



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 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	QM3
Vorname*	Patrick
Name*	Krebs
Postleitzahl*	3008
E-Mail*	info @qm3 .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

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.

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 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.

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.

Fragen zum Bericht

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

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. 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. Ebenso sind Ablenkungen die z. B. durch das Tragen von Kopfhörern verursacht werden kann, ein No-Go. 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, 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.

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

Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen müssen aber teil eines Gesamtkonzeptes sein.

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

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 OV- 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.

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

Es ist zweifellos ein Fortschritt, wenn Velos an Verkehrsknoten aussen herumgeführt werden können und eine Trennung der Fahrbahnen vorgenommen wird.

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

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.

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

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.

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

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

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.

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.

Frage 11

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

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

- Keine Angabe

Bemerkungen

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.

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

Bei den Velostrassen sollte aber ein Standard eingeführt werden, für den Fall, dass beispielweise 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.

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

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).

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 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.

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 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. Bei der Fuss- und Veloverbindung Ausserholligen-Wabern (Nr. 18) ist es wünschenswert, die Velofahrenden von der stark frequentierten Weissensteinstrasse weg zu bekommen. Die QM3 weist zudem darauf hin, dass die bestehenden Velohauptrouen fertig gestellt werden sollten, bevor neue Routen geplant werden. Die Stellungnahme wurde von der QM3-Delegiertenversammlung vom 25. März 2024 mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen verabschiedet.

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