3 des Berichts erläutert. Erfahrungen zeigen, dass eine gute und sichere Infrastruktur von allen Altersklassen, «von acht bis achtzig» genutzt wird.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Verhaltensregeln an die Bevölkerung (Handheben beim Anhalten). Ggf. wird so weiter an den tatsächlichen Bedürfnissen vorbeigeplant, weil es nur auf dem Papier funktioniert.		Kommunikationskampagnen stellen ein wirkungsvolles Instrument zur Sensibilisierung dar, sind aber nicht Bestandteil des Masterplans Veloinfrastruktur.
27	Privatperson 7	Eher ja	etwas mehr Mut zu Pilot / Neu für Bern würde nicht schaden	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Stadt Bern strebt Pilotprojekte an, um wertvolle Erfahrungen und Erkenntnisse zu sammeln. Pilote erfordern jedoch hohe personelle und finanzielle Aufwendungen, weshalb die Anzahl an Pilotprojekten beschränkt ist.

2. Velovielfalt

Frage 3: Der Masterplan enthält neu den Themenbereich „Fokus Velovielfalt“. Sind Sie mit den im Bericht dargelegten Analysen und Aussagen einverstanden (Kapitel 4, Seiten 19-25)?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
28	EVP	Ja	Die Velovielfalt hat deutlich zugenommen, dürfte noch weiter zunehmen und muss dementsprechend beachtet werden.	Wird zur Kenntnis genommen	-
29	FDP	Eher nein	In der Debatte um den Masterplan Veloinfrastruktur wird oft betont, dass eine inklusive und breit zugängliche Veloinfrastruktur entscheidend ist, um die Nutzung des Fahrrads in der Stadt Bern zu fördern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dieser inklusive Ansatz, der Vielfalt in den Vordergrund stellt und alle Nutzergruppen berücksichtigt, ist grundsätzlich zu begrüßen. Er trägt dazu bei, dass das Velo für Menschen aller Altersgruppen und Fähigkeiten zugänglich wird und somit eine umweltfreundliche und gesunde Mobilitätsalternative bietet. Jedoch dürfen wir nicht vergessen, dass die Kernfunktion der Strassen die Mobilität bleibt. Während der soziale Aspekt des	Wird zur Kenntnis genommen	Die vielfältigen Aspekte der Veloinfrastruktur werden geteilt und berücksichtigt. Es ist unbestritten, dass das heutige Velonetz vielerorts noch kein «soziales» Velofahren nebeneinander zulässt, und dies auch nicht auf allen Abschnitten in gleicher Qualität ermöglicht werden kann. Eine genügend breite und sichere Infrastruktur, welche nebst dem Nebeneinanderfahren insb. auch das sichere Überholen ermöglicht, soll aber ein wesentliches Zielbild der Berner Veloplanung bleiben. Eine entsprechende Interessenabwägung mit anderen Raumansprüchen erfolgt immer in der Projektarbeit.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>Velofahrens, wie das Nebeneinanderfahren für Gespräche, in der Theorie charmant wirkt, muss die praktische Umsetzung sicherstellen, dass dies nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit und -fluss geht. Die Realität der städtischen Mobilität, insbesondere in einer Stadt mit hoher Arbeitsplatzdichte wie Bern, erfordert eine ausgewogene Herangehensweise, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht wird. Der Fokus auf E-Bikes und Cargobikes zeigt, dass eine zukunftsorientierte Planung auch die zunehmende Diversifizierung der Velotypen und der damit verbundenen Bedürfnisse berücksichtigen muss. Abschliessend ist eine realistische Verkehrspolitik erforderlich, die nicht nur den ideellen Wert der Vielfalt anerkennt, sondern auch pragmatisch die Herausforderungen des Verkehrs in einer wachsenden Metropolregion angeht. Ein inklusives Verkehrsnetz muss alle Verkehrsteilnehmer sicher und effizient unterstützen und gleichzeitig die soziale Funktion des öffentlichen Raums fördern, ohne die grundlegende Mobilitätsfunktion zu beeinträchtigen.</p>		
30	GLP	Eher ja	<p>Velofahren ist vielfältig und wird von verschiedenen Nutzer:innengruppen beansprucht. Insbesondere auch der E-Bike-Boom soll in den Plänen berücksichtigt und mitgedacht werden. Jedoch sollten erhöhte Ansprüche der verschiedenen Nutzer:innen nicht dazu führen, dass Verbesserungen an der Veloinfrastruktur stark verzögert werden oder gar verunmöglichlicht.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Die grosse Vielfalt an Velofahrenden und Velotypen, z.B. E-Bikes bringt unterschiedliche Bedürfnisse mit sich. Die Velovielfalt wird im Bericht in Kapitel 4 beschrieben.</p> <p>Der Ausbau der Veloinfrastruktur mit dem Fokus auf breite und sichere Radstreifen und -wege hilft allen Velofahrer:innen unabhängig des Velotyps. Eine rasche und wo nötig auch pragmatische Verbesserung der Veloinfrastruktur bleibt ein wichtiges Ziel.</p>
31	SVP	Eher ja	<p>Die Nutzbarkeit des Fahrrades im Gesamtverkehr darf nicht überbewertet werden (Alters- und Wetterabhängigkeit).</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Erfahrungen und Studien zeigen, dass mit verbesserter Infrastruktur und erhöhter Velonutzung die Ganzjahresnutzung sowie die Nutzung bei schlechtem Wetter zunimmt.</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
32	SP	Eher ja	Die SP Stadt Bern begrüsst den neuen Fokus Velovielfalt. Während in gewissen Quartieren das Zielbild, dass das Velo von Kindesalter bis ins hohe Alter genutzt wird, erreicht ist, gibt es noch zu viele Strecken und Knoten, die diese Vielfalt hemmen. Velofahrende mit Behinderungen sollten konsequent und verstärkt mitgedacht werden (Absätze).	Wird zur Kenntnis genommen	Das Anliegen wird geteilt. Insbesondere Knoten weisen ein hohes Verbesserungspotenzial auf. Mit dem Kapitel 4 des Berichts geht der Masterplan diesen Handlungsbedarf ein, was sich künftig auch verstärkt in den Projekten niederschlagen soll. Bei den Standards zeigt der neue Stempel «Velovielfalt», dass die Vielfalt als Aufgabe und Erfolgsfaktor berücksichtigt ist und sich das Angebot nach den vielfältigen Bedürfnissen der Nutzer*innen richtet.
Quartierorganisationen					
33	QM3	Eher ja	Der Fokus «Velovielfalt» ist wichtig, weil in der Tat mit Lastenvelos, Anhängern und E-Bikes die Vielfalt enorm zugenommen hat und es mehr Platz auf Velostreifen und Velowegen braucht. Unter «Velovielfalt» könnten im weitesten Sinne auch noch die E-Trottinets verstanden werden, deren willkürliches Parkieren immer mehr zum Ärgernis wird. Es wäre gut, auch für diese Thematik Lösungen zu finden.	Wird berücksichtigt	Die E-Scooter, welche als Teil der Mikromobilität die vorhandene Veloinfrastruktur nutzen, wurden im Bericht aufgenommen (Kap. 4, S. 25).
			Eine Minderheit in der QM3 findet, dass das Velo zwar als Verkehrsmittel eingesetzt werden kann, sie findet aber die Analysen und gemachten Aussagen nur teilweise nachvollziehbar. Der Bereich Gewerbe entspricht kaum der Realität und müsste grundlegend überarbeitet werden. Das Velo ist für die meisten Handwerker oder Gewerbetreibenden nur bedingt oder gar nicht als Verkehrsmittel einsetzbar. So sind wetterbedingte Einflüsse massgebend, ob und wie das Velo beim Gewerbe zum Einsatz kommt.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Velo insbesondere das Cargo-Bike kann für Handwerker*innen und Gewerbetreibende unter anderem eine Option für den Transport von grösseren Lasten darstellen. Dies schliesst andere Fortbewegungsmittel aber nicht aus.
			Ebenso sind Ablenkungen die z. B. durch das Tragen von Kopfhörern verursacht werden kann, ein No-Go.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Tragen von Kopfhörern und die potentielle Ablenkung, die daraus resultiert, ist nicht Bestandteil des Masterplans Veloinfrastruktur, sondern liegt vielmehr in der Eigenverantwortung jedes/jeder Einzelnen.
			Die gemachten Aussagen, dass ältere Menschen sich mit dem Fahrrad fortbewegen, ist spekulativ. Ob eine Einführung des Velos ab dem Kindesalter dazu führt, dass mehr Personen sich mit dem Velo fortbewegen,	Wird zur Kenntnis genommen	Beispielsweise in den Niederlanden gibt es viele ältere Menschen, die sich mit dem Velo fortbewegen. Auch in der Stadt Bern gibt es, insbesondere mit den E-Bikes, eine starke Zunahme von älteren Velofahrenden.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			ist kaum nachzuvollziehen. Rückschlüsse aus anderen Ländern herbeizuziehen ist spekulativ. Eher gilt es, die Vielfalt innerhalb des Veloverkehrs darzustellen, um dem Nutzer des Velos eine breite Auswahl an Möglichkeiten zu garantieren.		Der Masterplan ermöglicht eine Infrastruktur, welche den unterschiedlichen Bedürfnissen der Velofahrenden gerecht wird. Das Anliegen, die Vielfalt des Veloverkehrs den Nutzenden vermehrt aufzuzeigen, wird geteilt.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
34	TBA	Ja	Auswirkung auf die Anforderungen an die Veloinfrastruktur sind nicht zu unterschätzen. Es ist aber richtig, auf eine zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur hinzuarbeiten und eine entsprechend breite Nutzergruppe zu berücksichtigen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Fach- und Interessenverbände					
35	Pro Velo	Ja	Pro Velo Bern begrüsst den neuen Fokus Velovielfalt. Während in gewissen Quartieren das Zielbild, dass das Velo von Kindesalter bis ins hohe Alter genutzt wird, nahezu erreicht ist, gibt es noch zu viele Strecken und Knoten, die diese Vielfalt hemmen. Nutzungskonflikte zwischen Velos und anderen Gefährten, die die Veloinfrastruktur benutzen, nehmen zu. Die Dimensionierung der Veloinfrastruktur muss den verschiedenen Nutzungsbedürfnissen angepasst werden, insbesondere Velofahrende mit Beeinträchtigungen müssen dabei konsequent und verstärkt mitgedacht werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die breite Vielfalt an Velos sowie Nutzergruppen führt zu unterschiedlichen Bedürfnissen im Strassenraum. In Kapitel 4 des Berichts wird auf diese Unterschiede eingegangen.
			Über den Umgang mit den übrigen E-Bikes, die als «Velos» behandelt werden müssen, steht leider nichts. Wir meinen die pedallosen, reinen Motorfahrzeuge, die bundesrechtlich als Leichtmotorfahräder (welche den Velos gleichgestellt sind) oder dann als Motorfahräder gelten. Nicht, dass man sie speziell fördern müsste, aber sie stellen einen Kontrapunkt zur eigentlichen Veloförderung dar; Motorfahräder	Wird zur Kenntnis genommen	Die Kategorisierung von Fahrzeugen in verschiedene Gruppen und deren Nutzungsrechte im Strassenraum sind per Verkehrsregelnverordnung (VRV) geregelt. Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Bern sind dementsprechend eingeschränkt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			kann man mit einem Mofa-Verbot ausschliessen, Leichtmotorfahrräder aber nicht.		
36	TCS	Eher ja	Der TCS begrüsst die inklusive Natur des Fokus Velovielfalt. Er betont aber, dass die Verkehrssicherheit mit dieser Struktur gewährleistet und verbessert werden muss.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Ziel, mit der Veloinfrastruktur den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, wird geteilt. Eine entsprechend verbesserte Infrastruktur stellt einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar.
Planungs- und Ingenieurbüro					
37	BSB + 2	Eher ja	Meines Erachtens fehlen folgende Richtwerte für E-Bikes: Geschwindigkeiten / Sichtweiten, Bremswege	Wird zur Kenntnis genommen	Das Fahrverhalten von E-Bikes, inklusive Geschwindigkeiten wird im Bericht auf den Seiten 24-25 beschrieben. Einzelne Bremswege oder Sichtweiten werden generell nicht erwähnt.
Private					
38	Privatperson 3		Dass das Velo als Verkehrsmittel eingesetzt werden kann, ist unbestritten. Der Themenbereich ist jedoch schöngefärbt und stellt eine mögliche einseitig dargestellte Situation dar. Die Analysen und gemachten Aussagen sind nur teilweise nachvollziehbar. Der Bereich Gewerbe entspricht kaum der Realität und müsste grundlegend überarbeitet werden. Das Velo ist für die meisten Handwerker oder Gewerbetreibenden nur bedingt oder gar nicht als Verkehrsmittel einsetzbar. So sind wetterbedingte Einflüsse massgebend, ob und wie das Velo beim Gewerbe zum Einsatz kommt.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Veloinfrastruktur ist explizit auf das Velo ausgerichtet, Das schliesst andere Fortbewegungsmittel aber nicht aus. Das Velo, insbesondere das Cargo-Bike kann auch für Handwerker*innen und Gewerbetreibende eine Option sein, unter anderem für den Transport von grösseren Lasten. Dass damit nicht alle Anforderungen des Gewerbes abgedeckt werden können, liegt auf der Hand.
			Ebenso sind Ablenkungen die z.B. durch das Tragen von Kopfhörern verursacht werden kann, ein No-Go.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Tragen von Kopfhörern und die potenzielle Ablenkung, die daraus resultiert, ist nicht Bestandteil des Masterplans Veloinfrastruktur, da dies in der Eigenverantwortung jedes/jeder Einzelnen liegt.
			Die gemachten Aussagen, dass ältere Menschen sich mit dem Fahrrad fortbewegen, ist spekulativ.	Wird zur Kenntnis genommen	Beispielsweise in den Niederlanden gibt es viele ältere Menschen, die sich mit dem Velo fortbewegen. Auch in der Stadt Bern gibt es,

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Ob eine Induktion des Velos ab dem Kindesalter dazu führt, dass mehr Personen sich mit dem Velo fortbewegen, ist kaum nachzuvollziehen, Rückschlüsse aus anderen Ländern herbeizuziehen ist spekulativ. Eher gilt es die Vielfalt innerhalb des Veloverkehrs darzustellen, um dem Nutzer des Velos eine breite Auswahl an Möglichkeiten zu garantieren.		insbesondere dank E-Bikes eine starke Zunahme von älteren Velofahrenden. Der Masterplan ermöglicht eine Infrastruktur, welche den unterschiedlichen Bedürfnissen der Velofahrenden gerecht wird. Die Ansicht, die Vielfalt des Veloverkehrs den Nutzenden aufzuzeigen, wird geteilt.

Frage 4: Auf Seite 23 werden Ziele zum Thema Velovielfalt formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
39	EVP	Ja	Schwächere Verkehrsteilnehmende – wie Kinder, ältere Menschen und Menschen mit einer Behinderung – brauchen dabei besondere Beachtung. Neben der Vielfalt an Velos und Velofahrenden sollte zudem auch die Vielfalt der Geschwindigkeiten (namentlich auch Gefahren durch das unachtsame Fahren schneller E-Bikes und teils auch von Velokurieren) im Auge behalten werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Mit dem Ziel eine Veloinfrastruktur «für alle von acht bis achtzig» zu implementieren, werden die vielfältigen Bedürfnisse aller Velofahrenden berücksichtigt. Im Bericht auf den Seiten 24-25 werden E-Bikes und deren Eigenschaften detailliert beschrieben. Durch eine verbesserte Infrastruktur wie z.B. breitere und durchgehende Radstreifen können die Konflikte zwischen schnellen E-Bikes und langsameren Velos deutlich vermindert werden.
40	FDP	Eher nein	Als FDP Stadt Bern unterstützen wir die Ziele einer vielfältigen und inklusiven Veloinfrastruktur, wie sie auf Seite 25 des Masterplans formuliert sind. Wir befürworten insbesondere die Einbindung bisher weniger aktiver Bevölkerungskreise in den Veloverkehr. Jedoch betonen wir die Notwendigkeit, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer ausgewogen zu berücksichtigen, um Sicherheit und Effizienz im Verkehrsfluss zu gewährleisten. Eine zu starke Fokussierung auf spezielle Gruppen sollte nicht zulasten der anderen Verkehrsteilnehmer gehen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Ziele schliessen alle Verkehrsteilnehmenden ein. Erfahrungen aus den Niederlanden sowie Dänemark zeigen, wie unterschiedliche Bedürfnisse abgedeckt werden können, ohne dass dies zulasten anderer Verkehrsteilnehmenden geschieht.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
41	GB	Ja	Insbesondere die stärkere Ausrichtung der Infrastruktur auf ein breites Publikum halten wir für den richtigen Ansatz, um möglichst grosse Bevölkerungsgruppen für das Velofahren zu motivieren. Auch die stärkere Trennung zwischen MIV und Veloverkehr scheint uns sehr sinnvoll.	Wird zur Kenntnis genommen	-
42	GLP	Ja	Die klare Betonung von Sicherheit und Vielfalt, um alle Bevölkerungsgruppen zum Radfahren zu motivieren, spiegelt die Werte der GLP wider. Dies ist ein Schritt in Richtung einer nachhaltigen und integrativen Verkehrspolitik.	Wird zur Kenntnis genommen	-
43	SVP	Eher nein	Cargo- und Kindertransportvelos sollten bewilligungspflichtig sein. Die diversen Verkehrsmittel sind in zutreffende Kategorien einzuteilen.	Wird zur Kenntnis genommen	Welche Fahrzeuge bewilligungspflichtig sind, ist über die Verkehrszulassungsverordnung geregelt und liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bern. Die Ansicht, Transportvelos einer Bewilligungspflicht zu unterziehen, wird nicht geteilt. Der Masterplan hat das Ziel, den Zugang sowie die Nutzung von Cargo-Bikes und ähnlichen Velos zu fördern und zu erleichtern.
44	SP	Eher ja	Eine Infrastrukturplanung, die die Velovielfalt im Zentrum hat, ist aus unserer Sicht ein wichtiges Ziel. Wie bereits erwähnt, gibt es noch zu viele Strecken und Stellen, die nur für geübte Velofahrende mehr oder weniger problemlos zu fahren sind. Ein weiterer sehr relevanter Aspekt ist zudem der Ausbau der sozialen Infrastruktur. Die SP Stadt Bern würde einen Ausbau von Programmen im Bereich soziale Infrastruktur begrüßen. Gerade für die Velovielfalt ist Mischverkehr problematisch. Es ist klar, dass baulich abgetrennte Velospuren und -wege mehr Platz brauchen. Getrennte Flächen werden zwar auf S. 34 als Ziel angegeben, in den vorherigen Seiten werden aber sehr viele Ausnahmen genannt. Auch der Mischverkehr von Fuss- und Veloverkehr sollte mit hoher Priorität vermieden werden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden. Für Trottoirs mit Signalisation «Velos	Wird zur Kenntnis genommen	Die soziale Infrastruktur ist wichtig, das Velo soll breit gelernt und gefördert werden können. Die Velo-Offensive fördert dies aktiv. Wie in den Zielen auf S. 32 beschrieben, wird eine bauliche Trennung von Veloverkehr und MIV respektive Fussverkehr stets angestrebt, sofern dies möglich ist. Der Masterplan legt den Fokus auf die Veloinfrastruktur. Sensibilisierungskampagnen sind deshalb kein Bestandteil davon.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			gestattet» würden wir eine Sensibilisierungskampagne zur Bekanntmachung der Regel, dass schnelle E-Bikes nur ohne Motor fahren dürfen, begrüssen.		
Quartierorganisationen					
45	QM3	Eher ja	Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen müssen aber Teil eines Gesamtkonzeptes sein.	Wird zur Kenntnis genommen	Dieser Ansicht wird zugestimmt, wie in Kapitel 1 des Berichts beschrieben ist.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
46	TBA	Eher ja	Schwerpunkt auf «noch nicht»-Velofahrende ist etwas einseitig, Fokus müsste auf «allen, die Velo fahren wollen» liegen.	Wird berücksichtigt	Die Formulierung wurde bei den Zielen der Velovielfalt im Bericht angepasst: «Die Veloinfrastruktur lädt möglichst breite Bevölkerungskreise zum Velofahren ein. Alle, die Velofahren möchten, sollen dies in Bern tun können» (Kap. 4, S. 23).
Fach- und Interessenverbände					
47	Pro Velo	Ja	<p>Eine Infrastrukturplanung, die die Velovielfalt im Zentrum hat, ist aus unserer Sicht ein wichtiges Ziel. Wie bereits erwähnt, gibt es noch zu viele Strecken und Stellen, die nur für geübte Velofahrende mehr oder weniger problemlos zu fahren sind. Ein weiterer sehr relevanter Aspekt ist zudem der Ausbau der sozialen Infrastruktur. Pro Velo fordert einen Ausbau von Programmen im Bereich der sozialen Infrastruktur. Gerade für die Velovielfalt ist Mischverkehr problematisch. Getrennte Flächen werden zwar auf S. 34 als Ziel angegeben, in den vorherigen Seiten werden aber sehr viele Ausnahmen genannt. Auch der Mischverkehr von Fuss- und Veloverkehr sollte möglichst vermieden werden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.</p> <p>Anmerkung: Velovielfalt ist gerade auf zu knapper separater Velo-Infrastruktur bei Velos unter sich ein neues Problem, vor allem bei unterschiedlichen Breiten und Geschwindigkeiten. Diese Anforderung darf nicht zur Verhinderung von Veloinfrastruktur führen!</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Die soziale Infrastruktur ist wichtig und wird im Rahmen der Velo-Offensive aktiv gefördert. Der Masterplan fokussiert hingegen auf die Infrastrukturlösungen.</p> <p>Wie in den Zielen auf Seite 34 beschrieben, wird eine bauliche Trennung von Veloverkehr und MIV respektive Fussverkehr stets angestrebt, sofern dies möglich ist.</p> <p>Die Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse im Veloverkehr steht nicht in Konkurrenz zum Ziel, die Veloinfrastruktur zu verbessern und auszubauen.</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Planungs- und Ingenieurbüro					
48	BSB + 2	Eher nein	Ich frage mich, ob es richtig ist, die Velovielfalt in den Fokus der Infrastrukturplanung zu nehmen. Ich finde den Einbezug / Kompatibilität wichtig, ob jedoch der Hauptfokus richtig ist, finde ich schwierig zu beurteilen. Vgl. prozentualer Anteil - Randgruppe in den Hauptfokus nehmen? Kompatibilität sicherstellen aber klar ja.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Berücksichtigung von unterschiedlichen Bedürfnissen beim Ausbau der Veloinfrastruktur fördert nicht nur «Randgruppen», sondern beinhaltet Vorteile für alle. Dies zeigen Erfahrungen aus den Niederlanden und Dänemark und entspricht dem Konsens aus der Forschung.
Private					
49	Privatperson 3	Nein	Nein! Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen müssen Teil eines Gesamtkonzeptes sein. Solange es auch keinen Masterplan für den motorisierten Privat- und Gewerbeverkehr gibt, sind Infrastrukturmassnahmen nicht objektiv und führen zu keinem Miteinander. Die gemachten Ziele schränken die Mobilität und somit die freie Wahl des Fortbewegungsmittels ein. Infrastrukturmassnahmen müssen alle möglichen Verkehrsträger gleichermassen miteinbeziehen und optimiert einsetzen.	Wird zur Kenntnis genommen	Durch die Vorgabe im STEK 2016, einen Anteil von 20% des Verkehrs am Gesamtverkehr zu erreichen, hat die Stadt Bern das Ziel definiert, das Velo als nachhaltige Mobilitätsart zu fördern. Damit diese Zielvorgabe erreicht werden kann, müssen Defizite behoben und der Veloverkehr gezielt gefördert werden. Selbstverständlich wird bei Infrastrukturprojekten jedoch weiterhin eine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen.

3. Verkehrsknoten

Frage 5: Auf Seite 54 werden Ziele zum Thema Verkehrsknoten formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
50	EVP	Ja	Es stellt sich jedoch die Frage, wie dem Problem begegnet wird, dass sich manche Velofahrer/innen an Kreuzungen gefährlich verhalten und zum Beispiel im	Wird zur Kenntnis genommen	Eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur führt zu besserem Verhalten im Strassenverkehr und minimiert riskante Manöver. Das angesprochene Fahren in der Mitte des Kreisverkehrs wird zwar

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Kreisverkehr nicht in der Mitte der Spur fahren. Der Vorschlag, bei stark befahrenen Kreiseln eine Velospur zu errichten (Seite 62f), ist deshalb zu begrüßen.		empfohlen, stellt jedoch gerade bei starkem Verkehr für viele Velofahrende ein anspruchsvolles Manöver dar.
51	FDP	Eher nein	Als FDP Stadt Bern erkennen wir die Notwendigkeit einer durchdachten und funktionalen Veloinfrastruktur an Verkehrsknotenpunkten. Während die auf Seite 56 des Masterplans formulierten Ziele, wie die sichere und komfortable Gestaltung aller Verkehrsknoten und die logische Führung der Velohaupttrouten, zweifellos wichtig sind, müssen wir darauf achten, dass die Umsetzung realistisch bleibt und lokale Bedingungen berücksichtigt. Die Orientierung an internationalen Standards und die Durchführung von Pilotprojekten sind zwar lobenswert, jedoch sollte der Fokus darauf liegen, praktikable und spezifisch auf Bern zugeschnittene Lösungen zu entwickeln, die sowohl effektiv als auch kosteneffizient sind. Es geht nicht primär darum, als Vorreiter zu agieren oder Massstäbe zu setzen, sondern vielmehr darum, die tatsächlichen Bedürfnisse der Berner Bevölkerung zu erfüllen und eine Verbesserung der städtischen Mobilität zu erreichen, die allen Verkehrsteilnehmern zugutekommt.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan löst nicht konkrete Projekte aus, sondern dient als Planungsinstrument. Die durch den Masterplan definierten Standards werden so umgesetzt, wie es die projektspezifischen Begebenheiten erfordern und erlauben. Best-Practice-Beispiele aus Vorbildländern liefern wertvolle Erfahrungen. Mit Pilotprojekten können wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, welche langfristig dazu beitragen, die Bedürfnisse der Berner Bevölkerung zu erfüllen.
52	GLP	Ja	Wir finden es interessant, dass die beiden Beispiele Kopenhagen und Niederlande im Bericht vorgestellt werden, da beides als Vorbilder in diesem Bereich gesehen werden können. Knotenlösungen sind dringend nötig für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen, was zu einer erhöhten Lebensqualität führt.	Wird zur Kenntnis genommen	-
53	SVP	Eher nein	Die Durchsetzung aller Sicherheitsziele ist kaum machbar. Die Signalisierung müsste verbessert werden. Gefahren für den Radverkehr bei Kaphaltestellen sind zu beheben und unmotivierte Absperrpfosten (z.T. mitten auf der Strasse) zu entfernen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden ist ein wichtiges und zentrales Anliegen. Für die angesprochenen Kaphaltestellen werden in den Standards ab S. 63 verschiedene Lösungsmöglichkeiten respektive Alternativen aufgezeigt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					Ohne konkrete Benennung der zu verbessernden Stellen sind keine Anpassungen möglich.
54	SP	Ja	Insbesondere Ziel 1, wonach alle Knoten gemäss den Grundsätzen «Velofahren für alle» befahren werden können, ist aus der Sicht der SP Stadt Bern sehr wichtig. Allerdings bleibt viel zu tun und es gibt keine Angaben zum Zeithorizont der Zielerreichung. Wir begrüßen die Umsetzung von Pilotprojekten. Mittel- und langfristig sollte es das Ziel sein, einen Standard für Verkehrsknoten zu schaffen, der flächendeckend umgesetzt werden kann. Vorbild dafür könnte z.B. Holland sein, wo fast jeder Knoten gleich aussieht.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Ziel, mittel- und langfristig alle Knoten nach den Standards des Masterplanes umzusetzen und dabei eine möglichst einheitliche Gestaltung anzustreben, wird unterstützt. Nebst den Zielen der Stadt Bern gelten insbesondere auch die Fristen des Veloweggesetzes, wonach zusammenhängende und durchgehende Velowegnetze bis spätestens 2042 umzusetzen sind.
Quartierorganisationen					
55	QM3	Eher ja	Die Velohaupttrouten verlaufen auch über Knoten in durchgehender, hoher Qualität. Die Routenführung ist logisch und der Standard ist verlässlich. Sie sind aber an diversen Knotenpunkten wie z. B. beim Eigerplatz nicht umsetzbar! Ebenso sind querende ÖV-Knotenpunkte kaum lösbar, wie es die Macher des Masterplan vorhaben. Auch gilt es geltendes Recht zu beachten. Der Standard der Veloverkehrsführung an Knoten orientiert sich an nationalen und internationalen Vorbildern und schafft Massstäbe für die Schweiz, die für die Stadt Bern nur teilweise umsetzbar sind.	Wird zur Kenntnis genommen	Einige Umbauten und Sanierungen wurden vor oder während der Erarbeitung des Masterplan Veloinfrastruktur geplant, weshalb nicht alle Knoten den neuen Standards entsprechen. Dies trifft auch auf den Eigerplatz zu. Auch in Bern sind hohe Standards möglich, wenn von Beginn an mit diesen geplant wird, wie Erfahrungen zeigen.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
56	Gemeinde Köniz	Ja	Gerne würden wir zusammen mit der Stadt Bern (und dem Kanton Bern) ein oder mehrere Pilotprojekte zu neuen Knotenelementen anstossen und umsetzen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Zusammenarbeit wird sehr begrüsst.
Fach- und Interessenverbände					
57	Berner Heimatschutz	Eher ja	Ziel der Stadt Bern darf nicht ausschliesslich eine technisch-funktionelle und soziale («acht bis achtzig») Qualität der Verkehrsknoten sein.	Wird berücksichtigt	Der Masterplan löst nicht konkrete Projekte aus, sondern dient als Planungsinstrument. Die durch den Masterplan definierten

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Verkehrsknoten werden angepasst an den Bestand und die Situation vor Ort (in Anlehnung an und Anpassung von internationale/n Vorbilder/n) auch hohe baukulturelle Qualität gefordert. Dies gilt gleichermaßen für die Realisierung der «Strecken». Falls ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild der Infrastrukturen zur besseren Wiedererkennbarkeit und Interpretation von technisch-funktionellen Lösungen angestrebt wird, erweist sich eine gestalterisch hochwertige Lösung noch zwingender, da flächendeckend(er), mit wenig(er) Abweichungen, umgesetzt.		Standards werden so umgesetzt, wie es die projektspezifischen Begebenheiten erfordern und erlauben. Ein entsprechender Planungsgrundsatz, wonach auch im Rahmen von Veloroutenplanungen auf die baukulturelle Qualität geachtet werden soll, wurde im Bericht zum Masterplan aufgenommen (Kapitel 6, S. 36 und 40, Grundsatz 10).
58	Pro Velo	Ja	Insbesondere Ziel 1, wonach alle Knoten gemäss den Grundsätzen «Velofahren für alle» befahren werden können, ist aus der Sicht von Pro Velo Bern zentral. Von der Anwendung dieses Grundsatzes bei der Neugestaltung von Knoten ist die Stadt Bern leider noch weit entfernt. Es bleibt viel zu tun und es fehlen auch hier Angaben zum Zeithorizont der Zielerreichung. Wir begrüßen die Umsetzung von Pilotprojekten. Mittel- und langfristig sollte aber ein Standard für Verkehrsknoten entwickelt werden, der möglichst flächendeckend umgesetzt wird, wie dies in den Niederlanden oder Dänemark gelebte Praxis ist.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Ziel, mittel- und langfristig alle Knoten nach den Standards des Masterplanes umzusetzen, und dabei eine möglichst einheitliche Gestaltung anzustreben, wird unterstützt. Nebst den Zielen der Stadt Bern gelten insbesondere auch die Fristen des Veloweggesetzes, wonach zusammenhängende und durchgehende Velowegnetze bis spätestens 2042 umzusetzen sind.
59	SeRa	Eher ja	Mit den Zielen sind wir einverstanden, doch mit den für Bern vorgeschlagenen Lösungen wird das Ziel «Velofahren für alle» nicht erreicht.	Wird zur Kenntnis genommen	Die durch den Masterplan gesetzten Lösungen für die Veloinfrastruktur in der Stadt Bern beruhen auf anerkannten nationalen und internationalen Grundlagen und werden als zielführend erachtet.
60	TCS		In Kapitel 8 werden die Knotenpunkte für die Veloinfrastruktur erläutert. Als TCS möchten wir uns zum Linksabbiegekonzept äussern und unsere grundsätzliche Beurteilung zum Ausdruck bringen, damit die Infrastruktur einer breiten Bevölkerung zur Verfügung steht. Wir erhoffen uns davon eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Reduktion der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden.	Wird zur Kenntnis genommen	-

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>Bedenken haben wir bezüglich der geplanten Reduktion der LSA für Velos. Die Stadtverwaltung geht davon aus, dass in Zukunft weniger LSA für Velos benötigt werden, da u.a. der MIV in der Kernzone abnehmen wird. Am Stadtrand hingegen wird mit einer Zunahme des MIV gerechnet, so dass mehr LSA benötigt werden. In der Region Bern-Mittelland (Stadt und Agglomeration) verfügen 67% aller Haushalte über mindestens ein Auto. Eine Infrastrukturplanung, welche die Tatsache des MIV nicht berücksichtigt, wird aus Sicht des TCS der Realität nicht gerecht. Bevor die LSA-Strategie für Velos aus Sicht des TCS umgesetzt werden kann, müssen deshalb die Auswirkungen auf den übrigen Verkehr geprüft werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Beim Ziel, LSA für den Veloverkehr zu reduzieren, handelt es sich um eine Stossrichtung. Die tatsächliche Gestaltung von Knoten und LSA erfolgt situativ unter Einbezug aller Verkehrsteilnehmenden.
Planungs- und Ingenieurbüro					
61	BSB + 2	Eher ja	<p>Grundsätzlich ja, aber zu Punkt 2 möchte ich präzisieren, eine logische und durchgehende Führung bedingt nicht unbedingt eine vortrittsberechtigte Führung. Je nach Frequenzen / Sichtverhältnissen bringt eine Vortrittsberechtigung der Radfahrenden auch Gefahren (Stauraum). Grundsätzlich sollte die Passierbarkeit des MIV ein hohes Gewicht behalten (z.B. Gewährleistung Schleppkurven, Sichtweiten). Da auch international beteuert wird, dass primär auch für der MIV gut gelöst werden muss. Gleiches gilt für die hindernisfreie Wegführung. Es braucht immer ein Abwägen der Ansprüche.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Der Masterplan Veloinfrastruktur beschränkt sich auf velospezifische Aspekte. Dabei werden keine anderen geltenden Grundlagen z.B. Sichtweiten und Schleppkurven ausser Kraft gesetzt und es beinhaltet keine übergeordnete Interessensabwägung. Bei spezifischen Projekten wird die Veloinfrastruktur immer auf andere Verkehrsmittel abgestimmt.</p>
Private					
62	Privatperson 3	Nein	<p>Nein! Inwiefern ein achtjähriges Kind die geltenden Verkehrsregeln bereits kennt und anwenden kann, ist mehr als fraglich! Deshalb kann dies auch nicht für die Zieldefinition mitberücksichtigt werden. Die Zielsetzung: «Alle Verkehrsknoten können gemäss den Grundsätzen "Velofahren für alle" sicher und komfortabel befahren werden» ist nicht umsetzbar.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Das Ziel, dass auch Kinder und Jugendliche in Bern sicher velofahren können, wird als zentral für die Veloförderung bewertet. Das nationale Verkehrsrecht regelt, ab welchem Alter die Kinder wo selbständig mit dem Velo unterwegs sein dürfen und wo sie begleitet werden.</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			«Die Velohaupttrouten verlaufen auch über Knoten in durchgehender, hoher Qualität. Die Routenführung ist logisch und der Standard ist verlässlich.» Sind an diversen Knotenpunkten wie z.B. beim Eigerplatz nicht umsetzbar! Ebenso sind querende ÖV- Knotenpunkte kaum lösbar, wie es die Macher des Masterplan vorhaben. Auch gilt es geltendes Recht zu beachten. Eine Priorisierung des Veloverkehrs als einziger Verkehrsspieler ist nicht zielführend. Es gilt eine Abwägung aller Verkehrsakteure in Betracht zu ziehen und eine gemeinsame Lösung anzustreben.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Veloinfrastruktur beschränkt sich auf velospezifische Aspekte und setzt dabei weder geltende Grundlagen ausser Kraft noch beinhaltet er übergeordnete Interessenabwägungen. Bei projektspezifischen Planungen werden alle Verkehrsträger miteinbezogen und aufeinander abgestimmt.
			«Der Standard der Veloverkehrsführung an Knoten orientiert sich an nationalen und internationalen Vorbildern und schafft Massstäbe für die Schweiz» ist polemisch und nicht umsetzbar. Standards müssen sich nach dem geltenden Recht ausrichten.	Wird zur Kenntnis genommen	Wie die Erfahrung zeigt, sind auch in Bern hohe Standards möglich, sofern von Beginn an mit diesen geplant wird. Die Planung erfolgt selbstverständlich nach geltenden Normen und Verordnungen.
63	Privatperson 6	Eher ja	Die Evaluation der bestehenden und neu gebauten Knotenpunkte ist für mich ebenfalls essentiell. Was in anderen Ländern funktioniert, muss aufgrund der unterschiedlichen Verkehrskultur nicht automatisch auch bei uns gut funktionieren. Wir nehmen z.B. in der Schweiz generell weniger Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende, als dies in anderen Ländern der Fall ist.	Wird zur Kenntnis genommen	Best-Practice-Beispiele aus Vorbildländern liefern wertvolle Erfahrungen. Die durch den Masterplan gesetzten Lösungen für die Veloinfrastruktur in der Stadt Bern beruhen auf anerkannten nationalen und internationalen Grundlagen.
64	Privatperson 7	Eher ja	Ziel muss auch sein, dass Velomassnahmen nie vor Knoten enden. Dort sollten sie sogar verschärft werden	Wird zur Kenntnis genommen	Diese Ansicht wird geteilt: Damit die Veloinfrastruktur nicht vor Knoten endet, sollen diese in die Planung miteinbezogen werden.

Frage 6: Sind Sie mit den auf Seite 55 beschriebenen Aussagen der „Anwendungshilfe“ und den darin enthaltenen Grundsätzen der Veloführung an Knoten einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
65	EVP	Ja	Die vorgeschlagenen Lösungen machen Sinn.	Wird zur Kenntnis genommen	-
66	FDP	Eher ja	Die Grundsätze zur Veloführung an Knoten auf Seite 57 des Masterplans scheinen gut durchdacht, jedoch könnte ihre starke Vereinfachung in der praktischen Umsetzung Herausforderungen bergen, insbesondere in einem komplexen urbanen Umfeld wie Bern. Einfache Knotenformen im Mischverkehr und die Präferenz für Knoten ohne LSA, obwohl effizient gedacht, erfordern sorgfältige Planung, um Sicherheit und Klarheit in der Verkehrsführung zu gewährleisten. Entscheidend wird sein, diese Pläne realistisch zu integrieren und sicherzustellen, dass sie den lokalen Gegebenheiten angepasst sind und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer fördern, ohne ungewollte Konflikte zu erzeugen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Ansicht wird geteilt, dass Knoten immer sorgfältige und lokal abgestimmte Lösungen erfordern. Das Schema auf S. 55 (ehemals auf S. 57) soll dabei als Orientierungshilfe dienen.
67	SVP	Eher nein	s. Frage 5	Wird zur Kenntnis genommen	Siehe Erläuterung zu Eingabe Nr. 56.
68	SP	Ja	Die Befahrbarkeit von Knoten von «acht bis achtzig» ist zentral für die Steigerung der Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel in der Stadt. Es ist sinnvoll, dass es ein sicheres Angebot gibt, gleichzeitig aber auch direkte Fahrbeziehungen für geübte Velofahrende offenbleiben. Wir teilen die Einschätzung, dass Knoten ohne LSA gegenüber Knoten mit LSA vorzuziehen sind, dort wo es Verkehrs- und Fussverkehrsaufkommen erlauben. Temporeduktion auf 20 und 30 verbessert die Sicherheit der Velofahrenden und sollte noch breiter eingesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Umsetzung von weiteren Tempo-30-Zonen und Strecken sowie von Begegnungszonen entspricht den Zielen des STEK 2016 und wird, auch im Sinne der Velosicherheit, weiter vorangetrieben.
Quartierorganisationen					

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
69	QBB	Eher nein	<p>Verbesserungsbedarf bei Verkehrsknoten. Die vorgeschlagenen Lösungen im Dokument «Masterplan Veloinfrastruktur Standards» (Seite 37) erfüllen nicht die Erwartungen der QBB. Zum Beispiel beim «Kreisverkehr als Regelfall» (Seite 49): Die QBB fragt sich, warum die gelben Linien, welche die Velospur markieren, vor dem Kreisel enden. Sie schlägt vor, in einem Pilotprojekt zu prüfen, ob durch ein Velopiktogramm (Grösse wie in Velostrassen) in der Mitte der Fahrbahn direkt vor der Kreiseinfahrt andere Verkehrsteilnehmende darauf aufmerksam gemacht werden können, dass Velos mittig in den Verkehr resp. Kreisel einfahren.</p> <p>Ein weiteres Beispiel sind Tramhaltstellen (Seite 67): Die Velospur endet auch hier früh. Die QBB schlägt vor, den unterbrochenen Fahrradstreifen (in einem Pilotprojekt) leicht versetzt gegen die Mitte zu ziehen und über die gesamte Haltestelle weiterzuführen. Die Sichtbarkeit des Veloverkehrs wird dadurch auch in einer Kaphaltestelle ohne Umfahrungsmöglichkeit angezeigt. Andere Verkehrsteilnehmende werden deshalb nicht behindert.</p> <p>Generell wünscht sich die QBB bei der Gestaltung von Knoten (Seite 37) – Velomassnahmen enden heute vielfach vor Knoten – weitergehende Ziele von der Verkehrsplanung. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind noch nicht ausreichend.</p>	<p>Wird teilweise berücksichtigt</p> <p>Wird nicht berücksichtigt</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Eine Verdeutlichung der Veloführung mittels Velo-Piktogrammen, Linien oder vergleichbaren Massnahmen soll deshalb in Pilotprojekten bei Kreiseln, wo keine niederländische Lösung möglich ist, geprüft werden. Dies wurde entsprechend im Masterplan ergänzt (Bericht, S. 60).</p> <p>Der Vorschlag, die Velospur über die gesamte Haltestelle weiterzuführen, wird nicht weiterverfolgt. Die Velospur würde über Tramgleise führen, deren Querung in flachem Winkel sehr gefährlich ist. Bei Tramhaltestellen sollten, wenn immer möglich, die Standards «Haltestelle mit Überfahung» (HS 1) oder «Kaphaltestelle mit Veloüberfahrt» (HS 3) angestrebt werden.</p> <p>Die Ansicht wird geteilt, dass die Veloinfrastruktur nicht vor Knoten enden soll, sondern dass Knoten in die Planung miteinbezogen werden sollen.</p>
70	QM3	Eher ja	Es ist zweifellos ein Fortschritt, wenn Velos an Verkehrsknoten aussen herumgeführt werden können, und eine Trennung der Fahrbahnen vorgenommen wird.	Wird zur Kenntnis genommen	-

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
71	TBA	Eher ja	Die gewählte Knotenform muss für alle Verkehrsteilnehmenden sicher befahr- resp. begehbar sein.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Fach- und Interessenverbände					
72	Pro Velo	Ja	Die Befahrbarkeit von Knoten von «acht bis achtzig» ist zentral für die Steigerung der Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel in der Stadt. Es ist sinnvoll, dass es ein sicheres Angebot gibt, gleichzeitig aber auch direkte Fahrbeziehungen für geübte Velofahrende offenbleiben. Wir teilen die Einschätzung, dass Knoten ohne LSA gegenüber Knoten mit LSA vorzuziehen sind, dort wo es Verkehrs- und Fussverkehrsaufkommen erlauben. Auch Temporeduktion auf 20 und 30 km/h verbessern die Sicherheit der Velofahrenden und sollten noch breiter eingesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Umsetzung von weiteren Tempo 30-Zonen und -Strecken sowie von Begegnungszonen entspricht den Zielen des STEK 2016 und wird, auch im Sinne der Velosicherheit, weiter vorangetrieben.
73	SeRa	Eher ja	Das Ziel ist in Bern noch in weiter Ferne!	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung wird geteilt, dass der Handlungsbedarf bei Knoten sehr gross ist.
Planungs- und Ingenieurbüro					
74	BSB + 1	Eher ja	Insbesondere die Niederländische Lösung benötigt viel zusätzlichen Platz, was wiederum in Konflikt mit dem neuen Masterplan Fussverkehr kommen wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Die niederländische Knotenlösung benötigt tatsächlich zusätzlichen Platz. Dies muss aber nicht in Konflikt mit dem Masterplan Fussverkehr stehen. Die genaue Ausgestaltung des Knotens ist situativ zu entscheiden. Tendenziell ist eher eine Verringerung des Platzes für den MIV angedacht als eine Reduktion der Fläche für Zufussgehende.
75	BSB + 2	Eher ja	Vgl. vorherige Rückmeldung. Die übergeordnete Message ist klar. In der Praxis ist aber die Beurteilung schwierig, da die Grafik / Beschreibung (vermutlich bewusst) ja keinerlei Richtwerte (z.B. DTV) enthält. Somit ist eine Anwendung / Beurteilung schwammig / schwierig. Ev. wäre es - im Wissen, dass es keine strengen Vorgaben sind - die Angabe von Richtwerten trotzdem hilfreich. Etwas Bedenken habe ich bei den velovortrittsberechtigten Systemen (Holländerknoten)	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anwendungshilfe ist bewusst einfach und übergeordnet gehalten. Für spezifische Projekte werden alle Richtwerte z.B. DTV in die Analyse und Planung miteinbezogen. Die niederländische Knotenlösung bedarf einer sorgfältigen und auf lokale Gegebenheiten angepassten Analyse. Die Planung der Veloinfrastruktur wird immer auf andere Verkehrsmittel abgestimmt, und es werden selbstverständlich geltende Normen und Vorgaben eingehalten.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			mit hohem MIV -> Rückstau bei Ein-/Ausfahrten infolge vortrittsberechtigten Velos. Das ist logischerweise auch situativ zu prüfen. Zu den Grundsätzen: Unbedingt Schleppkurvenprüfung und Normvorgaben (Radien Kreisel) nicht vergessen! Enge Radien stets prüfen.		
Private					
76	Privatperson 3	Nein	Nein! «Die Knoten sind grundsätzlich von "acht bis achtzig" befahrbar.» Dies ist aus den zuvor gemachten Äusserungen kaum machbar. Der Einbezug aller Verkehrsteilnehmer muss im Fokus stehen.	Wird zur Kenntnis genommen	Beispiele aus Vorbildländern zeigen, dass eine sichere Veloinfrastruktur unter anderem bei Knoten zentral für die Veloförderung ist. Der Masterplan ist explizit auf das Velo ausgerichtet. Dies schliesst andere Verkehrsteilnehmende aber nicht aus.
77	Privatperson 7	Eher ja	Tram(schienen) und Knoten wird zu wenig Beachtung geschenkt - Einfahrt in einen Kreisel mit Tramschienen ist in der Mitte der Fahrbahn fast unmöglich - Schienen in Kreisel gefährlich v.a. bei Nässe und Kälte	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung wird geteilt, dass die Überfahrt von Tramschienen, insbesondere in flachem Winkel, heikel und gefährlich ist. Die Gestaltung der Veloinfrastruktur bei Knoten mit Tramschienen muss sorgfältig geplant und an lokale Gegebenheiten angepasst werden.

Frage 7: Sind Sie mit den auf den Seiten 57-60 dargelegten Analysen und Lösungen zum Einsatz und zur Ausgestaltung von Knoten mit LSA einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
78	EVP	Ja	Diese Lösungen tragen zur Sicherheit der Velofahrenden bei.	Wird zur Kenntnis genommen	-
79	FDP	Eher ja	Die Analysen und Lösungen für die Knoten mit LSA (LSA), wie auf den Seiten 59-62 des Masterplans Veloinfrastruktur Stadt Bern dargestellt, sind grundsätzlich zu befürworten. Sie zielen darauf ab, die Sicherheit und Effizienz für den Veloverkehr zu verbessern, insbesondere durch separate Signalphasen für Velos. Die FDP Stadt Bern unterstützt diesen Ansatz, sieht	Wird zur Kenntnis genommen	Bei spezifischen Projekten wird die Veloinfrastruktur immer auf andere Verkehrsmittel abgestimmt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			jedoch die Notwendigkeit, die Kosten und die Integration in das bestehende Verkehrsnetz kritisch zu überprüfen, um die Wirtschaftlichkeit und praktische Umsetzbarkeit der Massnahmen sicherzustellen.		
80	GLP	Eher ja	Dies ist sinnvoll, solange es mit der Sicherheit vereinbar ist. Es sollen auch Überlegungen zu Alternativen wie zum Beispiel dem indirekten Abbiegen (analog zu Kopenhagen) berücksichtigt und getestet werden. Die Effizienz des Radfahrens sollte maximiert werden, um das Fahrradfahren in der Stadt so attraktiv und beliebt wie möglich zu machen. Die Grünliberalen begrüßen zudem die Einführung von fahrradfreundlichen Lichtsignalen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die formulierten Stossrichtungen zum Linksabbiegen und zur Effizienz des Velofahrens in der Stadt werden geteilt.
81	SP	Eher ja	Das Ziel nach wenigen und velofreundlichen LSA teilt die SP Stadt Bern. Bestehende und nötige LSA sollten, wo immer möglich, die Velofahrenden gegenüber dem MIV priorisieren. Eine Prüfung von Velo-Bypässen und grünen Velowellen begrüßen wir ebenso wie den vermehrten Einsatz von Bedarfsanlagen und den Einsatz von neuen Lösungsansätzen. Nicht klar ist, warum es bei einem Angebot des indirekten Linksabbiegens für das direkte Linksabbiegen kein separates Veloangebot geben soll.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens bleibt für Velofahrende weiterhin bestehen. Ein breiter Radstreifen (oder Radweg) wird jedoch in erster Priorität für die jeweils sicherste Lösung eingesetzt, was auf grösseren Knoten die Führung am Rand ohne Verflechtung mit dem MIV bedeutet. Wo es die Platzverhältnisse zulassen, kann zusätzlich auch ein Raumangebot für das direkte Linksabbiegen geschaffen werden.
			Die Einführung des freien Rechtsabbiegens bei Rot ist eine grosse Verbesserung. Eine Ausweitung sollte geprüft werden. Dabei ist es wichtig, dass potenzielle Konfliktsituationen auf Zebrastreifen ernstgenommen werden, damit die Sicherheit von Zufussgehenden nicht eingeschränkt wird. Wir sind der Ansicht, dass es bei besserer Infrastruktur für den Veloverkehr die Vielfalt von Velofahrenden grösser und gleichzeitig die Zahl von möglichen Konfliktsituationen kleiner wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Rechtsabbiegen bei Rot: Die Knoten in der Stadt Bern werden systematisch überprüft, und nach Möglichkeit wird das freie Rechtsabbiegen bei Rot umgesetzt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Frühzeitige Voranmeldung kann sowohl eine unterbruchfreie Fahrt als auch eine bessere Einhaltung der Verkehrsregeln fördern.	Wird zur Kenntnis genommen	Die frühzeitige Voranmeldung wird bei neuen LSA systematisch geprüft und wo möglich umgesetzt.
Quartierorganisationen					
82	QM3	Eher ja	Es ist zu begrüssen, wenn die Knotenpunkte so ausgestaltet werden, dass sie logisch und für alle Verkehrsteilnehmenden ohne Benachteiligung umgesetzt werden. Ein Miteinander ist besser als ein Gegeneinander.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
83	TBA	Keine Angabe	Bedarfsanlagen anstelle Blinkbetrieb dunkel gestalten.	Wird zur Kenntnis genommen	Um auf die Bedarfsanlage aufmerksam zu machen, kann ein Blinkbetrieb sinnvoll sein.
Fach- und Interessenverbände					
84	Heit Sorg zu Bärn	Eher nein	Liftnanlagen sind keine valable Lösung.	Wird zur Kenntnis genommen	-
85	Pro Velo	Eher ja	Das Ziel nach wenigen und velofreundlichen LSA wird von Pro Velo geteilt. Bestehende und nötige LSA sollten, wo immer möglich, die Velofahrenden gegenüber dem MIV priorisieren. Eine Prüfung von Velo-Bypässen und grünen Velowellen begrüssen wir ebenso wie der vermehrte Einsatz von Bedarfsanlagen und den Einsatz von neuen Lösungsansätzen.	Wird zur Kenntnis genommen	Es ist eine Daueraufgabe, möglichst alle LSA velofreundlicher zu machen. Zu berücksichtigen sind dabei immer auch die zahlreichen Abhängigkeiten (z.B. ÖV-Priorisierung). Dort, wo es die Grüne Welle für Velofahrende bereits gibt, ist diese für ein bestimmtes Fahrtempo eingerichtet, welches nicht allen Velofahrenden entspricht. Die Definition dieser «Regel-Geschwindigkeit» bleibt weiterhin schwierig, da damit bestimmte Velofahrende gegenüber anderen priorisiert werden. Zusätzlich braucht es auch immer eine Abwägung zwischen Verkehr auf der Hauptachse und den Zufussgehenden / Verkehr aus Nebenrichtungen. Würden Velos konsequent priorisiert werden, würde dies unweigerlich zu längeren Wartezeiten für allen anderen führen z.B. Zufussgehende oder Velos aus Nebenrichtungen. Ebenfalls sind die meisten Knoten zu Hauptverkehrszeiten bereits jetzt stark ausgelastet, so dass die LSA in einem Festzeitprogramm laufen, welches den ÖV und die Stauverhinderung priorisiert, so dass

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Nicht klar ist, warum es bei einem Angebot des indirekten Linksabbiegens für das direkte Linksabbiegen kein separates Veloangebot geben soll.	Wird zur Kenntnis genommen	wenig Platz bleibt für weitere Anpassungen. Wo möglich, sollen jedoch Grüne Wellen für Velofahrende eingeführt werden. Die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens bleibt für Velofahrende weiterhin bestehen. Ein breiter Radstreifen (oder Radweg) wird jedoch in erster Priorität für die jeweils sicherste Lösung eingesetzt, was auf grösseren Knoten die Führung am Rand ohne Verflechtung mit dem MIV bedeutet. Wo es die Platzverhältnisse zulassen, kann zusätzlich auch ein Raumangebot für das direkte Linksabbiegen geschaffen werden.
			Die Einführung des freien Rechtsabbiegens bei Rot ist eine grosse Verbesserung. Eine möglichst flächendeckende Umsetzung ist voranzutreiben. Wir sind der Ansicht, dass es bei besserer Infrastruktur für den Veloverkehr die Vielfalt von Velofahrenden grösser und gleichzeitig die Zahl von möglichen Konfliktsituationen kleiner wird. Frühzeitige Voranmeldung kann sowohl eine unterbruchfreie Fahrt als auch eine bessere Einhaltung der Verkehrsregeln fördern.	Wird zur Kenntnis genommen	-
			Hierzu fehlen Aussagen: wir fordern seit Jahren ausgebauten Anmeldeanlagen, welche weit über die heutigen Normen hinausgehen, z.B. auch Anzahl und Geschwindigkeit von nahenden Velos erfassen können und intelligente Ampeln, welche Velos klar priorisieren (und nicht drei Velos stoppen, weil ein einziges Auto nicht noch 5 Sekunden länger warten darf).	Wird zur Kenntnis genommen	Neue Erfassungsgeräte bedeuten auch höhere Kosten, welche beim heutigen Stand der Systeme nicht zwingend zu einem Mehrwert führen.
86	SeRa	Eher ja	Die vorhandenen Pilot-Lösungsansätze müssen für Bern angepasst und vor allem realisiert werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die genaue Umsetzung der neuen Lösungsansätze wird projektspezifisch beurteilt.
87	TCS	Eher nein	Die Reduktion der LSA für Velos am Stadtrand ist aus Sicht des TCS nicht optimal, da in der Region Bern-Mittelland mit einer Zunahme des MIV zu rechnen ist. LSA auch für Velos sind wichtig für die	Wird zur Kenntnis genommen	Periphere Knoten mit hoher Verkehrsbelastung und Dosierfunktion sollen weiterhin durch LSA geregelt werden. Wo dies möglich ist, soll der Veloverkehr nach niederländischem Beispiel separat geführt werden.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Verkehrssicherheit und das gemeinsame Fahren auf geteilten Strassen.		
Planungs- und Ingenieurbüro					
88	BSB + 2	Eher ja	Nichtsdestotrotz fällt auf, dass alle Massnahmen eher auf ein «die Velos halten sich sowieso nicht dran» anlehnen bzw. annähern z.B. durch kurze Wartezeiten, damit dann hoffentlich doch einige sich daranhalten. Grundsätzlich finde ich das gut, trotzdem frage ich mich, welche Elemente helfen würden in Situationen, wo Velos effektiv zwingend warten müssen (weil zu gefährlich- z.B. Tram). Daher finde ich insbesondere den Grundsatz eher weniger ist mehr - wahrscheinlich richtig - Tendenziell nur Veloampeln dort wo sehr «brisant». Die Massnahmen betr. Geometrie finde ich sehr sinnvoll.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Private					
89	Privatperson 3		Nur bedingt! Es ist zu begrüssen, wenn die Knotenpunkte so ausgestaltet werden, dass sie logisch und für alle Verkehrsteilnehmenden ohne Benachteiligung umgesetzt werden. Ein Miteinander ist besser als ein Gegeneinander.	Wird zur Kenntnis genommen	-

4. Veloparkierung

Frage 8: Sind Sie mit den Ergänzungen in der Analyse und den daraus abgeleiteten Grundsätzen zur Veloparkierung einverstanden (Seiten 68-71)?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
90	EVP	Ja	Es ist wichtig, dass dieses Thema angesprochen wird, und dass das Parkangebot an neuralgischen Punkten verbessert wird. Genügend Grasparkplätze für die Kurzzeitznutzung sind an diesen Orten wünschenswert.	Wird zur Kenntnis genommen	-
91	FDP	Eher nein	Die Ergänzungen zur Veloparkierung im Masterplan sind grundsätzlich zu begrüßen, da sie Qualität und Sicherheit betonen. Die praktische Umsetzung in dicht bebauten Bereichen wie am Hauptbahnhof Bern stellt jedoch eine Herausforderung dar, insbesondere im Hinblick auf den Erhalt des städtischen Charakters. Obwohl die Bereitstellung von Veloparkierungsanlagen als Angebot statt als Zwang sinnvoll ist, könnte eine strengere Regulierung in hoch frequentierten Zonen notwendig sein. Entscheidend wird sein, dass die Stadt Bern die Pläne realistisch und angepasst an lokale Bedingungen umsetzt, um Effektivität und Akzeptanz zu gewährleisten.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Ausbau der Veloabstellplätze am Hauptbahnhof Bern stellt tatsächlich eine Herausforderung dar. Die Bewirtschaftung von Veloabstellplätzen sowie der Einsatz eines Ordnungsdienstes kann situativ, hauptsächlich rund um den Bahnhof geprüft werden.
92	GLP	Eher ja	Die neuen Velotypen wie Cargobikes oder E-Bikes bringen neue Herausforderungen mit sich, und es ist erfreulich zu sehen, dass dies erkannt und angesprochen wird. Der Handlungsbedarf im Bereich der Veloparkierung ist erheblich, und wir begrüßen Bemühungen, wie die Einrichtung der neuen Velostation bei der Welle7. Ein Bereich, der im Bericht noch nicht behandelt wird, ist das Velosharing, wie zum Beispiel Publibike. Diese Angebote haben in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen und sollten daher in die Strategie einbezogen werden.	Wird nicht berücksichtigt	Obwohl Bikesharing und Tourismus eine bedeutende Rolle in der Förderung des Veloverkehrs spielen, werden diese Themen im Masterplan nicht behandelt, da er als Leitfaden für die Infrastruktur dient und nicht als Programm für Velomaßnahmen konzipiert ist. Der infrastrukturelle Aspekt des Freizeitverkehrs mit dem Velo wird im Kap. 14 «Freizeitrouten» des Berichts behandelt. Neu im Bericht aufgenommen wurden die E-Scooter, welche als Teil der Mikromobilität die vorhandene Veloinfrastruktur nutzen (Kap. 4, S. 25).
93	SVP	Nein	Die Veloparkierung rund um den Bahnhof ist ungenügend und deshalb unbefriedigend. Parkierungsanlagen sollten auch aus städtebaulichen Gründen intern angeordnet werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Veloparkierung am Hauptbahnhof Bern weist ein grosses Verbesserungspotenzial auf. Das Gesamtkonzept sieht den Ausbau auf 10'000 Veloabstellplätze vor, wobei die Planungsgrundsätze ebenfalls wegweisend sind.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
94	SP	Ja	Wichtig ist, dass für Cargobikes oder Velos mit Anhänger genügend Abstellplätze zur Verfügung stehen. Anbindepfosten sollten wo immer möglich zur Verfügung stehen. Gerade bei neuen Wohnüberbauungen ist es zentral, dass von Anfang an genügend Veloabstellplätze von hoher Qualität geplant werden. Veloparkierung nicht immer zulasten Grünraum! Es fehlen uns Grundsätze zur Veloparkierung bei Schulhäusern, Geschäften und Dienstleistungen. Zudem sollten bei jedem Umbauprojekt Veloparkplätze eingeplant werden. Schliesslich sollte um den Bahnhof eine gewisse Zahl oberirdischer Abstellplätze für kurzes Parkieren von Velos bereitgestellt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Planungsgrundsätze für Veloabstellplätze bei Geschäften und Dienstleistungen entsprechen den Grundsätzen im öffentlichen Raum (Bericht, S.70). Oftmals erschweren knappe Platzverhältnisse den Bau von Veloabstellplätzen. Zusätzlich ist der Handlungsspielraum der Stadt Bern oft eingeschränkt, da die entsprechenden Flächen in Privateigentum sind, wodurch das Angebot von Veloabstellplätzen in der Verantwortung der Eigentümerinnen liegt. Beim Neubau von Schulen ist die Anzahl der Veloabstellplätze vorgegeben. Bei bestehenden Schulgebäuden ist eine Nachrüstung der Veloabstellplätze wünschenswert, aufgrund knapper Ressourcen aber leider nicht immer möglich. Am Bahnhof Bern wird es weiterhin oberirdische Kurzzeitabstellplätze geben. Das Angebot wird durch Abstellplätze in den Velostationen ergänzt.
Quartierorganisationen					
95	QBB	Eher ja	Flächen die als Veloabstellflächen markiert sind, werden auch von Motorrädern genutzt. Die QBB schlägt vor, dass Veloabstellflächen so gestaltet werden, dass sie ausschliesslich von Velos genutzt werden können. Dies könnte beispielsweise durch die Installation von Veloständern oder Pfosten erfolgen, um die Fahrräder sicher zu befestigen, wie dies an vielen Orten bereits getan wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Im Regelfall werden Veloabstellplätze im öffentlichen Raum mit Anbindepfosten ausgerüstet, welche das Parkieren von Motorrädern erschweren. Aufgrund von denkmal- oder ortsbildpflegerischen Kriterien kann es aber zu Abweichungen kommen. Darüber hinaus können Veloabstellplätze mit einem entsprechenden Signal oder der Markierung eines Velopiktogrammes ausschliesslich für den Veloverkehr reserviert werden. Wo erwiesenermassen Nutzungskonflikte bestehen, setzt die Verkehrsplanung dies so um. Aus Kostengründen werden diese Massnahmen jedoch nicht flächendeckend umgesetzt.
96	QM3	Eher ja	Kostenloses Parkieren in Velostationen für die ersten 24 Stunden (Kurzparkieren) sollte weiter ausgebaut werden, damit öffentliche Plätze von parkierten Velos freigehalten werden können. Danach sollte aber im Sinne des Verursacherprinzips etwas verlangt werden. Eine Bewirtschaftung der Veloabstellplätze ist einzuführen.	Wird nicht berücksichtigt	Ob das Angebot der 24-Stunden Gratis-Nutzung der Velostationen beibehalten und auf alle Velostationen ausgedehnt wird, ist abhängig vom Ergebnis des 24h-Pilot-Projekts. Grundsätzlich wird eine niederschwellige Nutzung der Velostationen angestrebt. Die Velostationen werden bereits heute bewirtschaftet. Mögliche Erweiterungen werden im Rahmen des Pilotprojekt 24h-Gratisparkierung geprüft. Die Bewirtschaftung oberirdischer Veloabstellplätze beschränkt sich auf die Definition der maximalen Parkzeitdauer und regelmässige Räumungen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					Der Masterplan fokussiert auf die Infrastruktur. Details zum Betrieb der Velostationen werden deshalb nicht erwähnt, sondern über konkrete Projekte geregelt.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
97	Gemeinde Köniz	Ja	Sehr hilfreich ist für uns auch der Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Fach- und Interessenverbände					
98	Berner Heimatschutz	Eher ja	Der öffentliche Raum gehört allen Menschen in der Stadt und seine Qualität hat Einfluss auf das Wohlbefinden der Nutzenden. Es geht nicht darum, nur an denkmal- oder ortsbildpflegerisch empfindlichen Stellen situativ Ausnahmen zu erlauben. Grundsatz bzw. Ziel muss eine generell hohe baukulturelle Qualität der Integration von Veloabstellplätzen und -systemen an allen Standorten sein.	Wird berücksichtigt	Ein entsprechender Planungsgrundsatz, wonach auch im Rahmen von Veloroutenplanungen auf die baukulturelle Qualität geachtet werden soll, wurde im Bericht zum Masterplan aufgenommen (Kapitel 6, S. 36 und 40, Grundsatz 10).
99	Heit Sorg zu Bärn	Eher ja	Bei Kapphaltestellen muss zwingend eine Umfahrungsmöglichkeit geschaffen werden. Der schmale Abstand zu Schiene ist für ungeübte Velofahrende sehr gefährlich. Variante HS5 ist bessere Lösung.	Wird zur Kenntnis genommen	Kapthaltestellen sollen, wenn immer möglich, vermieden werden. Falls es die lokalen Gegebenheiten zulassen, ist immer eine Veloumfahrung zu realisieren.
100	Pro Velo	Eher ja	Im Raum Bahnhof muss zukünftig auch ein ausreichendes Angebot an oberirdischen Veloabstellplätzen bereitgestellt werden. Dies entspricht einem grossen Bedürfnis der Velofahrenden. Eine vollständige Verlegung der Veloparkierung in unterirdische Anlagen ist weder verhältnismässig noch wünschenswert und wird von Pro Velo klar abgelehnt. Wichtig ist zudem, dass für Cargobikes und Velos mit Anhänger genügend Abstellplätze zur Verfügung stehen. Anbindepfosten sind überall zur Verfügung stehen.	Wird zur Kenntnis genommen	Beim Bahnhof Bern wird es weiterhin oberirdische Veloabstellplätze für kurzzeitiges Parkieren geben. Das Angebot wird durch die Velostationen ergänzt. Oftmals erschweren knappe Platzverhältnisse den Bau von Veloabstellplätzen. Zusätzlich ist der Handlungsspielraum der Stadt Bern oft eingeschränkt, da die entsprechenden Flächen in Privateigentum sind, wodurch das Angebot von Veloabstellplätzen in der Verantwortung der Eigentümerinnen liegt.
			Gerade bei neuen Wohnüberbauungen ist es zentral, dass von Anfang an genügend Veloabstellplätze von hoher Qualität geplant werden. 1.5 Veloabstellplätze	Wird nicht berücksichtigt	Dazu dienen die neuen Standards zur Veloparkierung in Wohnarealen (S. 87). Bereits 1.5 Dazu dienen die neuen Standards ab Seite 78. Bereits 1.5 Veloabstellplätze pro Zimmer ist

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			pro Zimmer sind hier das absolute Minimum, bei autoarmen Überbauungen ist diese Zahl auf mindestens 2 zu erhöhen.		herausfordernd, weshalb in einem ersten Schritt damit Erfahrungen gesammelt werden sollen.
			Im Masterplan fehlen zudem Vorgaben zur Veloparkierung bei Schulhäusern, Geschäften und Dienstleistungen. Ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen muss auch bei allen Umbauprojekten sichergestellt werden. Dies ist im Rahmen der Baubewilligungsverfahren verbindlich einzufordern.	Wird zur Kenntnis genommen	Beim Neubau von Schulen ist die Anzahl der Veloabstellplätze vorgegeben. Bei bestehenden Schulgebäuden ist eine Nachrüstung der Veloabstellplätze wünschenswert, aufgrund knapper Ressourcen aber leider nicht immer möglich. Die Planungsgrundsätze für Veloabstellplätze bei Geschäften und Dienstleistungen entsprechen den Grundsätzen im öffentlichen Raum (Bericht, S. 70). Eine Wegleitung für die Erstellung von Veloabstellplätzen bei Bestandesbauten ist in Planung.
101	SeRa	Eher ja	Veloparkplätze sind in zu geringer Zahl vorhanden. Es ist sicherzustellen, dass sie nicht z.B. durch schwere Motorräder zweckentfremdet werden können,	Wird zur Kenntnis genommen	Beim Angebot und den Standards der aktuellen Veloparkierung bestehen in der Tat Defizite. Im Regelfall werden Veloabstellplätze im öffentlichen Raum mit Anbindepfosten ausgerüstet, welche das Parkieren von Motorrädern erschweren. Aufgrund von denkmal- oder ortsbildpflegerischen Kriterien kann es aber zu Abweichungen kommen.
			und es müssen überdachte Veloparkplätze geschaffen werden.	Wird nicht berücksichtigt	Wo dies möglich und verhältnismässig ist, wird eine Überdachung angestrebt. Die Zuständigkeit liegt im öffentlichen Raum bei der Stadt, während für Private die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) sowie die Normen gelten. Der Masterplan unterstützt das Anliegen mit den Standards zur Veloparkierung in neuen Wohnarealen. Die generelle Überdachung von Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum ist jedoch nicht vorgesehen.
Planungs- und Ingenieurbüro					
102	BSB + 2	Eher ja	Die Versuchsregelung für die Veloparkierung für neue Wohnareale finde ich etwas schwierig. Dann sind diejenigen «gestraft», wenn sie in den nächsten 5 Jahren bauen und evtl. merkt man dann, dass zu viele Plätze gefordert wurden. Allenfalls müsste das mit einem «möglichen Nachrüstbedarf» abgedeckt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Bei der «Regelung» der Veloparkierung auf privatem Grund handelt es sich um einen Leitfaden, welcher in den nächsten 5 Jahren testweise angewandt und danach konsolidiert wird. Die definierten Ziele und Qualitätsstandards bieten genügend Spielraum, um die Veloparkierung den spezifischen Wohnarealen anpassen zu können.
Private					

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
103	Privatperson 1	Eher ja	<p>Gerade in unserem Quartier fehlt es an überdachten Abstellplätzen. Nicht geschützte Abstellplätze werden gemieden und die Velokeller platzen aus allen Nähen.</p> <p>Überdachte Abstellplätze anstatt Autoparkplätze würden Abhilfe schaffen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Beim Angebot und den Standards der aktuellen Veloparkierung bestehen in der Tat Defizite.</p> <p>Wo dies möglich und verhältnismässig ist, wird stets eine Überdachung angestrebt. Die Zuständigkeit liegt im öffentlichen Raum bei der Stadt, während für Private die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) sowie die Normen gelten. Der Masterplan unterstützt das Anliegen mit den Standards zur Veloparkierung in neuen Wohnarealen.</p> <p>In Arealentwicklungen ist gemäss «Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale» von 2023 eine Überdachung grundsätzlich für alle Veloabstellplätze anzustreben. Bei allen anderen neuen Wohnbauten sollen gemäss Bauverordnung (BauV) des Kantons Bern die Hälfte der Abstellplätze überdacht werden.</p>
104	Privatperson 3	Nein	Nein! Es gibt kein Recht auf einen kostenfreien Parkplatz! Auch nicht für Velofahrende. Die Veloabstellplätze in den Veloparkhäusern sind grösstenteils nicht ausgelastet. Es gibt auch kein Recht, dass Veloparkplätze oberirdisch oder sich im Aussenraum auf öffentlichem Grund befinden müssen. Wer sein Velo direkt beim Bahnhof oder an Knotenpunkten abstellen will, dem muss dies etwas wert sein. Eine Bewirtschaftung der Veloabstellplätze ist zu prüfen.	Wird nicht berücksichtigt	<p>Die Velostationen werden bereits heute bewirtschaftet. Mögliche Erweiterungen werden im Rahmen des Pilotprojekts 24h-Gratisparkierung geprüft. Die Bewirtschaftung oberirdischer Veloabstellplätze beschränkt sich auf die Definition der maximalen Parkzeitdauer und regelmässige Räumungen.</p> <p>Der Masterplan fokussiert auf die Infrastruktur. Details zum Betrieb oder der Instandhaltung werden deshalb nicht erwähnt.</p>
105	Privatperson 6	Ja	Die Entsiegelung der Veloabstellplätze ist eine hervorragende Idee und sollte nicht nur situativ geprüft, sondern möglichst konsequent umgesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	-
106	Privatperson 7	Eher ja	Veloabstellplätze sind so zu gestalten, dass sie von Motorfahrrädern und Autos nicht besetzt werden können (z.B. Rathausgasse vor Kirche als schlechte Lösung).	Wird zur Kenntnis genommen	Im Regelfall werden Veloabstellplätze im öffentlichen Raum mit Anbindepfosten ausgerüstet, welche das Parkieren von Motorrädern erschweren. Aufgrund von denkmal- oder ortsbildpflegerischen Kriterien, zum Beispiel in der Rathausgasse, kann es aber zu Abweichungen kommen.

Frage 9: Auf Seite 71 werden Ziele zum Thema Veloparkierung formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
107	EVP	Ja	Allenfalls wäre zu prüfen, ob es auch für E-Trottinette feste Parkfelder geben sollte wie für die Velos von PubliBike (wie beim Bahnhof Bümpliz Nord).	Wird zur Kenntnis genommen	Mit der Einführung des Veloverleihsystem 2026+ werden die Ausleihstationen zu «Sharing-Hubs» umgebaut, womit die Grundlagen geschaffen werden für allfällige fixe Parkfelder für E-Trottinette. Die genauen Rahmenbedingungen dafür sind noch in der Erarbeitung.
108	FDP	Nein	Die Veloparkierungsziele auf Seite 72 des Masterplans sind ehrgeizig, aber fraglich in ihrer Umsetzbarkeit. Die Forderung nach 10'000 Abstellplätzen am Bahnhof und dezentralen Angeboten in der historischen Innenstadt sowie Quartieren scheint angesichts begrenzter Ressourcen unrealistisch. Die Sicherheitsstandards müssen konkretisiert werden, um Diebstahl und Vandalismus zu verhindern. Es bedarf einer kritischen Prüfung, um sicherzustellen, dass diese Ziele realistisch und umsetzbar sind, ohne die Lebensqualität der Stadt zu beeinträchtigen, indem zum Beispiel Velofriedhöfe zwingend zu vermeiden sind.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Realisierung von 10'000 Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof gilt als Zielbild. Der Bedarf wurde sowohl durch Grundlagen der Stadt Bern als auch durch die SBB bestätigt. Unbestritten ist, dass die Umsetzung Herausforderungen mit sich bringt. Bezüglich Sicherheitsstandards für Veloabstellplätze macht der Masterplan bereits Aussagen. Zentrale Elemente sind Anbindepfosten wie zum Beispiel auf den Seiten 82-84 der Standards erläutert. Diese werden im öffentlichen Raum schrittweise umgesetzt. Oberirdische Veloabstellplätze im Bahnhofsperimeter werden bereits heute durch die maximale Parkdauer und regelmäßige Räumungen bewirtschaftet.
109	GLP	Ja	Es besteht grosser Handlungsbedarf. Ein Problem, welches zudem angegangen werden sollte, sind «Velofriedhöfe», wenn Velos einfach parkiert und stehen gelassen, statt entsorgt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Bereits heute werden oberirdische Veloabstellplätze, insbesondere rund um den Bahnhof, durch die maximale Parkdauer und regelmäßige Räumungen bewirtschaftet.
110	SVP	Nein	Siehe Frage 8. Langzeit-Abstellplätze müssen bewirtschaftet werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Velostationen werden bereits heute bewirtschaftet. Ob das Angebot der 24-Stunden Gratis-Nutzung der Velostationen beibehalten und auf alle Velostationen ausgedehnt wird, ist abhängig vom Ergebnis des 24h-Pilot-Projekts. Grundsätzlich wird eine niederschwellige Nutzung der Velostationen angestrebt. Die Bewirtschaftung oberirdischer Veloabstellplätze beschränkt sich auf die

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					Definition der maximalen Parkzeitdauer und regelmässige Räumungen.
111	SP	Ja	Siehe vorherige Frage.	Wird zur Kenntnis genommen	Siehe Erläuterung zu Eingabe Nr. 95.
Fach- und Interessenverbände					
112	Berner Heimatschutz	Eher ja	Identisch zu oben 8. Grundsätze: «baukulturelle Qualität» fehlt als Ziel.	Wird berücksichtigt	Ein entsprechender Planungsgrundsatz, wonach auch im Rahmen von Veloroutenplanungen auf die baukulturelle Qualität geachtet werden soll, wurde im Bericht zum Masterplan aufgenommen (Kapitel 6, S. 36 und 40, Grundsatz 10).
113	Pro Velo	Eher ja	Siehe vorherige Frage.	Wird zur Kenntnis genommen	Siehe Erläuterung zu Eingabe Nr. 103.
114	SeRa	Eher ja	Es ist sicherzustellen, dass die (knappen) Veloparkplätze nicht zu «Velofriedhöfen» werden (Entsorgung von «Schrottvelos»).	Wird zur Kenntnis genommen	Bereits heute werden oberirdische Veloabstellplätze, insbesondere rund um den Bahnhof, durch die maximale Parkdauer und regelmässige Räumungen bewirtschaftet.
Planungs- und Ingenieurbüro					
115	BSB + 2	Eher ja	Frage mich, ob die Festlegung der Anzahl im Bereich Bahnhof sinnvoll / zweckmässig ist. Wie bekommt man künftig ein «Gespür» dafür, wie viele noch fehlen...	Wird zur Kenntnis genommen	Das Konzept der Veloparkierung am Bahnhof basiert auf verschiedenen Berechnungsansätzen, die unter anderem Pendlerströme oder das Bevölkerungswachstum berücksichtigen. Bis 2030 sollen 10'000 Veloabstellplätze am Bahnhof zur Verfügung stehen. Die Auslastung der Plätze wird regelmässig erhoben.
Private					
116	Privatperson 3	Nein	Nein! Der öffentliche Raum soll nicht durch ein Velochaos verschandelt werden. Besonders beim Bahnhof oder anderen neuralgischen Knotenpunkten sind die Parkplatzfelder gering zu halten und sollten, wie bei den Autos auch bewirtschaftet werden. Die Ziele sind grundsätzlich zu überarbeiten.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Velostationen werden bereits heute bewirtschaftet. Ob das Angebot der 24-Stunden Gratis-Nutzung der Velostationen beibehalten und auf alle Velostationen ausgedehnt wird, ist abhängig vom Ergebnis des 24h-Pilot-Projekts. Grundsätzlich wird eine niederschwellige Nutzung der Velostationen angestrebt. Die Bewirtschaftung oberirdischer Veloabstellplätze beschränkt sich auf die Definition der maximalen Parkzeitdauer und regelmässige Räumungen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
117	Privatperson 7	Eher ja	s. vorangehende Bemerkung unter Frage 8	Wird zur Kenntnis genommen	Siehe Erläuterung zu Eingabe Nr. 108.

5. Ergänzungen/Anpassungen

Frage 10: Zusätzlich zu den hauptsächlichen Ergänzungen und Neuerungen der Kapitel 4 (Fokus Velovielfalt), 8 (Knoten) und 10 (Veloparkierung) wurden auch die weiteren Kapitel des Berichts ergänzt und angepasst. Sind Sie mit diesen Anpassungen einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
118	EVP	Ja	Die Ergänzungen runden den Bericht sinnvoll ab.	Wird zur Kenntnis genommen	-
119	FDP	Eher ja	Die Anpassungen tragen dazu bei, die Infrastruktur umfassend und zukunftsfähig zu gestalten. Es ist jedoch wichtig, dass diese Änderungen kontinuierlich überwacht und bei Bedarf nachjustiert werden, um ihre Effektivität und Effizienz sicherzustellen.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan dient als langfristig wirksames Grundlagendokument. Eine periodische Aktualisierung ist angedacht. Zwischen der ersten und der aktuellen zweiten Version sind rund fünf Jahre vergangen; für weitere Aktualisierungen wird mit einem ähnlichen Zeithorizont gerechnet.
120	GB	Eher ja	Wir beantragen, in Kapitel 5 (Seite 31, Velo und Bus) den Passus «Im Bahnhofssperimeter sind weiterhin Umweltpuren in Betrieb oder geplant, die deutlich höhere Busfrequenzen und auch hohe Velofrequenzen aufweisen.» ersatzlos zu streichen. Die Umweltspur sollte nur im Ausnahmefall und bei tiefen Busfrequenzen eingesetzt werden. Das ist im Bahnhofssperimeter eindeutig nicht der Fall. Mit dem neuen roten Satz wird nun zementiert, dass es um den Bahnhof (Bollwerk) weiterhin Umweltpuren geben soll, obwohl dieser Perimeter wenig velofreundlich ist.	Wird berücksichtigt	Im Grundsatz wird eine Trennung von Velo und Bus angestrebt, sofern dies die lokalen Gegebenheiten zulassen, dies gilt natürlich auch (oder gerade) für den Bahnhofssperimeter. Der Satz zum Bahnhofssperimeter wurde entsprechend angepasst. In den Standards wird der Querschnittstyp Q4 (Umweltspur, Seite 20), neu als «Ausnahme» gekennzeichnet.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
121	SVP	Eher nein	Die Bevorzugung des Veloverkehrs führt zu bezüglichem Rowdytum und diskriminiert Fussgänger und Fussgängerinnen.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Veloinfrastruktur beschränkt sich auf velospezifische Aspekte. Bei konkreten Umsetzungen wird die Veloinfrastruktur immer auf die anderen Verkehrsteilnehmenden abgestimmt.
122	SP	Eher ja	Für die Erreichung der formulierten Ziele sollten Radstreifen breiter als 1.50 m sein. Mischverkehr in Kreisel ist in vielen Fällen sehr problematisch. So sind z.B. die Kreisel Thunplatz oder Burgernziel mit mehreren Fahrbahnen auch für geübte Velofahrende, die links abbiegen möchten, kaum sicher befahrbar. Es wäre wichtig, dass Massnahmen gefunden werden können, die Sicherheit zu erhöhen.	Wird zur Kenntnis genommen	Den angesprochenen Aspekten wird zugestimmt. Die anzustrebenden Masse für Radstreifen sind im Bericht (z.B. S. 27 und 45) und in den Standards (z.B. S. 12 und 13) beschrieben.
			Die Frage bleibt offen, wie mit Nutzungskonflikten bei engen Platzverhältnissen umgegangen werden soll. Eine möglichst flächendeckende Temporeduktion auf 30 hätte positive Auswirkungen auf alle für die Sicherheit des Veloverkehrs relevanten Aspekte.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Umgang mit Nutzungskonflikten wird in Kapitel 5 beschrieben.
			Eine bessere Erkennbarkeit der Veloinfrastruktur wäre wünschenswert.	Wird zur Kenntnis genommen	Ein Konzept für die Signalisation von Velohaupttrouten und Velorouten wird momentan in Koordination mit SchweizMobil-Routen erarbeitet.
			Ein Monitoring zur Überprüfung der Zielerreichung ist zentral.	Wird zur Kenntnis genommen	-
			Es ist klar, dass nicht alle Massnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, es fehlen aber Überlegungen, wie Massnahmen priorisiert werden.	Wird nicht berücksichtigt	Der Masterplan dient als Planungsinstrument und wird im Rahmen von Projekten angewendet. Die Umsetzung der Massnahmen des Masterplans ist von vielen verschiedenen Faktoren abhängig, wodurch nur zu spezifischen Projekten genaue Angaben gemacht werden können. Dadurch ist ebenfalls eine generelle Priorisierung der Massnahmen nicht möglich.

Quartierorganisationen

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
123	QM3	Eher ja	Eine Minderheit in der QM3 stellt fest, dass Bern nicht als Velohauptstadt der Schweiz benannt werden kann, da es keine Hauptstadt der Schweiz gibt und Bern die Bundeshauptstadt oder Bundesstadt der Schweiz ist. Sie schlägt als alternativen Begriff Bern als Velostadt Schweiz vor.	Wird nicht berücksichtigt	Der Begriff Velohauptstadt wird seit langem in der Kommunikation der Stadt Bern verwendet; er hat darüber hinaus keine rechtliche Verbindlichkeit.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
124	TBA	Eher ja	Velovorrangrouten gemäss Sachplan Veloverkehr werden den Begriffen aus der Bundesgesetzgebung angepasst (= Velobahnen). Die Umsetzung von Velobahnen auf Gemeinde- und Privatstrassen ist Aufgabe der Gemeinden.	Wird berücksichtigt	Die Bezeichnungen wurden an die neuen Vorgaben angepasst.
Fach- und Interessenverbände					
125	Berner Heimatschutz	Eher ja	Es fehlt grundsätzlich überall die Einforderung von baukultureller Qualität der Veloinfrastrukturen, namentlich im öffentlichen Raum.	Wird berücksichtigt	Ein entsprechender Planungsgrundsatz, wonach auch im Rahmen von Veloroutenplanungen auf die baukulturelle Qualität geachtet werden soll, wurde im Bericht zum Masterplan aufgenommen (Kapitel 6, S. 36 und 40, Grundsatz 10).
			Es fehlt weiter eine angemessene Berücksichtigung bzw. Erhaltung des Baumbestands bei Umgestaltung / Neubau von Strecken und Knoten. Diese beiden Ziele sind zu ergänzen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Umsetzung von Velomassnahmen zulasten bestehender Baumstandorte war und ist bereits bisher nur in Ausnahmefällen sinnvoll und realisierbar. Wo möglich wird eine Ergänzung des Baumbestandes angestrebt.
126	Pro Velo	Eher ja	Für die Erreichung der formulierten Ziele, müssen Radstreifen breiter als 1.50m sein. Mischverkehr in Kreiseln ist in vielen Fällen sehr problematisch. So sind z.B. die Kreisel Thunplatz oder Burgernziel mit mehreren Fahrbahnen auch für geübte Velofahrende kaum sicher befahrbar. Es wäre wichtig, dass Massnahmen gefunden werden können, um die Sicherheit zu erhöhen.	Wird zur Kenntnis genommen	Den angesprochenen Aspekten wird zugestimmt. Die anzustrebenden Masse für Radstreifen sind im Bericht (z.B. S. 27 und 45) und in den Standards (z.B. S. 12 und 13) beschrieben. Der Thunplatz und das Burgernziel sind als Netzlücken mit grossen Defiziten bekannt. Der Masterplan weist im Bericht ab Seite 53 sowie in den Standards ab Seite 37 auf entsprechende Lösungsmöglichkeiten hin.
			Es dürfen keine Kaphaltestellen ohne Veloumfahrung oder überfahrbares Kap mehrgebaut werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Dem Anliegen zu den Kaphaltestellen wird zugestimmt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Eine möglichst flächendeckende Temporeduktion auf 30 hätte positive Auswirkungen auf alle für die Sicherheit des Veloverkehrs relevanten Aspekte.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Umsetzung von weiteren Tempo-30-Zonen und Strecken sowie von Begegnungszonen entspricht den Zielen des STEK 2016 und der Energie- und Klimastrategie 2035 und wird, auch im Sinne der Velosicherheit, weiter vorangetrieben.
			Es braucht eine bessere Erkennbarkeit der Veloinfrastruktur. Diese muss klar signalisiert und markiert und intuitiv befahrbar sein. Ein Monitoring zur Überprüfung der Zielerreichung ist zentral. Es fehlen Angaben, wie Massnahmen priorisiert werden.	Wird zur Kenntnis genommen Wird zur Kenntnis genommen	Ein Konzept für die Signalisation von Velohaupttrouten und Velorouten wird momentan in Koordination mit SchweizMobil-Routen erarbeitet. Der Masterplan dient als Planungsinstrument und wird im Rahmen von Projekten angewendet. Die Umsetzung der Massnahmen des Masterplans ist von vielen verschiedenen Faktoren abhängig, wodurch nur zu spezifischen Projekten genaue Angaben gemacht werden können. Dadurch ist ebenfalls eine generelle Priorisierung der Massnahmen nicht möglich.
127	TCS	Eher nein	Aus Sicht des TCS fehlen noch einige Themen im Bericht, so Bikesharing und Tourismus sowie Mikromobilität.	Wird teilweise berücksichtigt	Obwohl Bikesharing und Tourismus eine bedeutende Rolle in der Förderung des Veloverkehrs spielen, werden diese Themen im Masterplan nicht behandelt, da er als Leitfaden für die Infrastruktur dient und nicht als Programm für Velomaßnahmen konzipiert ist. Der infrastrukturelle Aspekt des Freizeitverkehrs mit dem Velo wird im Kap. 14 «Freizeitrouten» des Berichts behandelt. Neu im Bericht aufgenommen wurden die E-Scooter, welche als Teil der Mikromobilität die vorhandene Veloinfrastruktur nutzen (Kap. 4, S. 25).
Planungs- und Ingenieurbüro					
128	BSB + 2	Eher ja	S. 77 die genauere Beschreibung betr. Einsatzkriterium Velopikto finde ich sehr gut. Hinweis zur Anwendung an Tramhaltestellen fehlt m.E.	Wird nicht berücksichtigt	Bei Kaphaltestellen sind Velopiktogramme auf der Fahrbahn nicht sinnvoll. Zwischen Einsteigekante und Tramschiene steht eine ungenügende Breite zur Verfügung, zwischen den Tramschienen wirkt das Pikogramm als «Empfehlung» des Fahrbereichs, was ein Queren der Tramschienen in einem flachen Winkel erfordert. Dieses Manöver ist nicht allen Velofahrenden sicher möglich, weshalb auf die Anordnung zwischen den Tramschienen verzichtet wird.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Kap. 12: Grundsätzlich finde ich die Idee des Monitorings gut. Doch wer prüft diese Ergebnisse und wer legt fest, was bei welchem (Soll)wert gemacht werden muss?	Wird zur Kenntnis genommen	Die Ergebnisse werden von der Stadt Bern und unter Beizug von externen Anbietern ausgewertet. Die Auswertung erfolgt projekt- und themenspezifisch und soll dazu dienen, den Veloverkehr realitätsnah und systematisch zu erfassen, um eine bedürfnisgerechte Planung zu ermöglichen, sowie den Fortschritt der Velo-Offensive aufzuzeigen.
			S. 89 Baustellen: Wer legt fest, was «grössere» bzw. «lange» Baustellen sind wo zwingend Massnahmen getroffen werden müssen?	Wird zur Kenntnis genommen	Bei Baustellen werden Massnahmen situativ und aufgrund von lokalen Gegebenheiten geprüft und beurteilt. Generelle Kriterien, welche bestimmte Massnahmen auslösen, sind nicht geplant.
Private					
129	Privatperson 3		Teilweise! «Ziele der Stadt Bern; Velofahrende werden in Bern explizit willkommen geheissen,» Dies ist eine polemische Aussage, welche Menschen, die nicht Velofahren können als kaum willkommen darstellt.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Veloinfrastruktur fokussiert auf velospezifische Aspekte. Die Einladung der Stadt Bern an Velofahrende schliesst andere Verkehrsteilnehmende nicht aus.
			«Die Ziele und Massnahmen der Stadt Bern stellen sicher, dass bis 2030 ein Velo-Anteil von 30 % am Gesamtverkehr der Stadtbevölkerung in hoher Qualität möglich ist.» Es ist doch bedenklich, wenn eine Infrastruktur aufgebaut werden soll, welche wahrscheinlich nie voll ausgeschöpft werden wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Das kontinuierliche Wachstum des Veloverkehrs zeigt, dass der Ausbau und die Verbesserung der Veloinfrastruktur dazu beitragen, den Veloanteil zu erhöhen. Die Umsetzung des Masterplans bei konkreten Projekten wird immer situativ geprüft und beurteilt.
			«Bern versteht sich als Velohauptstadt der Schweiz und lässt sich daran messen.» Bern ist keine Hauptstadt der Schweiz, sondern wird Bundesstadt der Schweiz genannt! Somit gibt es auch keine Velohauptstadt, sondern eine Velo-Bundesstadt der Schweiz. Auszug Wikipedia «Die Festschreibung Berns als Sitz des Bundesrates (Exekutive) und als Sitz der Bundesversammlung (Legislative) geschieht heute im Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz beziehungsweise im Parlamentsgesetz. Aus föderaler Rücksichtnahme	Wird nicht berücksichtigt	Der Begriff Velohauptstadt wird seit langem in der Kommunikation der Stadt Bern verwendet; er hat darüber hinaus keine rechtliche Verbindlichkeit.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>wird Bern jedoch nicht «Hauptstadt» oder «Bundeshauptstadt», sondern «Bundesstadt» genannt. In keiner der drei Bundesverfassungen wurde je eine «Bundesstadt», «Bundeshauptstadt» oder «Hauptstadt» festgeschrieben.»</p> <p>Einiges kann als Verbesserung angesehen werden. Diese Verbesserungen sollten sicher entsprechend gewürdigt werden. Die Umsetzung sollte stets den Gegebenheiten geschuldet sein.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	-
130	Privatperson 6	Ja	Von den Ideen und konkreten Vorschlägen bin ich positiv überrascht!	Wird zur Kenntnis genommen	-

Frage 11: Begrüssen Sie grundsätzlich die Aktualisierung der Standards?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
131	EVP	Ja	Wo die Platzverhältnisse die Umsetzung des neuen Standards nicht zulassen, ist ein schmalerer Velostreifen oder eine Hinweis-Strassenmarkierung auf Veloverkehr aber immer noch besser als gar nichts.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung wird geteilt, dass wenn immer möglich und nötig, Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur ergriffen werden sollten.
132	FDP	Eher nein	<p>Als FDP Stadt Bern begrüssen wir einige Aspekte des aktualisierten Masterplans Veloinfrastruktur, insbesondere die Fokussierung auf Verkehrssicherheit und die Entflechtung der Verkehrsträger. Allerdings haben wir Bedenken bezüglich des übermässigen Fokus auf den sozialen Austausch und plädieren für eine realistische Verkehrspolitik, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.</p> <p>Wir bedauern die fehlende Berücksichtigung von Bikesharing und Mikromobilität im Plan und fordern eine sorgfältige Prüfung möglicher Auswirkungen</p>	Wird teilweise berücksichtigt	<p>Der Masterplan Veloinfrastruktur wird immer in eine gesamtstrategische Planung eingebettet, damit alle Verkehrsteilnehmenden und deren Bedürfnisse berücksichtigt werden.</p> <p>Die Planung und der Betrieb der Veloverleihsysteme werden über konkrete Projekte bearbeitet und sind nicht Bestandteil des Masterplans.</p> <p>Obwohl Bikesharing und Tourismus eine bedeutende Rolle in der Förderung des Veloverkehrs spielen, werden diese Themen im Masterplan nicht behandelt, da er als Leitfaden für die Infrastruktur dient und nicht als Programm für Velomaßnahmen konzipiert</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			geplanter Massnahmen auf den Gesamtverkehr. Die geplanten Massnahmen zur Verkehrssignalisation und das Monitoring der Veloinfrastruktur unterstützen wir unter der Bedingung einer transparenten Kommunikation und Datenteilung.		ist. Der infrastrukturelle Aspekt des Freizeitverkehrs mit dem Velo wird im Kap. 14 «Freizeitrouten» des Berichts behandelt. Neu im Bericht aufgenommen wurden die E-Scooter, welche als Teil der Mikromobilität die vorhandene Veloinfrastruktur nutzen (Kap. 4, S. 25).
133	SVP	Eher ja	Die Bezeichnung «Velohauptstadt» ist unseres Erachtens nicht gesetzeskonform und deshalb zu vermeiden.	Wird nicht berücksichtigt	Der Begriff Velohauptstadt wird seit langem in der Kommunikation der Stadt Bern verwendet; er hat darüber hinaus keine rechtliche Verbindlichkeit.
134	SP	Ja	Siehe weiter unten.	Wird zur Kenntnis genommen	Siehe Erläuterung zu Eingabe Nr.142.
Quartierorganisationen					
135	QM3	Eher ja	Falls eine Wunschbreite eines Velostreifens oder Veloweges nicht möglich ist, ist ein schmalerer Streifen oder Weg aber immer noch besser als gar keiner. Teile der Standards können als Bereicherung angesehen werden. Verkehrsbeziehungen sollen sich nicht gegenseitig konkurrenzieren, sondern ergänzen. Ein Miteinander aller Verkehrsträger und eine diesbezügliche Machbarkeit wäre sicher zu bevorzugen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung wird geteilt, dass wenn immer möglich und nötig, Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur ergriffen werden sollten. Ein gutes Miteinander der Verkehrsteilnehmenden wird stets angestrebt.
Fach- und Interessenverbände					
136	Berner Heimatschutz	Eher ja	Bezüglich der technisch-funktionellen und sozialen (inklusive) Problematik begrüssen wird die Aktualisierung der Standards. Es fehlen aus unserer Sicht jedoch grundsätzlich die explizite/n Ziele/Einforderung von hoher baukultureller Qualität der Infrastrukturbauwerke und deren gute Integration ins Orts-/Siedlungsbild sowie eine angemessene Berücksichtigung bzw. Erhaltung des Baumbestands bei Umgestaltung/Neubau von Strecken und Knoten.	Wird berücksichtigt Wird zur Kenntnis genommen	Ein entsprechender Planungsgrundsatz, wonach auch im Rahmen von Veloroutenplanungen auf die baukulturelle Qualität geachtet werden soll, wurde im Bericht zum Masterplan aufgenommen (Kapitel 6, S. 36 und 40, Grundsatz 10). Die Umsetzung von Velomassnahmen zulasten bestehender Baumstandorte war und ist bereits bisher nur in Ausnahmefällen sinnvoll und realisierbar. Wo möglich wird eine Ergänzung des Baumbestandes angestrebt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
137	Pro Velo	Eher ja	Mit den Ergänzungen sind wir einverstanden. Entscheidend ist jedoch die konsequente Anwendung der Standards in der Praxis. Hier besteht noch grosser Handlungsbedarf. Es wäre wünschenswert, wenn das Thema «Baustellen» auch in den Standards und nicht nur im Bericht behandelt wird, damit dies ein höheres und verbindlicheres Gewicht bekommt.	Wird zur Kenntnis genommen	Im Manual «Baustellen in der Stadt Bern» gibt es bereits ein Kapitel zu Veloverkehr bei Baustellen. Dieses Dokument ist unter folgendem Link einsehbar: https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/baustellen-in-der-stadt-bern . Auf eine zusätzliche Einarbeitung in die Standards wird daher verzichtet.

Private

138	Privatperson 3		Teile der Standards können als Bereicherung angesehen werden. Doch grossmehrheitlich bilden die polemischen Wiedergaben ein negatives Bild ab. Verkehrsbeziehungen sollen sich nicht gegenseitig konkurrenzieren, sondern ergänzen. Leider fehlt dies hier grösstenteils. Ein Miteinander aller Verkehrsträger und diesbezüglicher Machbarkeit wäre sicher zu bevorzugen.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Veloinfrastruktur wird immer in eine gesamtstrategische Planung eingebettet, damit alle Verkehrsteilnehmenden und deren Bedürfnisse berücksichtigt werden.
-----	----------------	--	---	----------------------------	---

Frage 12: Die Standards zu Querschnitten und Strecken wurden mit einer Anwendungshilfe (Seite 11) sowie mit den Themen abgesetzter Radweg (Q3, Seite 18) und Velostrasse (Q9, Seite 30) ergänzt. Sind Sie mit diesen Ergänzungen einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
139	GB	Eher nein	Der Grundsatz, wonach MIV und Veloverkehr stärker getrennt werden sollen, spiegelt sich für uns in den Standards noch zu wenig wider. Standard Q1 (Radstreifen) entspricht dem heutigen Status quo mit einem Radweg als Teil der Strasse. Auch ist aufgrund der vielen Standards schwer zu erkennen, was die Stadt als "Hauptstandard" ansieht. Die internationalen Vergleiche zeigen, dass Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen durch eine hohe Standardisierung der Velowege überzeugen. Heute ist das unseres Erachtens eine der Schwächen der Velostadt Bern: Es	Wird teilweise berücksichtigt	Aufgrund der unterschiedlichen Eigenschaften der Strassenräume ist es schwierig, einen Hauptstandard für die Veloführung der Stadt Bern zu definieren. Die Wahl des Querschnittstyps ist abhängig von lokalen Merkmalen, wie die zur Verfügung stehende Strassenbreite oder die Menge und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und des ÖV. Generell wird immer die für den Veloverkehr optimale Variante geprüft und angestrebt. Massgebend ist dabei das erwähnte Schema auf Seite 11 der Standards. Die Niederlande setzen viel stärker auf eine bauliche Abtrennung: je nach örtlicher Situation kommen aber auch weitere Führungsarten wie Radstreifen oder Velostrassen häufig zum Einsatz.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			gibt sinnvolle Einzellösungen (Einfahrt Bürgerenzielkreisel, Abbiegen Eigerplatz, Umfahrung Wander-Tramhaltestelle), aber es ist schwierig, einen Standard zu erkennen. Aus Sicht des Grünen Bündnis sollte die Stadt für Strassen mit mittlerer und stärkerer Belastung (gemäss Standards, S. 11) wenn immer möglich eine baulich abgetrennte Velofahrbahn (Q2 strassenbegleiteter Radweg oder Q3 abgesetzter Radweg) anstreben. Q1 und Q4 (Umweltspur) sollten zur Ausnahme werden. Diese Umstellung wird Zeit in Anspruch nehmen, scheint uns aber im Sinne einer langfristigen Strategie der richtige Ansatz. Mit Mischverkehr auf Strassen mit tiefer Belastung sind wir hingegen einverstanden.		In den Standards wird der Querschnittstyp Q4 (Umweltspur, S. 20), neu als «Ausnahme» gekennzeichnet.
140	SP	Ja	Mit den Ergänzungen sind wir einverstanden. Es ist zentral, dass wo immer möglich der Standard umgesetzt wird und nur in Ausnahmefällen eine für den Veloverkehr schlechtere Lösung.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Quartierorganisationen					
141	QM3	Ja	Bei den Velostrassen sollte aber ein Standard eingeführt werden, für den Fall, dass beispielsweise die Velostrasse ein MIV-Basisnetz kreuzt (z.B. Querung Schlösslistrasse-Zieglerstrasse). Eine Markierung bei den Querungsstellen sollte Standard werden. Die Abgrenzungen sind zudem nicht abschliessend gelöst.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung wird geteilt, dass für den beschriebenen Fall keine befriedigende Lösung vorliegt. Gemäss geltendem Recht kann der Velostrasse (oder einem Radweg) gegenüber einer Nebenstrasse der Vortritt eingeräumt und entsprechend so markiert werden. Gegenüber einer Hauptverkehrsstrasse ist dies jedoch nicht möglich.
Quartiervereine					
142	Quartierverein	Eher ja	Ich finde, dass Fuss- und Velowege wenn möglich auch getrennt werden, um das Konfliktpotenzial zu verkleinern.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
143	Gemeinde Köniz	Ja	Wie weit sind diese Standards mit dem Kanton abgestimmt?	Wird zur Kenntnis genommen	Die angestrebten Breiten der Veloinfrastruktur sind mit der kantonalen Fachstelle Langsamverkehr abgestimmt. Auf Gemeindestrassen hat der Kanton die Oberaufsicht über die Gemeinden bei der Umsetzung der Verkehrsgesetzgebung. In der bisherigen Anwendung der Standards sind keine Differenzen bekannt. Auf Kantonsstrassen kommen die kantonalen Standards zur Anwendung.
144	TBA	Ja	Signalisation Radweg ist zu prüfen, Gehweg «Velo gestattet» ist in der Regel nicht korrekt und widerspricht der Trennung Fuss- und Veloverkehr im städtischen Kontext.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt. Die Einsatzbereiche und -grenzen der Signalisierung sind im Bericht (Kap. 5) umschrieben.
Fach- und Interessenverbände					
145	Pro Velo	Ja	Mit den Ergänzungen sind wir einverstanden. Entscheidend ist jedoch die konsequente Anwendung der Standards in der Praxis. Hier besteht noch grosser Handlungsbedarf.	Wird zur Kenntnis genommen	-

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>Bezüglich dem Standard Q5 Kernfahrbahn besteht noch folgende Vorbehalt: Heute gibt es schon (auch in Bern) breitere Radstreifen als 1.8m - bei «normaler Kernbreite». Nur in Kombination mit geringen Kernbreiten (<4.5m) wäre dies ein Pilot. Text und Bild implizieren, dass der Radstreifen normalerweise (wenn nicht Pilotprojekt) 1.8m und nicht breiter sein sollte. Wir sind der Meinung, dass, wenn die «Normal-Kernbreite» von 4.5m eingehalten ist, nichts dagegen spricht, Radstreifen breiter als 1.8m zu markieren. Diese Möglichkeit sollte auch in der Grafik so dargestellt werden.</p> <p>Q 11: Kombinierte Fuss- und Radwege: Es gibt ausnahmsweise Situationen, in denen es schnellen E-Bikes offenstehen sollte, die MIV-Fahrbahn ODER die Mischverkehrsfläche zu benutzen. Dies ist, z.B. in Ausserortssituationen mit geringer Fussgängerfrequenz und hohem MIV-Tempo möglich. In diesen Fällen ist das Signal «Verbot für Motorwagen und Motorräder» in Betracht zu ziehen (– oder ev. im Spezialfall das «Fussweg mit Velo gestattet» durch ein «Motorfahrräder gestattet» zu ergänzen).</p>	<p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Der Typ Kernfahrbahn kommt bei engen Strassenquerschnitten zum Einsatz. Es spricht nichts dagegen, den Radstreifen breiter als 1.80m zu markieren. Der Pilot bezieht sich explizit auf einen schmalen Kern, sowie auf die Kombination von schmalen Kern und breiten Radstreifen. Dies wurde in den Standards präzisiert (S.22).</p> <p>Die Einschätzung zu Q11 wird geteilt. Dieser Fall dürfte in der Stadt Bern aber selten sein, weshalb auf eine Ergänzung im Masterplan verzichtet wird.</p>
146	TCS	Eher ja	Bei Q9 sieht es danach aus, als gäbe es keine Ergänzung für die Standards.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Streckentyp «Q9: Velostrasse» wurde mit der neuen Bodenmarkierung (Schriftzug «Velostrasse») ergänzt, weshalb das entsprechende Kapitel im Inhaltsverzeichnis rot gekennzeichnet war. Darüber hinaus gab es aber keine Ergänzungen.
Planungs- und Ingenieurbüro					
147	BSB + 2	Eher ja	<p>Velostrassen: Hier habe ich etwas Bedenken. Man sollte sich bewusst sein, dass sich durch eine Umwandlung z.b. von T30 (Rechtsvortritt) zu einer Velostrasse die Sichtverhältnisse massiv verändern. Eine Velostrasse ist daher also nicht zwingend automatisch «sicherer» bzw. bedingt allenfalls massive Eingriffe. Wo und wann Velostrassen sinnvoll und zu</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Velostrassen werden ausschliesslich auf Strassen mit Tempo 30 angewendet. Knotenbereiche werden angepasst, da die Velostrasse vortrittsberechtigt ist. Mit Markierungen und entsprechender Signalisation werden die geänderten Vortrittsregelungen ersichtlich. Bezüglich der Auswirkungen liegt ein umfassender Monitoringbericht das ASTRA vor (2018). Negative Auswirkungen auf die Sicherheit wurden nicht festgestellt. Dies zeigen auch die

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			prüfen sind muss m.E. vermutlich übergeordnet / politisch definiert werden. Hinweis: Bei Schulen auch eher ungeeignet. Mindestlänge? Muss ein gewisses zusammenhängendes Netz gewährleistet werden.		bisherigen Auswirkungen der inzwischen sieben Velostrassen in Bern. Darüber hinaus verzichtet der Masterplan darauf, Mindestlängen oder weitere Einsatzkriterien festzulegen. Die Koordination des Velohaupttroutennetzes mit Verkehrsberuhigungsanliegen ist Bericht auf den Seiten 46-47 beschrieben.
Private					
148	Privatperson 3		Nur teilweise, da besonders die Abgrenzung nicht abschliessend gelöst ist.	Wird zur Kenntnis genommen	
149	Privatperson 7	Ja	Velostrassen sollten dort realisiert werden, wo sie Sinn machen (für die Waldmannstrasse trifft dies nicht zu).	Wird zur Kenntnis genommen	Die Waldmannstrasse eignet sich als Velostrasse, da es sich um eine vom MIV wenig befahrene Strasse handelt. Die Strasse bietet dadurch einen weiteren Abschnitt im Velonetz, welcher optimal für Velofahrende geeignet ist. Zusätzlich mussten kaum Veränderungen im Strassenraum vorgenommen werden, um die Velostrasse zu realisieren.

Frage 13: Die Standards zu Knoten wurden vollständig überarbeitet und detailliert festgelegt (Seiten 36-61). Sind Sie mit den Standards zu den Verkehrsknoten einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
150	EVP	Ja	Bei Knoten (und Haltestellen) mit Tramschienen ist dabei besonders auf die Sicherheit für die Velofahrenden zu achten.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Anliegen wird geteilt.
151	FDP	Eher nein	Die Überarbeitung der Standards für Verkehrsknoten im Rahmen des Masterplans Veloinfrastruktur der Stadt Bern adressiert wesentliche Sicherheits- und Funktionalitätsaspekte. Aus Sicht der FDP Stadt Bern ist positiv hervorzuheben, dass die Neugestaltung der Knoten eine klare Priorisierung von Sicherheit und Zugänglichkeit gewährleistet und dabei verschiedene, auch international erprobte Knotenformen	Wird zur Kenntnis genommen	Neue Knotentypen, wie zum Beispiel K5 «Kreisel mit umlaufendem Radweg» oder K6 «Knoten mit umlaufendem Radweg» sollen im Rahmen von Pilotprojekten getestet und beurteilt werden. Die Pilotversuche dienen dazu, die erwähnten Lösungen vertieft zu untersuchen, bevor die Knotentypen vermehrt zum Einsatz kommen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			berücksichtigt. Dennoch sollten die erhöhten Kosten und der bauliche Aufwand, die mit einigen der vorgeschlagenen umfangreichen Lösungen wie den Kreiseln mit umlaufenden Radwegen verbunden sind, kritisch geprüft werden. Diese sollten im Kontext der städtischen Verkehrspolitik und Finanzen nachhaltig und wirtschaftlich sinnvoll integriert werden. Es bleibt essentiell, dass die Lösungen nicht nur sicher und benutzerfreundlich, sondern auch kosteneffektiv und anpassbar an zukünftige Entwicklungen sind.		
152	GB	Eher ja	Wir begrüssen die Pilotversuche für Knoten und Haltestellen. Für die Velofahrenden wäre es jedoch hilfreich, wenn sich die Stadt nach den Pilotversuchen auf einen Standard, insbesondere bei Haltestellen, festlegen könnte.	Wird zur Kenntnis genommen	Aus Sicht der Velofahrenden ist die einheitliche Gestaltung von Knoten und Haltestellen zu begrüssen. Aufgrund unterschiedlicher Eigenschaften der Strassenräume ist aber zu prüfen, ob dies realistisch ist. Oftmals sind Anpassungen aufgrund lokaler Merkmale notwendig. Die Erfahrungen der Niederlande zeigen, dass weniger ein «Standards über alles», sondern vielmehr die Durchgängigkeit einer hohen Qualität das wesentliche Merkmal sind.
153	SP	Eher ja	Gerade bei stark durch den MIV befahrenen und doppelspurigen Kreisel gibt es keine gute Lösung, die dem Zielbild «von acht bis achtzig» entsprechen würde. Es wäre wünschenswert, dass bald Pilotprojekte für Kreisel und Knoten mit umlaufendem Radweg möglich sein werden. Mischverkehr mit Zufussgehenden ist möglichst zu verhindern.	Wird zur Kenntnis genommen	Grundlage für die Pilotversuche ist die Studie «Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen» des ASTRA von 2022. Die Erarbeitung der rechtlichen und normativen Umsetzungsschritten der konsolidierten Lösungen folgt auf die Studie. Pilotversuche benötigen eine Sonderbewilligung des ASTRA.
Quartierorganisationen					
154	QBB	Eher nein	Velomassnahmen enden heute vielfach vor Knoten – weitergehende Ziele von der Verkehrsplanung. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind noch nicht ausreichend. Siehe Beispiele bei Frage 6.	Wird teilweise berücksichtigt	Die Ansicht wird geteilt, dass die Veloinfrastruktur nicht vor Knoten enden soll, sondern die Knoten in die Planung miteinbezogen werden müssen. Eine Verdeutlichung der Veloführung mittels Velo-Piktogrammen, Linien oder vergleichbaren Massnahmen soll deshalb in Pilotprojekten bei Kreiseln, wo keine niederländische Lösung möglich ist, geprüft werden. Dies wurde entsprechend im Masterplan ergänzt (Bericht, S. 60). Der Vorschlag, die Velospur über die gesamte Haltestelle weiterzuführen, wird nicht weiterverfolgt. Die Velospur würde über

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					Tramgleise führen, deren Querung in flachem Winkel sehr gefährlich ist. Bei Tramhaltestellen sollen wenn immer möglich die Standards «Haltestelle mit Überführung» (HS 1) oder «Kaphaltestelle mit Veloüberfahrt» (HS 3) angestrebt werden.
155	QM3	Eher ja	Die QM3 weist auf eine Problematik bei Inselhaltestellen hin (S. 72): Entweder ist die Strasse genügend breit zu erstellen, sodass ein Velostreifen markiert werden kann (siehe bspw. Haltestelle Europaplatz) oder bei geringerer Breite sind Autofahrende durch Markierungen darauf hinzuweisen, dass Velofahrende auf Inselhöhe nicht zu überholen sind (beim Loryplatz kommt es zu gefährlichen Situationen durch die geringe Breite).	Wird berücksichtigt	Diese Einschätzung wird geteilt. Im Masterplan (Standard HS 5) wird daher zusätzlich erwähnt, dass in Engstellen die Veloführung mittels Piktogramme visuell unterstützt werden kann (S. 73).
Fach- und Interessenverbände					
156	Berner Heimatschutz	Eher ja	Grundsätzlich nimmt die Ausstattung des öffentlichen Raums und des Verkehrsraums (in der Fläche wie in der Vertikalen) an Signalisationsdichte und Farben (Beläge, Markierungen usw.) stetig zu. Aus diesem Grund ist aus unserer Sicht raumsparenden Knotenlösungen wann immer möglich der Vorzug zu geben, um die Verkehrsflächen und -signalisationen nicht weiter exponentiell anwachsen zu lassen. In K8, S. 56 wird explizit gefordert: «Brücken und Unterführungen sind sorgfältig in das Orts-, Stadt- und Landschaftsbild zu integrieren.» Diese Forderung ist in K9, S. 58 für «Rampen und Längsneigung» als raumwirksame Infrastrukturen zu ergänzen.	Wird berücksichtigt	Die Forderung «Rampen und Längsneigungen sind sorgfältig in das Orts-, Stadt- und Landschaftsbild zu integrieren» wurde ergänzt (S. 58).
157	Pro Velo	Eher ja	Gerade bei stark durch MIV befahrenen und mehrspurigen Kreiseln gibt es keine gute Lösung, die dem Zielbild «von acht bis achtzig» entsprechen würde. Pro Velo Bern freut sich sehr, dass bald Pilotprojekte für Kreisel und Knoten mit umlaufendem Radweg möglich sein werden. Mischverkehr mit Zufussgehenden ist möglichst zu verhindern.	Wird zur Kenntnis genommen	Grundlage für die Pilotversuche ist die Studie «Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen» des ASTRA von 2022. Die Erarbeitung der rechtlichen und normativen Umsetzungsschritten der konsolidierten Lösungen folgt auf die Studie. Pilotversuche benötigen eine Sonderbewilligung des ASTRA.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Das Prinzipschema S. 37 ist irreführend: es impliziert, dass geringe städtebauliche Dichte viel MIV und erhöhte Geschwindigkeiten bedeutet. Dies ist zum Glück in Bern so nicht der Fall. Es wäre wohl einfacher den Begriff „Städtebauliche Dichte“ aus der Graphik herauszunehmen. Denn oft hat es in Gebieten mit geringer Siedlungsdichte nur wenig Verkehr in geringem Tempo. So sind Rechtsvortritt und Tempo 30 ja eigentlich der Standard in Einfamilienhausquartieren, also Gebieten mit geringer städtebaulicher Dichte. Fakt ist, dass die LSA-Dichte im dichten Stadtzentrum sogar höher ist als in der Peripherie.	Wird nicht berücksichtigt	In vielen Quartieren mit einer hohen städtebaulichen Dichte gibt es Tempo 30 oder Tempo 20-Zonen mit wenig MIV. Die hohe LSA-Dichte im Stadtzentrum kommt insbesondere auf der Hauptachse durch den Bahnhofssperimeter vor.
			S. 49, Abschnitt Zufahrtsbreite: Es wäre wohl sinnvoller, wenn es heissen würde: «Eine Zufahrtsbreite von 4.50m mit durchgehendem Radstreifen bis zum Kreisel kann geprüft werden, wenn auf der rechten Seite des Kreisels keine oder nur eine FÜR DEN MIV untergeordnete Ausfahrt/Einmündung folgt.»	Wird berücksichtigt	Die Ergänzung zur Zufahrtsbreite wurde übernommen (S. 49).
158	SeRa	Eher nein	Es fehlt die Fantasie: Velostrassen dürfen nicht vor den Knoten enden. Wir würden uns kreative und vor allem sichere Pilot- und Ausnahmelösungen wünschen.	Wird zur Kenntnis genommen	Mit den zwei neuen Knotentypen K5 «Kreisel mit umlaufendem Radweg» und K6 «Knoten mit umlaufendem Radweg» sollen im Rahmen von Pilotversuchen sichere Knotenlösungen getestet und vertieft beurteilt werden.
Planungs- und Ingenieurbüro					
159	BSB + 1	Eher ja	Kreisel mit umlaufendem Radweg bedeutet einen enormen zusätzlichen Flächenverbrauch (zusätzliche Versiegelung).	Wird zur Kenntnis genommen	Der Einsatz von K5 «Kreisel mit umlaufendem Radweg» muss im Rahmen von Pilotversuchen getestet und vertieft beurteilt werden.
160	BSB + 2	Eher nein	Vgl. Frage 5-7 Indirektes Linksabbiegen «Windrad» (s.45) -> muss zwingend eine Hauptrichtung festgelegt werden? Oder wie wird definiert wie die weissen Führungslinien aussehen / verlaufen?	Wird zur Kenntnis genommen	Die genaue Markierung der verschiedenen Spuren ist abhängig von lokalen Strassenmerkmalen. Gemäss derzeitiger Praxis wird stets eine Hauptrichtung markiert. Wie im zweiten Fall auf Seite 45 dargestellt, wäre aber ein Pilot ohne Hauptrichtung denkbar.
			S.49: Schleppkurven sollte gewährleistet sein -> nicht zwingend von Normwerten abweichen bei Radien / Breite der Zu-/Ausfahrten. Auch würde ich den		Bei der Planung von Kreiseln werden Schleppkurven immer mit einbezogen. Eine Verlängerung des Radstreifens bis in den Kreisel ist nicht geplant.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Radstreifen nicht bis in den Kreisel verlängern um ein sauberes Einspuren der Velos zu fördern. Ausbildung Innenring m.E. bereits Standard und betrifft Velos nicht gross. Bei K5 und K6 frage ich mich, wie dies die Leistungsfähigkeit der Ausfahrten beeinflusst. Wenn Velos Vortritt haben und bei der Ausfahrt also dem Veloverkehr von Rechts (toter Winkel) den Vortritt lassen muss, sehe ich als sehr kritisch an. Zudem bei starkem Veloaufkommen Rückstau im Knoten, da max. 1 Fz. in Ausfahrt Platz hat.		Die beiden Knotentypen K5 «Kreisel mit umlaufendem Radweg» und K6 «Knoten mit umlaufendem Radweg» werden im Rahmen von Pilotversuchen getestet und vertieft geprüft. Dabei wird auch ein Monitoring des gesamten Verkehrsgeschehens durchgeführt. Bei K5 hat der Radstreifen Vortritt. Diese Lösung gilt in den Niederlanden als bewährte, sichere Massnahme. Bei K6 sollte das Konfliktgrün MIV-Rechtsabbieger /Velofurt vermieden werden.
161	Private				
162	Privatperson 3		Nur teilweise, da die Priorisierung des Velos dazu führt, dass die Sicherheit bei den schwächsten Verkehrsteilnehmern dadurch leidet.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan Veloinfrastruktur wird immer in eine gesamtstrategische Planung eingebettet, damit alle Verkehrsteilnehmenden und deren Bedürfnisse berücksichtigt werden.
163	Privatperson 7	Eher ja	Zum Teil zu wenig ambitioniert - insbesondere vor Kreisel Vertikalversatz sollte grundsätzlich «Berliner Kissen» sein. Vertikalversatz vor Kreisel sonst für Velofahrende heikel. Als Pilot/Neu für Bern wäre ein Velopiktogramm in Velostrassenformat vor Kreiseleinfahrt wünschenswert.	Wird zur Kenntnis genommen Wird teilweise berücksichtigt	Die genaue Ausbildung des Vertikalversatzes ist Bestandteil des Pilotprojektes. Eine Verdeutlichung der Veloführung mittels Velo-Piktogrammen, Linien oder vergleichbaren Massnahmen soll deshalb in Pilotprojekten bei Kreiseln, wo keine niederländische Lösung möglich ist, geprüft werden. Dies wurde entsprechend im Masterplan ergänzt (Bericht, S. 60).

Frage 14: Mit der Überarbeitung werden zusätzlich Standards zu den Abstellanlagen definiert. Sind Sie mit den Standards in diesem Kapitel einverstanden (Seiten 78-87)?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
	Politische Parteien (gesamtstädtisch)				

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
164	EVP	Ja	Die Ziele auf Seite 81 sind eine wichtige Basis dafür und sehr zu begrüßen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
165	FDP	Eher nein	Die FDP Stadt Bern begrüßt die definierten Standards zur Veloparkierung im Masterplan als wichtigen Schritt zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Allerdings betont sie die Notwendigkeit, die Kosten und städtische Ästhetik im Blick zu behalten, besonders bei der geplanten Erweiterung der Abstellmöglichkeiten am Bahnhof Bern und in der Innenstadt. Die Partei sieht eine Kosten-Nutzen-Analyse als unerlässlich an, um die finanziellen und räumlichen Herausforderungen dieser Infrastrukturinvestitionen zu bewältigen. Die langfristige Pflege und Sicherheit der Anlagen muss zudem sichergestellt werden, um die Investitionen zu rechtfertigen und eine hohe Nutzerakzeptanz zu erreichen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Veloparkierung am Bahnhof und in der Innenstadt werden im Rahmen von separaten Projekten geplant. Dabei werden jeweils mehrere Optionen geprüft und hinsichtlich Kosten und Nutzen beurteilt.
166	SP	Ja	<p>Die Veloparkierung um den Bahnhofplatz ist richtigerweise eine Priorität im Masterplan und in den Standards. Für eine Verschiebung der Parkierung in die Velostationen ist die 24h-Gratisparkierung ein wichtiges Element.</p> <p>Es fehlen in der Altstadt Veloabstellflächen, insbesondere was Cargo-Bikes oder andere grössere Velos angeht.</p> <p>Die Umsetzung des Standards, dass bei Wohnbauprojekten 1.5 Veloabstellplätze pro Zimmer gebaut werden, soll konsequent umgesetzt werden. Es sollten auch Standards für Schulhäuser, Geschäfte und Dienstleistungen definiert werden. Veloabstellplätze sollten so geplant werden, dass sie nicht ausschliesslich zulasten des Grünraums gehen (unterirdische Veloparkierung).</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Ob das Angebot der 24-Stunden Gratis-Nutzung der Velostationen beibehalten und auf alle Velostationen ausgedehnt wird, ist abhängig vom Ergebnis des 24h-Pilot-Projekts. Grundsätzlich wird eine niederschwellige Nutzung der Velostationen angestrebt.</p> <p>In der Altstadt ist das Angebot der Veloabstellplätze noch zu klein; ein Ausbau wird angestrebt.</p> <p>Die Planungsgrundsätze für Veloabstellplätze bei Geschäften und Dienstleistungen entsprechen den Grundsätzen im öffentlichen Raum (Bericht, S. 70). Oftmals erschweren knappe Platzverhältnisse den Bau von Veloabstellplätzen. Zusätzlich ist der Handlungsraum der Stadt Bern oft eingeschränkt, da die entsprechenden Flächen in Privateigentum sind, wodurch das Angebot von Veloabstellplätzen in der Verantwortung der Eigentümer liegt. Beim Neubau von Schulen ist die Anzahl der Veloabstellplätze vorgegeben. Bei bestehenden Schulgebäuden ist eine</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					Nachrüstung der Veloabstellplätze wünschenswert, aufgrund knapper Ressourcen aber leider nicht immer möglich.
Quartierorganisationen					
167	QM3	Eher ja	Die schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fussgänger*innen) sollten sich keine Verkehrsflächen mit dem Velo teilen. Es braucht zudem kein Velo-Zählstellennetz. Ausserdem sind die Beziehungen zwischen schnellen und langsamen E-Bikes nicht geklärt.	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.</p> <p>Im Bericht in Kapitel 4 «Velovielfalt» wird auf die Unterschiede zwischen langsamen und schnellen E-Bikes eingegangen. Die rechtlichen Regelungen werden auf nationaler Stufe vorgenommen.</p>
Fach- und Interessenverbände					
168	Berner Heimatschutz	Eher ja	In VAP 2, S. 82 «sind die gestalterischen Anforderungen zu berücksichtigen und bei Bedarf die Denkmalpflege einzubeziehen», in VAP 3, S. 87, ist auf «eine ansprechende architektonische Gestaltung» zu «achten». Diese beiden expliziten Einforderungen von gestalterischer Qualität sind erfreulich. Zusätzlich dazu ist jedoch das Ziel einer grundsätzlich hohen Qualität der Gestaltung von Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum und auf Arealen im einleitenden Abschnitt zu «Bedeutung Veloparkierung» auf S. 79 zusätzlich klar und kurz zu formulieren und zu ergänzen.	Wird berücksichtigt	Ein entsprechender Planungsgrundsatz, wonach auch im Rahmen von Veloroutenplanungen auf die baukulturelle Qualität geachtet werden soll, wurde im Bericht zum Masterplan aufgenommen (Kapitel 6, S. 36 und 40, Grundsatz 10).

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
169	Heit Sorg zu Bärn	Eher ja	Überdeckte Parkierungsanlagen sollten bewirtschaftet werden (zeitliche Parkierungsbeschränkung).	Wird zur Kenntnis genommen	Die Bewirtschaftung von überdachten Velo-Parkplätzen auf Privatgrundstücken ist den Eigentümerinnen überlassen. Die Bewirtschaftung von öffentlichen überdachten Velo-Parkplätzen, dessen Bearbeitung in der Hand der Stadt Bern liegt, wird über separate Projekte geregelt.
170	Pro Velo	Ja	<p>Die Veloparkierung um den Bahnhofplatz ist richtigerweise eine Priorität im Masterplan und den Standards. Für eine teilweise Verschiebung der Parkierung in die Velostationen ist die 24h-Gratisparkierung ein wichtiges Element.</p> <p>Es fehlen in der Altstadt Veloabstellflächen, insbesondere was Cargo-Bikes oder andere grössere Velos angeht.</p> <p>Die Umsetzung des Standards, dass bei Wohnbauprojekten 1.5 Veloabstellplätze pro Zimmer gebaut werden, soll konsequent umgesetzt werden. Es sollten auch Standards für Schulhäuser, wichtige ÖV-Haltestellen, Geschäfte und Dienstleistungen definiert werden. Veloabstellplätze sollten so geplant werden, dass sie nicht ausschliesslich zulasten des Grünraums gehen (unterirdische Veloparkierung).</p> <p>Die Bedeutung der Plangrafik auf S. 83 ist völlig unklar. Sie erzeugt den Eindruck, dass öffentlich zugängliche VAP nur in diesen Perimetern von Bedeutung sind – was ja eindeutig nicht stimmen würde.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird berücksichtigt</p>	<p>Ob das Angebot der 24-Stunden Gratis-Nutzung der Velostationen beibehalten und auf alle Velostationen ausgedehnt wird, ist abhängig vom Ergebnis des 24h-Pilot-Projekts. Grundsätzlich wird eine niederschwellige Nutzung der Velostationen angestrebt.</p> <p>In der Altstadt ist das Angebot der Veloabstellplätze noch zu klein und ein Ausbau wird angestrebt. Zukünftig werden auch separate Abstellflächen für Cargobikes im öffentlichen Raum markiert; die Standards sind auf den Seiten 84 und 85 festgehalten.</p> <p>Die Planungsgrundsätze für Veloabstellplätze bei Geschäften und Dienstleistungen entsprechen den Grundsätzen im öffentlichen Raum (Bericht, S. 70). Oftmals erschweren knappe Platzverhältnisse den Bau von Veloabstellplätzen. Zusätzlich ist der Handlungsraum der Stadt Bern oft eingeschränkt, da die entsprechenden Flächen in Privateigentum sind, wodurch das Angebot von Veloabstellplätzen in der Verantwortung der Eigentümerinnen liegt. Beim Neubau von Schulen ist die Anzahl der Veloabstellplätze vorgegeben. Bei bestehenden Schulgebäuden ist eine Nachrüstung der Abstellplätze wünschenswert, aufgrund knapper Ressourcen aber leider nicht immer möglich.</p> <p>Der Untertitel auf Seite 83 wurde auf Innenstadt präzisiert.</p>


Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
171	SeRa	Eher ja	Siehe Bemerkungen zu den Fragen 8 und 9.	Wird zur Kenntnis genommen	Siehe Erläuterungen zu den Eingaben Nr. 104 und 117.
172	TCS	Eher nein	Wie viel zusätzlichen Raum benötigt die Stadt Bern für zusätzliche Abstellanlagen? Welche Flächen werden dafür beansprucht?	Wird zur Kenntnis genommen	Im öffentlichen Raum braucht es für qualitativ gute Veloabstellplätze einen halben Laufmeter pro Velo. In Velostationen oder an sonstigen Orten mit Parkierungsmöglichkeiten auf beispielsweise mehreren Ebenen kann diese Zahl variieren. Wie viele zusätzliche Veloabstellplätze benötigt werden, ist abhängig vom Bevölkerungswachstum sowie der Zunahme von Velofahrenden. Im Vergleich zu den Autoparkplätzen sind Veloabstellplätze grundsätzlich platzsparend, Ein Auto-Parkplatz bietet Platz für 10 Veloabstellplätze. Mit der Zunahme an Spezialvelos wie Cargobikes wird der Platzbedarf von Veloabstellplätzen zunehmen.
Planungs- und Ingenieurbüro					
173	BSB + 2	Eher ja	S. 87: Handelt es sich hier nun um die «Testanzahl» gemäss Frage 8? Kann die Veloparkierung direkt die Anz. PP MIV beeinflussen (z.B. im Rahmen Mob.konzept)? z.B. Reduktion MIV PP wenn mehr Veloabstellplätze. Was ist sonst der Gewinn davon, mehr Plätze zu fordern? Was muss gemacht werden, wenn nicht eingehalten werden kann?	Wird zur Kenntnis genommen	Die Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze pro Zimmer bei neuen Wohnüberbauungen beruht auf Erfahrungswerten der Stadt Bern sowie von Siedlungen in weiteren Städten. Sie dienen damit einem realen Bedürfnis. Die Anzahl kann mittels Planungsinstrumenten wie z.B. Überbauungsordnungen geplant und eingefordert werden.
Private					
174	Privatperson 3		Nur teilweise, da die schwächsten Verkehrsteilnehmer sich keine Verkehrsflächen mit dem Velo teilen sollten. Es braucht kein Velo Zählstellnetz. Die Beziehungen zwischen schnellen und langsamen E-Bike sind nicht geklärt.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					In Kapitel 4 «Fokus Velovielfalt» des Berichts werden die Unterschiede zwischen langsamen und schnellen E-Bikes erläutert.
175	Privatperson 6	Ja	Im Bereich der Altstadt braucht es möglichst viele Kurzzeit-Veloparkings, die während der Einkaufszeiten benutzt werden können. Die Idee wäre eine Kurzzeit-Nutzung für max. 30-45 Minuten um dem Wildparkieren vor den Läden Vorschub geleistet werden kann. Dafür braucht es aber neue Parkier-Angebote sowie die Sicherstellung, dass diese Parkings nicht von Langzeitparkierer*innen verstopft werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Grundsätzlich wird ein flächendeckendes, dezentrales Veloabstellangebot angestrebt. Die Ausscheidung zusätzlicher Fläche aufgrund der hohen Nutzungsdichte und die Einhaltung von gestalterischen Anforderungen bleiben Herausforderungen bei der Planung von Abstellplätzen.
176	Privatperson 7	Eher ja	Möglichst immer mit Anbindemöglichkeit und so gestalten, dass sie nicht von Autos und Motorrädern zweckentfremdet werden können.	Wird zur Kenntnis genommen	Velo-Parkplätze werden in der Regel mit Anbindepfeosten ausgestattet, um das Parkieren anderer Fahrzeuge zu verhindern.

Frage 15: Bei den Anpassungen handelt es sich überwiegend um lokale Netzerergänzungen. Sind Sie mit dem ergänzten Netzplan einverstanden?

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
177	EVP	Ja	Auch die neue Velo- und Fussgängerbrücke zwischen Länggasse und Breitenrain macht Sinn, muss aus unserer Sicht aber nicht prioritär in Angriff genommen werden. Andere Projekte an den Velohaupttrouten und am Parkplatzangebot, von denen viele profitieren, sind dringender.	Wird zur Kenntnis genommen	-
178	SVP	Eher ja	Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist unbestritten. Die Erfahrung zeigt aber, dass die Auslastung des grossräumigen Platzangebots in den Tram- und Buskombinationen ausserhalb der Spitzenzeiten sehr mangelhaft ist. Unseres Erachtens könnten die Fahrpläne während der Zwischenzeiten stark ausgedünnt	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan ist auf das Velo ausgerichtet. Die Gestaltung des ÖV-Fahrplans ist nicht Teil davon.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			werden, was sowohl den Veloverkehr als auch das städtische Sparbudget begünstigen würde.		
179	SP	Eher ja	Die SP Stadt Bern anerkennt, dass mit den neuen Netzelementen Lücken geschlossen werden können. Es fehlen aber zeitliche Umsetzungsziele. So ist unter Nr. 6 «neue Veloführung im Rahmen des Projektes Stadtstrasse A6» ein Netzelement genannt, das wenn überhaupt in Jahrzehnten umgesetzt wird. Wir begrüßen die Fuss- und Veloverbindung Bahnhöhe- weg-Ausserholligen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die neue Veloführung im Rahmen des Projektes Stadtstrasse A6 ist Teil eines Grossprojektes, welches von vielen verschiedenen Akteuren und Faktoren abhängig ist. Genaue Umsetzungszeitpunkte sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert.
			Wir wünschen, dass der Veloweg auf bisher nicht versiegelter Fläche weiterhin nicht versiegelt bleibt. Da die Velohauptroute auch neben der Spielfläche von Kindern liegt, erscheint eine Tempolimits von max. 20km/h oder temporeduzierende Massnahmen sinnvoll. Ebenfalls wäre es wünschenswert, dass die Brücke bei der Unterführung nicht ein weiteres Btonelement in diesem Betonknotenpunkt sein wird.	Wird teilweise berücksichtigt	Das Anliegen, wonach bisher unversiegelte, aber fürs Velo wichtige Verbindungen, weiterhin unversiegelt bleiben sollen, kann nachvollzogen werden, aber je nach Fall auch nachteilig für die Veloförderung sein. Ein gut fahrbarer Belag ist für das Erreichen eines Velonetzes für Nutzende von «acht bis achtzig» essentiell. Massnahmen zur Koexistenz und zu tiefen Geschwindigkeiten des Veloverkehrs im genannten Perimeter sind zentral.
Quartierorganisationen					
180	QM3	Eher ja	Die QM3 begrüsst die Aufnahme der Bahnstrasse als Velohauptroute. Sie weist aber auf die Situation bei der östlichen Bahnstrasse zwischen Güterstrasse und Bahnstrasse hin: Hier gibt es viel Schwerverkehr, zusätzlich entlang der Friedhofsmauer Abstellplätze für Lastwagen und Anhänger im Zusammenhang mit dem Güterbahnhof. Wenn hier eine Velohauptroute kommen soll, muss diese Situation bereinigt werden, soll heissen, die Abstellplätze sind wohl aufzuheben. Zudem sollte bereits in den nächsten Jahren auf ein verträgliches Nebeneinander von Velofahrenden und dem Baustellen-Verkehr (SBB) hingearbeitet werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Bahnstrasse weist Verbesserungspotenzial auf, weshalb verschiedene Massnahmen projektiert werden. Einerseits wird auf einem Teil der Bahnstrasse Tempo 30 geprüft. Ebenfalls sind Velostreifen auf der Bahnstrasse geplant. Durch Drittprojekte wie ZBBS oder die Realentwicklung Inselspital ist es momentan schwierig, diese Netzlücke zu schliessen. Verbesserungen werden laufend angestrebt.
			Bei der Fuss- und Veloverbindung Ausserholligen-Wabern (Nr. 18) ist es wünschenswert, die		Das Ziel ist es, eine Linienführung zu definieren und zu realisieren, welche eine Alternative zur Weissensteinstrasse darstellt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Velofahrenden von der stark frequentierten Weissensteinstrasse weg zu bekommen. Die QM3 weist zudem darauf hin, dass die bestehenden Velohauptrou-ten fertig gestellt werden sollten, bevor neue Routen geplant werden.	Wird zur Kenntnis ge- nommen	
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
181	Gemeinde Köniz	Ja	<ul style="list-style-type: none"> - Wir unterstützen die vorgeschlagenen Netzer- gänzungen, insbesondere jene entlang des Steinhölzli- waldes und Nr. 18 «Fuss- und Veloverbindung Aus- serholligen – Wabern». Diese Bezeichnung kann gerne erweitert werden: «Fuss- und Veloverbindung Ausserholligen – Wabern – Kleinwabern - Kehrs- atz». - Nr. 10 «Netzanschluss Papillon»: Linienführung ent- spricht nicht (exakt) unserem Projekt: 	Wird berück- sichtigt	Die Bezeichnung wurde angepasst.
				Wird berück- sichtigt	Die Linienführung wurde gemäss Eingabe angepasst.
			<ul style="list-style-type: none"> - Bereich Sandrain/Wabern: Wir könnten uns vor- stellen, folgende Netzelemente in Köniz zu ergän- zen: 	Wird berück- sichtigt	Das Netzelement wurde gemäss Eingabe ergänzt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					
182	TBA	Eher ja	Wir empfehlen, Änderungen des Netzplans, die den Sachplan Veloverkehr des Kantons betreffen in der kommenden Mitwirkung (August-September) zur Prüfung einzugeben.	Wird zur Kenntnis genommen	Eine entsprechende Koordination ist erfolgt.
Fach- und Interessenverbände					
183	Pro Velo	Eher ja	Pro Velo Bern begrüsst, dass mit den neuen Netzelementen Lücken geschlossen werden sollen. Es fehlen aber zeitliche Umsetzungsziele. So ist unter Nr. 6 «neue Veloführung im Rahmen des Projektes Stadtstrasse A6» ein Netzelement genannt, das wenn überhaupt erst in Jahrzehnten umgesetzt wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Die neue Veloführung im Rahmen des Projektes Stadtstrasse A6 ist Teil eines Grossprojektes, welches von vielen verschiedenen Akteuren und Faktoren abhängig ist. Genaue Umsetzungszeitpunkte zu nennen ist daher schwierig.
			Pro Velo Bern wünscht sich zudem, dass zusätzlich zu den bezeichneten Ergänzungen noch folgende Strecken als Velorouten in den Netzplan aufgenommen werden: - Colombstrasse (ist die direkteste und sicherste Verbindung zwischen Bümpliz Zentrum und Frauentkappeln / Riedernrain)	Wird teilweise berücksichtigt	Die genannten Strecken wurden mit Ausnahme der Colombstrasse in den Netzplan aufgenommen. Im Raum Colombstrasse wird derzeit die Netzdichte als hoch genug eingestuft.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<ul style="list-style-type: none"> - Röm.-kath. Pfarrei St.Mauritius – Camping Eymatt über Eichholzstrasse (ist die sicherste Verbindung zwischen Bethlehem / Tscharnergut und Eymatt sowie auch Schulweg für die Kinder aus der Eymatt. Im Planungsgrundsatz Nr. 4 heisst es „...Schulen werden durch ein lückenloses und verkehrsberuhigtes Quartiernetz erschlossen.“) - kurzer Strassenabschnitt zwischen Neue Murtenstrasse und Waldheimstrasse bei Holenacker (ist logischer Anschluss der neuen Veloroute auf der Riedbachstrasse an die Veloroute auf der neuen Murtenstrasse. Zudem ist dies die direkteste Verbindung zwischen Eymatt/Wohlen/Hinterkappeln und dem Einkaufsareal im westlichen Betlehem. Gemäss dem Planungsgrundsatz Nr. 4 werden „Grosse Zielorte wie Quartier- oder Stadtteilzentren ... durch direkte und komfortable Hauptrouten miteinander verbunden...“) - Unterführung Bahnhof Bümpliz Nord (diese sollte gemäss Projekt Umbau Bahnhof Bümpliz Nord mit dem Velo befahrbar sein) - Südbahnhofstrasse bei Bahnhof Weissenbühl (im Planungsgrundsatz Nr. 4 heisst es „...Bahnhöfe werden durch komfortable, direkte Velohaupt Routen verbunden...“ Die genannten Abschnitte sind unter folgendem Link einsehbar: https://s.geo.admin.ch/b7bhn0311pmt) 		
184	SeRa	Eher ja	Es muss sichergestellt werden, dass keine Autos auf den Velorouten parkiert werden bzw. dass die bestehenden Parkverbote durchgesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Mit entsprechender Signalisation und Markierung soll das Parkieren auf Velorouten verhindert werden. Ebenfalls werden regelmässige Kontrollen der Parkverbote durchgeführt.

Planungs- und Ingenieurbüro

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
185	BSB + 1	Keine Antwort	Eine Rückmeldung auf diesem Detaillierungsgrad ist nicht möglich, da es oft an Details scheitert (Eigentumsverhältnisse/Höhenverhältnisse).	Wird zur Kenntnis genommen	-
186	BSB + 2	Eher ja	Schwierig zu beurteilen -> wird sich im Einzelfall weisen, ob Änderungen realistisch sind, wenn Detailprüfungen der einzelnen Abschnitte erfolgen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
Private					
187	Privatperson 3		Der Netzplan sollte nur so weit angepasst werden, wie es nötig ist. Hier gilt es den Planern zu vertrauen, dass diese mit Bedacht agieren.	Wird zur Kenntnis genommen	-
188	Privatperson 6	Ja	Bei den neuen Netzelementen ohne laufendes Projekt böte sich eine Priorisierung an. Meiner Meinung nach ist z.B. Nr. 12 dringender als Nr. 11.	Wird zur Kenntnis genommen	-

6. Zusätzliche Eingaben

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
Politische Parteien (gesamtstädtisch)					
189	Die Mitte		Mehr signalisierte und ausgebaute Hauptrouten auf Nebenstrassen Wir fordern eine stärkere Priorisierung des Ausbaus und der Signalisation der Velorouten auf Nebenstrassen. Insbesondere müssen die Routen auf Nebenstrassen für Velofahrende erkennbar und mit einer sinnvollen Signalisation der Zielorte der Veloroute versehen sein. Dass gemäss Konzept ganz auf die Signalisation verzichtet werden soll, ist aus unserer Sicht kontraproduktiv und lehnen wir ab.	Wird zur Kenntnis genommen	Derzeit wird ein Konzept für eine einheitliche Signalisation der Velohaupttrouten und Velorouten wird momentan in Koordination mit SchweizMobil-Routen erarbeitet.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>Velorouten auf Nebenstrassen sind vergleichsweise sicher. Sie führen teilweise zu Umwegen, aber nicht zu einer Fahrzeitverlängerung, da das Warten bei Ampeln entfällt.</p> <p>Velorouten auf Hauptachsen haben zwei entscheidende Nachteile: Die Velofahrenden müssen an den Ampeln ihre Fahrt unterbrechen und bei Kreuzungen sowie Bus-Haltestellen stehen sie – auch bei einem guten Ausbaustandard – im Konflikt mit dem motorisierten Verkehr. Gerade die Paradestrecke der städtischen Veloförderung, die Veloroute Wankdorf, zeigt dies deutlich. Für Kinder oder ältere Menschen bietet die Velohauptroute Wankdorf zu wenig Sicherheit.</p> <p>Wir fordern hier einen neuen Fokus und mehr Sicherheit.</p>	Wird nicht berücksichtigt	Das übergeordnete Ziel ist ein flächendeckendes Angebot an Veloinfrastruktur. Die Veloinfrastruktur soll dabei den Wunschlinien der Velofahrenden entsprechen, da so sichergestellt werden kann, dass die Veloinfrastruktur auch tatsächlich genutzt wird. Die unterschiedlichen Querschnitte/Streckentypen wie Radstreifen oder Radwege stellen eine sichere Veloinfrastruktur dar, die nicht im Konflikt mit dem MIV steht. Teilweise gibt es Velorouten, die über Nebenstrassen führen, zum Beispiel die Velostrasse auf der Beuntenfeldstrasse.
190	Die Mitte		<p>Weiteren Effort für das Finden von Lösungen zur Bewältigung des zunehmenden Veloverkehrs, statt euphorische Beschönigungen</p> <p>Die Zunahme des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist aus Sicht der Mitte Stadt Bern durchaus positiv. Wir führen diese Zunahme jedoch in einem geringeren Masse auf die Veloförderung durch die Stadt zurück, sondern anderen Einflüssen. Einen wesentlichen Grund sehen wir in der Verbreitung der Elektrovelos, welche seit 2010 einen regelrechten Boom erleben. E-Velos erlauben längere Strecken und auch Steigungen innerhalb des Stadtgebiets mühelos zu bewältigen. Einen weiteren Grund sehen wir in den zunehmenden Restriktionen für den MIV, welche das Befahren des Stadtgebietes für Automobilistinnen und Automobilisten zunehmend unattraktiv macht und die Verdrängung von Haushalten mit Auto in die Agglomeration. Durch diese Abnahme der Autofahrten, steigt automatisch der Velo-Anteil.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	-

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Wir anerkennen, dass in den vergangenen Jahren für Velofahrende punktuell Verbesserungen erreicht wurden, z.B. auf der Lorrainebrücke, bewerten aber andere Massnahmen weniger euphorisch als der Gemeinderat, beispielsweise die Velohauptroute Wankdorf.		
191	Die Mitte		Zielsetzungen und Standards In der überarbeiteten Fassung der Masterpläne zum Veloverkehr sehen wir einige Verbesserungen bei Zielsetzungen oder Standards. Wir begrüssen die neuen Zielsetzungen im vollständig überarbeiteten Fokus Vielfalt. Die Velomassnahmen dürfen aus unserer Sicht nicht nur den souveräne Velofahrenden zugutekommen, sondern müssen, wie das neu im Masterplan ausgeführt wird, auf alle Generationen im Alter zwischen 8 und 80 ausgerichtet sein. Bei den Standards sind die neuen Standards fürs Linksabbiegen bei Kreuzungen und die Bypasslösungen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs positiv hervorzuheben. Ebenfalls begrüssen wir die Absicht grosse, verkehrsreiche Kreuzungen mit einer Bypasslösung für Velofahrende zu versehen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
192	Die Mitte		Im vorliegenden Masterplan vermissen wir den Blick auf andere Lösungssätze . So kam die Frage auf, weshalb Lösungen mit der Veloführung auf nur einer Strassenseite für beide Richtungen, wie dies beispielsweise Strassburg konsequent und erfolgreich umgesetzt, in Bern nicht in Betracht gezogen werden. Der Vorteil der Konzentration der Velospuren beider Richtungen auf eine Strassenseite liegt auf der Hand: Sie ist platz- und kostensparend. Die Strassburger Velomassnahmen bieten den Nutzerinnen und Nutzern aus unserer Sicht eine grössere Sicherheit. Die Strassburger Veloförderung gilt in Fachkreisen als vorbildhaft. Für Bern dagegen scheinen die Erfolge Strassburgs in der Veloförderung irrelevant zu sein.	Wird nicht berücksichtigt	Zweirichtungsradwege innerhalb des Stadtraums/Siedlungsraums weisen wesentliche Nachteile auf. Seitliche Einmündungen über Zweirichtungsradwege sind aus Verkehrssicherheitsgründen schwieriger respektive unfallträchtiger als Einrichtungsradwege. Zudem erfordern einseitig der Fahrbahn angeordnete Zweirichtungsradwege Querungen, um Ziele auf der anderen Strassenseite zu erreichen. Die Gestaltung dieser Querungen ist aufwändig und benötigt genügend Platz. Sie kann zudem nicht auf der ganzen Länge angeboten werden, sondern nur punktuell, was zu unattraktiven Umwegen und teils schwierig zu lösenden Seitenwechseln führt. Es gibt jedoch durchaus Orte, wo ein Zweirichtungsradweg sinnvoll sein und situativ geprüft werden kann.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
193	Die Mitte		In der Kombination der Masterpläne Veloverkehr und Fussverkehr sieht die Mitte konkreten Handlungsbedarf bei kombiniert von velofahrenden und zu Fuss gehenden Menschen genutzten Flächen . Für die Sicherheit von weniger souveränen Fussgängerinnen und Fussgängern ist eine klare Abgrenzung des Fussgänger- vom Velobereiches entscheidend.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.
Politische Parteien (Quartiersektionen)					
194	SVP ISK		Der Online-Fragebogen für diese Vernehmlassung berücksichtigt wesentliche Aspekte der Masterplanentwürfe nicht und ist deshalb wenig hilfreich für die Rückmeldung von Bemerkungen und Einwänden zu den Entwürfen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
195	SVP ISK		Die Auswertung der Vernehmlassung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland war unbefriedigend. Die Vernehmlassungen, die nicht dem Fragebogen entsprachen, wurden nicht systematisch ausgewertet. Dies war u.E. unzulässig und wird nun korrigiert. Die Vernehmlassungen dürfen nicht zu kompliziert werden, sonst werden Laien ausgeschlossen. Siehe Bemerkung Ziff. 1 ad Verständlichkeit nachstehend.	Wird zur Kenntnis genommen	-
196	SVP ISK		Zusammenfassend stellen wir folgende Forderungen; Velo- oder Fussverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Klare Trennung der Nutzflächen Fuss- Velo- und Autoverkehr; - öV wo möglich in einer eigenen Spur fahren lassen; 	Wird zur Kenntnis genommen	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Trennung der Fuss-, Velo- und MIV-Infrastruktur wird grundsätzlich angestrebt. Aufgrund lokaler Merkmale kann es zu Ausnahmen kommen. - Wo möglich und sinnvoll sollen separierte Velo- und ÖV-Verkehrsflächen erstellt werden. Damit können Konflikte minimiert werden.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<ul style="list-style-type: none"> - Keine Priorisierung eines der Verkehrsmittel; 		<ul style="list-style-type: none"> - Der Masterplan kann keine Vorgaben zu übergeordneten Priorisierungen der Interessen definieren. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden.
			<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt der Autoparkplätze (Blaue Zone); 		<ul style="list-style-type: none"> - Der Masterplan ist auf das Velo ausgerichtet. Auto-Parkplätze sind dementsprechend nicht Bestandteil davon.
			<ul style="list-style-type: none"> - Keine Priorisierung des Velos vor allen anderen Verkehrsteilnehmern; 		<ul style="list-style-type: none"> - Der Masterplan kann keine Vorgaben zu übergeordneten Priorisierungen der Interessen definieren. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden.
			<ul style="list-style-type: none"> - geeignete Belagswahl; 		<ul style="list-style-type: none"> - Eine geeignete Belagswahl wird immer angestrebt-
			<ul style="list-style-type: none"> - Signalisierung klar erkennbar (wo fahren Velos); 		<ul style="list-style-type: none"> - Veloverkehrsflächen werden immer entsprechend markiert und signalisiert.
			<ul style="list-style-type: none"> - Durchsetzung der Verkehrsvorschriften auch gegenüber dem Veloverkehr (Einhaltung Fahrverbote z.B. Marzili-Eichholz, keine Velodeponien, die Fussgänger und Personen mit Rollstühlen und Kinderwagen behindern (z.B. Trottoir bei Schauplatzgasse vor Kantonalbank an Markttagen, Trottoir an Badetagen vor der KaWeDe); 		<ul style="list-style-type: none"> - Die Einhaltung geltender Verkehrsvorschriften wird regelmässig geprüft. Darunter fallen auch Verkehrsvorschriften für den Veloverkehr.
			<ul style="list-style-type: none"> - Öffentlicher Raum, ansprechende und auch für Fussgänger geeignete Gestaltung und Nutzung; 		<ul style="list-style-type: none"> - Diese Ziele sind u.a. in den Planungsgrundsätzen von «Bern baut» verankert.
			<ul style="list-style-type: none"> - Kein gefährlicher Mischverkehr Fussgänger/Velos; 		<ul style="list-style-type: none"> - Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
					für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.
			- Entschärfung Gefahren: Velogegeverkehr bildet Gefahren für Auswärtige.		- Mit entsprechender Markierung und Signalisation stellt der Streckentyp Q7 «Einbahn mit Velogegeverkehr» eine sichere Veloinfrastruktur dar.
			Ganz wichtig: Es fehlt ein städtisches Gesamtverkehrskonzept.		Der Masterplan fokussiert explizit auf das Velo. Mit dem STEK 2016 liegt ein gesamtstädtisches Gesamtverkehrskonzept vor.
197	SVP ISK	Verständlichkeit	Der Vergleich der Masterpläne 2020 und 2024 zeigt, dass keine einschneidenden Veränderungen stattgefunden haben. Die Masterpläne sind nur umfangreicher geworden. Masterpläne sollten kurz und präzise sein und so geschrieben, dass auch Laien sie verstehen können.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan dient primär der raum- und verkehrsplanerischen Arbeit der beteiligten Amts- und Fachstellen und weist daher eine hohe Informationsdichte auf.
198	SVP ISK	Ausgewogenheit	Die Masterpläne Velo und Fussverkehr sind nicht ausgewogen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
199	SVP ISK	Vage und unverbindliche Zielsetzungen	Bericht Seite 34: «Ziele der Stadt Bern. Dem Veloverkehr wird in der Stadt Bern ein separater, angemessener Raum verschaffen...Der Veloverkehr und der Fussverkehr werden grundsätzlich auf getrennten Flächen geführt...» Diese Zielsetzungen bleiben unverbindliche Deklarationen, da Mischflächen weiterhin explizit zugelassen werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
200	SVP ISK		<p>Trennung Fussverkehr – Veloverkehr</p> <p>Fussverkehr Schweiz definiert auf Grundlage des «GEHsund - Städtevergleich Fussverkehr» (2022) fünf generelle Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. An erster Stelle steht: «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr» (Seite 15). Dieser Handlungsempfehlung wird weder im Masterplan Velo noch im Masterplan Fussverkehr nachgelebt. Mehrmals hat dieses Thema in den verflochtenen Jahren Gemeinderat und Stadtrat beschäftigt. Im Stadtrat verlangten Vorstösse die Aufhebung der bestehenden Mischflächen und die Sanierung von Gefahrenpunkten (beispielsweise Helvetiaplatz). Im Februar 2020 sprach der Gemeinderat einen Kredit von Fr. 290 000.00, um Verbesserungen auf den bestehenden Mischflächen (Velo-Fussgänger) vorzunehmen und Konfliktsituationen zu entschärfen. Von diesen Fr. 290 000.00 wurde kein einziger Franken für ein fussgängerfreundliches Projekt eingesetzt. Das Geld wurde zweckentfremdet, um den Nachweis zu erbringen, dass eigentlich gar keine Konflikte da wären. Seither sind vier Jahre vergangen, ohne dass sich die Situation auf den Mischflächen verbessert hätte.</p> <p>Die neuen Masterplanentwürfe ziehen allerdings keine Lehren daraus, sondern institutionalisieren explizit die Möglichkeit von Mischflächen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.
201	SVP ISK		<p>Diskussion zur Zulässigkeit von Mischflächen</p> <p>Standards Seite 34, Bericht Seite 32:</p> <p>«Velo- und Fussverkehr begegnen sich vor allem bei Querungen des Fussverkehrs und auf Mischflächen. Der Regelfall ist stets die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs wird insbesondere umgesetzt bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Starker Frequenz durch Fuss- oder Veloverkehr 	Wird nicht berücksichtigt	Grundsätzlich ist die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs vorgesehen. Mischflächen dürfen nur in Ausnahmefällen, und an dafür geeigneten Stellen eingesetzt werden. Es ist dabei stets eine – teils schwierige – Interessensabwägung vorzunehmen. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr einheitlich geregelt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<ul style="list-style-type: none"> - Gefälle > 2 % - Besonderen Schutzbedürfnissen des Fussverkehrs - Erhöhter Nachfrage durch (schnelle) E-Bikes (z.B. auf ausgesprochenen Pendler Routen) - Intensiver / Publikumsorientierter Seitenraumnutzung (z.B. Seitenbestuhlung)» <p>Mischflächen dürfen jedoch nur in Ausnahmefällen, und an dafür geeigneten Stellen vorgesehen werden.</p> <p>Die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs wird als «Regelfall» bezeichnet. Das ist abzulehnen. Mischflächen sind in den neuen Masterplänen konsequent auszuschliessen und bestehende Mischflächen müssen zurückgebaut werden.</p>		
202	SVP ISK		<p>Trennung einer Velospur von einer Fussgängerfläche</p> <p>Der Entwurf zum Masterplan Velo (Standards Seite 33) sieht eine «taktile Grenze» mittels einreihigen abgeschrägten Pflastersteines bei einer Niveaudifferenz (4cm) oder einen doppelten beidseitig abgeschrägten Pflasterstein ohne Niveaudifferenz vor. Diese Art der Abtrennung muss konsequent ausgeschlossen werden. Sie ist wirkungslos und gefährdet die Fussgänger auf dem für sie reservierten Bereich. Diese Art der Abtrennung ist ausschliesslich im Interesse des Veloverkehrs: Sie gestattet den Velo- und E-Bike-Fahrern, die Fussgängerfläche für Überholmanöver (mit gegenüber dem normalen Veloverkehrsfluss erhöhter Geschwindigkeit) zu befahren.</p>	Wird nicht berücksichtigt	Gemäss «Bern baut» sind innerhalb des Stadtraums Fussgängerbereiche in der Regel mit baulichen Trennelementen vom Veloverkehr abzugrenzen, um den Gehweg für die Nutzenden sicher zu gestalten. Vor allem Menschen mit Sehbehinderung benötigen eine klare Abgrenzung für eine sichere Führung (Teil B, S. 59). Deshalb ist die Verwendung von ein- oder zweireihigen Pflastersteinen (14/16) vorgesehen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>Beispiel Untere Thunstrasse: Breite des Trottoirs zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz 2.98m bis 3.80m, im Schnitt 3.60m. Für die Velospur, die von diesem Trottoir abgetrennt werden sollte, wurden im Projekt von 2019 1.60m eingesetzt. Die neuen Masterplanentwürfe sehen aber folgende Minimalmasse vor: Velospur für Velohauptroute 2.50m, Velospur für Nebeneinander/Überholen 2.50m, für Veloanhänger und Lastenvelos 1.80m (Masterplan Velo Bericht Seite 29). Die Trottoirbreite müsste an der unteren Thunstrasse (Masterplan Fussverkehr Seite 27) mindestens 3.00m betragen. Es ist klar, dass diese Masse auf dem Trottoir Thunstrasse nicht Platz haben. Deshalb soll eine «taktile Abtrennung» angewendet werden, die voll zu Lasten der Fussgänger, Senioren und Behinderten geht.</p> <p>Es ist zu fordern, dass nirgends auf Mischflächen taktile Abtrennung angewendet werden. Abgrenzungen zwischen Velospuren und Fussgängerbereichen sind so auszugestalten, dass Velos sie nicht überfahren können.</p>		<p>Die Einschätzung, dass es auf der Thunstrasse aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen (Fuss- und Veloverkehr) der Thunstrasse werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich, die per 1. Juli 2025 in Kraft tritt. Gleichzeitig führt die Stadt Bern zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen, so beispielsweise bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz – in Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden – Sensibilisierungsmassnahmen zur verbesserten Rücksichtnahme durch.</p>
Quartierorganisationen					
203	DIALOG Nordquartier		<p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Mitwirkung «Vernehmlassung Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur». Es handelt sich dabei um sehr ausführliche, fachlich fundierte Berichte. Auf der technischen Seite haben wir nicht viel beizufügen. Dazu sind die ausgewiesenen Fachverbände zuständig. Für uns sehr wichtig ist, dass nicht nur auf Normen abgestellt, sondern Rücksicht auf die Gegebenheiten (z. B. vorhandene Alleen) genommen und auf die jeweilige Situation eingegangen wird. Die Gefahr besteht, dass einzelne Aspekte zu einseitig betrachtet werden, und Quartieranliegen zu kurz kommen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Der Masterplan kann keine Vorgaben zu übergeordneten Priorisierungen der Interessen definieren. Bei Infrastrukturvorhaben muss stets eine umfassende Interessensabwägung vorgenommen werden.</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
204	DIALOG Nord-quartier		Der Masterplan Veloinfrastruktur wurde weitergeführt und nimmt Rücksicht auf neue Entwicklungen. Schwerpunkt liegt auf der Entschärfung von Konfliktpotential mit MIV und ÖV. Für uns genauso wichtig ist, dass keine gefährlichen Situationen mit Fussgängern entstehen und nicht durch Quartierstrassen gebettet wird.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan berücksichtigt sowohl die Beziehungen Velo-MIV und Velo-ÖV, als auch Velo-/Fussverkehr.
205	DIALOG Nord-quartier		Ein grosser Schwachpunkt ist die Querung beim Bahnhof Wankdorf . Auf beiden Seiten entstehen Grossüberbauungen. Die Investoren werden gezwungen, tausende Veloparkplätze zu bauen. Dem gegenüber stehen schwache Verbindungswege. Die Lifte bei der Überführung sind zu klein und genügen in keiner Weise. Wir fordern deshalb, grössere Lifte beim Neubau der Passarelle einzubauen und eine zusätzliche Gleisquerung zwischen Wankdorffeld – Wankdorfcity zu erstellen.	Wird zur Kenntnis genommen	Eine direkte Verbindung resp. Gleisquerung zwischen Wankdorfcity und dem Wankdorfquartier ist weiterhin Bestandteil des Netzplanes.
206	QBB		Die QBB befürwortet die Zielsetzung, Fuss- und Veloverkehr so oft als möglich zu trennen . Es wäre wünschenswert, wenn dies konsequenter umgesetzt wird.	Wird zur Kenntnis genommen	-
207	QBB		Die Trottoirabsenkungen sollten insbesondere bei häufig befahrenen Velorouten konsequent auf Velonutzung ausgerichtet sein. Kantige oder zu steile Absätze entsprechen nicht einer guten Veloinfrastruktur. Ein eher ungünstiges Beispiel ist beim Bahnhöhenweg am Bahnhof Bümpliz Süd mit zu steilem Absatz zu finden.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Anliegen wird geteilt. In «Bern baut» sind die Standards definiert. Neue Trottoirüberfahrten werden auf dieser Basis ausgeführt und sind angenehmer zu befahren. Ältere Trottoirüberfahrten weisen die beschriebenen Defizite jedoch häufig noch auf.
208	QBB		Die QBB wünscht sich einen vermehrten Einsatz von Bodenmarkierungen anstelle von Schildern am Strassenrand. Bodenmarkierungen sind insbesondere für Velofahrer gut sichtbar, wenn sie darüberfahren.	Wird zur Kenntnis genommen	Das Anliegen ist nachvollziehbar. Die Einsatzmöglichkeiten von Bodenmarkierungen sind national durch die Signalisationsverordnung (SSV) vorgegeben. Wo jedoch Handlungsspielraum besteht, wird dieser auch genutzt, wie beispielsweise bei den Richtungsmarkierungen am Hirschengraben.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
209	QUAV4 & IG Schönberg Ost		<p>Wir bedanken uns bei der Verkehrsplanung der Stadt Bern herzlich für die umfangreichen und qualitativ hochstehenden Planungsarbeiten, welche geleistet wurden.</p> <p>Inhaltlich bringen wir keine Veränderungsvorschläge an, handelt es sich doch um eine Zusammenstellung von durchgehend wünschenswerten Zielen, Vorgaben und Planungsgrundlagen.</p> <p>Wir würden es allerdings begrüßen, wenn zu Handen der ausführenden Stellen eine Priorisierung vorgenommen würde. Z.B. in Bezug auf die rasche Eliminierung von unfallträchtigen Stellen oder Gegebenheiten. Auch eine Priorisierung hinsichtlich der finanziellen Kriterien wäre sicherlich hilfreich, um z.B. «Low Hanging Fruits» zu kennzeichnen. Wie überall kann auch in den Themengebieten der Masterpläne davon ausgegangen werden, dass mit 20% der Aktionen 80% der Wirkung erreicht werden könnte. Leider sind diese 20% nirgends gekennzeichnet.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Der Masterplan kann keine Vorgaben zu übergeordneten Priorisierungen einzelner Projekte machen. Er dient dazu, Mindestmasse zu definieren und den Variantenfächer von Lösungen zu erweitern. Die Umsetzung davon ist abhängig von entsprechenden Projekten.</p>
210	QUAV4 & IG Schönberg Ost		Der Veloweg zwischen Zentrum Paul Klee und Freudenbergerplatz hört mittendrin, am Ende des «Rad-Wahns» auf. Er könnte sofort via Giacomettistrasse zum Freudenbergerplatz hin verlängert werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Giacomettistrasse ist Bestandteil des Routennetzes. Sie weist jedoch nicht genügend Platz auf, dass mit einfachen Mitteln ein Radweg erstellt werden könnte.
211	QUAV4 & IG Schönberg Ost		Der Veloweg Melchenbühl als wichtige und vielbefahrene Verbindung müsste als solche signalisiert werden (Signalergänzung).	Wird zur Kenntnis genommen	Der Melchenbühlweg ist auf dem Netzplan als Velohauptroute festgehalten. Eine weitergehende Signalisierung als Velohauptroute wird im entsprechenden Konzept bearbeitet.
212	QUAV4 & IG Schönberg Ost		Verzweigung Laubeggstrasse / Ostermundigenstrasse beim Rosengarten für Linksabbieger: Als links abbiegender Velofahrer befindet man sich im Sandwich zwischen links-stehenden Autos oder Lastwagen und dem rechts vorbeifahrenden Bus nach Ostermundigen, welcher dann links abbiegt und die	Wird zur Kenntnis genommen	Im Rahmen des Projekts Tram Bern-Ostermundigen (TBO) wird der Knoten Laubegg-/Ostermundigenstrasse umgestaltet. Dabei ist die Roteinfärbung der Velospur für linksabbiegende Velos vorgesehen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Kurve anschneidet. Diese Situation ist gefährlich, gerade heutzutage wo viele Velofahrende noch einen Kinderanhänger ziehen. Bereits bei der Anfahrt auf die Kreuzung fehlt eine Roteinfärbung als Schutz und Hilfe beim Linksabbiegen. Wir fordern so rasch als möglich eine Umgestaltung gemäss den Vorgaben der Masterpläne.		
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften					
213	Bürger-gemeinde		<p>Die Burgergemeinde Bern besitzt eine Vielzahl von Grundstücken innerhalb der Gemeinde Bern, die von den geplanten Verkehrsanpassungen im Rahmen der «Vernehmlassung Masterpläne Fussverkehr und Veloinfrastruktur» unmittelbar betroffen sind. Die Burgergemeinde Bern unterstützt grundsätzlich das Vorhaben der Stadt Bern, den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren und möchte sich im Sinne einer Mitwirkung an diesem Prozess beteiligen.</p> <p>Zu diesem Zweck hat die Burgergemeinde Bern den neuen Netzplan Veloinfrastruktur eingehend studiert und mit ihren Grundstücken abgeglichen. Der Zweck dieses Prozesses bestand darin, die Schnittstellen zwischen den Grundstücken der Burgergemeinde Bern zu identifizieren und die Stadt Bern bereits im Vernehmlassungsverfahren darauf aufmerksam zu machen. Dadurch sollten die Anliegen der Burgergemeinde Bern frühzeitig kommuniziert und ihre Beteiligung am Umsetzungsprozess ermöglicht werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	-
214	Bürger-gemeinde		Der zur Verfügung gestellte Netzplan , der als Grundlage für die Analyse der Vernehmlassung dient, ist aufgrund seines Formats kaum lesbar, was eine Beurteilung der geplanten Velorouten und eine genaue Definition der Auswirkungen auf die Grundstücke der Burgergemeinde erschwert. Für eine abschliessende	Wird zur Kenntnis genommen	Der Netzplan dient primär der raum- und verkehrsplanerischen Arbeit der beteiligten Amts- und Fachstellen und weist daher eine hohe Informationsdichte auf. Für die Öffentlichkeitsarbeit wird auf die Webseite www.velohauptstadt.ch verwiesen, wo auch grafisch aufbereitete Informationen zum Velonetz zur Verfügung gestellt werden.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Beurteilung sind digitale Unterlagen und eine genaue Beschreibung der einzelnen Projekte unerlässlich.		
215	Bürger-gemeinde		<p>Fuss- und Veloverbindung Untermattweg – Stöckackerstrasse:</p> <p>Die Burgergemeinde Bern möchte zum wiederholten Male auf die unbefriedigende Veloverkehrsführung auf der Höhe der Stöckackerstrasse aufmerksam machen. Eine Führung des Veloverkehrs entlang des Freibads Weyermannshaus auf dem Grundstück Bern 6 Gbbl. Nr. 250 und anschliessender Eingliederung bei der Unterführung Steigerhubelstrasse wäre eine wesentlich sinnvollere Lösung und würde den Veloverkehr flüssiger gestalten.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Im Rahmen der Velohauptroute Bern-Bümpliz-Bethlehem wird der Abschnitt auf der Stöckackerstrasse umgestaltet. Es sind diverse Verbesserungen für den Velo- sowie Fussverkehr vorgesehen.
216	Bürger-gemeinde		<p>Weiterführung der Velobrücke bis hin zum Viererfeld</p> <p>Die Verkehrsführung des Veloverkehrs von der zukünftigen Velobrücke bis zum Viererfeld sollte verbessert werden, da die derzeitige Strassenführung zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern führen würde.</p> <p>Die Querung des Viererfeldweges für die Bewohner des Burgerspittels (ältere, zu Fuss nicht mehr so sichere Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen) muss auf der Höhe des Eingangs des Burgerspittels und im Bereich der Trennung Viererfeldweg zu Zufahrt Burgerspittel sicher möglich sein. Dazu ist auch eine entsprechend geeignete Materialisierung des Belages zu wählen.</p> <p>Die Burgergemeinde Bern verlangt, dass die zum Burgerspittel und zur japanischen Botschaft fahrenden Motorfahrzeuge (insbesondere LICVV's) getrennt von den Velofahrern auf dem Viererfeldweg verkehren können. Die Verhältnisse sind so eng, dass dies für alle Verkehrsteilnehmer (Motorfahrzeuge, Velos und Fussgänger) problematisch ist.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Routen im Velonetzplan sind langfristige Zielvorgaben und erfordern für die Umsetzung den Einbezug der betroffenen Stellen, Grundbesitzer*innen, Interessenverbänden etc. Diese Abstimmung ist nicht Teil des Masterplans, sondern muss im Rahmen der Planung konkreter Abschnitte erfolgen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Dort wo die Zufahrt zum Burgerspittel in den Viererfeldweg einmündet, dürfen die Velos keinen Vortritt haben. Die Sichtweiten in dem spitzen Winkel sind auch bei grösster Vorsicht der Motorfahrzeuglenker zu klein.		
217	Bürger-gemeinde		<p>Neue Veloroute Wankdorffeldstrasse</p> <p>Bei der Planung dieser Veloroute möchte die Bürger-gemeinde Bern darauf hinweisen, dass die Grundstücke entlang der Wankdorffeldstrasse in den nächsten Jahren im Rahmen einer Arealentwicklung neu überbaut werden, was zu einer deutlich intensiveren Nutzung mit Auswirkungen auf die Verkehrsführung in diesem Perimeter führen wird.</p> <p>Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Veloroute auf den Grundstücken Bern 5 Gbbl. Nr. 2924 und 2931, welche die Querung der Winkelriedstrasse und die Einmündung in die Morgartenstrasse ermöglicht, teilweise auf den Zugangswegen der Wohngebäude (Erschliessung der Hauszugänge) Winkelriedstrasse 31, 33, 34, 35, 36, 37 verläuft. Auf diesen Wegen ist eine getrennte Verkehrsführung anzustreben, um den Anwohnern einen gefahrlosen Zugang zu den Wohnhäusern zu gewährleisten und Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr zu vermeiden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Routen im Velonetzplan sind langfristige Zielvorgaben und erfordern für die Umsetzung den Einbezug der betroffenen Stellen, Grundbesitzer*innen, Interessenverbänden etc. Diese Abstimmung ist nicht Teil des Masterplans, sondern muss im Rahmen der Planung konkreter Abschnitte erfolgen.
218	Bürger-gemeinde		<p>Neue Veloroute Wölflistrasse</p> <p>Die Burgergemeinde Bern empfiehlt, die Wölflistrasse nicht als Veloroute zu nutzen. Die Wölflistrasse wird stark durch den Werkverkehr der Industriebetriebe und des Entsorgungshofes genutzt, was zu Konflikten mit den verschiedenen Verkehrsteilnehmern führen kann. Aus Sicht der Burgergemeinde Bern ist es nicht zweckmässig und sicherheitstechnisch kritisch, eine Veloroute durch eine stark durch Werkverkehr befahrene Industriezone zu führen.</p> <p>Darüber hinaus besteht oberhalb der Wölflistrasse auf der Höhe der Schermenwaldstrasse bereits eine</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Routen im Velonetzplan sind langfristige Zielvorgaben und erfordern für die Umsetzung den Einbezug der betroffenen Stellen, Grundbesitzer*innen, Interessenverbänden etc. Diese Abstimmung ist nicht Teil des Masterplans, sondern muss im Rahmen der Planung konkreter Abschnitte erfolgen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Veloroute, die ohne grössere Umwege als Alternativroute genutzt werden kann. Eine neue Führung des Veloverkehrs auf der Wölflistrasse könnte auf diese Weise vermieden werden.		
219	Bürger-gemeinde		<p>Neue Veloroute Wittigkofen</p> <p>Die neue Veloroute Wittigkofen führt teilweise über eine Privatstrasse im Eigentum der Burgergemeinde Bern auf der Parzelle Bern 4 Gbbl. 4058. Die Stadt Bern wird deshalb gebeten, die Situation sachenrechtlich abzuklären und mit der Burgergemeinde Bern bezüglich einer Vereinbarung Kontakt aufzunehmen.</p> <p>Da diese Veloroute über eine Privatstrasse führt und neu einen Teil des Veloroutennetzes der Stadt Bern darstellt, müssen die Verantwortlichkeiten für Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Haftung neu geregelt werden. Zu diesem Zweck strebt die Burgergemeinde Bern den Abschluss eines Dienstbarkeitsvertrages an, in welchem der Stadt Bern ein unentgeltliches Wegrecht über das Grundstück Bern 4 Gbbl. 4058 eingeräumt wird. Mit dem Abschluss eines Dienstbarkeitsvertrages müsste die Stadt Bern künftig auch die vorgenannten Verantwortlichkeiten übernehmen.</p> <p>Für einen Abschnitt des Weges von der Jupiterstrasse bis zum Melchenbühlweg besteht ein Dienstbarkeitsvertrag mit der Tilia Stiftung. Die angestrebte Dienstbarkeit mit der Stadt Bern wird in diesem Perimeter zu Überschneidungen führen. Verantwortlichkeiten für Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Haftung müssen somit für diesen Wegabschnitt in Absprache mit der Dienstbarkeitsberechtigten der Tilia erfolgen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Routen im Velonetzplan sind langfristige Zielvorgaben und erfordern für die Umsetzung den Einbezug der betroffenen Stellen, Grundbesitzer*innen, Interessenverbänden etc. Diese Abstimmung ist nicht Teil des Masterplans, sondern muss im Rahmen der Planung konkreter Abschnitte erfolgen.
220	Bürger-gemeinde		Veloroute kleine Mingerstrasse entlang des Springgarten Areals	Wird zur Kenntnis genommen	Die Routen im Velonetzplan sind langfristige Zielvorgaben und erfordern für die Umsetzung den Einbezug der betroffenen Stellen, Grundbesitzer*innen, Interessenverbänden etc. Diese Abstimmung

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>Bei der kleinen Mingerstrasse, welche sich auf dem Grundstück der Burgergemeinde Bern befindet, handelt es sich um eine Veloroute der Stadt Bern, welche eine Privatstrasse im Gemeingebrauch darstellt. Laut dem kantonalen Strassengesetz des Kantons Bern sind die Gemeinden für den Unterhalt der Velorouten zuständig. Die kleine Mingerstrasse ist ab der Einfahrt zu «Pentagon-Gebäude» in Richtung Reiterstrasse eine Veloroute, die nicht der Erschliessung der Grundstücke der Burgergemeinde Bern dient. Dieser Strassenabschnitt ist weder für die Burgergemeinde Bern noch für deren Mieterschaft zur Nutzung von Interesse.</p> <p>Bei dieser Angelegenheit ist der Burgergemeinde Bern die Sicherheit der Strassennutzer ein besonderes Anliegen. Da es sich um eine Privatstrasse handelt, die aber von der Öffentlichkeit genutzt wird und auch als öffentlich zugänglich signalisiert ist und darüber hinaus Teil des Veloroutennetzes der Stadt Bern ist, müssen die Verantwortlichkeiten für Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Haftung klar geregelt werden.</p> <p>Anzustreben wäre ein Dienstbarkeitsvertrag, in welchem der Stadt Bern ein unentgeltliches Wegrecht auf dem Grundstück 1831 eingeräumt wird. Damit wäre die öffentliche Durchquerung des Springgartenareals gewährleistet und das Veloroutennetz der Stadt Bern an diesem Standort langfristig gesichert. Mit dem Abschluss eines Dienstbarkeitsvertrages würde die Dienstbarkeitsberechtigte (Stadt Bern) künftig für den Unterhalt der Strasse und der zur Dienstbarkeit gehörenden Vorrichtungen aufkommen. Diese Kostentragungspflicht erstreckt sich für das vorgesehene Wegrecht sowohl auf die Strasse als auch auf die Alleebäume als Bestandteil derselben. Die Burgergemeinde Bern hat diesbezüglich bereits im November 2023 mit dem Tiefbauamt der Stadt</p>		<p>ist nicht Teil des Masterplans, sondern muss im Rahmen der Planung konkreter Abschnitte erfolgen.</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Bern Kontakt aufgenommen. Seither hat sich die Situation nicht verändert und eine Lösung ist noch nicht in Sicht. Als Alternative könnten die Velos über die Bolligenallee entlang dem Springgarten geführt werden.		
221	Bürger-gemeinde		<p>Neufeld – Fortsetzung Muraltweg unter Stadion Neufeld / neue Schwimmhalle</p> <p>Die Veloroute wird ab der Kreuzung Muraltweg/Zähringerstrasse entlang dem Stadion Neufeld und der neuen Schwimmhalle auf den Grundstücken Bern 2 Gbbl. 2296, 761 und 2343 der Burgergemeinde Bern fortgesetzt. Es ist jedoch zu beachten, dass diese Grundstücke mit Baurechten belastet sind, die im Eigentum der Stadt Bern liegen. Als Baurechtsnehmerin hat die Stadt Bern das Recht, die Veloroute über das Baurecht zu führen. Die Burgergemeinde Bern möchte jedoch darauf hinweisen, dass eine Eintragung der Veloroute auf der Grundparzelle ausgeschlossen ist.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Routen im Velonetzplan sind langfristige Zielvorgaben und erfordern für die Umsetzung den Einbezug der betroffenen Stellen, Grundbesitzer*innen, Interessenverbänden etc. Diese Abstimmung ist nicht Teil des Masterplans, sondern muss im Rahmen der Planung konkreter Abschnitte erfolgen.
222	Bürger-gemeinde		<p>Velorouten im Wald</p> <p>In mehreren Wäldern der Burgergemeinde Bern wurden Velorouten signalisiert und auf dem Netzplan ausgewiesen, ohne dass dafür eine schriftliche Regelung abgeschlossen wurde. Namentlich handelt es sich um den Könizbergwald sowie den Schwermenwald. Im Rahmen des Masterplans sind weitere neue Netzelemente im Wald oder entlang des Waldrandes, auf dem Grundeigentum der Burgergemeinde Bern, geplant. Dies im Bereich des Sportplatzes Bodenweid sowie dem Steinhölzli. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ohne entsprechende Regelung ist nicht zulässig. Für die bestehenden sowie geplanten Netzelemente ist daher ein Dienstbarkeitsvertrag abzuschliessen. Darin sind folgende Punkte zu berücksichtigen:</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Routen im Velonetzplan sind langfristige Zielvorgaben und erfordern für die Umsetzung den Einbezug der betroffenen Stellen, Grundbesitzer*innen, Interessenverbänden etc. Diese Abstimmung ist nicht Teil des Masterplans, sondern muss im Rahmen der Planung konkreter Abschnitte erfolgen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<ul style="list-style-type: none"> - Die Nutzung der Waldstrassen für die Waldbewirtschaftung muss sichergestellt sein. - Die Aufwände für Sicherungsmassnahmen entlang der Netzelemente gehen zulasten der Stadt Bern. - Die Aufwände für die Räumung von Hindernissen (Äste/Bäume) gehen zulasten der Stadt Bern. - Die Mehraufwände bei der Waldbewirtschaftung, aufgrund der intensiven Nutzung, gehen zulasten der Stadt Bern. - Die Stadt Bern übernimmt die Haftung für waldtypische Gefahren sowie Werke. - Die Stadt Bern ist zuständig für die Umleitung, Sperrung, Signalisation bei forstlichen Arbeiten. - Die Stadt Bern trägt die Kosten für einen erhöhten Strassenstandart gegenüber der Waldbewirtschaftung. - Die Stadt Bern ist für den laufenden Strassenunterhalt (Schneeräumung, Laubblasen etc.) zuständig. - Die Stadt Bern hält die Burgergemeinde Bern vollständig schadlos für rechtliche Rahmenbedingungen, die weitere Auflagen schaffen oder die Bewirtschaftung beeinträchtigen. - Die Stadt Bern hat kein Mitspracherecht an der Waldbewirtschaftung. Die Waldbewirtschaftung erfolgt im Rahmen der Produktionskonzepte des Forstbetriebes. 		
223	Bürger-gemeinde		<p>Die Burgergemeinde Bern erkennt die Dringlichkeit des Ausbaus des Veloroutennetzes und unterstützt diesen vor dem Hintergrund der zunehmenden Anzahl von Velofahrenden. Gleichzeitig ist es jedoch wichtig, dass bei der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen die</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, wonach die Anliegen des Masterplans Veloinfrastruktur in eine übergeordnete Interessensabwägung einfließen sollen, wird geteilt und ist auf den Seiten 9 und 10 im Bericht so beschrieben.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden, um Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern von vornherein zu vermeiden.		
224	Gemeinde Kehrsatz		Der Gemeinderat würdigt die erarbeiteten Masterpläne und zeigt Respekt vor der Arbeit/den Resultaten. Schade ist, dass die Masterpläne an der Stadtgrenze «aufhören» bzw. die Anbindung an die Agglomeration fehlt. Die Möglichkeit zur Rückmeldung zu den Masterplänen wird verdankt, jedoch wird auf eine Rückmeldung mittels Fragebogen verzichtet.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Fortführung wird in der regionalen Velonetzplanung koordiniert.
Fach- und Interessenverbände					
225	SIA		Im Unterschied zum zuvor kommentierten Masterplan Fussverkehr stellt das Verkehrsmittel Velo ein zentrales Element einer gesamtgesellschaftlich zentralen Verkehrswende zu mehr Nachhaltigkeit dar und weist dringenden und umfassenden Handlungsbedarf auf. Ein Masterplan verspricht, sehr wirkungsvoll, dieses prioritäre Anliegen zu verfolgen. Wie auch beim Fussverkehr erachten wir die hybride Einordnung hinsichtlich einer sowohl behördenverbindlichen als auch grundeigentümerverbindlichen als problematisch für die Entwicklungs- und Planungsverfahren, die Begründung kann dem vorangegangenen Abschnitt entnommen werden; gleiches betrifft die unvorteilhafte Vorwegnahme einer Interessenabwägung. Auch für den Masterplan Veloinfrastruktur beantragen wird explizite Begrenzung auf öffentliche Vorhaben.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan gilt als Leitdokument für städtische Direktionen und Ämter für Projekte auf Gemeindestrassen. Auf Eigentümer*innen anderer Strassen hat der Masterplan bloss hinweisenden Charakter. Mitarbeitende der städtischen Direktionen und Ämter sind angehalten, sich auch bei diesbezüglichen Strassenprojekten soweit möglich für die Vorgaben des Masterplans einzusetzen.
226	SIA		In diesem Zusammenhang möchten wir auch die Strategie und die Fokussierung bei der Umsetzung ansprechen. Es ist zu hinterfragen, ob für wirklich jede gesellschaftliche Gruppe das Velo ein gleichermassen geeignetes und zentrales Verkehrsmittel darstellen muss. Wir empfehlen, hier die Optik zu weiten und primär einen sinnvollen modalen Split	Wird zur Kenntnis genommen	Das Ziel der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern ist es, ein Angebot für Alle zu sein. Velofahrende mit viel und ebenso wie Jene mit weniger Übung sollen die Infrastruktur nutzen können. Die Berücksichtigung der Vielfalt und der unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzenden trägt massgeblich zur Erreichung der Veloförderung bei, wie Untersuchungen zeigen.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			zu verfolgen. Auch z.B. Menschen mit Behinderung sollen Bewegungen als Möglichkeit der Fortbewegung und der Gesundheit suchen. Vielleicht ist aber die Kombination von Fussverkehr und ÖV in solchen Fällen viel zweckmässiger als allein das Velo. Die Stadt Bern verzeichnet beachtliche Erfolge bei der Verfolgung des Ziels Velostadt. Dennoch sollte im Sinne eines effektiven Einsatzes letztlich begrenzter Mittel geprüft werden, ob es nicht zielführender ist, prioritär eine kritische Masse von Velofahrenden zu mobilisieren, statt a priori zwingend jede gesellschaftliche Gruppe mitnehmen zu müssen. Frei nach Pareto könnte die einfach zu mobilisierende kritische Masse das Verkehrsklima viel niederschwelliger verändern (Sensibilität der Autofahrenden, Temporeduktion) und damit ohne Mehraufwand (Stichwort: separate Velostreifen bei begrenztem Raumangebot) auch übrigen Gesellschaftsgruppen den Umstieg aufs Velo erleichtern.		Die gesamtverkehrlichen Ziele sind u.a. im STEK 2016 beschrieben.
227	TCS		Grundsätzlich begrüssen wir die Erweiterung des Masterplans Veloinfrastruktur. Dem TCS liegt insbesondere die Verkehrssicherheit am Herzen. Die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger ist deshalb zu begrüssen, weil sie zu weniger Konflikten führt und damit die Verkehrssicherheit erhöhen kann.	Wird zur Kenntnis genommen	-
228	TCS		Grundsätzlich ist eine inklusive Veloinfrastruktur zu begrüssen, da sich mehr Menschen unterschiedlichen Alters aufs Velo trauen und ein gesellschaftlicher Mehrwert geschaffen werden kann. Andererseits ist und bleibt das Velo in der Stadt ein Verkehrsmittel mit potenziellem Unfallrisiko (wobei Selbstunfälle gemäss BAFU rund die Hälfte ausmachen). Auch wenn der vorliegende Plan infrastruktureller Natur ist, würden wir einen stärkeren Fokus auf die Verkehrssicherheit begrüssen. Alle Verkehrsteilnehmenden sind im Rahmen ihrer Fähigkeiten und Ressourcen	Wird zur Kenntnis genommen	Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende geniesst hohe Priorität. Auf breiten Radwegen und Radstreifen ist das Nebeneinanderfahren gefahrlos möglich und wird vielfach praktiziert.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			gehalten, sich und andere zu schützen. In diesem Sinn spricht sich der TCS vehement gegen das erwähnte Velofahren nebeneinander aus. Dies ebenfalls unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit.		
229	TCS		Der Fokus des Plans auf die sensiblen Verkehrsteilnehmenden ist, wie bereits erwähnt, zu begrüßen. Dennoch darf nicht vergessen werden, dass die Strasse keine reine Begegnungszone ist, wenn sie nicht als solche deklariert ist, sondern dem Verkehr und der Mobilität dient.	Wird zur Kenntnis genommen	-
			Gerade wenn der Individualverkehr in Zukunft vermehrt auf das Fahrrad verlagert werden soll, müssen attraktive Pendler Routen mit dem Velo auch über mittlere Distanzen (über 5 km) und teilweise ausserhalb des Stadtgebietes möglich sein.	Wird berücksichtigt	Die Einschätzung wird geteilt, dass mittels guten Velorouten auch Pendlerstrecken von 15km bis 20km zum Einsatzbereich des Verkehrsmittels Velo gehören. Der Bericht wurde entsprechend ergänzt (S. 47).
			Dass die gesamte Veloinfrastruktur als Fernziel dem Prinzip «acht bis achtzig» entsprechen soll, ist aus Sicht des TCS nachvollziehbar. Dennoch fordern wir, dass eine realistische Verkehrspolitik betrieben wird und die Herausforderung des Verkehrs nicht ignoriert wird. Gerade unsichere Personen müssen in verkehrsberuhigten Zonen (wie im Masterplan beschrieben) Erfahrungen sammeln, um anspruchsvolleren Situationen gewachsen zu sein. Vielbefahrene Strassen, welche beispielsweise für den (Velo)pendelverkehr konstituiert sind, sollen und müssen ihrer Funktion als Verkehrsfläche entsprechen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
230	TCS		Wir sind uns bewusst, dass diese Planung teilweise in der Verantwortung der RKBM liegt - trotzdem und gerade für eine arbeitende Bevölkerung muss ein flüssiger Verkehr möglich sein. In der Stadt Bern gibt es 2024 fast 15'000 Arbeitsstätten mit 193'350 Beschäftigten!	Wird teilweise berücksichtigt	Die Einschätzung wird geteilt, dass mittels guten Velorouten auch Pendlerstrecken von 15km bis 20km zum Einsatzbereich des Verkehrsmittels Velo gehören. Der Bericht wurde entsprechend ergänzt (S. 47).

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>1: Damit hat die Stadt Bern eine höhere Arbeitsplatzdichte als die Städte Basel oder Zürich.</p> <p>2: Aus Sicht des TCS muss der Masterplan Veloinfrastruktur die Stellung des Pendlerverkehrs stärken, um die Möglichkeit des Pendelns mit dem Velo im Nah- und Mittelbereich (bis 15 km) zu fördern.</p>		
231	TCS		<p>Des Weiteren fehlen aus Sicht der TCS Sektion Bern, Region Bern Mittelland, im aktualisierten Masterplan Veloinfrastruktur drei grosse Themenbereiche: Bike-sharing und damit teilweise verbunden der Tourismus sowie die Mikro-Mobilität:</p> <p>Bikesharing und Tourismus</p> <p>Mitte Dezember hat die Stadt Bern zusammen mit 14 Partnergemeinden das Veloverleihsystem neu ausgeschrieben. Im Masterplan Veloinfrastruktur wird das Thema Bikesharing nicht erwähnt. Warum hat die Stadt Bern darauf verzichtet? Auch wenn klar ist, dass diese Velos dieselbe Infrastruktur nutzen werden wie private Velos, muss diese Mobilitätsform in die Strategie integriert werden. Aus Sicht des TCS ist dies vor allem deshalb zentral, weil das Veloverleihsystem mit dem Tourismus verknüpft werden kann. Im Jahr 2023 wurden in der Stadt Bern über 500'000 Logiernächte gezählt. Wenn diese Personen mobil sein wollen, ist ein Veloverleihsystem gerade in den warmen Monaten ein grosser Mehrwert.</p> <p>Mikromobilität</p> <p>Im aktualisierten Masterplan Veloinfrastruktur wird das Thema Mikromobilität nicht erwähnt. Unter Mikromobilität wird die Fortbewegung mit elektrisch angetriebenen und nicht motorisierten Klein- und Leichtfahrzeugen verstanden. Die Mikromobilität nutzt grundsätzlich dieselbe Infrastruktur wie Velos. Der TCS würde es begrüssen, wenn sich der Masterplan zu diesem Thema äussern würde, um frühzeitig</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p>	<p>Obwohl Bikesharing und Tourismus eine bedeutende Rolle in der Förderung des Veloverkehrs spielen, werden diese Themen im Masterplan nicht behandelt, da er als Leitfaden für die Infrastruktur dient und nicht als Programm für Velomaßnahmen konzipiert ist. Der infrastrukturelle Aspekt des Freizeitverkehrs mit dem Velo wird im Kap. 14 «Freizeitrouten» des Berichts behandelt.</p> <p>Neu im Bericht aufgenommen wurden die E-Scooter, welche als Teil der Mikromobilität die vorhandene Veloinfrastruktur nutzen (Kap. 4, S.25).</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Herausforderungen und Konfliktpotenziale aufzuzeigen und präventiv zu arbeiten. Der Boom der Mikromobilität in den letzten Jahren zeigt, dass eine solche Entwicklung innert kurzer Zeit stattfinden kann.		
232	TCS		Kapitel 11 (des Berichts, Anm. d. Red.) des Masterplans Veloinfrastruktur befasst sich mit der Signalisation und Markierung . Die optische Trennung der Veloinfrastruktur vom übrigen Verkehr fördert aus Sicht des TCS die Verkehrssicherheit und ist zu begrüssen. Im Masterplan wird zu Recht darauf hingewiesen, dass eine übertriebene Visualisierung auch eine Gefahr für den Verkehr darstellen kann, wenn sie nicht ausreichend klar ist. Aus ganzheitlicher Sicht ist die Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden zu fördern, um eine einheitliche Visualisierungsstrategie zu entwickeln.	Wird zur Kenntnis genommen	-
233	TCS		Die Stadt Bern will im Kapitel 12 ein Monitoring der Veloinfrastruktur aufbauen und die Ergebnisse der systematischen Auswertung mit der Bevölkerung teilen. Als mitgliederorientierter Verein begrüsst die TCS Sektion Bern diese Planung, da eine transparente Kommunikation der Verwaltung zu einem qualitativen Diskurs über die (Verkehrs-)Zukunft der Stadt Bern beitragen kann. Hier stellt sich die Frage, wie diese regelmässige Berichterstattung sichergestellt wird und ob die zugrundeliegenden Datensätze auch frei zur Verfügung gestellt werden, was im Sinne von Open Government Data wäre. In diesem Sinne schlägt die TCS Sektion Bern, Region Bern-Mittelland, vor, die Datensätze zum Veloverkehr in das Open Government Data Portal der Stadt Bern zu integrieren.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Auswertung des Velomonitoring wird im Jahresbericht der Stadt Bern veröffentlicht. Die Rohdaten frei zugänglich zu machen ist nicht geplant, da dies nur mit einer umfangreichen Dokumentation möglich wäre. Auf Anfrage für konkrete Projekte werden die Daten geteilt.
Private					

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
234	Privatperson 2		Der Online-Fragebogen für diese Vernehmlassung berücksichtigt wesentliche Aspekte der Masterplanelntwürfe nicht und ist deshalb wenig hilfreich für die Rückmeldung von Bemerkungen und Einwänden zu den Entwürfen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
235	Privatperson 2		Verständlichkeit Der Vergleich der Masterpläne 2020 und 2024 zeigt, dass keine einschneidenden Veränderungen stattgefunden haben. Die Masterpläne sind nur umfangreicher geworden. Masterpläne sollten kurz und präzise sein und so geschrieben, dass auch Laien sie verstehen können.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan dient primär der raum- und verkehrsplanerischen Arbeit der beteiligten Amts- und Fachstellen und weist daher eine hohe Informationsdichte auf.
236	Privatperson 2		Ausgewogenheit Die Masterpläne Velo und Fussverkehr sind nicht ausgewogen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
237	Privatperson 2		Vage und unverbindliche Zielsetzungen Bericht Seite 34: «Ziele der Stadt Bern. Dem Veloverkehr wird in der Stadt Bern ein separater, angemessener Raum verschaffen...Der Veloverkehr und der Fussverkehr werden grundsätzlich auf getrennten Flächen geführt...» Diese Zielsetzungen bleiben unverbindliche Deklarationen, da Mischflächen weiterhin explizit zugelassen werden.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.
238	Privatperson 2		Trennung Fussverkehr – Veloverkehr Fussverkehr Schweiz definiert auf Grundlage des «GEHsund - Städtevergleich Fussverkehr» (2022) fünf generelle Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. An erster Stelle steht: «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr» (Seite 15). Dieser Handlungsempfehlung wird	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>weder im Masterplan Velo noch im Masterplan Fussverkehr nachgelebt. Mehrmals hat dieses Thema in den verflorenen Jahren Gemeinderat und Stadtrat beschäftigt. Im Stadtrat verlangten Vorstösse die Aufhebung der bestehenden Mischflächen und die Sanierung von Gefahrenpunkten (beispielsweise Helvetiaplatz). Im Februar 2020 sprach der Gemeinderat einen Kredit von Fr. 290 000.00, um Verbesserungen auf den bestehenden Mischflächen (Velo-Fussgänger) vorzunehmen und Konfliktsituationen zu entschärfen. Von diesen Fr. 290 000.00 wurde kein einziger Franken für ein fussgängerfreundliches Projekt eingesetzt. Das Geld wurde zweckentfremdet, um den Nachweis zu erbringen, das eigentlich gar keine Konflikte da wären. Seither sind vier Jahre vergangen, ohne dass sich die Situation auf den Mischflächen verbessert hätte.</p> <p>Die neuen Masterplanentwürfe ziehen allerdings keine Lehren daraus, sondern institutionalisieren explizit die Möglichkeit von Mischflächen.</p>		<p>sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.</p>
239	Privatperson 2		<p>Diskussion zur Zulässigkeit von Mischflächen Standards Seite 34, Bericht Seite 32: «Velo- und Fussverkehr begegnen sich vor allem bei Querungen des Fussverkehrs und auf Mischflächen. Der Regelfall ist stets die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs wird insbesondere umgesetzt bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Starker Frequenz durch Fuss- oder Veloverkehr - Gefälle > 2 % - Besonderen Schutzbedürfnissen des Fussverkehrs - Erhöhter Nachfrage durch (schnelle) E-Bikes (z.B. auf ausgesprochenen Pendler Routen) 	Wird nicht berücksichtigt	<p>Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>- Intensiver / Publikumsorientierter Seitenraumnutzung (z.B. Seitenbestuhlung)</p> <p>Mischflächen dürfen jedoch nur in Ausnahmefällen, und an dafür geeigneten Stellen vorgesehen werden.»</p> <p>Die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs wird als «Regelfall» bezeichnet. Das ist abzulehnen. Mischflächen sind in den neuen Masterplänen konsequent auszuschliessen und bestehende Mischflächen müssen zurückgebaut werden.</p>		
240	Privatperson 2		<p>Trennung einer Velospur von einer Fussgängerfläche</p> <p>Der Entwurf zum Masterplan Velo (Standards Seite 33) sieht eine «taktile Grenze» mittels einreihigen abgeschrägten Pflastersteines bei einer Niveaudifferenz (4cm) oder einen doppelten beidseitig abgeschrägten Pflasterstein ohne Niveaudifferenz vor. Diese Art der Abtrennung muss konsequent ausgeschlossen werden. Sie ist wirkungslos und gefährdet die Fussgänger auf dem für sie reservierten Bereich. Diese Art der Abtrennung ist ausschliesslich im Interesse des Veloverkehrs: Sie gestattet den Velo- und E-Bike-Fahrern, die Fussgängerfläche für Überholmanöver (mit gegenüber dem normalen Veloverkehrsfluss erhöhter Geschwindigkeit) zu befahren.</p> <p>Beispiel Untere Thunstrasse: Breite des Trottoirs zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz 2.98m bis 3.80m, im Schnitt 3.60m. Für die Velospur, die von diesem Trottoir abgetrennt werden sollte, wurden im Projekt von 2019 1.60m eingesetzt. Die neuen Masterplanentwürfe sehen aber folgende Minimalmasse vor: Velospur für Velohauptroute</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Gemäss «Bern baut» sind innerhalb des Stadtraums Fussgängerbereiche in der Regel mit baulichen Trennelementen vom Veloverkehr abzugrenzen, um den Gehweg für die Nutzenden sicher zu gestalten. Vor allem Menschen mit Sehbehinderung benötigen eine klare Abgrenzung für eine sichere Führung (Teil B, S. 59). Deshalb ist die Verwendung von ein- oder zweireihigen Pflastersteinen (14/16) vorgesehen.</p> <p>Die Einschätzung, dass es auf der Thunstrasse aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen (Fuss- und Veloverkehr) der Thunstrasse werden künftig die schnellen E-Bikes von der</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>2.50m, Velospur für Nebeneinander/Überholen 2.50m, für Veloanhänger und Lastenvelos 1.80m (Masterplan Velo Bericht Seite 29). Die Trottoirbreite müsste an der unteren Thunstrasse (Masterplan Fussverkehr Seite 27) mindestens 3.00m betragen. Es ist klar, dass diese Masse auf dem Trottoir Thunstrasse nicht Platz haben. Deshalb soll eine «taktile Abtrennung» angewendet werden, die voll zu Lasten der Fussgänger, Senioren und Behinderten geht.</p> <p>Es ist zu fordern, dass nirgends auf Mischflächen taktile Abtrennung angewendet werden. Abgrenzungen zwischen Velospuren und Fussgängerbereichen sind so auszugestalten, dass Velos sie nicht überfahren können.</p>		Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich, die per 1. Juli 2025 in Kraft tritt. Gleichzeitig führt die Stadt Bern zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen, so beispielsweise bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz – in Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden – Sensibilisierungsmassnahmen zur verbesserten Rücksichtnahme durch.
241	Privatperson 4		<p>(<i>Betrifft Thunstrasse, Anm.d.Red.</i>) Seit der Zeit, wo der Veloverkehr legal auf das Trottoir verlegt wurde, müssen wir unsere Patientinnen/Patienten und Kundinnen/Kunden beim Verlassen des Hauses begleiten, wenn es sich um ältere Personen handelt und die anderen Personen darauf aufmerksam machen, dass sie vorsichtig das Trottoir betreten sollen, da die Velofahrenden sehr oft direkt vor der Haustüre vorbeifahren. Es kommt immer wieder zu kleineren Unfällen und Streifungen zwischen Velo und Fussgängern in diesem Abschnitt. Die Situation ist völlig unbefriedigend und für den Fussverkehr unzumutbar.</p> <p>Da die Geschwindigkeiten der Velofahrenden sehr unterschiedlich sind, werden die langsamer Fahrenden ständig von den schneller Fahrenden überholt. Ausserdem kommen sehr viele Velos mit einer sehr hohen Geschwindigkeit über das Trottoir gefahren; das betrifft sicher die E-Bikes, aber auch Velos ohne Motor. Zudem fahren viele Velofahrenden</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass es auf der Thunstrasse aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen (Fuss- und Veloverkehr) der Thunstrasse werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich, die per 1. Juli 2025 in Kraft tritt. Gleichzeitig führt die Stadt Bern zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen, so beispielsweise bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz – in Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden – Sensibilisierungsmassnahmen zur verbesserten Rücksichtnahme durch.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>nebeneinander. Dadurch wird das Trottoir besonders in Stosszeiten fast vollständig von Velos dominiert. Ein entspanntes Gehen auf dem Trottoir ist nicht mehr möglich. Kinder können auch ausserhalb der Stosszeiten sich nicht mehr frei auf dem Trottoir bewegen. Ältere Menschen sind akut gefährdet, angefahren zu werden oder zu stürzen, wenn sie sich von schnell herannahenden Velos erschrecken.</p> <p>Eigentlich dient gerade auch das Trottoir dem spontanen Treffen und der Kommunikation unter den Quartierbewohnern. Die Stadt Bern betont stets die Wichtigkeit, Menschen zusammenzubringen und Orte zu schaffen, wo Treffen in Quartieren für Alt und Jung stattfinden kann. Dies hat die Stadt an der Thunstrasse verunmöglicht, in dem die Velospur auf das Trottoir verlegt wurde.</p>		
242	Privatperson 4		<p>Eine definitive Einführung einer Mischfläche auf dem Trottoir zwischen Fuss- und Veloverkehr mit einer geringen Trennung erachten wir als nicht machbar. Die Velofahrenden werden jede Gelegenheit nutzen, einen langsamer Fahrenden zu überholen und somit auf den Fussgängerteil des Trottoirs auszuweichen. Die Gefahr für den Fussverkehr würde damit nicht gebannt und ein entspanntes Gehen verunmöglicht.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.</p>
243	Privatperson 4		<p>Unseres Erachtens ist es nicht möglich, einen Masterplan für die Führung von Veloverkehr und Fussverkehr für die gesamte Stadt Bern auszuarbeiten und zu versuchen diesen dann für jede Situation zur Anwendung zu bringen. Jeder Verkehrsabschnitt sollte individuell beurteilt und es sollte dort, unter</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Der Masterplan definiert Standards, die bei der Projektierung von städtischen Projekten gelten sollen. Die Umsetzung ist aber immer von lokalen Merkmalen abhängig, weshalb eine Situationsanalyse unabdingbar ist und es dadurch auch zu Abweichungen kommen kann. Der Einbezug der Anwohnenden und weiteren Betroffenen gehört zum Standard bei der Erarbeitung von Projekten.</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Einbeziehung der Anwohner, nach einer individuellen Lösung gesucht werden.		
244	Privatperson 4		Sollte die Stadt Bern in naher Zukunft an der Unteren Thunstrasse trotzdem weiterhin darauf beharren den Velo- und Fussverkehr auf die vorgesehenen Weise zu kombinieren, obschon sich die Anwohnenden in der Vergangenheit bereits dagegen ausgesprochen haben und das Gefahrenpotential von Unfällen offenkundig ist, sehen wir die Stadt Bern, bei zukünftigen Vorkommnissen, in der Verantwortung.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass es auf der Thunstrasse aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen (Fuss- und Veloverkehr) der Thunstrasse werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich, die per 1. Juli 2025 in Kraft tritt. Gleichzeitig führt die Stadt Bern zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen, so beispielsweise bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz – in Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden – Sensibilisierungsmassnahmen zur verbesserten Rücksichtnahme durch.
245	Privatperson 5		Der Online-Fragebogen für diese Vernehmlassung berücksichtigt wesentliche Aspekte der Masterplanentwürfe nicht und ist deshalb wenig hilfreich für die Rückmeldung von Bemerkungen und Einwänden zu den Entwürfen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
246	Privatperson 5		Verständlichkeit Der Vergleich der Masterpläne 2020 und 2024 zeigt, dass keine einschneidenden Veränderungen stattgefunden haben. Die Masterpläne sind nur umfangreicher geworden. Masterpläne sollten kurz und präzise sein und so geschrieben, dass auch Laien sie verstehen können.	Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan dient primär der raum- und verkehrsplanerischen Arbeit der beteiligten Amts- und Fachstellen und weist daher eine hohe Informationsdichte auf.
247	Privatperson 5		Ausgewogenheit Die Masterpläne Velo und Fussverkehr sind nicht ausgewogen.	Wird zur Kenntnis genommen	-

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
248	Privatperson 5		<p>Unverbindliche Zielsetzungen</p> <p>Bericht Seite 34: «Ziele der Stadt Bern. Dem Veloverkehr wird in der Stadt Bern ein separater, angemessener Raum verschaffen...Der Veloverkehr und der Fussverkehr werden grundsätzlich auf getrennten Flächen geführt...»</p> <p>Diese Zielsetzungen bleiben unverbindliche Deklarationen, da Mischflächen weiterhin explizit zugelassen werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.
249	Privatperson 5		<p>Trennung Fussverkehr – Veloverkehr</p> <p>Fussverkehr Schweiz definiert auf Grundlage des «GEHsund - Städtevergleich Fussverkehr» (2022) fünf generelle Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. An erster Stelle steht: «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr» (Seite 15). Dieser Handlungsempfehlung wird weder im Masterplan Velo noch im Masterplan Fussverkehr nachgelebt. Mehrmals hat dieses Thema in den verflossenen Jahren Gemeinderat und Stadtrat beschäftigt. Im Stadtrat verlangten Vorstösse die Aufhebung der bestehenden Mischflächen und die Sanierung von Gefahrenpunkten (beispielsweise Helvetiaplatz). Im Februar 2020 sprach der Gemeinderat einen Kredit von Fr. 290 000.00, um Verbesserungen auf den bestehenden Mischflächen (Velo-Fussgänger) vorzunehmen und Konfliktsituationen zu entschärfen. Von diesen Fr. 290 000.00 wurde kein einziger Franken für ein fussgängerfreundliches Projekt eingesetzt. Das Geld wurde zweckentfremdet, um den Nachweis zu erbringen, das eigentlich gar keine Konflikte da wären. Seither sind vier Jahre vergangen, ohne dass sich die Situation auf den Mischflächen verbessert hätte.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			Die neuen Masterplanentwürfe ziehen allerdings keine Lehren daraus, sondern institutionalisieren explizit die Möglichkeit von Mischflächen.		
250	Privatperson 5		<p>Diskussion zur Zulässigkeit von Mischflächen</p> <p>Standards Seite 34, Bericht Seite 32:</p> <p>«Velo- und Fussverkehr begegnen sich vor allem bei Querungen des Fussverkehrs und auf Mischflächen. Der Regelfall ist stets die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs wird insbesondere umgesetzt bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starker Frequenz durch Fuss- oder Veloverkehr • Gefälle > 2 % • Besonderen Schutzbedürfnissen des Fussverkehrs • Erhöhter Nachfrage durch (schnelle) E-Bikes (z.B. auf ausgesprochenen Pendler Routen) • Intensiver / Publikumsorientierter Seitenraumnutzung (z.B. Seitenbestuhlung)» <p>Mischflächen dürfen jedoch nur in Ausnahmefällen, und an dafür geeigneten Stellen vorgesehen werden.</p> <p>Die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs wird als «Regelfall» bezeichnet. Das ist abzulehnen. Mischflächen sind in den neuen Masterplänen konsequent auszuschliessen und bestehende Mischflächen müssen zurückgebaut werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
251	Privatperson 5		<p>Trennung einer Velospur von einer Fussgängerfläche</p> <p>Der Entwurf zum Masterplan Velo (Standards Seite 33) sieht eine «taktile Grenze» mittels einreihigen abgeschrägten Pflastersteines bei einer Niveaudifferenz (4cm) oder einen doppelten beidseitig abgeschrägten Pflasterstein ohne Niveaudifferenz vor. Diese Art der Abtrennung muss konsequent ausgeschlossen werden. Sie ist wirkungslos und gefährdet die Fussgänger auf dem für sie reservierten Bereich. Diese Art der Abtrennung ist ausschliesslich im Interesse des Veloverkehrs: Sie gestattet den Velo- und E-Bike-Fahrern, die Fussgängerfläche für Überholmanöver (mit gegenüber dem normalen Veloverkehrsfluss erhöhter Geschwindigkeit) zu befahren.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Gemäss «Bern baut» sind innerhalb des Stadtraums Fussgängerbereiche in der Regel mit baulichen Trennelementen vom Veloverkehr abzugrenzen, um den Gehweg für die Nutzenden sicher zu gestalten. Vor allem Menschen mit Sehbehinderung benötigen eine klare Abgrenzung für eine sichere Führung (Teil B, S. 59). Deshalb ist die Verwendung von ein- oder zweireihigen Pflastersteinen (14/16) vorgesehen.
			<p>Beispiel Untere Thunstrasse: Breite des Trottoirs zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz 2.98m bis 3.80m, im Schnitt 3.60m. Für die Velospur, die von diesem Trottoir abgetrennt werden sollte, wurden im Projekt von 2019 1.60m eingesetzt. Die neuen Masterplanentwürfe sehen aber folgende Minimalmasse vor: Velospur für Velohauptroute 2.50m, Velospur für Nebeneinander/Überholen 2.50m, für Veloanhänger und Lastenvelos 1.80m (Masterplan Velo Bericht Seite 29). Die Trottoirbreite müsste an der unteren Thunstrasse (Masterplan Fussverkehr Seite 27) mindestens 3.00m betragen. Es ist klar, dass diese Masse auf dem Trottoir Thunstrasse nicht Platz haben. Deshalb soll eine «taktile Abtrennung» angewendet werden, die voll zu Lasten der Fussgänger, Senioren und Behinderten geht.</p> <p>Es ist zu fordern, dass nirgends auf Mischflächen taktile Abtrennung angewendet werden. Abgrenzungen zwischen Velospuren und Fussgängerbereichen sind</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Einschätzung, dass es auf der Thunstrasse aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen (Fuss- und Veloverkehr) der Thunstrasse werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich, die per 1. Juli 2025 in Kraft tritt. Gleichzeitig führt die Stadt Bern zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen, so beispielsweise bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz – in Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden – Sensibilisierungsmassnahmen zur verbesserten Rücksichtnahme durch.

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			so auszugestalten, dass Velos sie nicht überfahren können.		
252	Privatperson 9		Der Online-Fragebogen für diese Vernehmlassung berücksichtigt wesentliche Aspekte der Masterplanentwürfe nicht und ist deshalb wenig hilfreich für die Rückmeldung von Bemerkungen und Einwänden zu den Entwürfen.	Wird zur Kenntnis genommen	
253	Privatperson 9	Verständlichkeit Der Vergleich der Masterpläne 2020 und 2024 zeigt, dass keine einschneidenden Veränderungen stattgefunden haben. Die Masterpläne sind nur umfangreicher geworden. Masterpläne sollten kurz und präzise sein und so geschrieben, dass auch Laien sie verstehen können.		Wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan dient primär der raum- und verkehrsplanerischen Arbeit der beteiligten Amts- und Fachstellen und weist daher eine hohe Informationsdichte auf.
254	Privatperson 9	Ausgewogenheit Die Masterpläne Velo und Fussverkehr sind nicht ausgewogen.		Wird zur Kenntnis genommen	-
255	Privatperson 9	Vage und unverbindliche Zielsetzungen Bericht Seite 34: «Ziele der Stadt Bern. Dem Veloverkehr wird in der Stadt Bern ein separater, angemessener Raum verschaffen...Der Veloverkehr und der Fussverkehr werden grundsätzlich auf getrennten Flächen geführt...» Diese Zielsetzungen bleiben unverbindliche Deklarationen, da Mischflächen weiterhin explizit zugelassen werden.		Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.
256	Privatperson 9	Trennung Fussverkehr – Veloverkehr Fussverkehr Schweiz definiert auf Grundlage des «GEHsund - Städtevergleich Fussverkehr» (2022) fünf generelle Handlungsempfehlungen zur		Wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. An erster Stelle steht: «Getrennte Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr» (Seite 15). Dieser Handlungsempfehlung wird weder im Masterplan Velo noch im Masterplan Fussverkehr nachgelebt. Mehrmals hat dieses Thema in den verflossenen Jahren Gemeinderat und Stadtrat beschäftigt. Im Stadtrat verlangten Vorstösse die Aufhebung der bestehenden Mischflächen und die Sanierung von Gefahrenpunkten (beispielsweise Helvetiaplatz). Im Februar 2020 sprach der Gemeinderat einen Kredit von Fr. 290 000.00, um Verbesserungen auf den bestehenden Mischflächen (Velo-Fussgänger) vorzunehmen und Konfliktsituationen zu entschärfen. Von diesen Fr. 290 000.00 wurde kein einziger Franken für ein fussgängerfreundliches Projekt eingesetzt. Das Geld wurde zweckentfremdet, um den Nachweis zu erbringen, das eigentlich gar keine Konflikte da wären. Seither sind vier Jahre vergangen, ohne dass sich die Situation auf den Mischflächen verbessert hätte.</p> <p>Die neuen Masterplanentwürfe ziehen allerdings keine Lehren daraus, sondern institutionalisieren explizit die Möglichkeit von Mischflächen.</p>		<p>Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.</p>
257	Privatperson 9		<p>Diskussion zur Zulässigkeit von Mischflächen Standards Seite 34, Bericht Seite 32:</p> <p>«Velo- und Fussverkehr begegnen sich vor allem bei Querungen des Fussverkehrs und auf Mischflächen. Der Regelfall ist stets die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs wird insbesondere umgesetzt bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Starker Frequenz durch Fuss- oder Veloverkehr - Gefälle > 2 % 	Wird nicht berücksichtigt	<p>Die Stadt Bern verfolgt das Prinzip der Trennung von Fuss- und Veloverkehrsflächen. Im Ausnahmefall können Mischverkehrsflächen eine zweck- und verhältnismässige Lösung darstellen – z. B. wenn aufgrund der Gefährdungssituation des Veloverkehrs auf der Strasse ein Trottoir als Zusatzangebot für den Veloverkehr freigegeben wird. Dies betrifft hauptsächlich Situationen, wo trotz hoher Verkehrsbelastung keine Radstreifen oder Radwege vorhanden sind. Der Masterplan legt für diese Ausnahmefälle daher Kriterien fest und unterstützt damit die Entscheidungsfindung. Die Anwendbarkeit dieser Ausnahmelösung wird im Masterplan Veloinfrastruktur (Standards S. 33-34, Bericht S. 30-31) wie auch im Masterplan Fussverkehr (Standard S6, S. 44) einheitlich geregelt.</p>

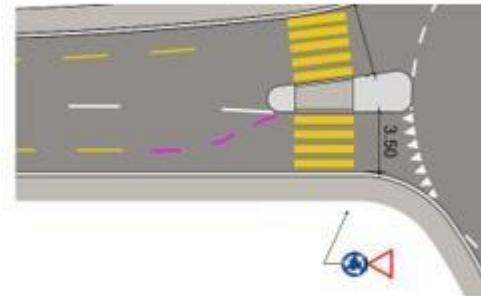
Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<ul style="list-style-type: none"> - Besonderen Schutzbedürfnissen des Fussverkehrs - Erhöhter Nachfrage durch (schnelle) E-Bikes (z.B. auf ausgesprochenen Pendler Routen) - Intensiver / Publikumsorientierter Seitenraumnutzung (z.B. Seitenbestuhlung) <p>Mischflächen dürfen jedoch nur in Ausnahmefällen, und an dafür geeigneten Stellen vorgesehen werden.»</p> <p>Die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs wird als «Regelfall» bezeichnet. Das ist abzulehnen. Mischflächen sind in den neuen Masterplänen konsequent auszuschliessen und bestehende Mischflächen müssen zurückgebaut werden.</p>		
258	Privatperson 9		<p>Trennung einer Velospur von einer Fussgängerfläche</p> <p>Der Entwurf zum Masterplan Velo (Standards Seite 33) sieht eine «taktile Grenze» mittels einreihigen abgeschrägten Pflastersteines bei einer Niveaudifferenz (4cm) oder einen doppelten beidseitig abgeschrägten Pflasterstein ohne Niveaudifferenz vor. Diese Art der Abtrennung muss konsequent ausgeschlossen werden. Sie ist wirkungslos und gefährdet die Fussgänger auf dem für sie reservierten Bereich. Diese Art der Abtrennung ist ausschliesslich im Interesse des Veloverkehrs: Sie gestattet den Velo- und E-Bike-Fahrern, die Fussgängerfläche für Überholmanöver (mit gegenüber dem normalen Veloverkehrsfluss erhöhter Geschwindigkeit) zu befahren.</p> <p>Beispiel Untere Thunstrasse:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Die Einschätzung, dass es auf der Thunstrasse aktuell Mischverkehrsflächen gibt, welche zu Konfliktsituationen zwischen dem</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>Breite des Trottoirs zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz 2.98m bis 3.80m, im Schnitt 3.60m. Für die Velospur, die von diesem Trottoir abgetrennt werden sollte, wurden im Projekt von 2019 1.60m eingesetzt. Die neuen Masterplanentwürfe sehen aber folgende Minimalmasse vor: Velospur für Velohauptroute 2.50m, Velospur für Nebeneinander/Überholen 2.50m, für Veloanhänger und Lastenvelos 1.80m (Masterplan Velo Bericht Seite 29). Die Trottoirbreite müsste an der unteren Thunstrasse (Masterplan Fussverkehr Seite 27) mindestens 3.00m betragen. Es ist klar, dass diese Masse auf dem Trottoir Thunstrasse nicht Platz haben. Deshalb soll eine «taktile Abtrennung» angewendet werden, die voll zu Lasten der Fussgänger, Senioren und Behinderten geht.</p> <p>Es ist zu fordern, dass nirgends auf Mischflächen taktile Abtrennung angewendet werden. Abgrenzungen zwischen Velospuren und Fussgängerbereichen sind so auszugestalten, dass Velos sie nicht überfahren können.</p>		<p>Fuss- und Veloverkehr führen, wird geteilt. Die Situation soll abschnittsweise verbessert und Konflikte entschärft werden. Gleichzeitig wird die Signalisation auf der Thunstrasse angepasst werden. Auf den Mischverkehrsflächen (Fuss- und Veloverkehr) der Thunstrasse werden künftig die schnellen E-Bikes von der Benutzung des Trottoirs ausgeschlossen. Dies ist aufgrund der revidierten Signalisationsverordnung möglich, die per 1. Juli 2025 in Kraft tritt. Gleichzeitig führt die Stadt Bern zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme auf Mischverkehrsflächen, so beispielsweise bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz – in Zusammenarbeit mit diversen Verkehrsverbänden – Sensibilisierungsmassnahmen zur verbesserten Rücksichtnahme durch.</p> <p>Gemäss «Bern baut» sind innerhalb des Stadtraums Fussgängerbereiche in der Regel mit baulichen Trennelementen vom Veloverkehr abzugrenzen, um den Gehweg für die Nutzenden sicher zu gestalten. Vor allem Menschen mit Sehbehinderung benötigen eine klare Abgrenzung für eine sichere Führung (Teil B, S. 59). Deshalb ist die Verwendung von ein- oder zweireihigen Pflastersteinen (14/16) vorgesehen.</p>
259	Privatperson 9		<p>Utopische Vorstellungen über das Verhalten von Velofahrenden. Beispiel Bericht Seite 33: «Durch ein Angebot von breiten Radstreifen und Radwegen sind sichere Überholmanöver von Velos mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten möglich, ohne dass diese auf die Fläche des Fussverkehrs oder des MIV ausweichen müssen...» Das ist eine richtige Erkenntnis. Aber sie müsste im Masterplan konsequent umgesetzt werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Etablierung einer Veloverkehrskultur braucht Zeit, welche aber durch eine gute und sichere Veloinfrastruktur gefördert wird. Beispiele aus Amsterdam zeigen, dass ein respektvolles Miteinander unter Velofahrenden möglich ist.</p>

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
			<p>«Die Stadt Bern verfolgt den Ansatz, dass sich über die Zeit eine Veloverkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und eine Gewöhnung an die neuen Veloinfrastrukturen einstellt. Aus Amsterdam und anderen Vorbildstädten lässt sich lernen, dass die auch breite Radwege keine Separierung oder Hinweise für schnelle und langsame Velofahrende aufweisen.» (Sic!) «Als etablierte Verhaltensregeln gelten dort</p> <ul style="list-style-type: none"> • dass Nebeneinanderfahren Standard ist, • dass, wer überholen möchte, seinen Wunsch mit Klingeln ankündigt, • dass dafür Platz machen selbstverständlich ist, • dass ein hohes Level an Gewöhnung erreicht ist und gegenseitige Toleranz gelebt wird.» <p>Solche utopischen Vorstellungen wecken Erwartungen, die nicht erfüllt werden können. Deshalb gehören sie nicht in einen Masterplan.</p>		
260	Privatperson 9		<p>Masterpläne sind keine Propagandabroschüren: Die Masterpläne lesen sich über weite Strecken wie Propagandabroschüren der TVS.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	
261	Privatperson 9		<p>Sprachliche Exkurse: Sprachliche Exkurse über genderkonforme Begriffe im Strassenbau sind überflüssig.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	
262	Privatperson 10		<p>Input: Prüfung folgender «frei gedachten» Lösung am Kreisverkehr für den Veloverkehr: Aufweitung des Velostreifens im Zufahrtbereich eines Kreisels im Sinne eines «fahrdynamischen Velosackes» (Velofahrende werden ermutigt, in der Fahrbahnmitte zu</p>	Wird teilweise berücksichtigt	Eine Verdeutlichung der Veloführung mittels Velo-Piktogrammen, Linien oder vergleichbaren Massnahmen soll deshalb in Pilotprojekten bei Kreiseln, wo keine niederländische Lösung möglich ist, geprüft werden. Dies wurde entsprechend im Masterplan ergänzt (Bericht, S. 60).

Nr.	Absender*in	Beurteilung	Eingabe	Antw. Kat.	Erläuterung zur Antwortkategorie
-----	-------------	-------------	---------	------------	----------------------------------

fahren, ausserdem wird der Fahrzeuglenkende vor verflechtenden Velofahrenden gewarnt).



Anhang II: Fragebogen

Generell

1. Erachten Sie den Masterplan Veloinfrastruktur als zweckdienliches Instrument zur Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern?
2. Stellt der Masterplan mit den Ergänzungen der Themenbereiche Velovielfalt, Knotenlösungen und Parkierung eine vollständige Grundlage für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur dar?

Velovielfalt

3. Der Masterplan enthält neu den Themenbereich «Fokus Velovielfalt». Sind Sie mit den im Bericht dargelegten Analysen und Aussagen einverstanden (Kapitel 4, Seiten 21-27)?
4. Auf Seite 25 werden Ziele zum Thema Velovielfalt formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

Verkehrsknoten

5. Auf Seite 56 werden Ziele zum Thema Verkehrsknoten formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?
6. Sind Sie mit den auf Seite 57 beschriebenen Aussagen der «Anwendungshilfe» und den darin enthaltenen Grundsätzen der Veloführung an Knoten einverstanden?
7. Sind Sie mit den auf den Seiten 59-62 dargelegten Analysen und Lösungen zum Einsatz und zur Ausgestaltung von Knoten mit Lichtsignalanlagen einverstanden?

Veloparkierung

8. Sind Sie mit den Ergänzungen in der Analyse und den daraus abgeleiteten Grundsätzen zur Veloparkierung einverstanden (Seiten 69-72)?
9. Auf Seite 72 werden Ziele zum Thema Veloparkierung formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

Ergänzungen/Anpassungen

10. Zusätzlich zu den hauptsächlichen Ergänzungen und Neuerungen der Kapitel 4 (Fokus Velovielfalt), 8 (Knoten) und 10 (Veloparkierung) wurden auch die weiteren Kapitel des Berichts ergänzt und angepasst. Sind Sie mit diesen Anpassungen einverstanden?
11. Begrüssen Sie grundsätzlich die Aktualisierung der Standards?
12. Die Standards zu Querschnitten und Strecken wurden mit einer Anwendungshilfe (Seite 11) sowie mit den Themen abgesetzter Radweg (Q3, Seite 18) und Velostrasse (Q9, Seite 30) ergänzt. Sind Sie mit diesen Ergänzungen einverstanden?
13. Die Standards zu Knoten wurden vollständig überarbeitet und detailliert festgelegt (Seiten 36-61). Sind Sie mit den Standards zu den Verkehrsknoten einverstanden?
14. Mit der Überarbeitung werden zusätzlich Standards zu den Abstellanlagen definiert. Sind Sie mit den Standards in diesem Kapitel einverstanden (Seiten 78-87)?
15. Bei den Anpassungen handelt es sich überwiegend um lokale Netzergänzungen. Sind Sie mit dem ergänzten Netzplan einverstanden?