



**Stadt Bern**

## **Vernehmlassung Masterplan Veloinfrastruktur**

Herzlich willkommen zum Online-Fragebogen «Vernehmlassung Masterplan Veloinfrastruktur». Wenn Sie die Bearbeitung des Fragebogens unterbrechen und später fortsetzen möchten, klicken Sie oben links in der Navigation auf "Unterbrechen, später einsteigen" und folgen Sie den Anweisungen. Bei technischen Problemen können Sie sich an Lisa Hirsiger, [l.hirsiger@naturaqua.ch](mailto:l.hirsiger@naturaqua.ch) wenden.

### **Autor**

Verkehrsplanung Stadt Bern, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern

# Einleitung und generelle Fragen

Der Masterplan Veloinfrastruktur – bestehend aus den drei Teilen Bericht, Standards und Netzplan – wurde in einer ersten Fassung 2020 genehmigt und stellt seither ein wichtiges Planungsinstrument für die Verkehrsplanung der Stadt Bern dar. Die nun zur Vernehmlassung vorliegende zweite Fassung wurde in erster Linie um drei wichtige Themen ergänzt. Es sind dies ein neuer Schwerpunkt Velovielfalt, Grundsätze und Standards zu Knotenlösungen sowie Planungsgrundsätze zur Veloparkierung. Zudem wurden die weiteren Themen mit einzelnen Präzisierungen ergänzt.

Einleitung und generelle Fragen

## Persönliche Angaben

(\* Pflichtfelder)

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Organisation / Partei | <input type="text" value="SP Stadt Bern"/>   |
| Vorname*              | <input type="text" value="Vera"/>  |
| Name*                 | <input type="text" value="Zotter"/>  |
| Postleitzahl*         | <input type="text" value="3001"/>  |
| E-Mail*               | <input type="text" value="bern"/> @ <input type="text" value="spbe"/> <input type="text" value=".ch"/> |

Einleitung und generelle Fragen

## Frage 1

Erachten Sie den Masterplan Veloinfrastruktur als zweckdienliches **Instrument zur Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur** in der Stadt Bern?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

Bemerkungen

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 Weiterentwicklung begrüssen wir, es wäre aber wichtig, ein Zielbild zu haben, wie oft diese Überprüfung stattfinden soll. Zudem fehlt ein Umsetzungsplan mit Zeithorizont.

## Frage 2

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

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

### Bemerkungen

Die Ergänzungen sind sinnvoll und greifen relevante Themen auf, die in der ersten Version noch nicht abgebildet wurden.

## Einleitung zum Bericht

**Im Bericht werden die Ausgangslage, die Zielsetzungen sowie die Planungsgrundsätze der Veloinfrastruktur in Bern beschrieben. Die jeweils neuen oder aktualisierten Inhalte sind im Bericht rot gekennzeichnet.**

## Frage 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)?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

### Bemerkungen

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).

#### Fragen zum Bericht

## Frage 4

Auf Seite 25 werden **Ziele zum Thema Velovielfalt** formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

#### Bemerkungen

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 Misch-verkehr 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 gestattet» würden wir eine Sensibilisierungskampagne zur Bekanntmachung der Regel, dass schnelle E-Bikes nur ohne Motor fahren dürfen, begrüßen.

#### Fragen zum Bericht

## Frage 5

Auf Seite 56 werden **Ziele zum Thema Verkehrsknoten** formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

#### Bemerkungen

Insbesondere Ziel 1, wonach alle Knoten gemäss den Grundsätzen «Velofahren für alle» be-fahren 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 Um-setzung von Pilotprojekten. Mittel- und langfristig sollte es das Ziel sein, ein Standard für Verkehrsknoten zu schaffen, der Flächendeckend umgesetzt werden kann. Vorbild dafür könnte z.B. Holland sein, wo fast jeder Knoten gleich aussieht.

#### Fragen zum Bericht

## Frage 6

Sind Sie mit den auf Seite 57 beschriebenen Aussagen der „Anwendungshilfe“ und den darin enthaltenen Grundsätzen der **Veloführung an Knoten** einverstanden?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

#### Bemerkungen

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.

#### Fragen zum Bericht

## Frage 7

Sind Sie mit den auf den Seiten 59-62 dargelegten Analysen und Lösungen zum Einsatz und zur Ausgestaltung von **Knoten mit Lichtsignalanlagen** einverstanden?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

#### Bemerkungen

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. 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. Frühzeitige Voranmeldung kann sowohl eine unterbruch-freie Fahrt als auch eine bessere Einhaltung der Verkehrsregeln fördern.

Fragen zum Bericht

## Frage 8

Sind Sie mit den Ergänzungen in der Analyse und den daraus abgeleiteten **Grundsätzen zur Veloparkierung** einverstanden (Seiten 69-72)?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

### Bemerkungen

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.

Fragen zum Bericht

## Frage 9

Auf Seite 72 werden **Ziele zum Thema Veloparkierung** formuliert. Sind Sie mit diesen Zielen einverstanden?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

### Bemerkungen

Siehe vorherige Frage.

## 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?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

### Bemerkungen

Für die Erreichung der formulierten Ziele sollten 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 Fahr-bahnen auch für geübte Velofahrende, die links abbiegen möchten, kaum sicher befahrbar. Es wäre wichtig, dass Massnahmen gefunden werden können, die Sicherheit zu erhöhen. 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. Eine bessere Erkennbarkeit der Veloinfrastruktur wäre wünschenswert. Ein Monitoring zur Überprüfung der Zielerreichung ist zentral. Es ist klar, dass nicht alle Massnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, es fehlen aber Überlegungen, wie Massnahmen priorisiert werden.

# Einleitung zu den Standards

Die Standards regeln die technische Umsetzung der Veloinfrastruktur für Strecken, Knoten, Haltestellen sowie Abstellanlagen. Die jeweils neuen oder aktualisierten Inhalte sind in den Standards rot gekennzeichnet.

Fragen zu den Standards

## Frage 11

Begrüßen Sie grundsätzlich die **Aktualisierung der Standards**?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

Bemerkungen

Siehe weiter unten.

Fragen zu den Standards

## 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?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

Bemerkungen

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.

#### Fragen zu den Standards

## Frage 13

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

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

#### Bemerkungen

Gerade bei stark durch MIV befahrenen und doppelspurigen Kreiseln 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.

#### Fragen zu den Standards

## Frage 14

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

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

#### Bemerkungen

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. Es fehlen in der Altstadt Veloabstellflächen, insbesondere was Cargo-Bikes oder andere grössere Velos angeht. 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).

# Einleitung zum Netzplan

**Der Netzplan zeigt den Zielzustand des Veloroutennetzes für die Stadt Bern auf. Der Netzplan wurde aufgrund von aktuellen Projekten, Rückmeldungen und neuen Erkenntnissen angepasst. Insbesondere wurden lokale Netzerergänzungen hinzugefügt. Die neu aufgenommenen Netzelemente sind im Netzplan mit einem rotem Rahmen gekennzeichnet.**

Fragen zum Netzplan

## Frage 15

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

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein
  
- Keine Angabe

Rückmeldungen zu einzelnen Netzelementen

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 Bahnhöheweg-Ausserholligen. 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 Tempolimit von max. 20km/h oder temporeduzierende Massnahmen sinnvoll. Ebenfalls wäre es wünschenswert, dass die Brücke bei der Unterführung nicht ein weiteres Betonelement in diesem Betonknotenpunkt sein wird.

## Vielen Dank!

**Vernehmlassung Masterplan Veloinfrastruktur**

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Online-Umfrage "Vernehmlassung Masterplan Veloinfrastruktur".

**Autor**

Verkehrsplanung Stadt Bern, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern