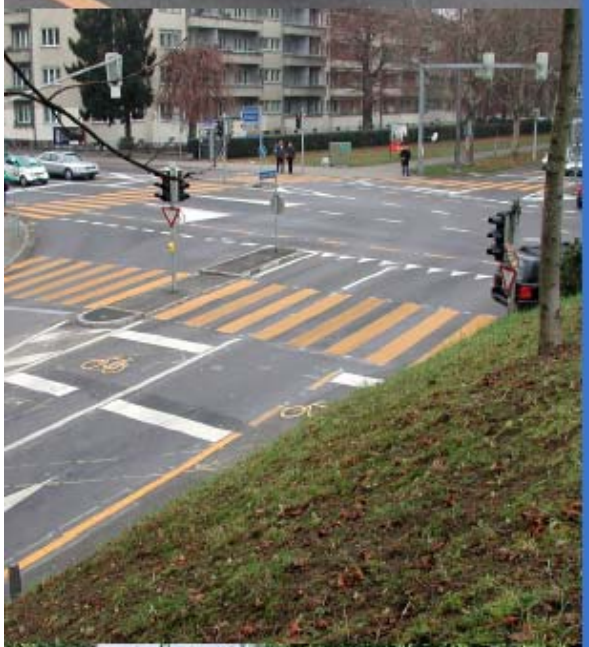






Stadt Bern
Direktion für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün

Richtplan Veloverkehr
Mitwirkungsbericht

Verkehrsplanung Bern Februar 2005

Inhaltsverzeichnis

1	**Einleitung**	**4**
1.1	Öffentliche Mitwirkung	4
1.2	Mitwirkende	4
1.3	Überarbeitung des Richtplanentwurfes 2004	4
2	**Ziele**	**6**
2.1	Mitwirkungsbeiträge Ziele	6
2.2	Überarbeitung Ziele 2004	6
3	**Grundsätze und Massnahmen**	**7**
3.1	Mitwirkungsbeiträge Leitprinzipien	7
3.2	Überarbeitung Leitprinzipien 2004	7
3.3	Netz	7
3.4	Abstellanlagen	12
3.5	Velo / ÖV	13
3.6	Signalisation und Markierung	14
3.7	Bau, Betrieb und Unterhalt	14
3.8	Öffentlichkeitsarbeit	15
3.9	Fahrzeugähnliche Geräte	15
4	**Umsetzung**	**16**
4.1	Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehr (RFFV)	16
4.2	Finanzierungsmodell RFFV	16
4.3	Prioritäten, Synergien und Umsetzungsprogramme	16
4.4	Vorgehen bei Interessenskonflikten	16
4.5	Nachführung	17
4.6	Verschiedene Punkte	17

Anhang 1	**Mitwirkende**	**18**
Anhang 2	**Mitwirkungsbeiträge tabellarisch**	**19**

Zusammenfassung

In den Mitwirkungsbeiträgen äussern sich die Organisationen (Parteien, Quartierkommissionen) erwartungsgemäss tendenziell zum gesamten Richtplan, Einzelpersonen tendenziell zu einzelnen Massnahmen oder Problempunkten im Velonetz. Einige Organisationen beurteilen Richtplan und Massnahmen sehr detailliert (z.B. JUSO[1] über 40 Bemerkungen, Anträgen, etc. VCS, IG Velo über 30, QM3, QBB über 20), andere äussern sich nur sehr summarisch (SVP, CVP, TCS) oder nur zu lokal relevanten Themen (Leist Oberbottigen, i.d.R. Einzelpersonen).

Der Richtplan wird mit Ausnahme der SVP, die den Richtplan grundsätzlich ablehnt und mit finanzpolitischen Argumenten eine Reduktion auf ca. 6 Mio. Fr. mit Etappierung und Überprüfung nach drei Jahren fordert, von allen Mitwirkenden unterstützt. Es wird eine ausgereifte Planung attestiert, bei der praktisch sämtliche velorelevanten Aspekte berücksichtigt sind. Insbesondere werden die Richtplanziele, die Planungsphilosophie, die Leitprinzipien sowie die Netzdichte unterstützt. Einzelne halten fest, dass das Umsetzungsprogramm bereits stark in die Realisierung greift (VCS, JUSO).

Mit dem vom Volk angenommenen Gegenvorschlag zur Fuss- und Veloinitiative vom Juni 1999 sehen einige Mitwirkende die Umsetzung des Richtplanes finanziell zwar gesichert (namentlich SP, GFL, GB, EVP), gehen aber bei der Realisierung der vorgeschlagenen baulichen Massnahmen wegen möglichen Einsprachen von Verzögerungen aus (GB). Deshalb verbinden viele Mitwirkende die Stellungnahme zum Richtplan mit der Forderung nach der möglichst raschen Einsetzung der Fuss- und Velofachstelle, die mit genügend Stellenpunkten zu dotieren und kompetent zu installieren ist (SP, GFL, GB, EVP, JUSO, DN, IG Velo, Einzelpersonen). GB und IG Velo werden zudem die Einhaltung der Richtplanziele überwachen und sich allenfalls für die Verlängerung der Spezialfinanzierung einsetzen.

Es gehen 8 Stellungnahmen von 5 Organisationen zum generellen Umgang mit Massnahmen und der geplanten Umsetzung ein. Dabei ist die enorme Bandbreite der Akzeptanz festzustellen: während SP und JUSO glauben, dass die Massnahmen quantitativ und qualitativ zu knapp ausgefallen sind, um die gesteckten Ziele erreichen zu können, verlangt der VCS die Reduktion des Massnahmenkataloges auf Standardmassnahmen mit besserer Wirkungskontrolle und eine Priorisierung der Massnahmen, die CVP verlangt eine verstärkte Prüfung des Kosten- / Nutzenverhältnisses der geplanten Massnahmen sowie die Verwerfung ungünstiger Projekte und der TCS glaubt, dass viele der Massnahmen gegen geltendes Recht verstossen oder wider die Verhältnismässigkeit sind. Für alle übrigen Mitwirkenden bietet die Zusammenstellung der Massnahmen keinen Anlass zu Kritik.

Die Aareuferwege werden kontrovers diskutiert: die Palette der 10 Beiträge, in denen man sich zu den Aareuferwegen äussert, reicht von ‚Aarewege sind ausschliesslich den zu Fuss Gehenden vorbehalten' bis ‚generelle Öffnung für zu Fuss Gehende und Velofahrende'. Insgesamt kann jedoch folgender Konsens herausgelesen werden: die Öffnung der Aarewege soll für zu Fuss Gehende und für Velos erfolgen, wobei ein vernünftiger gegenseitiger Umgang der Beteiligten vorauszusetzen ist (d.h. allenfalls temporäre Beschränkungen).

Das grosse Nachholbedürfnis an Abstellanlagen mit hohem Standard (diebstahlsicher, gedeckt), insbesondere in der Innenstadt sowie am Hauptbahnhof, wird mit der Mitwirkung bestätigt.

Die QBB und der Leist Oberbottigen monieren über die kostenpflichtige Abgabe von zusätzlichen Mitwirkungsunterlagen, die QBB verlangt zudem, dass wichtige Inhalte des Richtplanes ins Internet gehören.

---

[1] Erläuterung der Abkürzungen in Anhang 1

1 Einleitung

Art. 4 RPG schreibt vor, dass die mit Planungsaufgaben betraute Behörde die Bevölkerung über Ziele und Ablauf von Planungen zu informieren hat. Die Behörde muss zudem sicherstellen, dass die Bevölkerung frühzeitig in geeigneter Weise mitwirken kann (Art. 58, Abs. 1 BauG). Zusätzlich kann die Quartierbevölkerung gemäss Art. 58, Abs. 5 BauG zur Lösung von planerischen Fragen herangezogen werden. Mit diesem Bericht wird über die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge und die darauf erfolgten Anpassungen Rechenschaft abgelegt. Der Bericht wird allen Mitwirkenden zur Kenntnis gebracht.

1.1 Öffentliche Mitwirkung

Die Mitwirkung fand vom 14. Januar – 17. März 2000 statt. Die Publikation erfolgte im Stadtanzeiger vom 22.1.2000 (vgl. Publikationstext in nebenstehender Abbildung). Während der auf zwei Monaten dauernden Mitwirkung lagen die Auflagedokumente zu den Bürozeiten im Stadtplanungsamt, in der „BauStelle“ der Planungs- und Baudirektion sowie im Bienzguet in Bümpliz auf. Mit Eingabefrist vom 17. März 2000 konnte jedermann dem Stadtplanungsamt schriftlich Einwendungen und Anregungen zu Handen des Gemeinderates unterbreiten. Als zusätzliche Dienstleistung bot das Stadtplanungsamt Fragestunden mit dem verantwortlichen Projektleiter an. Fünf von sechs Quartierkommissionen sowie die IG Velo Bern machten vom Angebot Gebrauch und wurden direkt über den Richtplanentwurf orientiert. Die Auflagedokumente wurden an sämtliche im Stadtrat vertretenen Parteien sowie an die Mitglieder der stadträtlichen Planungs- und Verkehrskommission verschickt.

STADT-/GEMEINDERAT

Mitwirkung

zum Richtplan Leichter Zweiradverkehr der Stadt Bern

Der Gemeinderat der Stadt Bern lässt den Richtplan Leichter Zweiradverkehr der Stadt Bern zur öffentlichen Mitwirkung auflegen (Art. 4 RPG, Art. 58 BauG).
Die Mitwirkungsauflage dauert vom *14. Januar 2000 bis 17. März 2000*

Die Auflagedokumente können während dieser Zeit an folgenden Orten eingesehen werden:
Stadtplanungsamt Bern, 1. Stock, Schwarztorstrasse 9, Montag bis Freitag jeweils 8–12 und 14–17, Freitag von 8–12 und 14–16 Uhr.
BauStelle der Planungs- und Baudirektion, Bundesgasse 38, Montag bis Donnerstag jeweils von 8–12 und 14–17, Freitag von 8–12 und 14–16 Uhr.
Bibliothek Bienzguet, Bümplizstrasse 77, 3018 Bern, Dienstag bis Freitag, 15–18.30 und Samstag 10–16 Uhr
Zudem bietet das Stadtplanungsamt Bern eine spezielle Sprechstunde an: Mittwoch, 19. Januar, Freitag, 4. Februar, Mittwoch, 16. Februar, Mittwoch, 1. März jeweils 16 bis 18 Uhr oder nach Vereinbarung (031/ 321 68 69).
Im Rahmen der Mitwirkung können dem Stadtplanungsamt Bern, Postfach 8332, 3001 Bern, z. H. des Gemeinderates schriftliche Einwendungen und Anregungen unterbreitet werden.
Letzter Termin für die Mitwirkungseingaben ist der 17. März 2000.

Namens des Gemeinderates
Der Planungs- und Baudirektor:
Adrian Guggisberg

1.2 Mitwirkende

Insgesamt sind innert der Mitwirkungsfrist 33 und mit angekündigter Verspätung 5 Beiträge eingegangen. 12 Beiträge stammen von politischen Parteien, 10 von Quartierkommissionen, Kirchgemeinden und Leisten, 3 von Interessensorganisationen und 13 von Einzelpersonen. Es wurden alle Beiträge berücksichtigt.

1.3 Überarbeitung des Richtplanentwurfes 2004

Aus Kapazitätsgründen konnte der Richtplan Im Anschluss an die Mitwirkung nicht fertig gestellt werden. Mit der abschliessenden Überarbeitung zur Inkraftsetzung wurde der Richtplan mit dem Ziel einer einfacheren Verständlichkeit, Handhabung und Nachführung überarbeitet. Daraus haben sich verschiedene Änderungen am Aufbau des Berichtes zum Richtplan ergeben. Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt diese Änderungen auf und soll helfen, die Beiträge zum Richtplanentwurf in der überarbeiteten Fassung des Mitwirkungsberichts aufzufinden. In den Überschriften der einzelnen Kapitel sind zudem kursiv die Titel der Struktur des Richtplanentwurfes Stand vor Mitwirkung angegeben.

Fassung vor Mitwirkung	**Definitive Fassung**
Zusammenfassung	Zusammenfassung

1 Einleitung	1. Einleitung
1.1 Auftrag	1.1. Auftrag und Grundlagen
	1.2. Vorgehen und Arbeitsweise
1.2 Verbindlichkeiten	1.3. Verbindlichkeiten
1.3 Aufbau	1.4. Aufbau
1.4 Fahrzeugspezifische Rahmenbedingungen	
1.4.1 Das Fahrzeug	→Anhang 2, Begriffe
1.4.2 Das Fahrverhalten	→Anhang 2, Begriffe
2 Ziele, Grundsätze, Massnahmen und Umsetzungsstrategie	2. Ziele
2.1 Ziele	
2.2 Planungsgrundsätze (PG)	
2.2.1 Leitprinzipen	3. Konzept
	4. Grundsätze und Massnahmen
2.2.2 Planungsgrundsätze Netz	4.1. Netze des Veloverkehrs
2.2.3 PG Veloabstellanlagen und -plätze	4.2. Veloabstellanlagen
2.2.4 Planungsgrundsätze Velo / ÖV4	4.3. Velo - Öffentlicher Verkehr
2.2.5 PG Signalisation und Markierung	4.4. Signalisation und Markierung
2.2.6 PG Projektierung Verkehrsanlagen und Werkleitungen	4.5. Bau, Betrieb und Unterhalt
2.2.7 PG Reinigungs- / Winterdienst	4.5. Bau, Betrieb und Unterhalt
2.2.8 PG Öffentlichkeitsarbeit	4.6. Öffentlichkeitsarbeit
2.2.9 PG Neue nichtmotorisierte Fortbewegungsarten	→Verzicht
2.3 Massnahmen und Umsetzungsstrategie	→Aufteilung: Massnahmen sind in Kap. 4.1 bis
2.3.1 Themenbereiche	4.6 intergriert, Umsetzung ist ein
2.3.2 Velonetz	eigenständiges Kapitel → 5. Umsetzung
2.3.3 Veloabstellanlagen und -plätze	
2.3.4 Transport im Umweltverbund (Velo/ÖV)	
2.3.5 Signalisation und Markierung	
2.3.6 Projektierung	
2.3.7 Reinigungs- und Winterdienst	
2.3.8 Öffentlichkeitsarbeit	
2.3.9 Neue nichtmotorisierte Fortbewegungsarten	
2.3.10 Umsetzungsstrategie	5. Umsetzung
	5.1. Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV)
	5.2. Finanzierungsmodell RFFV
	5.3. Prioritäten, Synergien und Umsetzungsprogramme
	5.4. Vorgehen bei Interessenskonflikten
	5.5. Nachführung
2.3.11 Zusammenstellung weiterer Arbeitsschritte Richtplan Leichter Zweiradverkehr	→Verzicht
Genehmigungsvermerke für Bericht und Planmappe	6. Genehmigungsvermerk für Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern

2 Ziele

→ *2.1 Ziele*

2.1 Mitwirkungsbeiträge Ziele

Zu den Zielen äussern sich 11 Beiträge. In 9 Beiträgen finden die Ziele ‚Erhöhung Verkehrssicherheit' und in 8 Beiträgen die ‚Verdoppelung des Veloverkehrs am Modalsplit' deutliche Unterstützung. Die SP stellt zudem klar, dass die Zielerreichung wesentlich von der MIV-Verkehrspolitik abhängt. Sie fordert zudem eine bessere Altersdurchmischung der Velofahrenden, indem Infrastrukturen für spezifische Altersgruppen erstellt werden sollen. Das Anliegen der Schulwegsicherung ist aus ihrer Sicht in hohem Mass notwendig, wenn es auch in dieser absoluten Form nicht generell mit dem Netzangebot abgedeckt werden kann. Eine Einzelperson versteht die Zielsetzungen als Beitrag zur Vermeidung von Abwanderung der Wohnbevölkerung in die Agglomeration. Die SVP sieht einen Widerspruch zwischen dem Konzept der ‚gleichwertige Behandlung aller Verkehrsträger' und dem Hauptziel ‚Verdoppelung des Veloverkehrs' und lehnt deshalb die ‚undifferenzierte und kaum überprüfbare Zielsetzung ab'. Der TCS sieht in der Erhöhung des Veloverkehrs ebenfalls einen Widerspruch zur Gleichwertigkeit der Verkehrs-träger und stellt mit dieser Zielsetzung ‚einen weiteren Schritt zur versteckten Eindämmung und Ein-engung des MIV auf den noch einigermassen funktionierenden Hauptverkehrsachsen' fest. Die CVP hält die ‚Verdoppelung des Veloverkehrs am Modalsplit' nur für wünschenswert.

→ **Keine Änderungen der Ziele auf Grund der Mitwirkung**

2.2 Überarbeitung Ziele 2004

Bei der Überarbeitung des Richtplans wurden die Ziele in die Kapitel 2. Ziele und 3. Konzept unterteilt. Das Konzept wurde mit Aussagen zu den Themen Ausrichtung und Wegweisung ergänzt.

3 Grundsätze und Massnahmen

→2.2 Planungsgrundsätze und 2.3 Massnahmen und Umsetzungsstrategie
→ 2.2.1 Leitprinzipien (Allgemeine Planungsgrundsätze)

3.1 Mitwirkungsbeiträge Leitprinzipien

Zu den Leitprinzipien/Allgemeine Planungsgrundsätze sind 14 Beiträge eingegangen. Mit einer Ausnahme werden die Leitprinzipien unterstützt. Allerdings stösst die Unterscheidung auf mündige und unmündige Velofahrende nicht generell auf Zustimmung. Unterschiedlich wird die massnahmenorientierte Umsetzung für die Gleichwertigkeit der Verkehrsarten beurteilt: 4 Mitwirkenden ist die Umsetzung zu wenig weit reichend (GB, SP, JUSO, VCS), in einem Beitrag wird dagegen die Verkehrstrennung von Velos und MIV wenigstens auf den Hauptverkehrsachsen gefordert (TCS). Tatsächlich wurden nicht alle Wünsche ins Massnahmenprogramm aufgenommen, da versucht wurde, ein möglichst realistisches Umsetzungsprogramm zusammenzustellen, d.h. ein Programm, das aufgrund seiner inhaltlichen und finanziellen Natur möglichst hohe Akzeptanzchancen aufweist.

→ **Keine Änderungen der Leitprinzipien auf Grund der Mitwirkung**

3.2 Überarbeitung Leitprinzipien 2004

Die Leitprinzipien wurden in dieser Form nicht übernommen, sie sind inhaltlich in das Konzept oder die Grundsätze zum Netz eingeflossen.

3.3 Netz

→ 2.2 Planungsgrundsätze Netz
→ 2.3.2 Massnahmen Velonetz

Mitwirkungsbeiträge Grundsätze Netz

Die Einteilung des Netzes in vier Typen wird grundsätzlich nicht in Frage gestellt, die QM3 unterstützt die Einteilung sogar explizit, der Dialog Nordquartier beurteilt das Netz als zweckmässig und gut nachvollziehbar. Allerdings stellt der VCS in den verschiedenen Stadtteilen eine unterschiedliche Netzdichte fest.

Ein zentrales Thema sind die Aarerouten, die kontrovers diskutiert werden: Während die FDP die Aarerouten flussabwärts den zu Fuss Gehenden vorbehalten will, verlangen SP Ost, die QM3 und der QUAV4 die Öffnung des Aareuferweges zwischen Schönausteg und Eichholz (linkes Ufer), die SP Nord zwischen Altenbergstrasse und Lorrainebad, die SP Stadt von Langmauerweg bis Polizeikaserne Waisenhausplatz sowie der QLä von der Tiefenau bis zur Matte sowie die Öffnung der Brücke Stauwehr Felsenau für Velos. Da die Aarerouten einem regionalen Bedürfnis entsprechen und entsprechend auch in den Anstössergemeinden werktags für Velos geöffnet sind, verlangen GFL, EVP, IG Velo und VCS vernünftige Lösungen, ohne bestimmte Strecken zu nennen. Dabei sind streckenweise zeitliche, situativ anzupassende Beschränkungen denkbar.

In 9 Beiträgen wird die generelle Öffnung von Einbahnstrassen für Velos im Gegenverkehr verlangt (SP Holligen, SP Stadt, GFL, GB, EVP, JUSO, QBB, Dialog Nordquartier, Clalüna). Dieses Ziel entspricht den Planungsgrundsätzen und ist deshalb grundsätzlich anzustreben. Jeder Fall muss aber aus Verkehrssicherheitsgründen geprüft werden.

SP Stadt und die JUSO verlangen die generelle Vermeidung von mehrstreifigen Fahrbahnen und schlagen vor, in Ausnahmefällen die Fahrgeschwindigkeit drastisch zu reduzieren. Die SP Stadt, die JUSO und der Dialog Nordquartier fordert die Vermeidung von grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen

MIV und Velo, insbesondere in Umgebung von Schul- und Sportanlagen sowie in Steigungen (Forderung nach Velokriechspuren). Ebenfalls die SP Stadt, die JUSO und zusätzlich der QBB sowie Kaltenrieder verlangen generell breitere Velostreifen, damit sich Velos gegenseitig sicher überholen können.

Die Matrize mit dem anzustrebenden Standard-Zustand wurde kaum diskutiert (VCS, IG Velo) und nur in redaktionellen Sinne ergänzt.

Weitere Themen sind: Vortrittsberechtigung der Velos auf Hauptrouten, evtl. auf Nebenrouten (VCS), was im Konflikt zum heute gültigen Rechtsvortritt steht – der VCS schlägt deshalb das Konzept Velostrasse vor – , die Entschärfung der potentiellen Konflikte zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden (VCS), die Trottoirmitbenutzung für den Schulverkehr als Ausweichrouten (SP O), die QBB fordert zusätzliche Massnahmen im Zusammenhang mit der Brünnenplanung auf peripheren Strassen-abschnitten, Kaltenrieder kombinierte Taxi-/Velospuren sowie grundsätzlich die Markierung von aufgeblähten Haltebalken vor Lichtsignalanlagen (LSA). Schliesslich stehen sich zwei kontroverse Forderungen gegenüber: die Minimierung der Radwege als Beitrag zur Verwirklichung des Mischverkehrs (JUSO) versus die Durchsetzung der Benutzungspflicht von Radwegen (FDP) sowie die Befahrbarkeit aller Strassen und Plätze für Velos in der Altstadt (Clalüna) versus die Kanalisierung des Veloverkehrs in der Innenstadt ohne Spitalgasse – Marktgasse (ebenfalls FDP).

→ **Keine Änderungen der Grundsätze Netz auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung Grundsätze Netz 2004

Die Grundsätze und die Matrix der anzustrebenden Velomassnahmen mit Zuordnung zum MIV-Netz wurden inhaltlich ergänzt, thematisch zusammengefasst und in ihrer Formulierung vereinfacht. Die Routenkategorien Erholungsrouten und Schulwegrouten wurden in Nebenrouten umgewandelt.

Mitwirkungsbeiträge Massnahmen Netz

Erwartungsgemäss gingen zu diesem Kapitel die meisten Stellungnahmen ein (66 Eingaben und über 200 Anregungen) Alle Eingaben wurden geprüft und bei einer positiven Beurteilung in den Netzplan, resp. die Liste der Einzelmassnahmen aufgenommen. Die Forderungen beziehen sich zusammenfassend auf folgende Punkte:

- zusätzliche Radstreifen (v.a. Velokriechspuren) oder deren Weiterführung über Knoten und Verengungen (z.B. bei Fussgänger-Schutzinseln) hinaus
- Verbesserung des Schutzes von Schulwegrouten
- neue Veloverbindungen, neue Abbiegebeziehungen oder Verbesserung von bestehenden oder zusätzlichen Querungsmöglichkeiten
- Öffnung von Einbahnstrassen für Velos in Gegenrichtung
- Temporeduktionen und Spurabbau für MIV, um mehr Platz für Velomarkierungen zu schaffen und die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen MIV und Velo zu verkleinern
- Bessere LSA-Koordination (‚grüne Welle' auch für Velos)
- Eine Vielzahl von punktuellen Verbesserungen (aufgeweitete Haltebalken vor LSA, Velovorstart, kombinierte Fuss-/Velowege, Belags-, Korrekturen Markierung- und Signalisation etc.)
- Vorschläge für Skating-Routen

→ **Anpassungen Netz auf Grund der Mitwirkung:**

Stadt teil	Autor	Standort	Stand vor Mitwirkung	Inhalt Eingabe Mitwirkung	Fachliche Beurteilung Arbeitsgruppe
I	SP Stadt, QLä , IG Velo, VCS	Langmauerweg – Polizeiwache Waisenhausplatz	unklassiert	für Velos öffnen und als Erholungsroute klassieren	Nicht eintreten: Fehlende Kohärenz: schlecht auffindbarer Einstieg zum Steilstück bei Polizeikaserne. Als Erholungs-route aufnehmen: Langmauerweg – Altenbergsteg – Altenbergstrasse
I	VCS	Aarstrasse	Nebenroute	Als Hauptroute klassieren	Nicht eintreten: keine Verbindung von Stadtteilen, sondern Quartiererschliessung (Matte, Altenberg)
I	VCS	Neuengasse, Genfergasse Münstergasse Herrengasse Junkerngasse	Unklassiert	Als Nebenrouten klassieren	Nicht eintreten: Detailerschliessung
I	Clalüna	Genfergasse	Hauptroute mit Einbahnsystem	In Gegenrichtung für Velos öffnen	**Aufnahme**: mittelfristig als Aus-weichroute zur Links-abbiegebeziehung Bollwerk – Schützenmattstrasse anbieten
I	Clalüna	Speichergasse Nägeligasse	Hauptroute mit Einbahnsystem	In Gegenrichtung für Velos öffnen	Nicht eintreten: verkehrstechnische Umsetzung bringt mehr neue Probleme, als dass alte gelöst werden
I	Clalüna	Schauplatzgasse	Nebenroute	In Gegenrichtung für Velos öffnen	Nicht eintreten: entspricht Planungsabsicht
I	Clalüna	Hodlerstrasse	Hauptroute mit Einbahnsystem	In Gegenrichtung für Velos öffnen	Nicht eintreten: Zufahrt von Lorrainebrücke und Schützen-mattstrasse nicht gewährleistet
I	Clalüna	Bogenschützen-strasse	Unklassiert, Einbahnsystem	In Gegenrichtung für Velos öffnen	**Entgegennahme zur Prüfung**: Anliegen im Zusammenhang mit Masterplanung Bahnhof Bern (Erschliessung Bike&Ride) weiter verfolgen
II	QLä , IG Velo , VCS	Aareroute Tiefenau – Matte	Unklassiert	Als Erholungs-route klassieren	**Aufnahme** als Nebenroute als Verbindung Hintere Engehalde – Breitenrain / Lorraine
II	VCS	Hallerstrasse	Unklassiert	Als Nebenroute klassieren	Nicht eintreten: Detailerschliessung
II	VCS	Reichenbach-strasse (Kastellweg – Wendeschleife)	Unklassiert	Als Nebenroute klassieren	**Aufnahme** als Nebenroute

Stadtteil	Autor	Standort	Stand vor Mitwirkung	Inhalt Eingabe Mitwirkung	Fachliche Beurteilung Arbeitsgruppe
II	Gresch , Blumenstein	Verbindung Reichenbachstrasse – Tiefenaustrasse (RBS-Station Felsenau)	Fehlende Verbindung	Neue Hauptroute	**Aufnahme**: Verknüpfung Reichenbachstrasse mit Tiefenaustrasse / Felsenaustrasse für Velos ist zweckmässig. Im Rahmen Betriebs- und Gestaltungskonzept weiter bearbeiten
III	SP Ost, GB QM3, QUAV4 IG Velo VCS	Aareuferweg (linkes Aareufer Eichholz – Schönausteg)	unklassiert	für Velos öffnen -> als Erholungsroute klassieren	**Aufnahme**: Zufahrt zu wichtigem touristischem Stützpunkt (Campingplatz / Schwimmbad Eichholz) ermöglichen
III	QM3, VCS	Monbijoustrasse (Seftigenstrasse – Weissenbühlweg)	unklassiert	als Hauptroute klassieren	**Teilweise Aufnahme**: als Nebenroute aufnehmen (Zugang Morillonquartier)
III	QM3, VCS	Marzilistrasse, Sandrainstrasse	Nebenroute	Als Hauptroute klassieren	**Teilweise Aufnahme**: Anbindung Marzili-Quartier sowie bessere Anbindung schweizerisches Radwandernetz zweckmässig: Marzilistrasse – Sandrainstrasse bis Schönauweg als bestehende Hauptroute, Fortsetzung über Gaswerk-Radweg – Gossetstrasse als Erholungsroute aufnehmen
III	QM3	Kapellenstrasse	unklassiert	Als Nebenroute klassieren	**Aufnahme** als Nebenroute
III	QM3, VCS	Friedeckweg	Unklassiert, kantonale Veloroute	Als Nebenroute klassieren	Nicht eintreten: Wegfahrt Mattenhof Richtung Stadtteil IV und Wabern via Sulgenbachstrasse – Eigerstrasse geplant (Massnahme III/33)
III	VCS Rohrbach	Verbindung Weissenbühlweg – Beaumontweg – Lentulusstrasse durchgehend verbinden statt über Werdtweg – Weissensteinstrasse führen	Unklassiert	Als Schulweg klassieren	**Aufnahme**: Bedingung: Sicherung Schulwegroute über Schwarzenburgstrasse mit bedarfsgesteuerter LSA Werdtweg als Nebenroute belassen: Verbindung dient als Umfahrung Eigerplatz zwischen Stadtteil IV und Köniz
III	VCS Rohrbach	Friedbühlstrasse	unklassiert	Als Nebenroute klassieren	**Aufnahme** als Nebenroute
III	Clalüna	Kapellenstrasse	Nebenroute im Einbahnsystem	In Gegenrichtung nur für Velos öffnen	Nicht eintreten: Öffnung der Einbahnstrasse in Gegenfahrtrichtung als Detailerschliessung nicht zweckmässig

Stadtteil	Autor	Standort	Stand vor Mitwirkung	Inhalt Eingabe Mitwirkung	Fachliche Beurteilung Arbeitsgruppe
IV	VCS	Muristalden Aargauerstalden	Nebenroute	Als Hauptroute klassieren	Nicht eintreten: keine übergeordnete Netzbedeutung (zu grosse Höhendifferenz, Belagsqualität in Altstadt)
IV	VCS	Aegertenstrasse	Nebenroute	Als Hauptroute klassieren	**Aufnahme**: Abschnitt Helvetiaplatz – Kirchenfeldstrasse als bestehende Hauptroute klassieren
IV	VCS	Laubeggstrasse (Schosshaldenstrasse – Freudenbergerplatz)	Nebenroute	Als Hauptroute klassieren	Nicht eintreten: Forstetzung ostwärts als Hauptroute nicht gesichert
IV	VCS	Brunnadernstrasse (Thunstrasse – Egghölzlistrasse) Egghölzlistrasse	Nebenroute	Als Hauptrouten klassieren	Nicht eintreten: Fortsetzung als Hauptroute durch Dählhölzliwald nicht opportun
IV	Clalüna	Weltpoststrasse	Unklassiert, Einbahnsystem	Öffnung nur für Velos in Gegenrichtung	Nicht eintreten: technisch nicht machbar ohne Strassenverbreiterung oder Abbau der Leistungsfähigkeit
IV	Clalüna	Freudenbergerplatz	Nebenroute, Platz mit Einbahnsystem	Öffnung nur für Velos in Gegenrichtung	**Aufnahme**: Forderung ist Bestandteil der Massnahme IV/5
IV	Rohrbach	Anshelmstrasse	Nebenroute	Führung über Jubiläumsstrasse – Helvetiastrasse in beiden Richtungen?	**Eintreten**: Streichung der Nebenroute
V	SP Nord, GB , QLä, IG Velo, VCS	Aareufegweg (Altenbergstrasse – Lorrainebad)	unklassiert	für Velos öffnen -> als Erholungsroute klassieren	**Aufnahme** als Nebensroute, zeitliche Beschränkung prüfen
V	VCS	Tellstrasse	Nebenroute	Als Hauptroute klassieren	Nicht eintreten: keine Verbindung zwischen Stadtteilen oder übergeordnete Bedeutung
V	VCS	Moserstrasse – Breitenrainplatz – Scheibenstrasse – Wylerbad	Nebenroute, nördlich Standstrasse Schulweg	Als Hauptroute klassieren	**Teilweise eintreten**: als Hauptroute zwischen Stadtteilen IV und V via Breitenrainplatz zweckmässig, jedoch teilweise andere Routenführung
V	Clalüna	Breitenrainplatz	Nebenroute	Öffnung nur für Velos in Gegenrichtung	Nicht eintreten: keine plausible Veloführung möglich
V	Rohrbach	Spelterinistrasse, Mittelholzerstrasse	Schulweg	Spelterinistrasse nicht klassieren, Mittelholzerstrasse als Erholungsroute klassieren	**Aufnahme**

Stadt teil	Autor	Standort	Stand vor Mitwirkung	Inhalt Eingabe Mitwirkung	Fachliche Beurteilung Arbeitsgruppe
VI	Ober-bottigen	Bottigenstrasse (Bümpliz – Oberbottigen)	Hauptroute	Als Schulweg klassieren	Nicht eintreten: auf Bottigenstrasse sind Massnahmen für alle Velofahrenden (und nicht ausschliesslich für Schulkinder) zu konzipieren
VI	Ober-bottigen	Matzenriedweg	Erholungsroute	Als Schulweg klassieren	**Teilweise eintreten**: Schulweg-route, soweit grössere Siedlungen / Quartiere zu erschliessen sind (Schulweg bis Häusermattweg)
VI	Ober-bottigen	Buchweg (Ried-bachstrasse – Oberbottigen)	Erholungsroute	Als Schulweg klassieren	Nicht eintreten: als Schulweg-routen werden Ortschaften mit mehr als 100 Einwohnenden berücksichtigt
VI	Ober-bottigen	Bottigenstrasse (Riedbach – Oberbottigen)	Nebenroute	Als Schulweg klassieren	Nicht eintreten: Abklassierung als Schulweg nicht zweckmässig, dafür Neuumschreibung Massnahme VI/8: Velokriechspur statt Piktogramme
VI	VCS	Bümplizstrasse – Waldmannstrasse – Fellerstrasse – Riedbachstrasse	Nebenroute	Als Hauptroute klassieren	Nicht eintreten: Netzwiderstände mit LSA an Bümplizstrasse / Waldmannstrasse sowie Bümplizstrasse / Bethlehemstrasse zu gross
VI	Freimüller	Verbindung Ried-bachstrasse – Niederbottigen – Buech	Unklassiert	Neue Erholungs-route	Nicht eintreten: weder als signalisierte Radwanderroute vorgesehen, noch wird wichtiges touristisches Ziel neu erschlossen
VI	Freimüller	Brünnen - Waldweg Unterholz – Buech	Unklassiert	Neue Erholungs-route	**Teilweise Aufnahme**: Verbindung Siedlung Brünnen – Unterholz (Gäbelbachtal) oberhalb Durchlass Murtenstrasse) sichern

Überarbeitung Netz 2004

Auf Grund der Überarbeitung wurden am Netz - mit Ausnahme der Umwandlung der Erholungsrouten und der Schulwegrouten - keine Änderungen vorgenommen.

3.4 Abstellanlagen

→*2.2.3 Planungsgrundsätze Veloabstellanlagen und –plätze*
→*2.3.3 Massnahmen Veloabstellanlagen und -plätze*

Mitwirkungsbeiträge Grundsätze Abstellanlagen

Zum Thema Veloabstellanlagen und –plätze gehen 18 Eingaben von 10 Organisationen und Einzelpersonen ein. Beinahe alle Beiträge behandeln den generellen Abstellplatzmangel in der Innenstadt, insbesondere im Bahnhofgebiet. Die geforderten Lösungsansätze liegen aber weit auseinander: EVP, GFL, IG Velo, SP O und SP verlangen möglichst rasch die Realisierung von genügend Abstellplätzen in der Innenstadt - die Palette reicht hier von der allgemeinen Forderung (EVP) über die im Zusammenhang mit

der Umsetzung des ‚Verkehrskompromisses' aufzuhebenden MIV-Parkplätzen zu Gunsten von Veloabstellplätzen (SP Oost) bis zur Forderung nach diebstahl- und vandalensicheren Anlagen (SP Stadt, Amstutz), nach Überdachung auch für Kurzabstellplätzen (SP Stadt, Amstutz), kleinen Mengen an Abstellplätzen in Gebieten mit Publikumsverkehr (SP Stadt). Gresch verlangt zudem die Suche nach der dauerhaften Finanzierung von Velostationen und deren Bewirtschaftung durch Stadt und Kanton. FDP und CVP fordern dagegen selbsttragende Anlagen nach dem Verursacherprinzip, die FDP wegen der saisonalen Schwankungen zudem die Unterscheidung nach Haupt- und Entlastungsanlagen. Für die FDP sind Veloabstellanlagen in zweckmässiger Qualität und ohne Luxus zu erstellen.
Für die Quartierstrassen fordert die SP die Aufhebung von Autoparkplätzen mit Ersatz durch mit Blenden abgetrennte Veloabstellplätze, der VCS fordert eine neue gesamtstädtisch gültigen Grundregel, nach der alle 200 m Ummarkierungen von Autoabstellplätzen in Veloabstellplätze zu erfolgen haben. Dem steht die CVP-Forderung gegenüber, auf ein Velo-Parkplatzreglement zu verzichten.

→ **Keine Änderungen der Grundsätze Abstellanlagen auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung Grundsätze Abstellanlagen 2004

Die Grundsätze zu den Veloabstellanlagen wurden inhaltlich ergänzt, zusammengefasst und in ihrer Formulierung vereinfacht.

Mitwirkungsbeiträge Massnahmen

Es gehen 6 Stellungnahmen von 4 Organisationen und Einzelpersonen ein. Klar zum Ausdruck kommt, dass um den Hauptbahnhof mehr Abstellplätze mit hoher Angebotsqualität (diebstahlsicher, gedeckt, Zugänglichkeit im Bike&Ride-System) zu erstellen sind. Zudem werden zusätzliche Veloabstellplätze in der Innenstadt sowie beim Bahnhof Bümpliz Nord gefordert.

→ **Keine Änderungen der Grundsätze Abstellanlagen auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung 2004

Auf die Erarbeitung eines Velo-Parkplatzreglements wird im überarbeiteten Richtplan verzichtet. Die Hauptforderung, die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für die Festlegung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze im Rahmen von Neu- oder Umbauten, wurde mit der überarbeiteten kantonalen Bauverordnung erfüllt. Die neue Bauordnung der Stadt Bern übernimmt diese Bestimmungen in vereinfachter Form.

3.5 Velo / ÖV

→*2.2.4 Planungsgrundsätze Velo/ ÖV*
→*2.3.4 Transport im Umweltverbund*

Mitwirkungsbeiträge

Es gehen 5 Eingaben von 4 Organisationen ein, wobei SP und JUSO identische Eingaben machen. Dem Thema wird kaum Bedeutung geschenkt. Die SP Stadt, die JUSO und die IG Velo verlangen die Verbesserung der Transportmöglichkeit von Velos mit dem ÖV im Sinne von sich ergänzenden Systemen. Zu den generellen Massnahmen gingen keine Beträge ein.

→ **Keine Änderungen auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung 2004

Die Grundsätze zu den Veloabstellanlagen wurden inhaltlich ergänzt, zusammengefasst und in ihrer Formulierung vereinfacht. Auf die Erarbeitung eines Transportkonzepts wird verzichtet. Die Regelung und Verbesserung des bestehenden Transportangebots für Velos im öffentlichen Verkehr ist nicht Sache der Stadt, sondern liegt bei den Transportunternehmungen.

3.6 Signalisation und Markierung

→2.2.5 Planungsgrundsätze Signalisation und Markierung
→2.3.4 Massnahmen Signalisation und Markierung

Mitwirkungsbeiträge

Es gehen 13 Eingaben von 7 Organisationen und Einzelpersonen ein. Bei allen Eingaben wird die persönliche Betroffenheit deutlich. Es werden Vorschläge gemacht oder auf anstehende generelle Probleme hingewiesen:

- LSA: die für Velos teilweise zu wenig sensiblen Induktionsschlaufen, die Bevorzugung von Velos an LSA (Dauergrün auf geradeaus führenden Strecken für Velos)
- rutschsichere Markierungen
- frühzeitige Signalisation von Abbiege- und Querungshilfen

Die IG Velo verlangt zudem, dass die Fuss- und Velofachstelle alle Signalisationen und Markierungen auf Velotauglichkeit hin überprüft. Clalüna verlangt das in den Planungsgrundsätzen definierte Additionsprinzip von mehrspurigen Knotenzufahrten. Zu den generellen Massnahmen ging lediglich eine Stellungnahme ein. Der VCS verlangt ein Signalisationskonzept, das die Wiedererkennbarkeit von Standard-Situationen zulässt.

→ Auf Grund der Mitwirkung wurden die Grundsätze mit Aussagen den Induktionsschlaufen und rutschfesten Markierungen ergänzt. Bei der Formulierung der Massnahmen wurde die Definition der Mitarbeit der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr aufgenommen.

Überarbeitung 2004

Die Grundsätze zur Signalisation und Markierung wurden inhaltlich ergänzt, zusammengefasst und in ihrer Formulierung vereinfacht.

3.7 Bau, Betrieb und Unterhalt

→2.2.6 Planungsgrundsätze Projektierung Verkehrsanlagen und Werkleitungen;
→2.2.7 Planungsgrundsätze Reinigungsdienst und Winterunterhalt
→2.3.6 Massnahmen Projektierung
→2.3.7 Massnahmen Reinigungs- und Winterunterhalt

Mitwirkungsbeiträge

Es gehen 6 Eingaben ein. Allen ist gemeinsam, dass die heutigen Standards für die Veloführung als unzureichend beurteilt werden. Die IG Velo verlangt zudem die Änderung des Titels in ‚generellen Unterhalt' mit der Begründung, dass auch das Auffrischen von (velospezifischen) Markierungen, Behebung von Belagsschäden oder die Anpassung von Schachtabdeckungen (vgl. vorstehendes Kapitel) zum generellen Unterhalt gehört.

Zu den Massnahmen gingen 6 Stellungnahmen von 4 Organisationen und Einzelpersonen ein. Generell wird die Sicherstellung des Unterhaltsdienstes auch im Winter und auf velospezifischen Anlagen verlangt Dabei wird die Definition von Qualitätsstandards verlangt. Zudem wird die teilweise schlechte Belagsqualität vor allem im Fahrbereich der Velos (=Strassenränder) bemängelt.

→ **Auf Grund der Mitwirkung wurden die Massnahmen mit der Definition der Mitarbeit der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ergänzt.**

Überarbeitung 2004

Die Grundsätze zum Bau, Betrieb und Unterhalt wurden inhaltlich ergänzt, zusammengefasst und in ihrer Formulierung vereinfacht.

3.8 Öffentlichkeitsarbeit

→*2.2.8 Planungsgrundsätze Öffentlichkeitsarbeit*
→*2.3.8 Massnahmen Öffentlichkeitsarbeit*

Mitwirkungsbeiträge

Zum den Grundsätzen zur Öffentlichkeitsarbeit äussert sich nur gerade die SP S in unterstützendem Sinne. Zu den Massnahmen gingen 4 Stellungnahmen von Einzelpersonen ein. Drei davon geben Anregungen, welche zusätzlichen Zielgruppen noch für Velobelange sensibilisiert werden können. Die Ideen fliessen in weitere Konzept Öffentlichkeitsarbeit ein.

→ **Keine Änderungen auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung 2004

Die Grundsätze und Massnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit wurden inhaltlich ergänzt, zusammengefasst und in ihrer Formulierung vereinfacht.

3.9 Fahrzeugähnliche Geräte

→*2.2.9 Planungsgrundsätze Neue nichtmotorisierte Fortbewegungsarten*
→*2.3.9 Massnahmen Neue nichtmotorisierte Fortbewegungsarten*

Mitwirkungsbeiträge

Es gehen 5 Stellungnahmen ein. Die Initiative des Stadtplanungsamtes zum Thema wird begrüsst - es wird jedoch deutlich, dass das Problem Inline-Skating vertieft untersucht werden soll, da es zur Zeit mit diversen Unsicherheiten behaftet ist (fehlende Rechtsgrundlagen, fehlende statistische Grundlagen). Zu den Massnahmen gingen keine Stellungnahmen ein.

→ **Keine Änderungen auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung 2004

Die Thematik der fahrzeugähnlichen Geräte ist nicht mehr Bestandteil des Richtplans; sie soll in einem zu erarbeitenden Konzept behandelt werden.

4 Umsetzung

→2.3.10 Umsetzungsstrategie

4.1 Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehr (RFFV)

Das Reglement gilt seit dem 1.1.2001 und war damit nicht Bestandteil der Richtplanentwurfs Stand Mitwirkung.

4.2 Finanzierungsmodell RFFV

→2.3.10 Umsetzungsstrategie, Absatz b) Kosten und Finanzierung

Mitwirkungsbeiträge

Es gehen 3 Beiträge ein. Die SP Ho moniert, dass kleine Verbesserungen teilweise teuer veranschlagt werden, der DN verlangt, dass der Planung auf Grund des Volksbeschlusses vom 6.1999 zur Fuss-/Velofachstelle ein Realisierungshorizont von 10 Jahren zu Grunde gelegt wird.

→ **Keine Änderungen auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung 2004

Die Thematik der fahrzeugähnlichen Geräte ist nicht mehr Bestandteil des Richtplans; sie soll in einem zu erarbeitenden Konzept behandelt werden.

4.3 Prioritäten, Synergien und Umsetzungsprogramme

Mitwirkungsbeiträge

Einzig die SVP äussert sich zum Thema. Sie verlangt die behördenverbindliche Festlegung der Etappierungsprioritäten und schlägt Realisierungsprioritäten vor. Dem ersten Anliegen kann nicht entsprochen werden, da bei Änderungen des Realisierungsprogramms (z.B. bei Synergienutzungen von Bauprojekten im gleichen Raum) wiederum der Gemeinderat befinden müsste, was das Handling schwerfällig macht.

→ **Keine Änderungen auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung 2004

Die Thematik der fahrzeugähnlichen Geräte ist nicht mehr Bestandteil des Richtplans; sie soll in einem zu erarbeitenden Konzept behandelt werden.

4.4 Vorgehen bei Interessenskonflikten

Mitwirkungsbeiträge

Die 4 Eingaben fordern alle, dass die Fachstelle ihre Position direkt im Verkehrsausschuss, bzw. im neu zu schaffenden Koordinationsgremium vertreten können müsse. Der VCS formuliert dies so: ‚in dubio pro Velo'.

→ **Keine Änderungen auf Grund der Mitwirkung**

Überarbeitung 2004

Die Thematik der fahrzeugähnlichen Geräte ist nicht mehr Bestandteil des Richtplans; sie soll in einem zu erarbeitenden Konzept behandelt werden.

4.5 Nachführung

Das Kapitel war damit nicht Bestandteil der Richtplanentwurfs Stand Mitwirkung.

4.6 Verschiedene Punkte

Mitwirkungsbeiträge

Es gehen 23 Beiträge von 9 Organisationen und von 3 Einzelpersonen ein. Die entsprechende Palette ist breit:

- die FDP fordert die Ahndung von unregulärem Verkehrsverhalten
- die SP Ho fordert die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Velofahrenden bei der Planung Tram Bümpliz-Bethlehem
- SP, GFL und IG Velo fordern, dass es möglich sein muss, trotz Richtplan auch innerhalb der nächsten 10 Jahre neue Bedürfnisse anzumelden und diese reelle Realisierungschancen haben müssen. Zudem wollen sich GFL und IG Velo für die Beibehaltung des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs einsetzen, sofern die Richtplanziele verfehlt werden sollten
- Die QBB unterstützt die Formulierung von Verhaltensregeln und fordert zudem, dass in Schulen die Möglichkeit bestehen müsse, Velobekleidung und Helme einzuschliessen
- QUAV4 und IG Velo bedanken sich dafür, dass Anwohnende und Quartierkommissionen frühzeitig in den Planungsablauf einbezogen wurden und dass die Mitwirkungsdauer auf zwei Monate angesetzt wurde. Sie hofft auf gleiche Handhabung bei zukünftigen ähnlichen Verfahren
- Der OB verlangt eine Ergänzung der Verhaltensregeln im Anhang
- Der TCS widersetzt sich der ersatzlosen Aufhebung von MIV-Parkplätzen
- Amstutz fordert die Verlegung der strassenseitigen MIV-Parkplätze in Quartiersammelgaragen, um neuen Raum für Velostreifen zu erhalten, verlangt die Durchsetzung von Tempo 30 und wünscht viel Erfolg bei der Realisierung der Massnahmen
- Peter verlangt die Durchsetzung der Verkehrsberuhigung bis an die Stadtgrenze
- Kaltenrieder verlangt die Zulassung von Drucklufthupen, damit sich Velofahrende mehr Aufmerksamkeit verschaffen können, sowie die Lösung des Problems, dass vermehrt Kleinmotorräder bis 45 km/h auf Velostreifen fahren
- GFL und IG Velo verlangen ein Abkürzungsverzeichnis bereits im Bericht, die QBB zwei weitere redaktionelle Anpassungen

→ **Änderungen auf Grund der Mitwirkung:**

- Abkürzungsverzeichnis einfügen
- Anhang Bericht, Begriffe, Aufnahme: Halte dich an die Verkehrsregeln

Anhang 1 Mitwirkende

Kat.	Name	Kürzel	Eingang
Politische Parteien	SP Bern-Süd, c/o Martin Beck, Beaumontweg 14, 3007 Bern	SP Süd	17.3.2000
	FDP Freisinnig Demokratische Partei der Stadt Bern, Neuengasse 20, 3011 Bern	FDP	9.3.2000
	SP Bern – Holligen, Postfach 195, 3000 Bern 21	SP Holligen	7.3.2000
	SVP Schweizerische Volkspartei, Sektion Bern-Stadt, Postfach 8246, 3001 Bern	SVP	23.2.2000
	SP Bern-Ost, c/o Felix Hauser, Egghölzlistrasse 36, 3006 Bern	SP Ost	20.3.2000
	SP Bern-Nord, Postfach, 3000 Bern 25	SP Nord	20.3.2000
	SP Stadt Bern, Pavillonweg 4, Postfach 7935, 3001 Bern	SP Stadt	20.3.2000
	GFL Grüne Freie Liste Stadt Bern, Waisenhausplatz 21, 3011 Bern	GFL	20.3.2000
	GB Grünes Bündnis, Postfach 6411, 3001 Bern	GB	20.3.2000
	EVP Evangelische Volkspartei Stadt Bern, Postfach 6049, 3001 Bern	EVP	20.3.2000
	JUSO JungsozialistInnen Bern, Postfach 6846, 3001 Bern	JUSO	21.3.2000
	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Stadt Bern, c/o Herrn Daniel Kast, Berchtoldstrasse 50, 3012 Bern	CVP	22.3.2000
Quartierorganisationen, Kirchgemeinden, Leiste	Quartierträff Marzili, c/o Beat Liebermann, Weihergasse 14, 3005 Bern	Marzili	16.3.2000
	Kirchgemeinde Paulus, IG eine Welt, c/o Irene Meier-de Spindler, Finkenhubelweg 14, 3012 Bern	IG Welt	28.2.2000
	Leist der Engehalbinsel, c/o Peter Jaussi, Engerain 34, 3004 Bern	Enge	19.1.2000
	QBB, Bümplizstrasse 182, 3018 Bern	QBB	20.3.2000
	Quartiermitwirkung Stadtteil III – QM3, p. adr. Villa Stucki, Seftigenstrasse 11, 3007 Bern	QM3	20.3.2000
	Wohnbaugenossenschaft Baumgarten, c/o Hannes Meuli, Nussbaumstrasse 44, 3006 Bern	WBG	20.3.2000
	Quartierkommission Länggasse, Lerchenweg 33, 3012 Bern	QLä	20.3.2000
	QUAV4 Quartiervertretung Stadtteil IV, Postfach 257, 3000 Bern 6	QUAV4	21.3.2000
	Dialog Nordquartier, Postfach 143, 3000 Bern 22	Dialog Nordquartier	23.2.2000
	Leist Oberbottigen	Leist Oberbottigen	31.3.2000
Fach-verband	IG Velo Bern, Postfach 6711, 3001 Bern	IG Velo	17.3.2000
	Touring Club Schweiz, Sektion Bern, Landesteil Bern-Mittelland, Thunstrasse 61, 3006 Bern	TCS	28.3.2000
	VCS Regionalgruppe Bern, Postfach 8550, 3001 Bern	VCS	27.3.2000
Einzelpersonen	Martin CClalüna, Landhausweg 13, 3007 Bern	Clalüna	16.3.2000
	Felix Amstutz, Gesellschaftsstrasse 42, 3012 Bern	Amstutz	17.3.2000
	Dr. Rudolf Hausherr, Fabrikstrasse 21, 3012 Bern	Hausherr	17.3.2000
	A. Freiburghaus, Riedernrain 205, 3027 Bern	Freiburghaus	13.3.2000
	Peter Rohrbach, Lentulusrain 24, 3007 Bern	Rohrbach	8.3.2000
	Kathrin und Jérôme Sutter, Engestrasse 49, 3012 Bern	Sutter	25.2.2000
	Paula Peter Schneider, Riedernrain 306, 3027 Bern	Peter	14.2.2000
	Walter Freimüller, Schwabstrasse 76, 3018 Bern	Freimüller	1.2.2000
	Sabine Gresch, Rossfeldstrasse 15, 3004 Bern	Gresch	28.1.2000
	Andreas Blumenstein, Rossfeldstrasse 15, 3004 Bern	Blumenstein	28.1.2000
	Kurt Baumann, Matzenriedstrasse 118, 3018 Bern	Baumann	19.1.2000
	Christine Schlapbach-Steenaerts, Elfenaustrasse, 64, 3074 Muri	Schlapbach	20.1.2000
	Hans Kaltenrieder, Waldmeisterstrasse 76, 3018 Bern	Kaltenrieder	27.3.2000
	Total eingegangene Mitwirkungsbeiträge: 38		

Anhang 2 Mitwirkungsbeiträge tabellarisch

Ziele und Konzept

Eingabe Nr.	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe	Stellungnahme
Amstutz	- Ziel ‚Velo- und ÖV-Förderung zu Lasten MIV': dringend notwendig, um grosse Versprechen, (Legislatur-)Ziele und gesetzliche Vorgaben der besseren Luft und weniger Lärm endlich erreichen zu können. Beitrag zur Vermeidung der Abwanderung der Berner Bevölkerung in die Agglomeration wo sie als Pendler und Pendlerinnen das Verkehrsaufkommen wieder anheben. - Leitprinzip ‚Mischverkehr' theoretisch gut, praktisch unrealistisch: dazu wäre Umdenken der Autofahrenden nötig. Velo und zu Fuss Gehende sind die Schwächeren. Beispiel: Fussgängerinnen und Fussgänger sind selbst schuld, wenn sie vom Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen Gebrauch machen und angefahren werden	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
Clalüna	- Neuer Planungsgrundsatz: Keine Velospuren zwischen zwei MIV Fahrbahnen - Neuer Planungsgrundsatz: bei grösseren Konoten sollten sich Velos bei Rotlicht vor Autos aufstellen können.	- Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung
CVP	- Unterstützung des Richtplanziels ‚Erhöhung Verkehrssicherheit', Ziel ‚Verdoppelung Veloverkehr am Modalsplit' nur wünschenswert	- Kenntnisnahme
Dialog Nordquartier	- Begrüssung der Ziele - Planungsgrundsatz ‚Gesamtverkehrsplanung': Richtplanziele können nicht unabhängig von übriger Verkehrspolitik erreicht werden -> Belange Zweiradverkehr in sämtliche Planungen einbeziehen, Synergien aus anderen Planungen nutzen. Zudem: Grundsatz auch bei LSA (Grünphasenzeit), Vortrittsberechtigung und Überholmöglichkeiten umsetzen - Unterscheidung in ‚mündige' und ‚unmündige' Velofahrende ist falsch: Verkehrsklima muss insbesondere in Umgebung von Schul- / Sportanlagen so sein, dass Kinder und Jugendliche die Anlagen gefahrlos besuchen können -> aus Sicherheitsgründen wirksame Massnahmen zur Temporeduktion für MIV einführen. Zudem: immer mehr ältere Leute fahren mit Velos	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme Kenntnisnahme
GB	- Massnahmenkatalog = absolute Notwendigkeit. Einzelne wichtige Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken oder zur Entschärfung von Konfliktpunkten fehlen	- Kenntnisnahme
Hausherr	- Sicherheit Velofahrende vor allem im Stadtverkehr wichtig	- Kenntnisnahme
IG Velo	- Unterstützung der Hauptziele und der Leitprinzipien	- Kenntnisnahme
JUSO	- Altersmässige Durchmischung der Velofahrenden anstreben - Grundsatz ‚alle Verkehrsträger sind gleichwertig zu behandeln' verdient volle Unterstützung. Konsequente Umsetzung setzt aber räumliche, zeitliche und rechtliche Gleichwertigkeit voraus, die im Massnahmenkatalog weitgehend fehlt	- Kenntnisnahme. Vergleiche Antwort zu SP Stadt - Kenntnisnahme. Zur rechtlichen Gleichwertigkeit: ein kommunaler Richtplan kann nicht Bundesrecht negieren (Strassenverkehrsrecht).
QBB	- Unterstützung Ziel ‚Verdoppelung Veloverkehr am Modalsplit'	- Kenntnisnahme
QM3	- Grundsatz ‚alle Verkehrsträger sind gleichwertig zu behandeln' wird als sehr wichtig erachtet, da Velofahrende oft nicht als gleichwertig anerkannt werden	- Kenntnisnahme

Eingabe Nr.	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe	Stellungnahme
SP Stadt	- Zielerreichung hängt einerseits von der Verkehrspolitik gegenüber dem Zweiradverkehr, andererseits von derjenigen gegenüber dem MIV ab	- Kenntnisnahme
	- Neues Ziel: bessere Altersdurchmischung der Velofahrenden anstreben	- Kenntnisnahme. Eine Förderung bestimmter Altersgruppen kann mit der Netzausgestaltung höchstens indirekt erwirkt werden und ist entsprechend aufwendig. Die Ausrichtung auf spezifische Altersgruppen ist deshalb wenig sinnvoll (Ausnahme: Sicherung Schulwegverbindungen).
	- Unterstützung des Planungsgrundsatzes ‚Gleichwertige Behandlung aller Verkehrsträger in der Gesamtverkehrsplanung' verlangt konsequentere Umsetzung, die in Massnahmenliste nicht oder selten auftaucht: neu auch grüne Wellen oder längere Grünphasen für Velos schaffen sowie Vortrittsregelungen für Velos verbessern (Gleichberechtigung nebst räumlicher auch in zeitlicher und rechtlicher Beziehung anstreben).	- Kenntnisnahme. Bedarf erkannt, Umsetzung der Forderung relativ schwierig
	- Keine Unterscheidung in mündige und unmündige Velofahrende, damit auch Unsichere Velo fahren können	- Kenntnisnahme. Diskussion während Erarbeitung des RP in AG RP Velo: für Schulkinder und Ältere müssen situativ Ergänzungen vorgesehen werden.
SP Süd	- Unterstützung der gleichwertigen Behandlung aller Verkehrsarten	- Kenntnisnahme
SVP	- Im Widerspruch zum Planungsgrundsatz ‚gleichwertige Behandlung aller Verkehrsträger' steht Hauptziel ‚Verdoppelung des Veloverkehrs'. Die undifferenzierte und kaum überprüfbare Zielsetzung wird abgelehnt.	- Mit dem Ziel‚Verdoppelung des Veloverkehrs zulasten des MIV' wird ein Beitrag zur Erreichung der gesetzlichen Aufträge zur Minimierung von Umweltbelastungen im Sinne des Vorsorgeprinzips (BV Art. 73 – 75, RPG Art. 3 Abs.3, USG Art. 11, kant. Massnahmenpläne Luftreinhaltung) geleistet. Die Zielsetzung ist mit Hilfe von Grundlagedaten (z.B. Mikrozensus Verkehr, Pendlerstatistik, Zählungen) verfizierbar. An der Zielsetzung wird festgehalten.
TCS	- Erhöhung Veloverkehr am Modalsplit zu Lasten MIV widerspricht bisher gültigem Grundsatz der Gleichwertigkeit der Verkehrsträger: es entsteht einmal mehr die Gewissheit, dass es beim Richtplan nicht nur um die Förderung des Veloverkehrs geht, sondern um einen weiteren Schritt zur versteckten Eindämmung und Einengung des MIV auf den noch einigermassen funktionierenden Hauptverkehrsachsen	- Kenntnisnahme
	- Prinzip ‚Gleichwertigkeit': es ist weder für Velos noch für MIV dienlich, Velos ebenfalls auf Hauptverkehrsachsen zu führen: es ist attraktiver und sicherer, leichte Zweiräder durch ruhige Quartierstrassen zu führen -> TCS wehrt sich gegen dirigistische Massnahmen gegen Verdrängung des vergleichsweise extrem tiefen Anteils MIV	- Kenntnisnahme
VCS	- Leitprinzip ‚Mischverkehr': Gefährdung geht i.d.R. vom MIV aus -> bei Sicherheitsproblemen MIV „entfernen" statt Velo auf Umwege lenken, es sei denn, der Umweg sei mit Komfortgewinn für Velos verbunden	- Kenntnisnahme

Grundsätze und Massnahmen

Generell

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.1 Generell	Stellungnahme
CVP	- Massnahmenliste ist grundsätzlich zweckmässig. Projekte jedoch auf Kosten-/Nutzenverhältnis überprüfen und ungünstige Projekte verwerfen (z.B. II/3, II/4)	- Kenntnisnahme
JUSO	- Massnahmen weisen grundsätzlich in die richtige Richtung, sind aber z.T. vage und bedürfen Konkretisierung - Verkehrs- und Veloplanung in der Länggasse ohne Neufeld-Tunnel konzipieren	- Kenntnisnahme - Verkehrs- und Veloplanung geht so lange von Planung Neufeldtunnel aus, bis Entscheid gefällt ist (Neufeld-Tunnel ja / nein)
SP Stadt	- Massnahmen sind quantitativ und qualitativ knapp ausgefallen. Zweifel, ob mit den vorgeschlagenen Massnahmen die gesteckten Ziele erreicht werden	- Kenntnisnahme
TCS	- Sehr viele baulich-polizeiliche Massnahmen richten sich gegen MIV, verstossen gegen geltendes Recht oder sind wider Verhältnismässigkeit	- Kenntnisnahme
VCS	- Fehlende Wirkungskontrolle: wer kontrolliert was, wie oft, Rechenschaftsbericht an wen? - Massnahmen-Diversität: vermeiden von Modetrends bei Massnahmen: mit überschaubarem Massnahmenkatalog die häufigsten Problemsituationen lösen und nicht immer wieder die Art der Massnahmen ändern - Priorisierung einzelner Massnahmen insbesondere in Kategorie B vornehmen (Kriterienvorschlag: nach Bedeutung der Massnahme für Netzstruktur/-qualität, nach Anzahl betroffenener Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer)	- Kenntnisnahme. Präzisierung im Rahmen Definition Pflichtenheft Fuss-/Velofachstelle - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme

Netz

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	Stellungnahme
Amstutz	- S. I: Bubenbergplatz / Bollwerk (I/3): sehr gefährliche Strecke (Charakter Stadtautobahn): zweispurige HVS ohne Velospur -> Spurreduktion für MIV, eine durchehende Bus-/Velospur, evtl. kombiniert mit Taxis. Realisierung vorrangig anpacken, nicht mit KÜL, Masterplan auf lange Bank schieben - S. I: Verbindung Aarbergergasse – Sidlerstrasse (I/34): statt Lift durchgehend befahrbare, genügend breite, zweispurige Durchfahrtmöglichkeit durch Bahnhofebäude anbieten - S. II: Bremgartenstrasse (II/3, II/4): durchgezogener Radstreifen möglichst rasch markieren (Schulwegroute) - S. II: Länggassstrasse (II/16, II/18, II/19) sowie Mittelstrasse (II/20): allgemeines Problem der Länggasse: zu viel Autoverkehr, bisher keine Massnahmen für Velofahrende -> Verkehrsmenge reduzieren (Wabenmodell, Tempo 30, Rückbau), beidseitig durchgehender Radstreifen markieren, Autoparkplätze reduzieren	- Entgegennahme zur Prüfung - Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung. Für Länggassstrasse und Mittelstrasse ist mit Planung Neufeldzubringer Strassenrückbau und fahrweise Tempo 30 vorgesehen
Baumann	- S. VI: Unterführung Bümpliz: Rechtsknick der Strasse dort, wo Radweg aufhört -> Rechtsziehen der Fahrzeuge bedrängt Velos, die zur Rampe gelangen bzw. korrekt zur Weissensteinstrasse fahren wollen.	- Entgegennahme zur Prüfung

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	Forderung: Velospur durchgehend weiterziehen	
Blumenstein	- S. II: Verbindung Reichenbachstrasse (Haltestelle Rossfeld) – Tiefenaustrasse: fehlende Verbindung (wichtig für Velofahrende Richtung Innenstadt, da Umweg über Engestrasse wegen Steigungen/Gefälle nicht attraktiv) - S. II: Knoten Neubrückstrasse – Mittelstrasse (Bierhübelikreisel): Autos von Neubrückstrasse stadteinwärts und aus Mittelstrasse fahren oft zu schnell in Kreisel -> Gefährdung Velo	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung wie Gresch - Entgegennahme zur Prüfung
Clalüna	- In Altstadt alle Strassen und Plätze für Velos befahrbar gestalten (Temporeduktion in Fussgängerzonen) - Öffnung von Einbahnstrassen in Gegenrichtung nur für Velos: Genfergasse, Speichergasse, Nägeligasse, Schauplatzgasse, Hodlerstrasse, Kapellenstrasse, Weltpoststrasse, Bogenschützenstrasse, Breitenrainplatz, Freudenbergerplatz - S. I: Bubenbergplatz – Hirschengraben (I/12): fehlender Linksabbieger - S. I: Knoten Bollwerk / Speichergasse: rechts abbiegender MIV gefährdet geradeaus fahrende Velos - S. I: Bundesterrasse und kleine Schanze: Velofahrverbot aufheben - S. I: Frickweg: Velofahrverbot aufheben - S. III: Monbijoustrasse: zu wenig Platz für Velos bei Kaphaltestelle in steigender Strecke vor LSA sowie Behinderung der Velos durch stehende Trams und Busse -> Veloweg über Trottoir führen, Trottoir verschmälern - S. V: Knoten Lorrainebrücke / Viktoriarain / Nordring: rechts abbiegender MIV gefährdet geradeaus fahrende Velo - S. V: Lorrainebrücke stadteinwärts: Veloführung in Mittellage zwischen zwei Spuren ist unangenehm - S. V: Winkelriedstrasse, Papiermühlestrasse: weil Veloweg unangenehm und holprig, fährt man auf der Strasse -> Belag ausbessern - S. V: Sonnenbergstrasse: öffnen der Einbahnrichtung nur für Velos in Gegenrichtung	- Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Kenntnisnahme, wird mit I/12 erfüllt - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung. Identische Problemnennung wie JUSO , Dialog Nordquartier - Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung
Dialog Nordquartier	- Netzeinteilung zweckmässig und gut nachvollziehbar - Einbahnstrassen für Velofahrende in Gegenrichtung grundsätzlich öffnen - Gemeinsame Führung von Velo und ÖV in Steigungen trennen - S. V: Papiermühlestrasse (IV20/): IV20 unbedingt fehlende Radstreifen im Abschnitt Reiterstrasse – Laubeggstrasse markieren - S. V: Wankdorfplatz (V/35): fehlende Velospuren von/nach Ittigen kurzfristig markieren - S. V: Worblaufenstrasse: Velokriechspur von Stauffacherstrasse – Papiermühlestrasse weiterziehen - S. V: Knoten Schermenweg / Boligenstrasse(V/23): unübersichtlicher Spurwechsel für Velos Richtung Worb - S. V: Aargauerstalden: fehlende Velokriechspur markieren - S. V: Übergang Wyler – Schlachthof: Linienführung im Widerspruch zu Angabe im RP FWW - S. V: Spitalackerstrasse (Viktoriastrasse – Schönburgstrasse): Einbahnstrasse in Gegenrichtung für Velos öffnen	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme. Entspricht Absicht Massnahme IV/20 - Entgegennahme zur Prüfung. Identisch mit Forderung SP Nord - Entgegennahme zur Prüfung. Identisch mit Forderung SP Nord - Entgegennahme zur Prüfung. Identisch mit Forderung SP Nord - Kenntnisnahme. - Kenntnisnahme. Exakte Linienführung im Rahmen UeO festzusetzen - Kenntnisnahme. Gefährlich, da keine legale Fortsetzung -> nicht eintreten (vergleiche identische Forderung WBG)

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	- S. V: Knoten Nordring / Lorrainestrasse / Viktoriarain: stadteinwärts mehrmalige Kreuzung Velo- / Busroute -> Velospur durchgehend auf Nordring statt auf Dammweg führen	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung mit SP Nord
	- S. V: Knoten Nordring / Lorrainestrasse / Viktoriarain: auf Einspurstrecke Viktoriarain stadteinwärts bleiben Velos in Fahrzeugkolonne stecken, da kein Velostreifen markiert ist	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Knoten Nordring / Lorrainestrasse / Viktoriarain: unbefriedigender Linksabbieger Lorrainebrücke – Lorrainestrasse	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung JUSO
	- S. V: Knoten Nordring / Lorrainestrasse / Viktoriarain: Rechtsabbieger Lorrainestrasse -> Lorrainebrücke als Dauergrün anbieten	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung JUSO
	- S. V: Strecke Winkelriedstrasse / Standstrasse (V/25, V/36): Lückenhafter Velostreifen in den Einspurstrecken zu jeweiligen Knoten durchgehend markieren	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung SP Nord
	- S. V: Strecke Viktoriastrasse – Laubeggstrasse (Papiermühlestrasse – Ostermundigenstrasse): Lückenhafter Velostreifen durchgehend markieren	- Entgegennahme zur Prüfung.
Enge	- S. II: Veloroute Felsenau / Rossfeld – Länggasse über Riedweg (II/26) statt über Knoten Daxelhoferstrasse / Engestrasse (II/13) führen (unnötiges Gefälle vermeiden)	- Kenntnisnahme. Für die Darstellung der Situation aus städtischer Sicht vgl. Brief SPA an Leist Engehalbinsel vom 26.4.2000. Differenzbereinigung noch ausstehend.
	- S. II: Reichenbachstrasse (Busstation Rossfeld – Restaurant Äussere Enge = Reichenbachstutz) (II/25): zu schmalen Strassenquerschnitt so umgestalten, dass Busse kreuzen können und Velokriechspur eingerichtet werden kann	- Kein materieller Widerspruch zu vorgeschlagener Massnahme -> nicht eintreten
	- S. II: Engestrasse (II/8): Massnahme bereits realisiert	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. II: Verbindung Engeriedweg – Neufeld: Fuss-/Veloverbindung Felsenau / Rossfeld – Neufeld via Engestrasse – Viererfeldweg – Engeriedweg – gesicherte Überquerung Neubrückstrasse – Tennisplätze – Neufeldschulhäuser anbieten	- Kenntnisnahme. Ablehnende Haltung der Stadt ist ebenfalls im Brief vom 26.4.2000 an Leist Engehalbinsel begründet
EVP	- Aarerouten: flexible Lösung gefragt, die ein verantwortungsbewusstes Nebeneinander von Fussgängerinnen und Fussgänger, Skaterinnen und Skater, Velofahrerinnen und Velofahrer ermöglicht	- Kenntnisnahme
	- Verkehrsbeschränkungen: dort, wo möglich, Velos von Verkehrsbeschränkungen (Einbahnstrassen, Fahrverbote) ausnehmen	- Kenntnisnahme
FDP	- Stadtteil I: Kanalisierung des Veloverkehrs in der Innenstadt, wobei Spitalgasse – Marktgasse velofrei sein soll: in West-Ost-Richtung auf eine nördliche und eine südliche Achse in Nord-Süd-Richtung auf 3 Achsen	- Spitalgasse ist gem. RP-Entwurf Nebenroute, Marktgasse ist velofrei. Nord-Süd-Verbindungen: Bollwerk, Achse Waisenhausplatz – Bundesplatz, Achse Kornhausbrücke – Kirchenfeldbrücke -> Unterschiedliche Haltung lediglich in Klassierung Spitalgasse
	- Aarerouten flussaufwärts den zu Fuss Gehenden vorbehalten	- Kenntnisnahme. Entscheid wird auf politischer Ebene gefällt
Freiburghaus	- S. VI: Verbindung Riedern – Murtenstrasse (VI/28): Unüberlegte Beurteilung des Kosten-/Nutzenverhältnisses -> Forderung nach Markierung eines Radstreifens von Knoten Riedernstrasse / Murtenstrasse bis Bushaltestelle Holenacker	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung wie QBB 15
Freimüller	- S. VI: Riedbachstrasse und Bottigenstrasse: als Hauptroute eingetragen, jedoch zu schmal und unübersichtlich, deshalb auch im Hinblick auf Verkehrsentwicklung mit Planung Brünnen ungeeignet. Teilweise als Ersatzroute geeignet: Sperrung	- Entgegennahme zur Prüfung

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	Niederbottigenweg (Vordere Rehhag – Niederbottigen) für MIV, ca. 500 m Neubau im Weidmoos entlang BN -> Resultat: praktisch verkehrsfreie Veloroute Bümpliz – Niederbottigen – Buech. - S. VI: Waldweg Unterholz – Buech: Neuaufnahme als Erholungsroute mit Verbesserung Naturbelag als Neuverbindung UeO Brünnen - Gäbelbach – Buech - S. VI: Radweg Bottigenmoos (VI/25): möglichst rasch bauen, dient als Schulweg sowie als Erholungsroute nach Forst. Radweg Bottigenstrasse zurückstellen	- Entgegennahme zur Prüfung - Kenntnisnahme
GB	- Aarerouten: GB akzeptiert die Ausgrenzung der regional wichtigen Aarerouten aus dem Richtplan nicht: Aareweg Seite Marzilibad flussaufwärts und Lorrainebrücke flussabwärts in Richtplan aufnehmen - Signalisationsbeschränkungen für MIV: Velo nach Möglichkeit ausnehmen (Einbahnstrassen, Fahrverbote) - S. I: Verbindung Spitalgasse – Bubenbergplatz direkt (nicht via Umweg Heiliggeistkirche) anbieten. - S. II: Verbindung Reichenbachstrasse – Tiefenau-trasse (Höhe RBS Station Felsenau) fehlt – als zusätzliche Massnahme aufnehmen: Öffnung Fussweg, Trottoirabsenkung, Entfernen Eisengitter - S. V: neue Verbindung Breitenrain – Kasernenareal – Springgarten – Ostermundigenstrasse - S. V: Verbindung Schermenwald – Kleine Allmend (V/30): rasche Realisierung, wobei Brücke über Schermenweg hinweg führen soll - S. VI: Bahnhof Bümpliz Nord (VI/2): Zugang von Norden her zwingend verbessern - S. VI: Brünnenstrasse (VI/10): Tempo 30 dringend einführen, nur mit baulichen Massnahmen durchsetzbar - S. VI: Schulwegverbindung Oberbottigen – Bümpliz (VI/25): Verbindung bis Matzenried weiterführen - S: VI: Knoten Fellerstrasse / Riedbachstrasse: Knoten entschärfen - S. VI: Bottigenstrasse, Riedbachstrasse, Murtenstrasse (Bethlehem – Frauenkappelen): unzumutbare Verbindungen für Velofahrende (insbesondere für Schulkinder)	- Kenntnisnahme. Entscheid wird auf politischer Ebene gefällt - Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung. Forderung nur mit grossem Aufwand und geringem Gewinn zu verwirklichen. - Entgegennahme zur Prüfung (vergleiche. GFL 10) - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme. Kein Widerspruch zu Formulierung in Massnahmenliste - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung. Bemerkung: im Rahmen Realisierung Planung Brünnen sind Anpassungen vorgesehen (Radstreifen)
GFL	- Forderung: Generelle Öffnung von Einbahnstrassen nur für Velos - Aarerouten: vernünftige Lösung anstreben, streckenweise zeitliche Benutzungsbeschränkungen denkbar - S.I: Hirschengraben / Bubenbergplatz (I/12): dringend legale Verbindung Kirchenfeld – Länggasse anbieten - S. V: Verbindung Schermenwald – kleine Allmend (V/30): möglichst bald Brücke errichten, die über Schermenweg hinweg führt - S.VI: Knoten Murtenstrasse / Bümplizstrasse (VI/21): Markierung ändern, da korrektes Befahren per Velo nicht möglich	- Vgl. Anwort zu SP Holligen - Kenntnisnahme. Entscheid wird auf politischer Ebene gefällt - Kenntnisnahme. In 1. Ausbauetappe im Rahmen KÜL vorgesehen - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung
Gresch	- S. I: Bollwerk – Hirschengraben (I/3): Verkehrssicherheit wesentlich verbessern. Route hat Bedeutung für Zufahrt Abstellplätze Bahnhof - S. II: Verbindung Reichenbachstrasse (Haltestelle Rossfeld) – Tiefenaustrasse: fehlende Verbindung (wichtig für Velofahrende Richtung Innenstadt)	- Kenntnisnahme, Forderung entspricht Absicht der Massnahmen I/2, I/3 und I/4 - Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung wie Blumenstein
IG Welt	- S. II: Bühlstrasse (II/5): falls T30-Zone -> kein Radstreifen - S. II: Knoten Bühlstrasse / Länggassstrasse /	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme. Neu-

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	Stellungnahme
	Mittelstrasse: aufgeblähter Radstreifen markieren und Vorstart für Velos geben	organisation des Knotens im Rahmen Sanierungsprojekt MVS für 2000 vorgesehen
	- S. II: Veloroute Felsenau / Rossfeld – Länggasse über Riedweg (II/26) statt über Knoten Daxelhoferstrasse / Engestrasse (II/13) führen (unnötiges Gefälle vermeiden)	- Kenntnisnahme. Vergleiche Stellungnahme zu Enge 1
	- S. II: Neubrückstrasse (Einmündung Schützenmattstrasse / Tiefenaustrasse) (II/22): Massnahme wird unterstützt	- Kenntnisnahme
IG Velo	- Unterstützung ‚Matrix anzustrebender Ausbauzustand'	- Kenntnisnahme
	- Tab. 2.1: Kolonne Übergangsnetz: ‚situativ' ersetzen durch ‚unter Berücksichtigung der Planungsgrundsätze'	- Entgegennahme zur Prüfung
	- Aarerouten entsprechen einem grossen Bedürfnis: beide Uferwege für Velos öffnen, in Bereichen mit grossen Fussgängerfrequenzen evtl. mit zeitlichen Beschränkungen	- Kenntnisnahme
	- S. I: Veloverbindung Spitalgasse – Bubenbergplatz via SVB-Haltestelle 12 als Nebenroute anbieten, da konfliktfrei	- Entgegennahme zur Prüfung. Identisch mit Forderung GB
	- S. II: Viererfeld (II/26): Netzlücke im Schulwegnetz ergänzen: Riedwegroute	- Kenntnisnahme.
	- S. II: Bühlbrücke (II/5): in beiden Fahrtrichtungen Velostreifen markieren	- Entgegennahme zur Prüfung.
	- S. II: Bühlstrasse (II/5): Tempo 30 einführen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. II: Länggassstrasse – Muesmattstrasse (II/18): Konflikt geradeaus fahrende Velos und rechts abbiegenden MIV lösen	- Kenntnisnahme
	- S. II: Länggassstrasse (II/19): Koordination Sofortmassnahmenprogramm mit Leitungserneuerung und Quartierplanung koordinieren	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderungen IG Welt , QLä
	- S. II: Knoten Bühlstrasse / Länggassstrasse / Mittelstrasse: linksabbiegende Velofahrer aus Bühlstrasse und Mittelstrasse werden von MIV oft missachtet -> aufgeblähter Haltebalken vor LSA einführen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Effingerstrasse (Monbijoustrasse – Seilerstrasse) (III/4): Trottoir-Kurzparkierer gefährden stadtauswärtsfahrende Velos -> ab Schwanengasse kombinierte ÖV/Velospur bis Hirschengraben, dann separate Grünphase und Spurwechsel auf mittlere Spur einführen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Knoten Gangloff stadtauswärts (Freiburgstrasse / Turnierstrasse): zu schmalen Velostreifen verbreitern, Dauergrün für Velos einführen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Knoten Laupenstrasse / Belpstrasse stadtauswärts (III/11): zu kurze Grünphase auf Dauergrün stellen: Ausnahme: LSA-Anmeldung durch zu Fuss Gehende	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Knoten Weissensteinstrasse / Turnierstrasse (III/36): Geradeausfahren für Velos bei hohem MIV-Aufkommen unmöglich -> LSA-Steuerung mit Velovorstart	- Kein Widerspruch zu vorgeschlagener Massnahme -> nicht eintreten
	- S. V: Knoten Blumenbergstrasse / Spitalackerstrasse (V/3): kreisrunde Anhebung zur Steigerung Verkehrssicherheit anbringen	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung mit JUSO
	- S. V: Viktoriarain (V/32): Velostreifen zwischen Nordring und Greyerzstrasse einführen (Kriechspur auf Trottoir)	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Wankdorfplatz (V/35): Realisierung unabhängig von Planung ESP lösen	- Kenntnisnahme. Hinweis: Zusammenhänge mit Planung ESP Wankdorf, Umbau Stadion Wankdorf, Motion Balsiger: Veloverbindung Breitenrain - Ittigen
	- S. V: Breitenrainstrasse (V/38.2): Tempo 30 gemäss Bund-Zitat Stadtmann vom 28.2.2000 einführen	- Kenntnisnahme. Identische Forderung mit SP N 14
	- S. V: Schermenweg / Bolligenstrasse (V/30): Fuss-	- Kenntnisnahme, identische

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	Stellungnahme
	/Velobrücke rasch über Schermenweg hinweg realisieren	Forderung mit GFL
	- S. V: Rodtmattstrasse (V/39): Abstand Geleise – MIV-Parkplätze zu gering. Ungeeigneter Lösungsansatz ungeeignet	- Kenntnisnahme. Identische Forderung mit JUSO
	- S. V: Verbindung Breitenrainplatz – Bolligenstrasse: neue Verbindung durch Kasernenareal anbieen	- Kenntnisnahme. Identische Forderung mit GB
	- S. VI: Oberbottigen – Bümpliz (VI/25): direkteste Verbindung zwischen Zentrum Bümpliz und Oberbottigen -> als Hauptroute aufnehmen, Bottigenstrasse von Hauptroute zu Nebenroute zurückstufen	- Kenntnisnahme. Widersprüchliche Forderungen von QBB, OB
	- S. VI: Verbindung Riedern – Gäbelbach (VI/28): Fehlende Schulwegverbindung -> Gäbelbachweg für Velos öffnen, Tempobremser einsetzen und als Schulwegroute anbieten	- Entgegennahme zur Prüfung vergleiche auch Peter Freiburghaus
	- S. VI: Knoten Murtenstrasse / Bümplizstrasse stadteinwärts (VI/20): korrektes Einspuren für Velos nicht möglich: Geradeausfahrt oder links abbiegen? -> Mündungstrichter umgestalten, Markierung klären	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Knoten Murtenstrasse / Untermattweg / Stöckackerstrasse (VI/21): unklare Abbiegeverhältnisse auf vielbefahrenem Knoten -> mit Kreiselgestaltung Situation klären	- Kenntnisnahme. Kein Widerspruch zu vorgeschlagener Massnahme -> nicht eintreten
JUSO	- Generelle Vermeidung von mehrstreifigen Fahrbahnen in gleiche Richtung oder bei Ausnahmen drastische Geschwindigkeitsreduktion	- Kenntnisnahme.Vergleiche Stellungnahme SP
	- Öffnung der Einbahnstrassen im Gegenverkehr nur für Velos als allgemeines Prinzip. Ausnahmen wären zu begründen (Umkehr Beweiszwang)	- Kenntnisnahme. Vergleiche Stellungnahme zu SP Holligen
	- Generell breitere Velostreifen, damit Velos sich gegenseitig sicherer überholen können	- Identisch mit Forderung SP
	- Forderung: Vermeidung von grossen Geschwindigkeitsdifferenzen MIV/Velo (Strassen mit T>50 km/h auf T=50 setzen, Strassen mit T=50 und ≠ Basisnetz in T=30-Zone integrieren (insbesondere in Umgebungen von Schul- / Sportanlagen, wo im Vergleich zu anderen Ländern Nachholbedarf besteht)	- Identisch mit Forderung SP
	- Radwege auf Minimum begrenzen (gemäss Primat Mischverkehr), Rückführung von Velos muss ohne Behinderung erfolgen	- Kenntnisnahme. Entspricht Absicht des Richtplanes
	- S. I: Marktgasse: tagsüber für Velofahrende öffnen und entsprechend Veloabstellplätze für Einkaufsverkehr anbieten	- Kenntnisnahme.
	- S. I: Ryffligässli (I/24): allg. Fahrverbot zwischen Aarberger- und Neuengasse durch dreiteiliges Fahrverbot ersetzen	- Kenntnisnahme. Vergleiche Stellungnahme zu Forderung SP
	- S. I: Bundesrain talwärts (I/28): allg. Fahrverbot durch dreiteiliges Fahrverbot ersetzen. Geschwindigkeit durch Temposchwellen, Aufplästerungen etc. drosseln	- Kenntnisnahme. Vergleiche Stellungnahme zu Forderung SP
	- S. III: Eigerplatz: Eigerstrasse -> Schwarzenburgstrasse: gefährliche S-Kurve ohne Veloführung vor Ampel	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Eigerplatz (Velofurt Tscharnerstrasse – Mühlemattstrasse III/7): Grünphase für zu Fuss Gehende und Velofahrende zu kurz, Tram und MIV haben Vortritt	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Knoten Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse (III/12): Massnahme ergänzen: LSA mit Velogrün	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Morillonstrasse (III/24): generell velounfreundliche Strecke, da Strasse zu schmal. Massnahmen stadteinwärts: kurzfristig: Zaun Morillongut als Fluchtraum öffnen, langfristig: Velospur anstreben. Stadtauswärts: Trottoir durch Rad-/Fussweg ersetzen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Seftigenstrasse (III/28): Veloweg Seite Morillongut unverzüglich schaffen: Fussweg als kombinierten Fuss-/Radweg einrichten. Querung Seftigenstrasse (Höhe Monbijoustrasse) signalisationstechnisch lösbar	- Entgegennahme zur Prüfung

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	(Querung auf Höhe Garage) - S. III : Eigerstrasse (III/33): vage formulierte Massnahme mit Kosten von 650'000.-. Platzsanierung darf nicht unter ‚Verbesserung Veloführung' laufen - S. IV: Dählhölziwald (IV/4 bzw. IV/28): mindestens eine Route anbieten - S. IV: Freudenbergerplatz (IV/5): Zweifel an Kosten-/Nutzen-Verhältnis der Massnahme - S. IV: Helvetiaplatz (IV/6): Neugestaltung erst mittelfristig -> kann kurzfristig markierungstechnisch Verbesserung erzielt werden - S. V: Nordring: stadteinwärts: Überkreuzungen Bus-/Veloführung mit unklarer Markierung/Signalisation -> klarere Veloführung - S. V: Viktoriarain (V/32): fehlende Kriechspur ab Knoten (Hallwagkreuzung) - S: V: Knoten Nordring / Lorrainestrasse / Viktoriarain (Hallwagkreuzung): Geradeausfahrende Velos (-> Nordring) werden von rechtsabbiegendem MIV (-> Viktoriarain) nach rechts abgedrängt -> Korrigieren - S. V: Hallwagkreuzung: LSA-Steuerung Linksabbieger Lorrainebrücke -> Lorrainestrasse unbefriedigend: Velos ‚verlieren' eine Grünphase beim Linksabbiegen - S. V: Hallwagkreuzung: Lorrainestrasse -> Lorrainebrücke: für rechstabbiegende Velos Dauergrün installieren - S. V: Papiermühlestrasse (Reiterstrasse – Laubeggstrasse) (IV/29): fehlende Radstreifen in beide Richtungen - S. V: Papiermühlestrasse (Guisanplatz – Wankdorfplatz) (V/15): Trotz vorgeschlagenen Massnahmen bleibt Vortrittsregelung des einbiegenden Parkplatzverkehrs kritisch. Velos sollten vortrittsberechtigt sein - S. V: Papiermühlestrasse (Wankdorfplatz – Ittigen): markierter Radstreifen hört vor Gemeindegrenze abrupt auf -> Gemeinde Bern soll sich für Radstreifenweiterführung auf Ittiger Boden einsetzen - S. V: Papiermühlestrasse (Worblaufenstrasse – Wankdorfplatz): Fehlende Radstreifen sowie fehlende Voreinspurmöglichkeiten für Velos stadteinwärts - S. V: Wankdorfplatz (V/35): JUSO protestiert gegen niveaufreie Veloführung und doppelspurige Verkehrsführung über den Platz. Veloführung im Rahmen Sofortprogramm durchgehend markieren - S. V: Worblaufenstrasse: Radstreifen endet im Löchligut -> weiterziehen bis Papiermühlestrasse - S. V: Winkelriedstrasse - Standstrasse: lückenhafte Radstreifen insbesondere in den Knotenbereichen ausziehen - S. V: Viktoriastrasse (Viktoriaplatz – Papiermühlestrasse): fehlende Radstreifen auf Teilen der Strecke - S. V: Aargauerstalden: fehlende Kriechspur - S. V: Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse: fehlender Radstreifen Richtung Worb - S. V: Beundenfeldstrasse (V/2): In Priorität zurückstufen -> in Folgeetappen realisieren - S. V: Rodtmattstrasse (V/39): Massnahmen auf gesamter Rodtmattstrasse nötig, um für Velos mehr Platz neben Tramschienen zu geben	- Kenntnisnahme - Forderung ist mit Massnahme IV/28 erfüllt -> nicht eintreten - Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Minderheitsantrag AG RP Velo: Kriechspur ab Hallwagkreuzung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Forderung entspricht Massnahme IV/20 -> nicht eintreten - Forderung entspricht Mass-nahme V/15 und Planungs-grundsatz D5 -> nicht eintreten - Identisch mit Forderung SP Nord - Vergleiche Stellungnahme zu Forderung SP Nord - Vergleiche Stellungnahme zu Forderung SP Nord - Identisch mit Forderung SP Nord - I Identisch mit Forderung SP Nord - Identisch mit Forderung SP Nord - Identisch mit Forderung SP Nord - Identisch mit Forderung SP Nord - Kenntnisnahme. Vergleiche auch Stellungnahme zu Forderung SP Nord - Kenntnisnahme. Vergleiche auch Stellungnahme zu Forderung SP Nord
Kaltenrieder	- Taxis auf Bus-/Velospur: Taxifahrerinnen und Taxifahrer zu wenig velosensibel -> gefährliche Überholmanöver. Prüfen: Verbot Taxis auf Velostreifen	- Entgegennahme zur Prüfung

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	(schlechtes Beispiel: Laupenstrasse stadteinwärts, Nordring stadteinwärts, Bollwerk stadteinwärts)	
	- Überholspur für Velos: v.a. während wärmerer Jahreszeit viele Velos unterwegs -> Velostreifen so breit, dass Überholen möglich. Alternative: separate Bus-/Velospuren	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung mit SP 10, JUSO 10, QBB 4
	- Haltebalken vor LSA: für Velos immer als ausgeweiteter Haltebalken markieren: Vermeidung von Unfällen mit rechtsabbiegendem MIV, vereinfacht Linksabbiegen für Velos	- Kenntnisnahme
	- Unterstützung der Grundprinzipien der Planung: Velorouten sind attraktiv, wenn sie direkt, zügig zu befahren und mit für Velos prioritären Kreuzungsüberquerungen möglich sind	- Kenntnisnahme
	- S. VI: Radweg Weyermannshausbad (VI/26): Radweg im Gegenverkehrssystem in Kurve trennen (hohe Unfallgefahr, da unübersichtliche Stelle mit Bäumen)	- Kenntnisnahme, entspricht Absicht der Massnahme VI/ 26
	- S. V: Nordring / Veloführung über Dammweg: umständliche und schlecht ausgebaute Veloführung wird von Velofahrenden nicht akzeptiert -> umgestalten (direkte Führung auf Nordring)	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. I: Taxiwartespur Bollwerk: Radstreifen oft wegen unkorrekt parkierten Taxis nicht benützbar -> Verbesserung notwendig	- Entgegennahme zur Prüfung
Marzili	- S. III: Knoten Sulgeneckstrasse / Sulgenrain / Brückenstrasse: unübersichtliche Situation für linksabbiegende Velos Sulgeneckstrasse -> Sulgenrain mit vortrittsberechtigtem Gegenverkehr aus Sulgeneckstrasse mit grossem Gefälle entschärfen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Knoten Sulgeneckstrasse / Marzilistrasse / Sandrainstrasse: unklare Veloführung im Knotenbereich sowie zum Radweg via Gaswerkareal	- Kenntnisnahme. Knotensanierung erfolgt 2000 im Rahmen Realisierungsprogramm Massnahmenplan Verkehrssicherheit MVS
	- S. III: Einmündung Marzilistrasse in Aarstrasse: v.a. im Sommer wird Parkierordnung beim Hauptzugang Marzilibad missachtet -> Vollzug durchsetzen	- Weiterleitung an Stadtpolizei
	- S. III: Brückenstrasse: häufige Tempoüberschreitungen in T30-Zone und Schulweg -> bessere Gestaltung (Verengung), insbesondere bei Ein-/ Ausfahrt Parkhaus der eidg. Verwaltung Taubenstrasse	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Marzilistrasse – Aarstrasse: fehlender Velostreifen	- Entgegennahme zur Prüfung. Hinweis: gem. Tabelle 2.1 ist auf Velonebenrouten im Übergangsnetz bzw. in Quartierzellen i.d.R. Mischverkehr anzustreben
Leist Oberbottigen	- S. VI: Bottigenstrasse (VI/7): als Schulweg statt Hauptroute deklarieren, da ausserstädtisch	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Matzenriedstrasse, Buchweg (Riedbachstrasse – Oberbottigen) und Bottigenstrasse (Riedbach – Oberbottigen) als Schulwegroute deklarieren	- Entgegennahme zur Prüfung. Bemerkung: Schulweg werden dann als solche bezeichnet, wenn sie nicht mit anderen Routenkategorien zusammenfallen
	- S: VI: Bottigenstrasse (VI/7, VI/25): Verbindung Niederbottigen -> Oberbottigen nicht durch Fuss-/ Veloweg Moosbach (VI/25) substituierbar -> unbedingt separaten Fuss-/Veloweg parallel zur Bottigenstrasse zwischen Oberbottigen und Bümpliz anbieten	- Kenntnisnahme. Kein Widerspruch zu Absicht Massnahme VI/7
Peter	- S. VI: Murtenstrasse (Gemeindegrenze – SVB Holenacker) (VI/28): mangelnde Sicherheit auf Schulwegroute (von 25 SchülerInnen aus Riedern und Riedernrain gelangen nur wenige per Velo zur Schule, da zu gefährlich), erhöhtes Verkehrsaufkommen mit Planung Brünnen (bereits ab Baurealisierung mit	- Entgegennahme zur Prüfung. Problem ebenfalls genannt bei QBB , IG Velo, Freiburghaus

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	Stellungnahme
	Bauverkehr) -> Forderungen: Sicherung der Einfahrten Riedernstrasse -> Murtenstrasse (LSA?) sowie Murtenstrasse -> Niederbottigenstrasse (Kreisel, LSA?), durchgehender Veloweg oder evtl. Velospur von Holenacker bis Gemeindegrenze	
QBB	- Auf Radstreifen und -wegen muss das Kreuzen und Überholen unter Velofahrenden gefahrlos möglich sein -> Radstreifen müssen breiter sein	- Kenntnisnahme. Vergleiche auch Stellungnahme zu Forderung SP
	- Zustimmung zur generellen Öffnung von Einbahnstrassen nur für Velos im Gegenverkehr. QBB verlangt aber auf Basis- und Übergangsnetz Sicherung per Radstreifen	- Kenntnisnahme. Prüfen: Ergänzung Tab. 2.1 sowie Planungsgrundsätze
	- Massnahmen im Zusammenhang mit Brünnenplanung auf peripheren Strassenabschnitten (Murtenstrasse, Riedbachstrasse, Niederbottigenstrasse) im Massnahmenplan eintragen	- Kenntnisnahme. Prüfen: Eintrag in Problemplan und Massnahmenlisten
	- S. VI: Glockenstrasse (Bernstrasse – Bümplizstrasse – Bernstrasse): Neuaufnahme als Schulwegroute (Info: auf Abschnitt Bernstrasse – Bümplizstrasse ist Radstreifen markiert)	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Längwiligweg: in Übersichtsplan als Hauptroute erfasst, nicht jedoch in Stadtteilplan	- In Übersichtsplan nicht als Hauptroute, sondern als kantonale und nationale Routen erfasst,
	- S. VI: Eichholzstrasse (Waldmannstrasse – Wohlenstrasse): als Skatingroute ausscheiden	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Mittelweg Brünnen (Grünfläche auf A1: Holenackerplatz – Gilberte de Courgenayplatz) als Skatingroute ausbauen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Bottigenstrasse (Riedbach – Zentrum Bümpliz): heikle Frage der Gestaltung, da Schul-wegroute -> zusätzlich als Schulweg deklarieren, Massnahmenkatatalog entsprechend ergänzen	- Neugestaltung Bottigenstrasse in Projektierung -> Anliegen wird in Betriebs- und Gestaltungskonzept Brünnenstrasse aufgenommen. Schulwege werden, so sie mit anderer Route zusammenfallen, nicht separat ausgeschieden
	- S. VI: Moosweg: Koordination mit Planung Brünnen sicherstellen und in Massnahmenliste aufnehmen (sep. Rad-/Fussweg vorgesehen)	- Aufnahme: Koordination mit Planung Brünnen sicherstellen
	- S. VI: Brücke Abendstrasse, Knoten Fellerstrasse / Riedbachstrasse: Sicherheit für Velos verbessern: Reduktion Verkehrsfläche bei beidseitigem Brückenkopf und auf Knoten	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Rehhagstrasse (Murtenstrasse – Ziegeleiareal): Veloroute direkt durch Ziegelei-Areal führen (auch in Planung Rehhag aufnehmen)	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Riedernstrasse (Murtenstrasse – Eingang Siedlung Riedernrain): Markierung als Schulwegroute, Knoten Riedernstrasse – Murtenstrasse – Niederbottigenstrasse im Rahmen Realisierung Planung Brünnen sichern	- Entgegennahme zur Prüfung, Vergleiche zudem Stellungnahme zu QBB 9
	- S. VI: Murtenstrasse (Knoten Riedernrain – Gemeindegrenze): beidseitiger Velostreifen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: ÖV-Rampe Unterführung (Rampe Bernstrasse – Freiburgstrasse): direkte Pendlerroute allenfalls zu Lasten Projekt Tram Bern West neu bauen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Bümplizstrasse (Morgenstrasse – Bernstrasse sowie Brünnenstrasse – Mühledorfstrasse) (VI/11): als Schulwegroute klassieren sowie Radstreifen	- Kenntnisnahme. Vergleiche Stellungnahme zu QBB 9. Genereller Radstreifen ist eine Möglichkeit gem. Massnahme VI/11. Problem integral angehen
	- S. VI: Eymattstrasse (VI/13): problematischer Knoten Kornweg sowie neue Strassenerschliessung Tankstelle	- Entgegennahme Hinweis
	- S. VI: Eichholzweg / Kornweg: durchgehender Schulweg für Kinder aus Eymatt und Überbauung	- Entgegennahme zur Prüfung

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	Acherli schaffen - S. VI: Murtenstrasse / Bümplizstrasse (VI/21): Ausfahrt Bümplizstrasse -> Murtenstrasse für Velos gefährlich. Verkehrsflächenaufteilung überprüfen (Mittelinsel, Radstreifen, Halteflächen) - S.VI: Morgenstrasse (VI/24): integraler beidseitiger Radstreifen auf Strecke Bümplizstrasse – Hallmattstrasse - S. VI: Murtenstrasse / Steigerhubelstrasse: Ausfahrt Steigerhubelstrasse -> Murtenstrasse für Velos gefährlich. Verkehrsflächenaufteilung überprüfen (Radstreifen, Halteflächen, Mittelinsel) - S. VI: Neuer Niederbottigenweg (Teil der Brünnenplanung): als Nebenroute deklarieren, Kriechspuren. Alter Niederbottigenweg höchstens als Erholungsroute markieren	- Entgegennahme zur Prüfung - Kein Widerspruch zu vorgeschlagener Massnahme -> Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung
QLä	- Aareroute: Tiefenau – Matte sowie Brücke beim Stauwehr Felsenau: Fahrverbot aufheben, als Erholungsroute anbieten - S. II: Bühlbrücke (II/5): Velostreifen in beide Richtungen - S. II: Bühlstrasse (II/5): Tempo 30 einführen - S. II: Bühlstrasse Richtung Insel (II/5): bei LSA Stadtbachstrasse: Dauergrün für Velos einrichten - S. II: Länggassstrasse – Muesmattstrasse (II/18): Konflikt geradeaus fahrendes Velo und rechts abbiegender MIV lösen - S. II: Verbindung Viererfeld – Hochfeld via Beaulieustrasse – Fussweg entlang Sportplätze: Verbindung als Schulweg anbieten - S. II: Knoten Bühlstrasse / Länggassstrasse / Mittelstrasse: linksabbiegende Velos aus Bühl-strasse und Mittelstrasse werden von MIV oft missachtet	- Kenntnisnahme - Brückenneubau mit Verbreiterung und Velostreifen erfolgt -> nicht eintreten - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung. Verkehrssicherheitstechnische Aspekte berücksichtigen - Entgegennahme zur Prüfung. Verbesserung im Rahmen Quartierplanung Länggasse TP3 mit Temporeduktion zu erwarten - Kenntnisnahme. Vergleiche Stellungnahme zu Enge 4¨ - Entgegennahme zur Prüfung
QM3	- Zusammensetzung des Netzes in 4 Kategorien ist sinnvoll - Aareroute: Strecke Schönau – Eichholz für Velos öffnen, um durchgängige Aareroute zu schaffen - Neuaufnahme als Hauptroute: Monbijoustrasse (Seftigenstrasse – Weissenbühlweg), Marzilistrasse, Sandrainstrasse. Neuaufnahme als Nebenroute: Friedeckweg (bestehender Radweg), Kapellenstrasse - S.III. Loryplatz: keine legale Querungsmöglichkeit von Könizstrasse / Zwyssigstrasse nach Bümpliz oder Länggasse (steigende Bedeutung der Verbindung mit Planung von Roll) - Verbindungen S. III -> hintere Länggasse sind zu verbessern - S. III: Loryplatz: Überquerung Loryplatz -> Inselspital verbessern - S. III: Schlossstrasse: Velostreifen markieren - S. III: Tramhaltestelle Seftigenstrasse / Beaumont stadtauswärts: Velos werden von Postautos zum Bremsen gezwungen -> gefährliche Situation entschärfen - Eingaben Quartierträff Marzili - S. III: Führung Veloweg über Turnierstrasse: unübersichtliche, ungesicherte Querung der Turnierstrasse -> besser sichern - S. III: Linksabbieger Effingerstrasse -> Brunnmattstrasse: LSA-Steuerung für indirektes Linksabbiegen langsamer als vor Sanierung -> nicht attraktiv - Eingaben SP Bern-Süd, Martin Reck	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Kenntnisnahme. Vergleiche Stellungnahme zu SP Ho 4 - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Vergleiche mit Marzili - Entgegennahme zur Prüfung

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	- S. III: Verbindung Weissenbühlweg – Beaumontweg – Lentulusstrasse: direkt als Nebenroute anbieten statt über Werdtweg – Weissensteinstrasse führen	- Kenntntnisnahme. Forderung entspricht Minderheitsmeinung AG RP Velo: Nicht angeboten, da Sicherheitsprobleme bei Knoten Schwarzenburgstrasse – Beaumontweg unlösbar. Vergleiche mit SP S 7
	- S. III: Monbijoustrasse (Mühlemattstrasse – Schwarztorstrasse) in beide Richtungen öffnen	- Kenntnisnahme. Forderung entspricht Minderheitsmeinung AG RP Velo, aus Verkehrs-sicherheitsgründen abgelehnt. Massnahme: III/12
	- S. III: Schwarztorstrasse (Konsumstrasse – Loryplatz): stadtauswärts nur für Velos öffnen (im Netzplan als Hauptroute vorgesehen, fehlende Massnahme)	- Aufnahme: Massnahme prüfen
	- S. III: Zieglerstrasse: Fehlende Kriechspur, Velos müssen mangels Platz in Autokolonne vor LSA warten	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Knoten Zieglerstrasse / Effingerstrasse: wegen leichter Rechstkurve im Knoten wird Velofahrenden oft der Weg abgeschnitten	- Entgegennahme zur Prüfung, könnte mit QM3 16 verbessert werden
	- S. III: Turnierstrasse (III/34): Richtung Köniz Fussweg teeren (kombinierter Fuss- / Veloweg), Richtung Bümpliz: Velostreifen, Mittelstreifen schieben	- Entgegennahme zur Prüfung. Alternativvariante zur vorgeschlagenen Massnahme III/34. Anliegen identisch
QUAV4	- Aareweg linkes Ufer: da in Gemeinden Belp, Kehrsatz, Köniz Uferweg entlang Gürbe und Aare werktags für Velos offen ist, soll Teilstück Eichholz – Schönausteg gleich behandelt werden. Temporäre Beschränkungen während Badesaison prüfen	- Kenntnisnahme
	- S. IV: Dählhölzliwald (IV/4, IV/28): IV/28 mit Haarnadelkurve schafft neue Sicherheitsprobleme -> Empfehlung: keine Veloroute durch den Wald bezeichnen, auf Strecke IV/4 dreiteiliges statt allgemeines Fahrverbot anbringen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. IV: Knoten Laubeggstrasse / Aargauerstalden (IV/20): indirekter Linksabbieger Laubeggstrasse – Aargauerstalden nicht zweckmässig -> im Zusammenhang mit Klee-Museum direkte Linksabbiegemöglichkeit für MIV und Velo anbieten	- Kenntnisnahme. Vergleiche mit Stellungnahme zu SP O 9
	- S. IV: Knoten Muristrasse / Elfenauweg (IV/14): neue Führung wird begrüsst, da unterirdische Führung unsicher und unzweckmässig ist	- Kenntnisnahme
	- S. IV: Brücke über A6 (IV/3): Verbesserung im Zusammenhang mit Planung Kleemuseum anstreben (Verbreiterung bestehende Brücke, neue Brücke vor Kleemuseum)	- Kenntnisnahme
	- S. IV: Verbindung Helvetiaplatz – Englische Anlage – Alpenstrasse (IV/7): Alpenstrasse (Gryphenhübeliweg – Ensingerstrasse) ins Nebenroutennetz aufnehmen	- Aufnahme: Aufnahme als Nebenroute
	- S. IV: Schönausteg: Schönausteg = Teilstück einer markierten Veloroute -> sollte befahrbar sein (Signalisation Schritttempo) , Schikane Seite Turnhalle so umgestalten, dass mit Velo und Kinderwagen passierbar	- Forderung entspricht Minderheitsmeinung AG RP Velo -> Aufnahme
Rohrbach	- S. III: Verbindung Mattenhof - Loryplatz – Länggasse: fehlende Route	- Entgegennahme zur Prüfung. Identische Forderung wie QM3 6, VCS 9
	- S. III: Beaumontweg (Werdtweg – Schwarzenburgstrasse): Fehlendes Stück in Schulwegverbindung zu Schulhäusern Munzinger und Pestalozzi ergänzen	- Kenntnisnahme. Identische Forderung wie SP S 7, QM3 13 VCS 26Entgegennahme zur Prüfung
	- S. IV: Anshelmstrasse: Weshalb verwinkelte Veloführung?	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. IV: Zubringer zu Tierpark-Vivarium / Dählhölzliwald an Thormannstrasse: fehlende Zufahrtsmöglichkeit, fehlende Abstellanlage	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Spelterinistrasse: unnötige Schulwegroute, da nur	- Entgegennahme zur Prüfung

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	2 Unterstufenklassen	
Schlapbach	- S. IV: Marienstrasse (IV/12): fehlender Velostreifen, links und rechts parkierte Fahrzeuge -> Trottoir für Velos freigeben, Parkierungsmöglichkeit nur noch auf linker Strassenseite anbieten	- Entgegennahme zur Prüfung. Minderheitsmeinung AG RP Velo verlangte Radstreifen auf gesamter Marienstrasse
SP Holligen	- Generelle Öffnung aller Einbahnstrassen für Velos im Gegenrichtungsverkehr in Wohnquartieren und auf dem Basisnetz (Umkehr Beweiszwang)	- Als anzustrebendes Ziel richtig, jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen zu relativieren (z.B. ist die Öffnung der gesamten Junkerngasse aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen heikel). Am Planungsgrundsatz gem. S. 10, Kap. 2.2.2.c (Netzqualität) ist festzuhalten. Vgl. auch Anhang, S. 16: Planungskriterium Öffnung von Einbahnstrassen
	- S. III: Schlossstrasse (Loryplatz – Gangloff): Radstreifen notwendig	- Minderheitsantrag der AG RP Velo mit dieser Forderung unterlag dem Argument, dass sonst auf der breiten Schlossstrasse die Geschwindigkeitsbeschränkung noch weniger eingehalten würde. Im Rahmen der Führung Tram Bern West erfolgt
	- S: III: Verbindung Mattenhof – Bümpliz via Effingerstrasse ungenügend -> Veloverbindung via Konsumstrasse – Loryplatz – Schlossstrasse anbieten	- Netzplan sieht verlangte Verbindung vor. Allerdings fehlt die entsprechende Massnahme im Problemplan sowie in der Massnahmenliste -> zu ergänzen
	- S. III: Könizstrasse: Fehlender Radstreifen (Ausweichroute über Holligenstrasse führt nicht zum Ersatz der Veloroute Könizstrasse)	- Forderung mit Massnahmen III/20 und III/21 erfüllt, Realisierungszeitpunkt wird überprüft
SP Nord	- Aareuferweg Altenbergstrasse – Lorrainebad: Öffnung für Velos	- Kenntnisnahme. Entscheid wird auf politischer Ebene gefällt
	- S. V: Beundenfeldstrasse (V/2): nicht einsehbare hohe Kosten für Ummarkierung ohne Behebung der vor allem im Winter (Eisbildung) heiklen Querneigung	- Massnahme sieht Anpassung im Eingangsbereich Moserstrasse – Beundenfeldstrasse (Einfahrt Post-Fahrzeuge vor). Durch Ummarkierung der Blauen-Zone-Parkplätze wird Querneigung reduziert
	- S. V: Papiermühlestrasse (IV/20): fehlende Radstreifen im Kreuzungsbereich auf allen Zufahrtsstrassen	- Problemanalyse AG RP Velo bestätigt, Lösung im Rahmen Knotenanpassungen Projekt Kleezentrum (vgl. auch Aussage SP O 9)
	- S. V: Papiermühlestrasse (V/15, V/19). Fahrtrichtung Wankdorfplatz: Velovortritt gegenüber Parkplatzverkehr BEA	- Forderung ist Absicht der Massnahme V/15: auf parallel zur Strasse geführten Radwegen sollen Velos bei Einmündungen vortrittsberechtigt sein.
	- S. V: Wankdorfplatz – Ittigen: Abruptes Ende Radstreifen: Radstreifen weiterführen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Papiermühlestrasse (Worblaufenstrasse – Wankdorfplatz) sowie Wankdorfplatz (V/35): fehlender Radstreifen im Knotenbereich, Spurführungen Velo auf dem Wankdorfplatz nicht doppelstöckig führen	- Entgegennahme zur Prüfung. Problem ist im Rahmen Sanierung Wankdorfplatz zu lösen. Federführung: kantonales Tiefbauamt
	- S. V: Worblaufenstrasse: Radstreifen bergwärts hört	- Entgegennahme zur Prüfung

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	Stellungnahme
	nach Einmündung Stauffacherstrasse auf -> weiterführen	
	- S. V: Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse (V/23): fehlender Radstreifen Richtung Worb	- Problemanalyse AG RP Velo bestätigt. Verbesserung mit Realisierung Massnahme V/23 (erfolgt in Koordination mit Neugestaltung Schermenweg)
	- S. V: Rodtmattstrasse (V/39): längerfristig auf gesamter Strecke Gleisspreizung und Parkplatzaufhebungen, damit Velos mehr Platz erhalten	- Problem bekannt. Bauliche Massnahme aus finanziellen Gründen zurückgestuft (Gleisersatz in ca. 20-25 Jahren)
	- S. V: Aargauerstalden: Forderung: Velokriechspur	- Entspricht Minderheitsantrag AG RP Velo
	- S. V: Schänzlihalde (V/21): Forderung: Öffnung für Velos in beiden Richtungen	- Kenntnisnahme. Gemeinderat hat entschieden, Schänzlihalde nicht in Gegenrichtung für Velos zu öffnen
	- S. V: Verbindung Stauffacherstrasse – Wankdorffeldstrasse (V/26): unklarer Standort der gemeinsamen Brücke	- Gemeinsame Brückenprojektierung erfolgt im Rahmen Planung ESP Wankdorf
	- S. V: Breitenrainstrasse (V/38.2): Tempo 30 auf Breitenrainstrasse	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Kasernenstrasse (Moserstrasse – Beundenfeldstrasse), Herzogstrasse, Militärstrasse (Breitenrainstrasse – Beundenfeldstrasse), Spitalackerstrasse (Viktoriastrasse – Schönburgstrasse), Kasernenstrasse (kantonale Verwaltung – Papiermühlestrasse): Öffnung Einbahnstrasse in beiden Richtungen nur für Velos	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Militärstrasse: weitere Massnahmen zur Durchsetzung Tempo 30	- Weiterleitung an Stadtpolizei
	- S. V: Knoten Nordring / Lorrainestrasse / Viktoriarain: diverse Optimierungen zur Verflüssigung des Veloverkehrs auf Strecke Lorrainebrücke – Nordring und umgekehrt nötig	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Winkelriedstrasse / Standstrasse: fehlende Radstreifen in Knotenbereichen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Viktoriastrasse (Viktoriaplatz – Papiermühlestrasse): fehlende Radstreifen auf Teilen der Strecke	- Entgegennahme zur Prüfung
SP Ost	- Mehr Ausweichrouten mit Trottoirmitbenützung für Schulverkehr	- Bisher wurde die Trottoirmitbenützung aus Verkehrssicherheitsgründen (Platzverhältnisse, zu hohe Geschwindigkeitsdifferenz) sehr zurückhaltend angewendet. Fallweise zu prüfen.
	- Aareuferweg linkes Ufer: Im Abschnitt Eichholz – Schönausteg für Velos öffnen, evtl. mit temporären Beschränkungen (Gleiche Handhabung durch Bern wie durch Gemeinden Belp, Kehrsatz, Köniz: werktags für Velos geöffnet)	- Kenntnisnahme. Entscheid wird auf politischer Ebene gefällt
	- S: IV: Dälhölzliwald (IV/4, IV/28): Route durch Dählhölzliwald führen, jedoch im RP nicht ausweisen. Öffnung der Route nur für Velos an Werktagen mit dreiteiligen Fahrverbot und zeitlicher Begrenzung. Verzicht auf IV/28	- Fachliche Prüfung nach Auswertung aller Mitwirkungsbeiträge
	- S: IV: Knoten Muristrasse – Elfenauweg / Murifeldweg (IV/14): Unterstützung der vorgeschlagenen Massnahme, da bisherige Lösung mit Unterführung unbrauchbar. Projekt in Zusammenhang mit Gleissanierung Muristrasse realisieren	- Kenntnisnahme
	- S. IV: Knoten Laubeggstrasse – Aargauerstalden / Papiermühlestrasse (IV/20): generelle Öffnung	- Forderung widerspricht Absicht der Stadt, MIV um die Stadt

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	Linksabbieger Laubeggstrasse -> Aargauerstalden	herum (Idee Ringstrasse) zu leiten und damit von der Innenstadt fernzuhalten
	- S. IV: Fuss-/Velobrücke über SN6 (IV/3): Brückenaus- oder -neubau im Zusammenhang mit Planung Kleemuseum durchführen	- Koordination erfolgt unabhängig von dieser Forderung
	- S. IV: Schönausteg (Nebenroute): Teilstück einer markierten Veloroute muss nach Gesetzgebung fahrbar sein: Fahrverbot durch Signal Schritttempo ersetzen, Schickane so einrichten, dass Velos im Schritttempo und Kinderwagen grundsätzlich passieren können	- Die Forderung entspricht dem ehemaligen Minderheitsantrag der AG RP Velo. Forderung wird zur Prüfung entgegengenommen.
SP Stadt	- Generelle Vermeidung von mehrstreifigen Fahrbahnen in der gleichen Fahrtrichtung. In Ausnahmefällen drastische Geschwindigkeitsreduktion.	- Kenntnisnahme. Vgl. Anhang, Planungsgrundsatz D7. Die Erfüllung der Forderung kann zur Reduktion der Leistungsfähigkeit des Basisnetzes (z.B. Schermenweg, Papiermühlestrasse, Nordring, Monbijoubrücke, Weissensteinstrasse [im Bereich Unterführung]) führen. Die Forderung wird zur Prüfung entgegengenommen.
	- Forderung: Öffnung der Einbahnstrassen im Gegenverkehr nur für Velofahrende als allgemeines Prinzip deklarieren (Umkehr Beweiszwang)	- Vgl. Stellungnahme zu Forderung SP Holligen
	- Forderung nach breiteren Velostreifen, damit sich Velos gefahrlos überholen können	- Die von VSS und SVI empfohlene Radstreifenbreite: mind. 1,20 – 1,50 m wird als Ansatz für Projektierungen angewendet.
	- Forderung: Vermeidung von grossen Geschwindigkeitsdifferenzen MIV/Velo (Strassen mit T>50 km/h auf T=50 setzen, Strassen mit T=50 und ≠ Basisnetz in T=30-Zone integrieren (insbesondere in Umgebungen von Schul-/ Sportanlagen, wo im Vergleich zu anderen Ländern Nachholbedarf besteht)	- Vergleiche Anhang, Planungsgrundsatz D6. Für weiterführende Regelungen brauchts es einen politischen Grundsatzentscheid des Gemeinderates
	- Aareroute Langmauerweg (I/15) bis zur Polizeiwache Waisenhausplatz öffnen	- Kenntnisnahme. Entscheid wird auf politischer Ebene gefällt
	- S. I: Generelle Öffnung der Einbahnstrassen in Gegenrichtung nur für Velos, insbesondere Hotelgasse, Schauplatzgasse – Amthausgasse, Genfergasse, Neuengasse, Predigergasse (Zeughausgasse – Nägeligasse)	- Vgl. Antworten zu Forderung SP Vorgschlagene Öffnungen werden zur Prüfung entgegengenommen
	- S.I. Bundesrain (I/28): für Velos auch talwärts öffnen	- Beurteilung AG RP Velo: Öffnung talwärts verkehrssicherheitstechnisch heikel (grosses Gefälle)
	- S. I: Waaghausgasse - Käfiggässli: für Veloverkehr öffnen	- Forderung entspricht einem Minderheitsantrag der AG RP Velo
	- S: I: Kleine Westtangente (I/4): Öffnung gefordert	- Kenntnisnahme
	- S: I: Schüttestrasse – Postgasshalde – Brunngasshalde: beidseitiger Radstreifen gefordert	- Kenntnisnahme. Gem. Tab. 2.1. wird als anzustrebender Ausbaustandard für Velonebenrouten auf dem MIV-Übergangsnetz i.d.R. Mischverkehr vorgegeben. Die Situation wird geprüft
	- S. I: Ryffligässli (I/24): im Abschnitt Neuengasse – Aarbergergasse für Velos öffnen	- Kenntnisnahme: Bedarf nicht gegeben: Wegfahrt B&R Neuengasse via Genfergasse – Aarbergergasse möglich

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	S: I: Schanzenbrücke: Gefährliche Situation bei Busvorstart und vorgezogenem Haltebalken für Velos entschärfen	- Entgegennahme zur Prüfung
SP Süd	- S. III: Insel Tramhaltestelle Beaumont: Fluchtweg für Velos mittels abgeschrägtem Trottoir zwischen Bürkiweg und schaffen - S. III: Lentulusstrasse und Beaumontweg: Umklassierung zu Schulweg - S. III: Vor Haus Eigerplatz 3: MIV-Parkplätze aufheben, generelles Fahrverbot - S. III: Fehlende Velobeziehung Monbijoustrasse -> Eigerstrasse West	- In RP nicht als Problem erkannt. Zur Prüfung entgegengenommen - Kenntnisnahme. Lentulusstrasse im RP als Schulweg klassiert. Umklassierung Beaumontweg zu Schulweg heikel wegen Knotenquerung Schwarztorstrasse / Beaumontweg - Nicht RP-relevantes Problem. Zur Prüfung entgegengenommen - In RP nicht als Problem erkannt. Zur Prüfung entgegengenommen
Sutter	- S. II: Riedweg (II/26): stellt als Anwohner an der Engestrasse immer wieder gefährliche Situationen, teilweise sogar Unfälle fest, wenn SchülerInnen vom Riedweg in Engestrasse münden. Gründe: übersetzte Geschwindigkeit MIV auf Engestrasse, ältere Leute (Altersheim) überqueren Engestrasse auf Höhe Riedweg. Fahrverbot auf Riedweg illusorisch -> Verkehr beruhigen: Fussgängerstreifen auf Höhe Riedweg über Engestrasse markieren, Tempo 30 auf Engestrasse (Viererfeldweg – Daxelhoferstrasse)	- Entgegennahme zur Prüfung. Problemdiskussion bei IG 1 Welt 4, Enge 1, Enge 4, IG Velo 14
TCS	- Auf Aufhebungen von MIV-Fahrspuren auf Basisnetz zugunsten Velostreifen verzichten - Radwegbenützungspflicht beibehalten: Mitteleinsatz für Radwege ist beträchtlich -> Radwege sollen benützt werden	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
VCS	- Auf Hauptrouten, evtl. auf Nebenrouten sollte Velo generell vortrittsberechtigt sein = Zielkonflikt zur allgemeinen Verkehrsberuhigung und zu generellem Rechtsvortritt -> Konzept Velostrasse als mögliche Lösung anbieten - Netzdichte ist in verschiedenen Stadtteilen unterschiedlich -> Soll-Dichte anhand von offen gelegten Kriterien definieren und Haupt- und Nebenrouten bezeichnen - Koexistenz Velo – Fussverkehr: potentielle Konflikte mit geeigneten Mitteln entschärfen - Aarerouten: Uferwege sollten geöffnet sein. Temporäre Beschränkungen z.B. à la Regelung Gemeinde Köniz: temporäres Fahrverbot Samstag Mittag bis Sonntag Abend. Begründung: für langsame Velofahrende (z.B. Familien) sind Wege attraktiv und während der Woche meistens nur wenig begangen (kurze Badesaison). - S. I: neue Hauptrouten: Marzilistrasse, Aarstrasse. Neue Nebenrouten: Neuengasse und Genfergasse in beide Richtungen, Münstergasse, Herrengasse, Junkerngasse - S. II: neue Nebenrouten: Hallerstrasse, Reichenbachstrasse (Kastellweg – Wendeschleife) - S. III: neue Hauptrouten: Monbijoustrasse (Seftigenstrasse und Weissenbühlweg), Marzilistrasse, Sandrainstrasse. Neue Nebenrouten: Friedeckweg, Kapellenstrasse, Verbindung Weissenbühlweg – Beaumontweg – Lentulusstrasse durchgehend verbinden statt über Werdtweg – Weissensteinstrasse führen, Verbindung Könizstrasse / Zwyssigstrasse – Loryplatz – Friedbühlstrasse (Querung Loryplatz Süd -> Nord): Route erhält im Zusammenhang mit Aufwertung Von Roll grössere Bedeutung	- Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung. Teilweise identische Forderungen mit SP Süd, QM3

Eingabe	**Zusammenfassung Mitwirkungseingabe** 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	**Stellungnahme**
	- S. IV: neue Hauptrouten: Muristalden, Aargauerstalden, Aegertenstrasse, Laubeggstrasse (Schosshaldenstrasse – Freudenbergerplatz), Brunnadernstrasse (Thunstrasse – Egghölzlistrasse), Egghölzlistrasse	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: neue Hauptrouten: Tellstrasse, Moserstrasse – Breitenrainplatz – Scheibenstrasse bis Wylerbad	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: neue Hauptroute: Bümplizstrasse – Waldmannstrasse – Fellerstrasse – Riedbachstrasse bis Brünnenstrasse	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. VI: Unterstützung neuer Verbindungen: Verlängerung Untermattweg, Hauptroute Bahnhöheweg - Ladenwandweg	- Kenntnisnahme
VCS	- Nydeggstalden – Postgasse: sehr steile Achse, Kreuzung mit Postgasshalde sehr gefährlich -> Situation entschärfen	- Entgegennahme zur Prüfung
	- Münsterplatz / untere Münstergasse: Sperre nur für MIV, Verbindung muss für Velos dauernd offen sein	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. III: Monbijoustrasse (Mühlemattstrasse – Schwarztorstrasse): in beide Richtungen für Velos öffnen	- Kenntnisnahme. Identische Forderung wie QM3 14
	- S. III: Schwarztorstrasse (Konsumstrasse – Loryplatz): stadtauswärts ebenfalls öffnen -> bauliche Massnahme, da als Hauptroute eingetragen	- Kenntnisnahme: identische Forderung wie QM3 15
	- S. III: Zieglerstrasse: Fehlende Kriechspur, Velos müssen mangels Platz in Autokolonne vor LSA warten	- Kenntnisnahme: identische Forderung wie QM3 16
	- S. III: Knoten Zieglerstrasse / Effingerstrasse: wegen leichter Rechstkurve im Knoten wird Velofahrenden oft der Weg abgeschnitten	- Kenntnisnahme: identische Forderung wie QM3 17
	- S. III: Turnierstrasse (III/34): Richtung Köniz Fussweg teeren (kombinierter Fuss-/Radweg), Richtung Bümpliz: Radstreifen, Mittelstreifen verschieben	- Entgegennahme zur Prüfung. Alternativvariante zur vorgeschlagenen Massnahme III/34. Anliegen identisch mit QM3 18
WBG	- S. V: Ostermundigenstrasse (Rosengarten – Pulverweg) (IV/17): Unterstützung, dass MIV über Mingerstrasse gelenkt werden soll	- Kenntnisnahme
	- S. V: Zu-/Ausfahrt Ostermundigenstrasse – Nussbaumstrasse: fehlende legale Verbindung von/zur Ostermundigenstrasse	- Kein richtplanrelevantes Anliegen. MIV-Detailerschliessung über Bolligenstrasse zweckmässig, Velos können bei SVB-Station Galgenfeld (Fussgängerstreifen) auf die Ostermundigenstrasse einmünden
	- S. V: Knoten Ostermundigenstrasse / Mingerstrasse: Veloführung auf Trottoir verschlechtert: fehlende Trottoirauffahrt, holpriges Trottoir	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Verbindung Ostermundigenstrasse – Bolligenstrasse – Papiermühlestrasse – Herzogstrasse: fehlende Direktverbindung für Velos und zu Fuss Gehende	- Kenntnisnahme, Identisch mit Forderung GB
	- S. V: Verbindung Baumgarten – Zentrum: Viktoriaplatz für Linksabbiegende unübersichtlich	- Kenntnisnahme. Verbesserung mit Massnahme V/33.2 vorgesehen
	- S. V: Knoten Laubeggstrasse / Reiterstrasse (IV/11): gefährliche Einmündung von Laubeggstrasse bergwärts -> Reiterstrasse / Bolligenstrasse (fehlende Schutzinsel, keine Einspurstrecke)	- Kenntnisnahme. Verbesserungen mit Planung Klee-Zentrum vorgesehen
	- S. V: Ostermundigenstrasse, Laubeggstrasse (IV/16, IV17). Fehlende Radstreifen markieren	- Entgegennahme zur Prüfung
	- S. V: Verbindung Viktoriaplatz – Spitalackerstrasse – Reiterstrasse: Ausweichroute zu Viktoriastrasse – Laubeggstrasse mehrfach unterbrochen	- Kenntnisnahme. Einmündung aus Spitalackerstrasse -> Viktoriastrasse (Einbahn) nicht lösbar.
	- S. V: Konten Papiermühlestrasse / Laubeggstrasse / Aargauerstalden (IV/20): fehlende Beziehung für Velos	- Kenntnisnahme. Vgl. mit Stellungnahme SP O 9. Massnahme IV/20 sieht indirektes

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Netz	Stellungnahme
	- S. V: Verbindung Allmend – Schermenwald (V/30): Verbindung wichtig, aber direkt über den Schermenweg führen - S. V: Bolligenstrasse (V/4): Strecke für Velos aufwerten (z.B. Veloweg ausserhalb Allee auf kleiner Allmend) - S. V: Friedhofweg: wichtige Veloverbindung soll auch mit Planung Kleezentrum offenbleiben	Linksabbiegen vor - Kenntnisnahme, identisch mit Forderungen GFL und GB - Kenntnisnahme. Entspricht Absicht Massnahme V/4 - Kenntnisnahme, ist in Planung Kleezentrum vorgesehen

Veloabstellanlagen

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Abstellanlagen	Stellungnahme
Amstutz	- Wichtig sind witterungs- und diebstahlgeschützte Abstellflächen - S. I: Bahnhofdurchfahrt (I/4): unverständlich, dass abgestellte Autos an Toplage ebensolche Veloabstellplätze verunmöglichen -> gedeckte, zentrale Veloabstellplätze an zentral zugänglicher Lage anbieten - S. I: Bahnhofgebiet (I/2): Veloeinstellen bei Gepäckaufgabe mindestens solange, ermöglichen wie Züge fahren - S. I: Schanzenbrücke (I/25, I/26): neu eröffnete Velostation ist guter Anfang, jedoch sind mehr solche Anlagen (gute Lage, 24 h zugänglich, abgeschlossen) auch in Richtung Länggasse nötig	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Kenntnisnahme
Clalüna	- S. I: Bahnhofgebiet: rund um Bahnhof genügend gedeckte Velounterstände anbieten, die gratis und frei zugänglich sind	- Entgegennahme zur Prüfung
CVP	- Bewachte Velostationen so konzipieren, dass sie finanziell selbst tragend sind - Auf Velo-Parkplatzreglement verzichten	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
EVP	- Veloabstellplätze Innenstadt: so bald als möglich genügend Veloabstellplätze in der Innenstadt anbieten	- Kenntnisnahme
FDP	- Veloverbindungen und Veloabstellanlagen in zweckmässiger Qualität ohne Luxus erstellen - Veloabstellanlagen an notwendigen und geeigneten Stellen mit genügender, bedarfsgerechter Kapazität und Qualität ohne Luxus erstellen - Veloabstellanlagen sollen nach dem Verursacherprinzip gebührenpflichtig sein - Unterscheidung in Haupt- und Entlastungsanlagen, da saisonale Schwankungen	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Der Grundsatz von S. 13: ‚Eine Bewirtschaftung von Langzeitabstellplätzen ist fallweise zu prüfen‘ erscheint im Sinne der Veloförderung nach wie vor richtig - Idee für die Planung aufnehmen
GFL	- Genügend Abstellmöglichkeiten mit Augenmerk auf Ausgestaltungsqualität errichten	- Kenntnisnahme
Gresch	- Gebiet Bahnhof: grosser Handlungsbedarf. Stadt und Kanton müssen dauerhafte Finanzierung von Velostationen und deren Bewirtschaftung suchen	- Kenntnisnahme
IG Velo	- Genügendes Angebot an Veloabstellplätzen insbesondere im Stadtteil I bereitstellen (vgl. Stellungnahme IG Velo an Stapo/Stadtmann vom 21. Juli 1999)	- Kenntnisnahme
QBB	- S. VI: Bahnhof Bümpliz Nord (VI/2): nordseitig Veloabstellanlage errichten	- Entgegennahme zur Prüfung
SP Ost	- Mangel an Veloparkplätzen in der Innenstadt: im Zusammenhang mit Realisierung Verkehrskompromiss bestehende Autoparkplätze in Veloparkplätze umwandeln - Ersatzabgabe für nicht erstellte Veloabstellplätze	- Forderung wird an federführende Stadtpolizei weitergeleitet. - Vgl. Tab. 2.3, S. 19: Forderung

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.2 Abstellanlagen	Stellungnahme
	analog zu jener für Autoparkplätze einführen	wird im Rahmen der Erarbeitung des Velo-Parkplatzreglementes geprüft
SP Stadt	- Auch Kurzzeitabstellplätze sind wenn möglich zu überdachen. - Kleine Mengen von Veloabstellplätzen in Gebieten mit Publikumsverkehr einrichten - Aufhebung Autoparkplätze mit Ersatz durch mit Blenden abgetrennte Veloabstellplätze in Quartierstrassen intensivieren. Antrag: Beschleunigung dieses Programmes. Zudem an geeigneten Stellen Überdeckung vorsehen. - Mehr diebstahl- und vandalensichere Veloabstellplätze schaffen (bediente Plätze oder abschliessbare Boxen) - S: I: Bärenplatz: zusätzliche Veloabstellplätze schaffen	- In Innenstadt nicht zweckmässig (Ästhetik). - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme. Es handelt sich nicht um ein eigentliches Realisierungsprogramm: bisher wurden diese Blenden nur auf Gesuch mit Bedürfnisnachweis hin errichtet. Überdeckung von Veloabstellplätzen im öffentlichen Strassenraum rechtlich schwierig. - Problem erkannt, Lösungen erfolgen fallweise - Entgegennahme zur Prüfung
VCS	- Neue gesamtstädtisch gültige Grundregel für Veloabstellplätze: ca. alle 200 m (abhängig von Wohndichte, Zentrumsfunktion) Ummarkierung eines MIV-Parkplatzes in Abstellplätze für Zweiräder (Velo, Mofa, Motorräder) und mit Normblenden sichern	- Entgegennahme zur Prüfung

Velo / ÖV

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.4 Velo/ÖV	Stellungnahme
IG Velo	- Velo und ÖV als gegenseitige Ergänzung fördern	- Kenntnisnahme
JUSO	- Transportmöglichkeiten Velo mit ÖV verbessern - Gemeinsame Velo-/Busspur: wenn Gefälle, dann ja, bei Steigung eher nein	- Identisch mit SP 17 - Identisch mit SP 18
SP Stadt	- Transportmöglichkeiten Velo mit ÖV verbessern - Gemeinsame Velo-/Busspur: wenn Gefälle, dann ja, bei Steigung eher nein	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme. Vergleiche Anhang Planungsgrundsatz D19

Signalisation und Markierung

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.5 Signalisation und Markierung	Stellungnahme
Amstutz	- Markierung von Velostreifen: durchgehend markieren, da sie häufig genau dort aufhören, wo sie am dringendsten benötigt werden: Rechtskurven, Verengungen, vor Fussgängerinseln und –streifen)	- Kenntnisnahme
Clalüna	- Bei zweispuriger Führung in einer Richtung nicht Spurkombination rechts / geradeaus sowie links, sondern rechts und geradeaus / links wählen (Gefahr des Wegabschneidens)	- Kenntnisnahme
GB	- Der Fuss- / Velofachstelle sind alle Signalisations-/Markierungsvorhaben zu unterbreiten	- Kenntnisnahme
IG Velo	- S. 14. Kapitel 2.2.5: neues Alinea: leichte Zweiräder bei Signalisationen wenn immer möglich von Verkehrsbeschränkungen, wie sie für MIV vorgesehen sind, ausnehmen (Einbahnstrassen, Fahrverbote etc.) - S. 16: Kapitel 2.3.5: Signalisationen und Markierungen werden durch die Stadtpolizei nach Anhörung der Velofachstelle verfügt. Alle – auch nicht velo-	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme, Aufnahme; nach Anhörung der Fuss- / Velofachstelle

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.5 Signalisation und Markierung	Stellungnahme
	spezifische - Signalisations- und Markierungsvorhaben werden von der Velofachstelle begutachtet. Das Markierungswesen ist zwischen planenden, verfügenden und ausführenden Verwaltungsstellen, insbesondere auch der Velofachstelle, zu koordinieren.	
Kaltenrieder	- Markierungen müssen rutschsicher sein (rutschige Markierungen sind insbesondere bei Regen und in Kurven ein grosses Gefahrenpotential für Stürze) - Velo-LSA: nur sinnvoll, wenn für Velofahrende ohne Zeitverlust. Gutes Beispiel: Murtenstrasse stadtauswärts unter A12, schlechtes Beispiel: Knoten Nordring / Schulweg: Rückführung Velos in Nordring	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
SP Süd	- Problematik der für Velos zu wenig sensiblen Induktionsschlaufen	- Problem bekannt. Lösungssuche durch TAB, SIB läuft
TCS	- Keine LSA-Regelungen, die nicht Signalisationsverordnung entsprechen	- Kenntnisnahme
VCS	- Querungs- und Abbiegehilfen frühzeitig signalisieren (heute schlecht gelöst -> Verwirrung) - LSA: Velo möglichst weitgehend bevorzugen: Dauergrün auf geradeaus führender Strecke bei Links-Einmündungen (Ausnahmen: bei Fussgänger-Querungen oder Bus-Ausfahrten z.B. Knoten Bundesgasse / Christoffelgasse) - LSA für Velos auf Kopfhöhe anbringen - Markierungen: Radstreifen mind. 1,30, besser 1,50, kein aufgeweiteter Radstreifen ohne zuführenden Radstreifen - Bei Öffnung Einbahnstrassen im Gegenverkehr für Velos Bodenmarkierungen für MIV zwingend vorsehen (Velostreifen oder wenigstens Pictogramme) - Signalisationskonzept entwerfen, das die Wiedererkennbarkeit von Standard-Situationen zulässt und auf Bedürfnisse der Velofahrenden zugeschnitten ist.	- Kenntnisnahme - Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Überprüfung im Netz - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme

Bau, Betrieb und Unterhalt

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.6 Bau, Betrieb und Unterhalt	Stellungnahme
Clalüna	- Veloführungen breit genug projektieren, insbesondere bei Veloführung in Altstadt und im Gegenrichtungsverkehr bei Einbahnstrassen - Projektierungsgeschwindigkeit von Velowegen so, dass direkt und auch in höherem Tempo befahrbar (keine scharfen Kurven, Absätze etc.) - Bei LSA-Steuerungen in Serie auch auf grüne Welle der Velos achten - Ende Winter Kies wegwischen, Schneereinigung: keine Schneedepots auf Velostreifen	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
Dialog Nordquartier	- Reinigungs- / Winterunterhaltsdienst von Velostreifen und -wegen verbindlich formulieren	- Kenntnisnahme
GFL	- Unterhaltsgrundsätze sind für die Gewährleistung der verkehrstechnischen Sicherheit wichtig. Bei Unterhaltsarbeiten auf die Kostenanteile der jeweiligen Verkehrsart achten	- Kenntnisnahme
IG Velo	- Überschrift ändern in: ‚genereller Unterhalt'. Grund: Unterhalt enthält auch Auffrischen von (velospezifischen) Markierungen, Behebung von Belagsschäden, Anpassung von Schachtabdeckungen etc.	- Aufnahme
Kaltenrieder	- Wassereinläufe mit Schlitzen parallel zu Fahrtrichtung: gefährliche Schächte, da Veloräder drin steckenbleiben	- Kenntnisnahme. Anliegen ist Bestandteil der Korrekturvor-

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.6 Bau, Betrieb und Unterhalt	Stellungnahme
	können - Velostreifen-/wegentwässerung häufig schlechter als auf MIV-Fahrbahn -> Velos weichen auf Strasse aus und gefährden sich damit selbst (schlechtes Beispiel: Laupenstrasse stadtauswärts - Belagsreparaturen: wegen zu erwartender Setzung des Belages entweder zu hoch oder zu tief angebracht -> Schläge auf Velo - Schlechte Belagsqualität auf vielen Strecken (schlechtes Beispiel: Bahnhofplatz – Bollwerk)	schläge - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
Peter	- Unterhalt garantieren, vor allem im Winter (Schneeräumung)	- Kenntnisnahme
SP Ost	- Verbindliche Standards innert Jahresfrist seit Genehmigung des RP erlassen Mangelhafter Winterdienst und Unterhalt: z.B. Brunnadernstrasse (Thunstrasse – Petruskirche): Schneedepots, Sackgasse Waldeingang Thunplatz: Eisfläche, Radwege Monbijoubrücke: ungeräumte Eisflächen, fehlender Unterhalt bei demolierten Veloanbindevorrichtungen und LSA-Anmeldestellen (Induktionsschlaufen, Taster)	- Kommt Absicht Tab. 2.3. S. 19 entgegen: Probleme sollen fallweise im Direktgespräch gelöst werden - Kenntnisnahme. Weiterleitung an SIB (in Zusammenhang mit Planungsgrundsatz zu Winterdienst und Unterhalt sowie Forderung SP O 4)
SP Stadt	- Qualitätsstandards insbesondere für Winterunterhalt festlegen und durchsetzen	- Entspricht Absicht Tab. 2.3. Es ist sinnvoll, in Zusammenarbeit mit der SIB Qualitätsstandards festzulegen und deren Einhaltung zu kontrollieren -> Aufnahme
SP Süd	- Velogerechten Winterdienst ab Saison 2000/2001 beim SIB-Personal durchsetzen	- Entspricht Absicht gem. RP Velo, kann erst verbindlich nach in Kraft-Setzung RP erfolgen

Öffentlichkeitsarbeit

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.7 Öffentlichkeitsarbeit	Stellungnahme
Amstutz	- Mit Kampagne auch private Laden- und Hausbesitzer sowie Architekten zu Velofreundlichkeit animieren - Polizei dazu animieren, Patrouillen wenigstens teilweise per Velo zu machen -> Vorzeigeeffekt, Vollzieher sehen zudem Situation aus Velo Sicht	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
Gresch	- Werbung und Image für Velofahren in Stadt ist wichtig. Über Thema Life-Style ist viel zu erreichen.	- Kenntnisnahme
Kaltenrieder	- Velostadtplan mit Steigungen, Markierungen für gefährliche Strassen und Kreuzungen etc. einführen	- Kenntnisnahme. Das Produkt gibt es: Velostadtplan der IG Velo
SP Süd	- Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit im Hinblick auf zu leistende Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit	- Kenntnisnahme

Fahrzeugähnliche Geräte

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 4. Grundsätze und Massnahmen, 4.8	Stellungnahme
EVP	- Problematik genauer studieren, um grosszügige Lösung anzubieten	- Kenntnisnahme
GFL	- Neue nichtmotorisierte Fortbewegungsarten = erfrischendes Signal der Offenheit. Jedoch zu früh, Netzangebot vorzusehen, da rechtlich unklare Situation geklärt werden muss	- Kenntnisnahme

JUSO	- Generelle Begrüssung, dass Thema in Planung behandelt wird. Bedarf an Skating-Routen steigend. 6 kurze, voneinander unabhängige Routen unzureichend: mehr und zusammenhängende Routen anbieten. Prüfen: MIV-Sonntagsfahrverbote auf für Inline Skating-geeigneten Strecken	- Kenntnisnahme
TCS	- Skating als eigenständiger Verkehrsträger widerspricht Strassenverkehrsrecht	- Kenntnisnahme
VCS	- Bedeutung und Verkehrsaufkommen unklar -> statistische Grundlagen erheben	- Kenntnisnahme

Umsetzung

Prioritäten, Synergien und Umsetzungsprogramme

Eingabe Nr.	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe	Stellungnahme
SVP	- Etappierungsprioritäten behördenverbindlich festlegen - Realisierungsprioritäten: 1. Erhöhung Verkehrssicherheit bei Knoten und Schulwegen 2. Bedarfsgerechtes Angebot Veloabstellplätze (mit Benutzerentschädigung) 3. Förderung kombinierter Verkehr (ÖV/Velo) 4. Prüfung Mischnutzungen	- Nicht zweckmässige Forderung bei rollenden Planungen: bei einer Änderung des Realisierungsprogramms zur Nutzung von Synergien (im Sinne Kostenoptimierung) müsste jeweils der Gemeinderat die entsprechende Änderung des Richtplanes beschliessen - Kenntnisnahme

Finanzierung

Eingabe Nr.	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe	Stellungnahme
Dialog Nordquartier	- Baukosten für vorgeschlagene Massnahmen werden gem. Volksbeschluss 6.1999 finanziert -> Realisierungshorizont auf 10 Jahre ansetzen	- Kenntnisnahme: kein Widerspruch
Kaltenrieder	- Sich nicht von Veloförderung abbringen lassen, weder von Autolobby, noch von vorgeschobenen Sparargumenten der SVP	- Kenntnisnahme
SP Holligen	- Z.T. hohe Summen für kleine Verbesserungen	- Kenntnisnahme

Vorgehen bei Interssenskonflikten

Eingabe Nr.	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe	Stellungnahme
GB	- Fachstelle muss ihre Position in Diskussion einbringen können, z.B. mit Stellungnahmen an Entscheidgremien	- Kenntnisnahme
QUAV4	- Fachstelle Velo SPA muss Anliegen der Velofahrenden direkt im neuen Verkehrsausschuss einbringen können	- Kenntnisnahme
SP Ost	- Einsitznahme Fachstelle Velo des SPA in Verkehrsausschuss	- Regelung im Rahmen der Reorganisation Verkehr innerhalb der Stadtverwaltung
VCS	- Bei Konfliktfällen gem. Hauptziel 1 zwischen MIV und Velo im Zweifelsfall Velo bevorzugen (-> in dubio pro Velo)	- Kenntnisnahme

Verschiedene Punkte

Eingabe	Zusammenfassung Mitwirkungseingabe 6. Verschiedene Punkte	Stellungnahme
Amstutz	- Autoparkplätze weg von der Strasse: so erhält man quasi gratis den für Velostreifen notwendigen Raum. Autoparkplätze in Quartiersammelgaragen mit Parkierleitsystem und Bewirtschaftung. Zudem: verteuern der Parkkarten, um Leute zum Umsteigen zu bewegen - Tempo 30 nicht nur signalisieren, sondern auch durchsetzen	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
FDP	- Unreguläres Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden ahnden, Einhaltung der geltenden Gesetze konsequent durchsetzen	- Kenntnisnahme. Anliegen wird an Stadtpolizei weitergeleitet
GB	- Fachstellenbeteiligung in Massnahmengruppe Weiterentwicklung und Bewirtschaftung Richtplan vorsehen	- Aufnahme
GFL	- Redaktionelles: Abkürzungsverzeichnis bereits in Bericht - Richtplan = dynamisches Instrument, das Anpassungen zulassen muss. GFL behält sich vor neue Ideen und Verbesserungsvorschläge einzubringen - GFL erwartet rasche Umsetzung der Richtplan-Massnahmen. Sollten Ziele und/oder die vorgesehenen Massnahmen nicht innert 10 Jahren realisiert werden, setzt sich GFL für Beibehaltung des Reglementes zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Finanzierung ein	- Aufnahme - Kenntnisnahme. - Kenntnisnahme
IG Velo	- Abkürzungsverzeichnis bereits in Bericht zum Richtplan aufführen - Verdankung der Mitwirkungsfrist von 2 Monaten zugunsten sorgfältiger Stellungnahme - Richtplan periodisch den neuen, veränderten Gegebenheiten anpassen - IG Velo behält sich vor, zu gegebener Zeit Verbesserungsvorschläge und neue Ideen bei städtischer Velofachstelle einzubringe - IG Velo stellt mit Genugtuung fest, dass sie an den weitergehenden Arbeitsschritte direkt beteiligt wird	- Aufnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
Kaltenrieder	- Kleinmotorräder bis 45 km/h auf Velostreifen: mit grösserem Aufkommen vermehrt Kleinmotorräder auf Velostreifen und -wegen -> Abhilfe tut not (Vollzug?) - Zulassen von Drucklufthupen	- Entgegennahme zur Prüfung - Entgegennahme zur Prüfung
Leist Oberbottigen	- Ergänzung Verhaltensregeln (S. 6 technischer Anhang): halte die immer an die Verkehrsregeln, fahre nie ohne Licht	- Aufnahme
Peter	- Verkehrsberuhigung bis an Stadtgrenze durchsetzen: heute gilt 60 oder 80 km/h und wird oft überschritten	- Kenntnisnahme
QBB	- Richtig, Verhaltensregeln zu formulieren: Schülerinnen und Schüler müssen Helme, Velobekleidung etc. in Schule einschliessen können. - Titel S. VI korrigieren in Stadtteil VI: Bümpliz – Bethlehem – Bottigen – Riedbach - Falsche Strassenbezeichnung: Müheldorfstrasse statt Mühlemattstrasse (VI/11)	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme. Titel gemäss offizieller Bezeichnung Vermessungsamt und Statistikdienste - Aufnahme
QUAV4	- Frühzeitiger Einbezug von Anwohnenden und Quartierkommissionen in Erarbeitung von Planungen / Richtplanungen = Rahmenbedingung für hohe Akzeptanz des Geschäftes -> das beim RP Leichter Zweiradverkehr angewendete Verfahren sollte auch bei zukünftigen Verfahren gleich gehandhabt werden - Termine Mitwirkungen: 1 Monat zu kurz für echten Meinungsbildungsprozess -> verlängern, Termine frühzeitig bekannt geben -> Verfahren beim RP Leichter Zweiradverkehr mit 2 Monaten optimal	- Kenntnisnahme - Kenntnisnahme
SP Holligen	- Tram Bümpliz-Bethlehem: Bedürfnisse der Velofahrenden berücksichtigen	- Kenntnisnahme: Bedürfnisse der Velofahrenden sind bei

		Formulierung der Vorgaben zum Projektwettbewerb eingeflossen
SP Stadt	- Trotz Richtplanentwurf muss es möglich sein, in den nächsten 10 Jahren neue Vorschläge zur Verbesserung des Veloverkehrs realisieren zu können	- Kenntnisnahme. Ist vorgesehen
TCS	- Widersetzung gegen Aufhebung von MIV-Parkplätzen ohne Ersatzangebot	- Kenntnisnahme