

Planungsstudie Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 5

Tiefenau / Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf
– Schönbühl – Jegenstorf

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 18.05.2022.

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung

Martin Moser, Projektleitung, RKBM
Timo Krebs, Stv. Projektleitung, RKBM

Bearbeitungsteam

Oliver Dreyer, Projektleitung, B+S AG
Aline Renard, Stv. Projektleitung, Transitec Beratende Ingenieure AG
Eva Vontobel, Projektbearbeitung, Transitec Beratende Ingenieure AG
Joël Amstutz, Projektbearbeitung, B+S AG
Maya Peter-Hofer, Projektbearbeitung, B+S AG

Arbeitsgruppe

Albisser Rolf / Droz Sarah (Vertretung Sommer 2020), Gemeinde Köniz
Baumann Beat, Gemeinde Zollikofen
Borter Rowan, Gemeinde Wohlen
Eichholzer Anna / Tschirren Lukas (Vertretung), Gemeinde Münsingen
Glücki Michael, Gemeinde Moosseedorf
Grosjean-Sommer Christoph / Marco Schaffer (Vertretung), Gemeinde Kirchlindach
Guggisberg Martin / Mischler Thomas (Vertretung), Gemeinde Riggisberg
Hirschi Bruno, SchweizMobil
Hofer Nicolas, TBA DLZ Kanton Bern
Kurt Hansjörg (bis Ende 2020) / Therese Schürch (ab 2021), Gemeinde Konolfingen
Lerch Peter, TBA DLZ Kanton Bern
Liebi Michael, Stadt Bern
Schneeberger Thomas (bis Ende 2020 / Region Bern) / Boller Florian (ab Januar 2021 / Kanton Bern), Pro Velo
Trachsel Christoph, Gemeinde Kehrsatz
Von Gunten Christian (bis Ende 2020) / Kurz Ingrid (ab Jan. 2021), TBA OIK II (Vertretung OIK III bis Nov. 2020)
Wenger Kurt, RKBM Kommission Verkehr
Zingre Conrad (ab November 2020), TBA OIK III

Titelseite

Bernstasse, Zollikofen (Foto: Transitec)

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Öffentliche Mitwirkung	5
2.1	Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 5	5
2.2	Ergebnisse der Korridorunabhängigen Stellungnahmen.	6
3	Eingegangene Stellungnahmen	7
4	Stellungnahmen und Beantwortung	8
4.1	Gesamteindruck	8
4.2	Abschnitt Tiefenaustrasse Worblaufen – Unterzollikofen	9
4.3	Abschnitt Zollikofen – Moosseedorf	14
4.4	Abschnitt Ittigen – Urtenen-Schönbühl	18
4.5	Abschnitt Urtenen-Schönbühl, Staldenstrasse	19
4.6	Weitere Bemerkungen	20
4.7	Korridorunabhängige Rückmeldungen	23

1 Ausgangslage

In der Region Bern-Mittelland herrschen mehrheitlich günstige räumliche Voraussetzungen für den Veloverkehr und es besteht zunehmend den Bedarf nach direkten und attraktiven Verbindungen zwischen den Gemeinden und Zentren. In verschiedenen Gebieten der Region ist die konkrete Führung des Veloverkehrs, sprich vor allem des Veloalltagsverkehrs, heute jedoch unklar.

Die Region hat ein Interesse an einem zweckmässigen und breiten Velonetzangebot als Bestandteil eines vielfältigen und attraktiven Mobilitätsangebots. Für fünf Korridore hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) deshalb Planungsstudien in Auftrag gegeben, um auf Basis der bestehenden Überlegungen - aus der regionalen Velonetzplanung, des RGSK II (2016) / Agglomerationsprogramm 3. Generation, dem kantonalen Sachplan Veloverkehr sowie kommunalen Planungen - die Linienführung für den Veloalltagsverkehr zu klären.

Die Auftragsziele dieser Studie sind:

- ▶ Festlegung der Linienführung des Veloalltagsverkehrs innerhalb des Korridors
- ▶ Ermittlung des Massnahmenbedarfs inkl. Kostenschätzung auf dem Veloalltagsnetz im Korridor

Im vorliegenden Korridor 5: Tiefenaustrasse / Raum Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf – Schönbühl – Bäriswil / Jegenstorf liegt der Fokus dabei in der Überprüfung und Optimierung des bestehenden Netzes und der besseren Anbindung der einzelnen Querverbindungen.

Die RKBM verfügt über die Planungskompetenz in der Region. Die Projektierung und die Umsetzung der Massnahmen bleiben aber weiterhin Aufgabe der jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton und Gemeinden). Deshalb ist eine gemeinsame, koordinierte Vorgehensweise bei der Planung der Infrastruktur zentral.

2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zu den fünf Planungsstudien fand vom 26. August bis 25. Oktober 2021 statt. Für den Korridor 5 trafen bei der RKBM 25 Stellungnahmen ein.

Aufbau Fragebogen

Der Fragebogen für die öffentliche Mitwirkung strukturierte sich nach den Abschnitten, auf welchen die Linienführung genauer untersucht wurde (vgl. Hauptbericht, Kapitel 4.2). Dies betrifft in Korridor folgende Abschnitte:

- ▶ Tiefenaustrasse Worblaufen – Unterzollikofen
- ▶ Zollikofen – Moosseedorf
- ▶ Ittigen – Urtenen-Schönbühl
- ▶ Urtenen-Schönbühl, Staldenstrasse

Für diese Abschnitte wurden jeweils Anmerkungen zur Linienführung, zu den Massnahmen und zu anderem abgefragt.

Zusätzlich wurde der Gesamteindruck zum Bericht bezüglich Sprache und Aufbau abgefragt, sowie die Möglichkeit für weitere Bemerkungen gegeben.

Unabhängig vom Fragebogen gingen auch sieben Eingaben ein, welche sich nicht auf einzelne Korridore beschränkten. Diese Eingaben und deren Beantwortung wird in den Mitwirkungsberichten für alle fünf Korridore aufgenommen, siehe Kapitel 2.2 und 4.4.

2.1 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 5

Gesamteindruck



Die Einschätzungen zum Bericht fallen positiv aus. Keine der Eingaben finden den Inhalt nicht verständlich oder nicht nachvollziehbar.

Abschnitt Tiefenaustrasse Worblaufen – Unterzollikofen

Es gingen zu diesem Abschnitt sechs Anmerkungen betreffend Linienführung, acht betreffend Massnahmen, sowie eine betreffend Anderem ein.

Die Eingaben bestätigen den Handlungsbedarf und stützen weitgehend die erarbeiteten Resultate. Auf Basis der Eingaben wurden einzelne Massnahmenblätter ergänzt mit Hinweisen, welche im Rahmen der nächsten Realisierungsschritte genauer zu prüfen sind.

Wichtigste Aussage/Allfällige Anpassungen Bericht

Abschnitt Zollikofen – Moosseedorf

Es gingen zu diesem Abschnitt fünf Anmerkungen betreffend Linienführung, 12 betreffend Massnahmen, sowie drei betreffend Anderem ein.

Die Eingaben unterstützen weitgehend die erarbeiteten Resultate. Sie weisen jedoch auf die Wichtigkeit der Verbindung über die Bern-/Zürichstrasse hin: Diese Verbindung soll weiterhin als Hauptverbindung aufgenommen werden.

Abschnitt Ittigen – Urtenen-Schönbühl

Es gingen zu diesem Abschnitt vier Anmerkungen betreffend Linienführung, zwei betreffend Massnahmen, sowie eine betreffend Anderem ein.

Die Aufnahme dieses Abschnittes ins Basisnetz wird begrüsst. Die Eingaben weisen auch auf Massnahmenbedarf hin, die Planungsstudie beschränkte sich jedoch darauf, den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Routen auf Nebenverbindungen besteht. Dieser muss von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.

Abschnitt Urtenen-Schönbühl, Staldenstrasse

Es gingen zu diesem Abschnitt zwei Anmerkungen betreffend Linienführung, eine betreffend Massnahmen, sowie zwei betreffend Anderem ein. Diese sind positiv.

Weitere Bemerkungen

Die weiteren Bemerkungen beinhalteten sehr unterschiedliche Thematiken (vgl. Kapitel 4.6).

2.2 Ergebnisse der Korridorunabhängigen Stellungnahmen.

Es gingen sieben Eingaben korridorunabhängig ein. Diese unterstützen weitgehend die fünf Planungsstudien und wünschen teilweise eine Aufnahme weiterer Korridore – deren Bearbeitung durch die RKBM zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen ist.

Die Eingaben wiesen zudem auf Optimierungspotenzial bezüglich der Verständlichkeit der Berichte hin, welche weitgehend aufgenommen wurden für die finalen Schlussberichte.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Unternehmen, Parteien und Vereine oder Verbände haben eine Stellungnahme zum Korridor 5 eingegeben.

Gemeinden

Ittigen, Jegenstorf, Mattstetten, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Zollikofen

Ämter und Regionen

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV

Transportunternehmen

Bernmobil

Unternehmen

-

Parteien und Vereine/Verbände

Forum Jegenstorf, GFL Zollikofen, GLP Grauholz, GLP Moosseedorf, GLP Zollikofen, Grüne Mittelland Nord, Landwirtschaft Bern-Mittelland, Pro Velo Kanton Bern, SP Plus Kirchlindach Vorstand, Verband der Bernischen Bürgergemeinden VBBG,

Privatpersonen

Es haben sich zudem 8 Privatpersonen an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt.

Korridorunabhängig gingen zudem 7 Stellungnahmen der folgenden Organisationen ein:

Gemeine Schwarzenburg, Genossenschaft Migros Aare, Naturpark Gantrisch, Pro Velo Bern, Stadt Bern, Tiefbauamt Kanton Bern, VCS Bern

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck

Frage: «Sind die Berichte sprachlich und vom Aufbau her für Sie verständlich und nachvollziehbar?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Ittigen	Ja		x			
Jegenstorf	Ja		x			
Moosseedorf	Ja		x			
Münchenbuchsee	Ja		x			
Zollikofen	Ja		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Ja		x			
Forum Jegenstorf	Ja		x			
glp Grauholz	Ja		x			
glp Moosseedorf	Ja		x			
Grüne Mittelland Nord	Ja		x			
Grünliberale Partei Zollikofen	Ja		x			
Bernmobil	Ja		x			
Landwirtschaft Bern-Mittelland	Eher Ja		x			
Pro Velo Kanton Bern	ja		x			
Verband der Bernischen Burgergemeinden VBBG	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Die Bilder und Grafiken sind sehr wichtig, dass man es versteht.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			

4.2 Abschnitt Tiefenaustrasse Worblaufen – Unterzollikofen

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Ittigen	Im Moment ist eine Planung im Bereich Hubelgut in Erarbeitung. Dies im Rahmen des räumlichen Entwicklungskonzepts REK. Es umfasst Studien zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung im Hubelgut (Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, evtl. neue Erschliessung Worblaufenstrasse oder Tiefenaustrasse, Verschiebung heutige Fussballfelder ins Ittigenfeld, neue Parkiermöglichkeit für Naherholungssuchende an der Aare). Hier muss die zukünftige Führung des Langsamverkehrs (Tiefenaubrücke bis Gemeindegrenze zu Zollikofen; Anbindung an den Bahnhof Worblaufen) entsprechend eng koordiniert werden.			x			
Zollikofen	Die Erkenntnisse für die beabsichtigte Linienführung decken sich mit den Erfahrungen der Gemeinde Zollikofen und entsprechen grundsätzlich dem kommunalen Richtplan Verkehr. Eine Führung des Veloverkehrs auf der Bernstrasse als kürzeste Verbindung wäre begrüssenswert. Auf Grund der gegebenen und auch langfristig kaum veränderbaren Platzverhältnisse ist aber eine attraktive und sichere Verbindung nicht möglich. Daher wird die Alternative via Hübeliweg, Schützenstrasse und Eichenweg befürwortet.	<p>Die Massnahme 5.L.1 wird befürwortet. Die Platzverhältnisse erlauben eine Verbreiterung des Radstreifens problemlos. Ergänzend soll geprüft werden, ob eine Linienführung stadtauswärts über die Alte Tiefenaustrasse nicht zielführender wäre. Velos könnten damit noch früher auf die Nebenstrasse umgeleitet werden und könnten somit den Knoten Tiefenaustrasse/Aarestrasse mit der Lichtsignalanlage umfahren.</p> <p>Die Massnahme 5.L.2 wird grundsätzlich begrüsst. Ob die Ausgestaltung als Velostrasse zielführend ist, muss noch vertieft abgeklärt werden. Die Gemeinde Zollikofen legt sich diesbezüglich explizit noch nicht fest. Im Bereich Gurtenweg/Hübeliweg laufen aktuell Abklärungen über die konkrete Linienführung. Dies betrifft aber nur die lokale Anbindung an Unterzollikofen.</p> <p>Die Massnahme 5.L.3 wird in dieser Form abgelehnt. Ein DWV von rund 6'000 Fahrzeugen und einem hohen Schwerverkehrsanteil lässt eine Verringerung der Fahrbahnbreite auf 3,80 Meter nicht zu. Eine Verbreiterung des Radstreifens müsste mit einer Vergrösserung des gesamten Strassenquerschnitts einhergehen. Dies ist aber erst bei baulichen Veränderungen auf dem Areal Meielen möglich. Hingegen könnte die Vortrittsituation bei der Einmündung Freizeithaus sicher verbessert werden und der Radstreifen durchgezogen werden.</p> <p>Die Massnahme 5.P.1 wird kritisch beurteilt. Es gilt die Auswirkungen der Aufhebung der Rechtsabbieger-Spur auf der Tiefenaustrasse vertieft abzuklären. Insbesondere der allfällige Rückstau bei geschlossener Bahnschranke auf die Tiefenaustrasse. Die Massnahmen auf der Alten Tiefenaustrasse werden begrüsst.</p> <p>Die Massnahme 5.P.2 (Knoten Eichenweg / Länggasse / Kreuzstrasse) soll als Langfristoption offengehalten werden. Eine erneute Umgestaltung der Kreuzung käme erst im Falle eines Ausbaus der Unterführung in Frage. Der Ausbau der Unterführung würde mit einem separaten Trassee für zu Fuss gehende und Velofahrende in Richtung Kreuzstrasse erfolgen. Der heutige Unterführungsquerschnitt mit Hochrottoir stünde für eine Fahrspur (ohne Kreuzungsmöglichkeit) und einer Radspur in Richtung Eichenweg zur Verfügung. Aktuell verfolgt die Gemeinde Zollikofen aber nicht konkret die Absicht, die Unterführung auszubauen. Die aufgeführten Kosten von 1,5 bis 2,3 Millionen Franken werden dabei noch als sehr tief eingeschätzt. So hat beispielsweise der Ausbau der Unterführung Oberzollikofen massiv mehr gekostet. Diese Unterführung bietet übrigens eine attraktive Alternative für zu Fuss gehende.</p> <p>Die Massnahme 5.O.1 wird abgelehnt. Die Aufhebung des Mehrzweckstreifens widerspricht dem bewährten Konzept «Bernstrasse».</p>	<p>Die Massnahme 5.L.1 wird befürwortet. Die Platzverhältnisse erlauben eine Verbreiterung des Radstreifens problemlos. Ergänzend soll geprüft werden, ob eine Linienführung stadtauswärts über die Alte Tiefenaustrasse nicht zielführender wäre. Velos könnten damit noch früher auf die Nebenstrasse umgeleitet werden und könnten somit den Knoten Tiefenaustrasse/Aarestrasse mit der Lichtsignalanlage umfahren.</p> <p>Die Massnahme 5.L.2 wird grundsätzlich begrüsst. Ob die Ausgestaltung als Velostrasse zielführend ist, muss noch vertieft abgeklärt werden. Die Gemeinde Zollikofen legt sich diesbezüglich explizit noch nicht fest. Im Bereich Gurtenweg/Hübeliweg laufen aktuell Abklärungen über die konkrete Linienführung. Dies betrifft aber nur die lokale Anbindung an Unterzollikofen.</p> <p>Die Massnahme 5.L.3 wird in dieser Form abgelehnt. Ein DWV von rund 6'000 Fahrzeugen und einem hohen Schwerverkehrsanteil lässt eine Verringerung der Fahrbahnbreite auf 3,80 Meter nicht zu. Eine Verbreiterung des Radstreifens müsste mit einer Vergrösserung des gesamten Strassenquerschnitts einhergehen. Dies ist aber erst bei baulichen Veränderungen auf dem Areal Meielen möglich. Hingegen könnte die Vortrittsituation bei der Einmündung Freizeithaus sicher verbessert werden und der Radstreifen durchgezogen werden.</p> <p>Die Massnahme 5.P.1 wird kritisch beurteilt. Es gilt die Auswirkungen der Aufhebung der Rechtsabbieger-Spur auf der Tiefenaustrasse vertieft abzuklären. Insbesondere der allfällige Rückstau bei geschlossener Bahnschranke auf die Tiefenaustrasse. Die Massnahmen auf der Alten Tiefenaustrasse werden begrüsst.</p> <p>Die Massnahme 5.P.2 (Knoten Eichenweg / Länggasse / Kreuzstrasse) soll als Langfristoption offengehalten werden. Eine erneute Umgestaltung der Kreuzung käme erst im Falle eines Ausbaus der Unterführung in Frage. Der Ausbau der Unterführung würde mit einem separaten Trassee für zu Fuss gehende und Velofahrende in Richtung Kreuzstrasse erfolgen. Der heutige Unterführungsquerschnitt mit Hochrottoir stünde für eine Fahrspur (ohne Kreuzungsmöglichkeit) und einer Radspur in Richtung Eichenweg zur Verfügung. Aktuell verfolgt die Gemeinde Zollikofen aber nicht konkret die Absicht, die Unterführung auszubauen. Die aufgeführten Kosten von 1,5 bis 2,3 Millionen Franken werden dabei noch als sehr tief eingeschätzt. So hat beispielsweise der Ausbau der Unterführung Oberzollikofen massiv mehr gekostet. Diese Unterführung bietet übrigens eine attraktive Alternative für zu Fuss gehende.</p> <p>Die Massnahme 5.O.1 wird abgelehnt. Die Aufhebung des Mehrzweckstreifens widerspricht dem bewährten Konzept «Bernstrasse».</p>	x	x	x	<p>5.L.1: Die Führung über die Alte Tiefenaustrasse ist eine spannende Idee für weitere Verbesserungen in diesem Bereich. Prüfen einer solchen Massnahme wurde im Massnahmenblatt ergänzt.</p> <p>5.L.2: Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>5.L.3: Wird zur Kenntnis genommen. Eine mögliche Verbreiterung in Kombination mit Veränderungen auf dem Areal Meielen wird im Massnahmenblatt als Alternative aufgenommen.</p> <p>5.P.1: Im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes ist die konkrete Ausgestaltung sowie deren Auswirkungen (Bahnschranke) im Detail zu prüfen. Als Rückfallebene: ist eine direkte Anbindung der Alten Tiefenaustrasse in Worblaufen prüfen (siehe Ergänzung 5.L.1).</p> <p>5.P.2: Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>5.O.1: wird zur Kenntnis genommen. Die Aufhebung des Mehrzweckstreifens ist aus Sicht Veloverkehr eine klare Verbesserung. Die verschiedenen Varianten sind im nächsten Projektierungsschritt unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen zu evaluieren.</p>
GFL Zollikofen	Wir teilen die Ansicht der Arbeitsgruppe, dass die Route Hübeliweg-Gurtenweg (in Richtung Unterzollikofen) bzw. Hübeliweg-Wahlenallee (in Richtung Münchenbuchsee und Moosseedorf) als Ergänzung zur Route über die Bernstrasse dienen kann. Das Ziel muss aber bleiben, den Abschnitt Steinibach-Unterzollikofen längerfristig velofreundlicher zu gestalten.	5.L.1 – Worblaufen – Bahnhof Steinibach: Wir begrüssen diese Massnahme (Verbreiterung der beidseitigen Radstreifen auf 2.5 m). Zu prüfen ist zudem die Einrichtung eines Bypasses neben dem Kreisel Bernstrasse/Worblaufenstrasse (Ostseite). Damit kann aus Richtung Tiefenaubrücke das risikoreiche Einspuren des Veloverkehrs in den Kreisel vermieden werden.		x		x	<p>Linienführung: Steinibach - Zollikofen: Eine langfristige Verbesserung bleibt als Ziel bestehen. Kurz- / bis Mittelfristig sind in diesem Bereich jedoch leider kaum Verbesserungen möglich.</p> <p>5.L.1 - Einrichten Bypass Ost für den Kreisel Bern-/Worblaufenstrasse ist eine spannende Idee für weitere</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>Eine Möglichkeit, den dafür nötigen Platz zu schaffen, wäre die RBS-Linie S9 auf Busbetrieb umzustellen und die Geleise rückzubauen. Aus unserer Sicht wäre diese Massnahme jedoch nicht verhältnismässig, wenn sie einzig zu Gunsten des Veloverkehrs erfolgen sollte und nicht auch mit Vorteilen für die öV-Nutzenden und Umweltanliegen verbunden wäre. Sie erscheint uns aber prüfenswert, wenn dadurch Platz gewonnen werden könnte für den Busverkehr (durch eine oder zwei zusätzliche Busspuren oder eine Bevorzugung, wie sie im Rahmen des Verkehrsmanagements Bern-Nord z.B. zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee bereits vorgesehen ist) und zwei Velospuren und gleichzeitig die Kapazität für den PW- und Lastwagenverkehr nicht erhöht würde. Eine solche Prüfung müsste auch eingebettet werden in eine Neuorganisation des Busnetzes in Zollikofen: zum Beispiel mit weiteren Ästen, einer Verlängerung von Unterzollikofen bis nach Worblaufen bzw. möglichst zum Bahnhof Bern, einer Elektrifizierung und einem dichteren Fahrplan. Wir behalten uns aber eine abschliessende Stellungnahme je nach Ergebnis einer solchen Prüfung vor.</p> <p>In die Prüfung dieser längerfristigen Option sind selbstverständlich auch erste Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord einzubeziehen. Und als kurzfristig ohne grosse bauliche Investitionen mögliche Option ist zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden auf der Bernstrasse die vom Gemeindeparlament nur knapp abgelehnte Einführung von Tempo 30 weiter in Betracht zu ziehen.</p>	<p>5.L.2 – Bahnhof Steinibach – Zollikofen (Hübelstrasse): Wir begrüssen diese im Sinne einer Ergänzung zur direkten Verbindung auf der Bernstrasse gebotene Alternative, namentlich die Signalisation der Hübelstrasse als Velostrasse, um den Rechtsvortritt der einmündenden Strassen aufzuheben. Wir empfehlen, aus Sicherheitsgründen die Parkplätze namentlich im unteren Teil des Hübelweges aufzuheben. Wir weisen darauf hin, dass die erwähnte «neue kommunale Veloverbindung Gurten-/Hübelweg» als Anbindung an Unterzollikofen bereits im 2016 beschlossenen Richtplan Verkehr der Gemeinde Zollikofen vorgesehen wurde. Wir erwarten, dass diese neue Verbindung nun rasch geschaffen wird.</p> <p>5.P.1 – Bahnhof Steinibach, Knoten Bern- / Alte Tiefenau- / Aarestrasse: Wir begrüssen die Massnahmen (u.a. Aufhebung des Rechtsabbiegers zugunsten grosszügiger Radstreifen). Die gepflästerte Anrampung bei der (sehr übersichtlichen) Einmündung des Bürgerwegs in die Alte Tiefenaustrasse ist zu entfernen oder zumindest "sanfter" zu gestalten. Sie bremst den Veloverkehr aus Richtung Hübelweg nach Worblaufen Bahnhof unnötig. Aus der Aarestrasse (von Bremgarten her) ist dem Veloverkehr das Rechtsabbiegen in die Tiefenaustrasse auch bei Rotlicht zu erlauben und entsprechend zu signalisieren. In umgekehrter Richtung ist zu prüfen, ob direkt nach dem ersten Kreisel nach der Tiefenaustrasse ein Velostreifen links der Autofahrspur angelegt werden kann, damit direkt nach diesem Kreisel gegen die Strassenmitte eingespurt und dann direkt auf den Linksabbieger Richtung Aarestrasse (- Reichenbach - Bremgarten) weitergefahren werden kann.</p> <p>5.P.2 – Zollikofen, Knoten Eichenweg / Länggasse / Kreuzstrasse: Wir begrüssen die Massnahme, soweit sie die Sicherheit für den Veloverkehr verbessert und der Ausbau der Unterführung wie vorgesehen nur eine Verbreiterung des Durchgangs auf Fussgängerebene bringt. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sind aufgrund des als Folge des (Aus-)Baus des Verwaltungscampus Meilen des Bundes erwarteten Mehrverkehrs dringend! Wir bedauern, dass die Vortrittsregelung auf dem Knoten nicht schon bereits, wie vom Gemeindeparlament gefordert und unter Beizug der BFU geprüft, im Rahmen der baulichen Sanierung des Knotens verbessert worden ist.</p> <p>5.O.1 – Ortsdurchfahrt Zollikofen: Die Bernstrasse ist nach wie vor die einzige direkte Nord-Süd-Verbindung durch das Dorf. Entsprechend ist es wichtig, diese für den Veloverkehr aufzuwerten. Die Mehrzweckstreifen sind für nach links abbiegende Fahrzeuge - auch Velos - zwar nützlich. Doch in einer Nutzenabwägung könnten wir deren Aufhebung zu Gunsten der Einrichtung bzw. Verbreiterung von Radstreifen und ergänzenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen begrüssen.</p> <p>Wie erwähnt, gibt es keine durchgehende Parallelverbindung für Velos zwischen Unterzollikofen und dem Bahnhof Zollikofen. Wir regen deshalb an, die teilweise mögliche Parallelverbindung Zelgweg - Fellenbergstrasse, die im erwähnten Richtplan Verkehr der Gemeinde Zollikofen seit 2016 enthalten ist, prioritär zu realisieren.</p> <p>Zwischen dem Kreuz-Kreisel und dem Bahnhof Zollikofen bietet sich mit der Neugestaltung des Areals "Dreieck Süd" die Möglichkeit, entlang der Bahnlinie eine Veloverbindung zu erstellen. Diese kann im Bereich der Verzweigung Kreuzstrasse/Schützenstrasse mit der vorgeschlagenen Basisnetzverbindung Hübelweg-Wahlenallee-Schützenstrasse verbunden werden. Während die Verbindung in der Überbauungsordnung «Dreieck Süd» bereits vorgesehen ist, soll das Trasse im nördlichen Teil des Dreiecks umgehend planerisch gesichert werden.</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>Verbesserungen in diesem Bereich. Prüfen einer solchen Massnahme wurde im Massnahmenblatt ergänzt.</p> <p>5.L.2 - Aufhebung von Parkplätzen ist im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes zu prüfen. Anbindung Gurten/Hübelweg ans lokale Velonetz ist von den zuständigen Behörden (Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen worden.</p> <p>5.P.1 - Im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes ist die konkrete Ausgestaltung (Einmündung Bürgerweg), die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot aus der Aarestrasse sowie weitere Optimierungen im Detail zu prüfen (im Massnahmenblatt ergänzt).</p> <p>Für Linksabbieger ist indirekte und sichere Abbiegevariante am Kreisel markiert, geübtere Velofahrende können auf Linksabbiegespur einspuren.</p> <p>5.P.2: wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ortsdurchfahrt Zollikofen: Wird zur Kenntnis genommen. Mit der Massnahme 5.O.1 werden Verbesserungen an der Ortsdurchfahrt für den Veloverkehr angestrebt.</p> <p>Überbauungsordnung "Dreieck Süd": Verbindung in Überbauungsordnung mit kommunaler Wichtigkeit. Kleinere regionale Bedeutung. Muss von den zuständigen Behörden (Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.</p>	
Grüne Mittel-land Nord	<p>Varianten Steinibach - Kreuz Zollikofen (mit Erschliessung Unterzollikofen): Wir teilen die Ansicht der Arbeitsgruppe, dass die Route Hübelweg-Gurtenweg (in Richtung Unterzollikofen) bzw. Hübelweg-Wahlenallee (in Richtung Münchenbuchsee und Moosseedorf) als Ergänzung zur Route über die Bernstrasse dienen kann. Das Ziel muss aber bleiben, den Abschnitt Steinibach- Unterzollikofen auf der Bernstrasse längerfristig velofreundlicher zu gestalten.</p>	<p>5.P.1: Wir begrüssen die Massnahmen (u.a. Aufhebung des Rechtsabbiegers zugunsten grosszügiger Radstreifen). Die gepflästerte Anrampung bei der Einmündung des Bürgerwegs in die Alte Tiefenaustrasse ist zu entfernen oder zumindest "sanfter" zu gestalten. Sie bremst den Veloverkehr aus Richtung Hübelweg nach Worblaufen Bahnhof unnötig. Aus der Aarestrasse (von Bremgarten her) ist dem Veloverkehr das Rechtsabbiegen in die Tiefenaustrasse auch bei Rotlicht zu erlauben und entsprechend zu signalisieren. In umgekehrter Richtung ist zu prüfen, ob direkt nach dem ersten Kreisel nach der Tiefenaustrasse ein Velostreifen links der Autofahrspur angelegt werden kann, damit direkt nach diesem Kreisel gegen die Strassenmitte eingespurt und dann direkt auf den Linksabbieger Richtung Aarestrasse (- Reichenbach - Bremgarten) weitergefahren werden kann.</p> <p>5.P.2: Wir begrüssen die Massnahme, soweit sie die Sicherheit für den Veloverkehr verbessert. Ein allfälliger Ausbau der Unterführung darf jedoch nicht zu zusätzlichem Autoverkehr und damit verbundener Belastung der Kreuzstrasse führen. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sind aufgrund des als Folge des (Aus-)Baus des Verwaltungscampus Meilen des Bundes erwarteten Mehrverkehrs</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>Linienführung: Steinibach - Zollikofen: Eine langfristige Verbesserung bleibt als Ziel bestehen. Kurz- / bis Mittelfristig sind in diesem Bereich jedoch leider kaum Verbesserungen möglich.</p> <p>5.P.1 - Im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes ist die konkrete Ausgestaltung (Einmündung Bürgerweg), die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot aus der Aarestrasse sowie weitere Optimierungen im Detail zu prüfen (im Massnahmenblatt ergänzt).</p> <p>Für Linksabbieger ist indirekte und sichere Abbiegevariante am Kreisel markiert, geübtere Velofahrende können auf Linksabbiegespur einspuren.</p> <p>5.P.2: wird zur Kenntnis genommen.</p>	

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>dringend!</p> <p>5.O.1: Die Bernstrasse ist nach wie vor die einzige direkte Nord-Süd- Verbindung durch das Dorf. Entsprechend ist es wichtig, diese für den Veloverkehr aufzuwerten. Die Mehrzweckstreifen sind für nach links abbiegende Fahrzeuge - auch Velos - zwar nützlich. Doch in einer Nutzenabwägung könnten wir deren Aufhebung zu Gunsten der Einrichtung bzw. Verbreiterung von Radstreifen und ergänzenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen begrüßen. Wie erwähnt, gibt es keine durchgehende Parallelverbindung für Velos zwischen Untorzollikofen und dem Bahnhof Zollikofen. Wir regen deshalb an, die teilweise mögliche Parallelverbindung Zelgweg - Fellenbergstrasse, die im erwähnten Richtplan Verkehr der Gemeinde Zollikofen seit 2016 enthalten ist, prioritär zu realisieren.</p> <p>Zwischen dem Kreuz-Kreisel und dem Bahnhof Zollikofen bietet sich mit der Neugestaltung des Areals "Dreieck Süd" die Möglichkeit, entlang der Bahnlinie eine Veloverbindung zu erstellen. Diese kann im Bereich der Verzweigung Kreuzstrasse/Schützenstrasse mit der vorgeschlagenen Basisnetzverbindung Hübeliweg-Wahlenallee-Schützenstrasse verbunden werden. Während die Verbindung in der Überbauungsordnung «Dreieck Süd» bereits vorgesehen ist, soll das Trasse im nördlichen Teil des Dreiecks umgehend planerisch gesichert werden.</p>		x			<p>Ortsdurchfahrt Zollikofen: Wird zur Kenntnis genommen. Mit der Massnahme 5.O.1 werden Verbesserungen an der Ortsdurchfahrt für den Veloverkehr angestrebt.</p> <p>Überbauungsordnung "Dreieck Süd": Verbindung in Überbauungsordnung mit kommunaler Wichtigkeit. Kleinere regionale Bedeutung. Muss von den zuständigen Behörden (Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.</p>
Grünliberale Partei Zollikofen	<p>Allgemein: Die Linienführung via Bernstrasse (Strecke und Knoten) ist für den Veloverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten. Die Bernstrasse ist direkt, hat ein kontinuierliches Gefälle und führt an den POI der Velofahrenden vorbei. Dies ist auf dem Abschnitt zwischen Bären- und Kreuzkreisel für die Strecke vorgesehen (Massnahme 5.O.1 Ortsdurchfahrt Zollikofen). Die attraktive und sichere Linienführung ist von Worblaufen bis mindestens zur Unterführung beim Bahnhof Zollikofen (Massnahme 5.P.3 Unterführung Zollikofen) durchgängig zu gestalten. Dies betrifft nicht nur die Strecke, sondern vor allem die Knoten. Zur Linienführung Massnahme 5.L.2 Bahnhof Steinbach – Zollikofen (Hübelistrasse): Aufgrund der heute für den Veloverkehr ungenügenden Bernstrasse wird der Umweg über den Hübeliweg vorgeschlagen. Für die Erschliessung von Zollikofen ist dies ungenügend und mit Umwegen verbunden (im Anhang des Berichts ist ein Hinweis darauf zu finden, dieser sollte prominenter erwähnt werden). Die Alternativroute Hübeliweg besteht bereits heute, trotzdem wird die Bernstrasse von Velos befahren. Warum?</p> <p>- Sie ist direkter, und hat eine kontinuierliche Steigung. Der Hübeliweg hat stellenweise 10% Steigung, was eine attraktive Veloführung verhindert.</p> <p>- Ein Grossteil der Bevölkerung Zollikofens wohnt westlich der Bernstrasse. Damit der Hübeliweg erreicht werden kann, müsste die Bernstrasse überquert werden.</p> <p>Die Verbindung Hübeliweg – Gurtenweg – Lätternweg ist momentan nicht durchgängig. Dies ist ein erstrebenswertes Ziel. Die Steigungen sind immer noch nicht vernachlässigbar im Vergleich zur direkten Bernstrasse. Es führt nichts darum herum, den Zustand für Velofahrer auf diesem Abschnitt der Bernstrasse zu verbessern. Der geübte Velofahrer wird aufgrund der Direktheit und der geringeren Steigung auf der Bernstrasse verbleiben.</p>	<p>Massnahme 5.L.3: Der Radstreifen im Eichenweg wird bei der untergeordneten Einmündung (Freizeithaus) unterbrochen, da es sich dort wahrscheinlich um einen Rechtsvortritt handelt. Daher sollte nicht nur der Radstreifen durchgezogen werden, sondern auch der Vortritt angepasst werden (Vortrittsbelastung untergeordnete Einmündung).</p> <p>Massnahme 5.P.1: Rechtsabbiegen bei Rot aus Aarestrasse und aus Hübeliweg ist zu prüfen. Das bestehende abgesetzte Trottoir / Rad-/Gehweg ist im Massnahmenstudium auch zu berücksichtigen, vor allem als Verbindung Richtung Worblaufen / Wankdorf. Der Vorschlag gemäss Skizze aus Richtung Zollikofen berücksichtigt den starken Geradeausverkehr MIV auf der Bernstrasse nicht. Veloinfrastruktur zum Linksabbiegen ist nicht unbedingt nötig, das indirekte Linksabbiegen reicht aus (sehr geringe Belastung). Der skizzierte Velostreifen für die Linksabbiegenden würde ohnehin dauernd überstaut, da Geradeausrichtung sehr stark belastet und der Vorsortierstreifen sehr kurz.</p> <p>Massnahme 5.P.2: Die Massnahme gemäss Skizze ohne deutliche Verbreiterung der Unterführung ist nicht machbar. Der Rückstau würde aufgrund des Vortrittswechsels in die Unterführung hineinreichen und damit das Vorfahren zum Knoten für Velos blockieren. Der Radstreifen muss dort sein, wo ein Rückstau erwartet wird, damit der Veloverkehr am Rückstau vorbeifahren kann. Mit dieser Lösung ist die Unterführung zweistreifig+beidseitig Veloinfrastruktur auszubauen (Verbreiterung). Der vorgeschlagenen Lösung mit Vortrittswechsel sehen wir ohnehin sehr kritisch entgegen. Der Sinn des heutigen Regimes ist, dass der Durchgangsverkehr Ittigen – Zollikofen via Länggasse nicht gefördert wird. Und dieser Durchgangsverkehr soll nicht weiter gefördert werden.</p> <p>Massnahme 5.P.3: Die Verbesserung der Unterführung beim Bahnhof Zollikofen ist sehr begrüßenswert. Das bedeutet aber auch, dass von Worblaufen bis zum Bahnhof Zollikofen die Veloinfrastruktur auf der Bernstrasse gestärkt werden muss! Denn von Moosseedorf kann man hier auf die Bernstrasse wechseln. Das ist deutlich direkter und schneller. Die Alltagsroute muss über die Bernstrasse verlaufen!</p> <p>Massnahme 5.O.1: Die Mängel auf der Strecke zwischen den Knoten wurden erkannt. Die Umgestaltungsoption ist auf den ersten Blick begrüßenswert oder zumindest prüfenswert. Leider werden die Knoten (Kreisel Kirchlindachstrasse, Kreisel Kreuz und Kreisel Bären) mit keinem Wort erwähnt. Denn diese stellen das eigentliche Problem auf der Bernstrasse dar. Der Kreisel Kreuz ist gar ein Unfallschwerpunkt gemäss AP/RGSK. Einen sicheren Knoten trotz Ausnahmetransportroute zu gestalten, ist problemlos machbar. Ein Grossteil der Bevölkerung von Zollikofen wohnt westlich der Bernstrasse. Daher ist diese von vielen Velofahrern längs oder querend zu befahren. Folglich ist die Bernstrasse Zollikofen inkl. Knoten vertiefter zu betrachten.</p>		x	x	x	<p>Linienführung Bernstrasse: Eine langfristige Verbesserung bleibt als Ziel bestehen. Kurz- / bis Mittelfristig sind in diesem Abschnitt jedoch vor allem zwischen Steinbach und Zollikofen leider kaum Verbesserungen möglich.</p> <p>5.L.3: Dies ist vermutlich korrekt. Anpassung der Vortrittsverhältnisse sind entsprechend zu ergänzen.</p> <p>5.P.1: Im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes ist die konkrete Ausgestaltung (Vorsortierung), die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot aus der Aarestrasse sowie weitere Optimierungen im Detail zu prüfen (im Massnahmenblatt ergänzt).</p> <p>5.P.2: Die Massnahme sieht eine Verbreiterung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs vor. Die Umgestaltung des Knotens ist von dieser Verbreiterung abhängig. Eine Verbesserung der Durchfahrt für den MIV ist nicht vorgesehen.</p> <p>5.P.3: Der Handlungsdruck wird anerkannt. Im Bereich Zollikofen sind zwei Hauptverbindungen vorgesehen. Sowohl über die Bernstrasse, wie auch die "abseits" Lösung.</p> <p>5.O.1: Die Knoten auf dieser Strecke wurden nicht im Detail untersucht und sind im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes zu überprüfen.</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson		Ein Ausbau erachte ich als sehr dringend. Der Abschnitt dient um Bern - Zollikofen zu erschliessen. Ich fahre die Route Täglich. Die vorhandenen Velolinien sind sehr praktisch. Jedoch fehlen von Zollikofen Bhf bis Steinibach diese Praktischen Velolinien. Um die Lage zwischen Unterzollikofen und Steinibach zu entschärfen wäre eine Radikale Umgestaltung notwendig. Ein PKW / LKW Tunnel würde Platz schaffen, die Anwohner durch geringere Lärmemissionen entlasten und für die Zukunft genügend Platz schaffen. Platz für eine 30er Zone und Velostrasse.		x			Der Handlungsdruck wird anerkannt. Ein Tunnel ist eine Option, weist aber ein schlechtes Kosten- / Nutzenverhältnis auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
Privatperson	Im Abschnitt Worblaufen Linienführung von Varianten 2A + 2B Richtung Zollikofen mit "Abstecher" in die Unterführung infolge zus. Steigung gegenüber Variante 1 mit direkter Führung entlang Kantonsstrasse + damit geringerer Steigung unattraktiv!			x			Die Variante 1 entspricht im Abschnitt der empfohlenen Variante.
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination		Massnahme 5P1: Die Auswirkung der Aufhebung des separaten Rechtsabbiegers auf den Betrieb der Buslinie(n) sollte ausgewiesen werden. Falls die Massnahme eine wesentliche Fahrzeitverlängerung zur Folge hat, den zuverlässigen Betrieb der Buslinie(n) gefährdet oder den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen nötigen machen sollte, stehen wir der Massnahme kritisch gegenüber.		x			ÖV: Der Einfluss der Massnahme ist anhand der aktuellen Verkehrszahlen und unter Berücksichtigung des Projektes Verkehrsmanagement VM Nord im Rahmen eines nächsten Projektierungsschrittes zu überprüfen und zu konkretisieren.
Pro Velo Kanton Bern		Massnahme 5.O.1 (Ortsdurchfahrt Zollikofen) Wir schlagen vor, den bestehenden Strassenraum für die Velofahrenden besser zu nutzen. Radstreifen sind gegenüber einem Mehrzweckstreifen aufgrund der hohen Verkehrsmenge und der Wichtigkeit dieser Strecke für den Veloverkehr zu bevorzugen.		x			Dies bestätigte den Vorschlag gemäss Planungsstudie.
VCS	Wir teilen die Ansicht der Arbeitsgruppe, dass die Route Hübeliweg-Gurtenweg (in Richtung Unterzollikofen) bzw. Hübeliweg-Wahlenallee (in Richtung Münchenbuchsee und Moosseedorf) als Ergänzung zur Route über die Bernstrasse dienen kann. Das Ziel muss aber bleiben, den Abschnitt Steinibach-Unterzollikofen auf der Bernstrasse längerfristig velofreundlicher zu gestalten.	- 5.P.1 – Bahnhof Steinibach, Knoten Bern- / Alte Tiefenau-/ Aarestrasse: Wir begrüßen die Massnahmen (u.a. Aufhebung des Rechtsabbiegers zugunsten grosszügiger Radstreifen). Die gepflasterte Anrampung bei der (sehr übersichtlichen) Einmündung des Bürgerwegs in die Alte Tiefenaustrasse ist zu entfernen oder zumindest "sanfter" zu gestalten. Sie bremst den Veloverkehr aus Richtung Hübeliweg nach Worblaufen Bahnhof unnötig. Aus der Aarestrasse (von Bremgarten her) ist dem Veloverkehr das Rechtsabbiegen in die Tiefenaustrasse auch bei Rotlicht zu erlauben und entsprechend zu signalisieren. In umgekehrter Richtung ist zu prüfen, ob direkt nach dem ersten Kreisel nach der Tiefenaustrasse ein Velostreifen links der Autofahrs pur angelegt werden kann, damit direkt nach diesem Kreisel gegen die Strassenmitte eingespurt und dann direkt auf den Linksabbieger Richtung Aarestrasse (- Reichenbach - Bremgarten) weitergefahren werden kann. - 5.O.1 – Ortsdurchfahrt Zollikofen: Die	Wie erwähnt, gibt es keine durchgehende Parallelverbindung für Velos zwischen Unterzollikofen und dem Bahnhof Zollikofen. Wir regen deshalb an, die teilweise mögliche Parallelverbindung Zelgweg-Fellenbergstrasse, die im erwähnten Richtplan Verkehr der Gemeinde Zollikofen seit 2016 enthalten ist, prioritär zu realisieren.	x		x	Linienführung Steinibach - Zollikofen: Eine langfristige Verbesserung bleibt als Ziel bestehen. Kurz- / bis Mittelfristig sind in diesem Bereich jedoch leider kaum Verbesserungen möglich. Parallelverbindung Zelgweg - Fellenbergstrasse: Die Planungsstudie beschränkte sich den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Routen auf Nebenverbindungen besteht. Dieser muss von den zuständigen Behörden (der Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden. 5.P.1: Im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes ist die konkrete Ausgestaltung (Einmündung Bürgerweg), die Möglichkeit des Rechtsabbiegers bei Rot aus der Aarestrasse sowie weitere Optimierungen im Detail zu prüfen (im Massnahmenblatt ergänzt). Für Linksabbieger ist indirekte und sichere Abbiege Variante am Kreisel markiert, geübtere Velofahrende können auf Linksabbiegespur einspuren.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Bernstrasse ist nach wie vor die einzige direkte Nord-Süd-Verbindung durch das Dorf. Entsprechend ist es wichtig, diese für den Veloverkehr aufzuwerten. Die Mehrzweckstreifen sind für nach links abbiegende Fahrzeuge - auch Velos - zwar nützlich. Doch in einer Nutzenabwägung könnten wir deren Aufhebung zu Gunsten der Einrichtung bzw. Verbreiterung von Radstreifen und ergänzenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen begrüßen.					Ortsdurchfahrt Zollikofen: Mit der Massnahme 5.O.1 werden Verbesserungen an der Ortsdurchfahrt für den Veloverkehr angestrebt.

4.3 Abschnitt Zollikofen – Moosseedorf

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Moosseedorf		<p>Massnahme 5.P.4 Unterführung Laupenackerstrasse hat nicht hohe Priorität</p> <p>Massnahme 5.P.5 Anbindung Sandstrasse hat hohe Priorität / Sicherheit ist heute nicht gewährleistet. Querung Sandstrasse ist sehr gefährlich</p> <p>Massnahme 5.P.6 Anbindung Kirchgasse hat hohe Priorität / Sicherheit ist heute nicht gewährleistet. Querung Bernstrasse ist sehr gefährlich</p> <p>Massnahme 5.P.8 Überführung Autobahn hat nicht hohe Priorität. Es sollte kein grosses Brückenbauwerk entstehen. Die Schwellensituation ist nochmals zu prüfen.</p> <p>LV-Ü.21.24 Unterführung Sandstrasse-Unterweg ist für Moosseedorf sehr wichtig.</p>		x			<p>Priorisierung: Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme teilweise erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen. Falls die Gemeinde auf ihren Strassen früher Massnahmen umsetzen kann, ist sie frei dies zu tun.</p>
Münchenbuchsee	<p>Es wird anerkannt, dass infolge des heutigen Ausbaustandards auf der Bern-Zürichstrasse die Laupenackerstrasse/Nasse Gasse-Verbindung für den Veloverkehr sehr wichtig ist; aber die Linienführung Bernstrasse/Zürichstrasse sollte weiterhin eine Hauptverbindung bleiben, da der zukünftige Ausbaustandard sehr gut sein wird, diese Verbindung grössere Arbeitsplatzgebiete erschliesst, es weiterhin die Direktverbindung zwischen Waldegg – Moosseedorf bleibt und in der umliegenden Netzlogik alle Kantonsstrassen eine Hauptverbindung sind. Die parallele Linienführung von Hauptverbindungen kommt im Korridor 5 häufig vor und kann kein Argument zur Abstufung sein.</p>	<p>Massnahme 5.O.2. Die Gemeinde strebt auf diesem Abschnitt keine 30er Zone an. allgemein: Die Massnahmen punktuell und linear sind nachvollziehbar. Es stellt sich jedoch die Frage der Priorität (sind einige Massnahmen dringender als andere?) und Etappierung (bis wann sollen die Massnahmen umgesetzt sein?); die Massnahmen haben ja auch finanzielle Folgen für die Gemeinde und benötigen ggf. auch Abstimmungen mit Dritten/weitere Projekte</p>			x		<p>Linienführung: Zürich- Bernstrasse sollen im Sachplan weiterhin Hauptverbindungen bleiben (Anpassung im Plan wird vorgenommen) - aktuell werden Verbesserungen umgesetzt und langfristig sind weitere Verbesserungen auf diesem Abschnitt denkbar.</p> <p>5.O.2: wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Priorisierung: Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahmen teilweise erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.</p>
GFL Zollikofen	<p>Wir begrüßen die Empfehlung der Arbeitsgruppe, die Variante Industriestrasse umzusetzen und die Variante 1A zu vertiefen. Die Zürichstrasse-Bernstrasse ist und bleibt die direkteste Verbindung zwischen Moosseedorf und Bern, gerade auch für Elektrovelofahrende. Darum sollte sie möglichst velofreundlich gestaltet werden.</p> <p>Die Verlegung des Alltagsveloverkehrs auf die Industriestrasse ist wegen der Steigung keine taugliche Verbesserungsmassnahme bezüglich einer Veloförderung und einer dringlichen Verlagerung eines Teiles des heutigen Pendlerverkehrs aufs Velo. Dem Autoverkehr würde eine solche Linienführung nie zugemutet. Stattdessen soll auf der Hauptverkehrsachse der Autoverkehr verlangsamt und möglichst vermindert werden im Sinne der Verlagerung auf den ÖV und aufs Velo.</p>	<p>5.L.3: Wir begrüßen diese Massnahme (Verbreiterung und punktuelle Sicherung des Radstreifens zu Lasten der MIV-Fahrspur). Die Ausbesserung des Belags und Anhebung der Dohlendeckel ist dringend und vorzuziehen!</p> <p>5.L.7: Wir begrüßen diese Massnahme (Anordnung von Radstreifen und ergänzende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung).</p> <p>5.P.3: Wir begrüßen die Massnahmen. Das Einbiegen von der Bernstrasse aus Richtung Süd nach rechts in die Unterführung ist trotz des abgechrägten Randsteins unattraktiv bzw. gefährlich. (Abfallende Strasse!) Wir regen an, den Randstein "sanfter" zu gestalten.</p> <p>5.P.4: Wir begrüßen diese Massnahme. Zudem regen wir an, die Schwelle auf der Laupenackerstrasse südlich der Unterführung zu entfernen oder zumindest so zu gestalten, dass der aufwärts-fahrende Veloverkehr nicht abgebremst wird.</p>			x		<p>Linienführung: Zürich- Bernstrasse sollen im Sachplan weiterhin Hauptverbindung bleiben (Anpassung im Plan wird vorgenommen) - aktuell werden Verbesserungen umgesetzt und langfristig sind weitere Verbesserungen auf diesem Abschnitt denkbar.</p> <p>5.P.4 - Die Aufhebung der Schwelle soll im nächsten Projektierungsschritt geprüft werden (Ergänzung im Massnahmenblatt).</p>
gfp Grauholz	<p>Die Hauptverbindung von Moosseedorf nach Zollikofen über die Industriestrasse (abseits der Hauptstrasse) zu führen, macht aus unserer Sicht Sinn.</p>	<p>5.P.2 und 5.L.3: Die vorgeschlagenen Massnahmen sind zu begrüßen, keine Ergänzungen.</p>	<p>Der Moosmattweg (Fuss-/Veloweg entlang RBS-Linie) zum Shoppy ist stark frequentiert. Durch sein zweiteiliges Gefälle aber auch durch die</p>		x		<p>Linienführung Moosseedorf - Zollikofen: Die Bernstrasse wird zusätzlich weiterhin im Sachplan als Hauptverbindung klassifiziert.</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>Variantenstudium - Korridor 5: Moosseedorf - Zollikofen: Wir sind klar der Meinung, dass in den Ausbau von Variante 2 (Industriestrasse/Laupenackerstrasse) investiert und - im Sinne der Entflechtung - der Veloverkehr über diese Route geleitet werden sollte.</p>	<p>5.L.5: Die vorgeschlagenen Massnahmen sind zu begrüssen. Die Industriestrasse wird bis zum Eingang Loupewald stark befahren (Gewerbe, DHL). Für Fussgänger fehlt teilweise ein Trottoir, für Velofahrer ein Radstreifen. Ergänzung: Von Zollikofen her kommend ist die Veloweg-Signalisation beim Abzweiger Schösslistrasse-Bahnhofunterführung-Industriestrasse nicht optimal und sollte verbessert werden. Der nach Kirchberg, Moosseedorf zeigende Wegweiser ist weit links und ziemlich tief angebracht (an einer Strassenmauer). Evtl. versetzen, z. B. unterhalb Signalisation 'Fussgänger' (Mittelinsel). Eine Vorsignalisation auf Höhe Lastwagenparkplatz (also bevor es den 'Stutz' hinabgeht) wäre sinnvoll: nach rechts nach Moosseedorf (Veloweg 34), nach links nach Zollikofen Bhf. und zum Veloweg 64. Ebenso fehlt nach rechts (also Richtung Moosseedorf) eine gelbe Bodenmarkierung, nach links gibt es eine. Dies verwirrt ebenfalls.</p> <p>5.P.4: Die vorgeschlagenen Massnahmen sind zu begrüssen. Die signalisierte Bodenschwelle kurz vor der Unterführung finde ich sinnvoll, weil die Velofahrer zu einer Temporeduktion gezwungen werden. Einige Velofahrer 'umfahren' die Schwelle jedoch über das Ackerland.</p> <p>5.P.5 Bemerkungen: Sehr gefährliche Stelle. Für Velofahrer ist der Vortritt zwar aufgehoben. Zwar. Aus Richtung Laupenacker kommen die Velofahrer zum Teil aber in einem ziemlich hohen Tempo, so dass es zu Konflikten mit den Rechtsabbiegern aus der Bernstrasse kommen kann. Idee: warum das kleine Durchgangssträsschen bei der Pizzeria Moossee für den Veloverkehr nicht sperren und den Veloverkehr über die Moosstrasse (also quasi um die Pizzeria herum) leiten (entsprechend signalisieren, evtl. kleine bauliche Massnahmen). Eine solche Massnahme wäre nur eine kleine Konfortverschlechterung, würde die Stelle aber ziemlich entschärfen. Btw: Prüfen von veloverkehrsberuhigenden Massnahmen auf dem Badweg (spielende Kinder) durch Tempobeschränkung oder kleinen Hindernissen.</p>	<p>zunehmende Anzahl schneller E-Biker (mit gelben Nummern) sind viele Velofahrer für die Fussgänger in einem unvernünftig hohem Tempo unterwegs. Vom Shoppy her kommend unterquert der Veloweg kurz vor dem Durchgang zum RBS-Bhf. Moosseedorf die Bahnlinie (scharfer Knick nach rechts durch die Bahnunterführung). Auch hier sind die Velofahrer sehr schnell (zu schnell) unterwegs (Gefälle). Ortsunkundige können den Rechtsknicke unterschätzen. Zudem hat es in dieser Gegend oft spielende Kinder auf der Strasse. Auch haben wir zweimal kurz nacheinander Situationen beobachtet, bei denen Velogrüppchen unter der Unterführung auf dem sehr schmalen Haltestreifen angehalten haben. Diese sind wegen des Knicks für die vom Shoppy her kommenden Velofahrer erst sehr (zu) spät sichtbar. Vor eben dieser Unterführung gibt es eine rote Velowegsignalisation Richtung (a) OBI und (b) Moossee (Strandbad). Der Signalisation folgend (etwa in Höhe Abzweiger Industriestrasse/Gewerbestrasse) kommt man dann an einen weiteren Wegweiser. Nach rechts roter Velowegweiser zum OBI, nach links kleiner blauer 'Gemeindegewegweiser' Richtung Strandbad. Die Signalisation ist für Velofahrer nicht optimal. Sie suchen nach roten Wegweisern.</p> <p>Vorschlag: gesamte Situation zw. Shoppy und RBS-Unterführung (Moosmattweg) vertieft prüfen. Eine Entflechtung der Fussgänger und Velofahrer ist anzustreben. Für die Fussgänger gibt es die Variante über den Fussgängerstreifen Moosbühlkreuzung und auf dem Trottoir entlang der Industriestrasse das Areal des Shoppy zu erreichen. Leider "stranden" die Fussgänger dann bei der Ampel in der Nähe der Tankstelle. Hier könnte ein zusätzlicher Fussweg mit Rampe hinunter auf den Parkplatz P1 und direkt zum Eingang angelegt werden. Mit dem geplanten Trottoir entlang der Moosbühlstrasse wird sich der Fussgängerverkehr sowieso Richtung Süden verlagern. Der Weg entlang des OBI und über eine neue Fussgängerpassarelle ins Shoppy wird attraktiver. Die Signalisation für Fussgänger und Velofahrer muss entsprechend angepasst werden.</p>	x	x		<p>Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5.L.4: Eine Verbesserung Wegweisung wird im Massnahmenblatt ergänzt (entspricht Kommentar zu 5.L.5). - 5.P.4: Wird zur Kenntnis genommen. - 5.P.5: Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsreichen, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. Umfahrung der Pizzeria sowie zusätzlicher Linksabbieger sind aus Sicht Veloverkehr nicht optimal. <p>Weitere Bemerkungen: Verkehrsberuhigende Massnahmen Badiweg, sowie die Verbesserung der Wegweisung werden als zu prüfende Verbesserungen an die kantonale Fachstelle Veloverkehr sowie die zuständigen Behörden (Gemeinden) weitergeleitet.</p>
glp Moosseedorf		<p>Die Kreuzung Nassegasse mit der Sandstrasse ist unübersichtlich und daher gefährlich. Auch hier sollten Massnahmen ergriffen werden. Auf der Nassegasse und der Laupenackerstrasse würden viele Längsparkplätze markiert. Diese sind für schnelle Velos gefährlich. Diese Strassen sollten als Velobahn kenntlich gemacht werden (Markierung, Hinweistafel).</p>		x			<p>Nassegasse - Sandstrasse : Es ist eine Massnahme 5.P.5 in diesem Bereich vorgesehen.</p>
Grüne Mittelland Nord	<p>Variante Zollikofen – Moosseedorf: Wir begrüssen die Empfehlung der Arbeitsgruppe, die Variante Industriestrasse umzusetzen und die Variante 1A zu vertiefen. Die Zürichstrasse-Bernstrasse ist und</p>	<p>5.P.4 Moosseedorf, Unterführung Laupenackerstrasse: Wir begrüssen diese Massnahme. Zudem regen wir an, die Schwelle auf der Laupenackerstrasse südlich der Unterführung zu entfernen</p>			x		<p>- Linienführung Zürichstrasse - Bernstrasse sollen im Sachplan weiterhin Hauptverbindung bleiben (Anpassung im Plan wird vorgenommen) - aktuell werden Verbesserungen</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	bleibt die direkteste Verbindung zwischen Moosseedorf und Bern, gerade auch für Elektrovelofahrende. Darum sollte sie möglichst velofreundlich gestaltet werden.	oder zumindest so zu gestalten, dass der aufwärts-fahrende Veloverkehr nicht abgebremst wird					umgesetzt und langfristig sind weitere Verbesserungen auf diesem Abschnitt denkbar. - 5.P.4: Die Aufhebung der Schwelle soll im nächsten Projektierungsschritt geprüft werden (Ergänzung im Massnahmenblatt).
Privatperson		Mir fehlen die Massnahmen auf dem Abschnitt Schösslistrasse/Eichenweg in Zollikofen. So wie auf dem Abschnitt auf der Länggasse bis man dann auf den Veloweg bei der HAFL abbiegen kann. Vor allem, wenn Stau ist auf der Autobahn weichen alle Autos auf diese Strasse aus. Es hat nur teilweise einen Velostreifen. Die Autos überholen immer super nah, weil z.B. der Eichenweg ziemlich schmal ist. Zudem ist der Velostreifen voller Löcher und Gullis. Ich fände es super, wenn beim Schössliweg/Eichenstrasse auch Tempo 30 wäre und aber zudem die Strasse nicht mehr durchgehen befahrbar wäre. Also einfach Poller in der Strasse vor dem Bettenland (wenn aus Richtung Bern kommend). Dann hätte man dort keine Durchgangsverkehr mehr und die Velos können aber dennoch passieren.	Ich möchte noch anmerken, dass Tempo 30 auf der Industriestrasse schon eine gute Massnahme ist. Aber ich kann mir schlecht vorstellen, dass die DHL dies einhältet. Meistens sind sie so im Stress, dass sie bei der Verengung der Strasse noch knapp neben den Velo durchdrängen, etc. Zudem finde ich an der Industriestrasse auch die Ausfahrten aus den Gebäuden kriminell als Fussgänger, respektive wenn ich mit meinen Kindern auf dem Velo unterwegs bin und sie auf dem Trottoir fahren, weil die Strasse wegen der DHL zu gefährlich ist. Meine Tochter wurde einmal bei der Abfahrt vom Parking des sfb Bildungszentrum fast überfahren, weil man wegen den Büschen einfach weder die Abfahrt sieht noch sehen die Autos auf das Trottoir. Dort müsste man zwingend auch was ändern. Mit selbst wurde auch schon einmal voll die Vorfahrt genommen, als ein Lieferwagen vom Haus KLG Maschinen von unten einfach ohne zu schauen auf die Industriestrasse gefahren ist. Man muss also Velofahrerin dort wirklich sehr sehr konzentriert fahren, damit kein Unfall geschieht. Wenn irgendwie möglich sollte eigentlich dort ein abgetrennter Veloweg hin. Auf meinem Arbeitsweg ist die Industriestrasse der mit Abstand gefährlichste Abschnitt.	x			- Schösslis/ Eichenweg: Mit 5.L.3 ist eine Massnahme auf Schösslistrasse / Eichenweg vorhanden. - Der Abschnitt Länggasse hat bestehende Massnahme gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK LV-S-4 mit spezifischen Verbesserungen für den Veloverkehr. - Industriestrasse: Das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden kann nicht im Rahmen einer Studie zur Linienführung gelöst werden. Konkrete Verbesserungen der Ein-/Ausfahrten auf der Industriestrasse sind im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes zu prüfen.
Privatperson		Die S-Bahn hatte gerade Platz um zu expandieren. Ich erwarte, dass die Fahrräder eine Auto / Bahn gleichwertige strecke erhalten.		x			
Privatperson		Entlang Bernstrasse nicht nur Radstreifen, sondern mit Grünstreifen abgetrennter Radweg wäre super!		x			Aktuell werden Verbesserungen umgesetzt (Radstreifen), langfristig sind weitere Verbesserungen auf diesem Abschnitt denkbar.
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination		Massnahme 5P2: Die Auswirkung der Änderung der Vortrittsbeziehung auf den Betrieb der Buslinie 41 sollte aufgezeigt werden. Falls die Massnahme eine wesentliche Fahrzeitverlängerung zur Folge hat, den zuverlässigen Betrieb der Buslinie gefährdet oder den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen nötigen machen sollte, stehen wir der Massnahme kritisch gegenüber.		x			ÖV: Der Einfluss der Massnahme ist anhand der aktuellen Verkehrszahlen und unter Berücksichtigung des Projektes Verkehrsmanagement VM Nord im Rahmen eines nächsten Projektierungsschrittes zu überprüfen und zu konkretisieren.
Forum Jeggenstorf			Der Schutz der Amphibienwanderstrecke im Wald (Verbindung Industriestrasse-Laupenackerstrasse) im Frühjahr sollte erhalten werden bzw. im Konzept mit einbezogen werden.	x			
Pro Velo Kanton Bern		Massnahme 5.P.3: Wir unterstützen diese Massnahme; der Randstein zum Abbiegen von der Bernstrasse nach rechts in die Unterführung ist velofreundlicher auszugestalten (Sturzgefahr).			x		5.P.3: Die Verbesserung zur Ausgestaltung der Randsteine wurde ins Massnahmenblatt aufgenommen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
		Massnahme 5.P.4: Wir beantragen, die Schwelle auf der Laupenackerstrasse südlich der Unterführung velofreundlicher auszugestalten.					5.P.4: Die Aufhebung der Schwelle soll im nächsten Projektierungsschritt geprüft werden (Ergänzung im Massnahmenblatt).
VCS	Variante Zollikofen – Moosseedorf: Wir begrüßen die Empfehlung der Arbeitsgruppe, die Variante Industriestrasse umzusetzen und die Variante 1A zu vertiefen. Die Zürichstrasse-Bernstrasse ist und bleibt die direkteste Verbindung zwischen Moosseedorf und Bern, gerade auch für Elektrovelofahrende. Darum sollte sie möglichst velofreundlich gestaltet werden.	5.P.2: Wir begrüßen die Massnahme, soweit sie die Sicherheit für den Veloverkehr verbessern. Ein allfälliger Ausbau der Unterführung darf jedoch nicht zu zusätzlichem Autoverkehr und damit verbundener Belastung der Kreuzstrasse führen. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sind aufgrund des als Folge des (Aus-)Baus des Verwaltungscampus Meilen des Bundes erwarteten Mehrverkehrs dringend! 5.P.4: Wir begrüßen diese Massnahme. Zudem regen wir an, die Schwelle auf der Laupenackerstrasse südlich der Unterführung zu entfernen oder zumindest so zu gestalten, dass der aufwärts-fahrende Veloverkehr nicht abgebremst wird		x		x	- Zollikofen - Moosseedorf: Die Bernstrasse wird aktuell saniert und mit Velostreifen versehen. - 5.P.2: Der Ausbau der Unterführung ist nur für Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. - 5.P.4: Die Aufhebung der Schwelle soll im nächsten Projektierungsschritt geprüft werden (Ergänzung im Massnahmenblatt).

4.4 Abschnitt Ittigen – Urtenen-Schönbühl

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Ittigen		Eine attraktive Veloverbindung Ittigen - Urtenen-Schönbühl über das Grauholz ist seit langem ein Anliegen der Gemeinde Ittigen. Die Aufnahme als Hauptverbindung wird begrüsst.		x			
Moosseedorf	Die Veloverbindung Ittigen/Bolligen - Urtenen-Schönbühl via Sand erachten wir auch aus Sicht Moosseedorf als sehr wichtig. Eigentliche Massnahmen sind hier nicht erwähnt.			x			
Forum Jeggenstorf		Eine Verkehrstrennung mit separatem Veloweg wäre hier wichtig und sicherer für alle Verkehrsteilnehmenden.		x			Im Rahmen der Planungsstudie sind auf diesem Abschnitt keine Massnahmen vorgesehen. Die Planungsstudie beschränkte sich den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Routen auf Nebenverbindungen besteht. Dieser muss von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.
glp Grauholz	Die Aufnahme ins Basisnetz Alltag der Direktverbindung von Urtenen-Schönbühl nach Ittigen ist zu begrüssen. Damit hat man eine direkte Anbindung an Ittigen und damit auch an Bern-Wankdorf.			x			
glp Moosseedorf	Wir befürworten die neue Linie. Um eine direkte Verbindung von Moosseedorf in Richtung Ittigen zu ermöglichen sollte ein Abzweiger vom Sand über die Sandstrasse und die neu zu bauende Unterführung zum Unterweg und den Zielen in Moosseedorf führen (Zentrum, Schoppy, Badi, Einbaumuseum, Mömax, neuer Park im Moosbühl).			x			Die Verbindung liegt ausserhalb des Bearbeitungsperimeters. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Routen auf Nebenverbindungen besteht. Dieser muss von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.
Privatperson	Ich bin nicht ganz sicher, ob ich dieser Veloweg abseits der Hauptstrasse geführt wird. Ich wäre sehr froh, wenn dort ein Veloweg käme. Dort habe ich richtig Angst auf dem Velo und ich bin eine Vielfahrerin. Zudem finde ich es einfach schade, dass ich mit meinen Kindern diesen Weg nicht fahren kann.			x			Im Rahmen der Planungsstudie sind auf diesem Abschnitt keine Massnahmen vorgesehen. Die Planungsstudie beschränkte sich den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Routen auf Nebenverbindungen besteht. Dieser muss von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.
Privatperson			Aufnahme ins Basisnetz ist zu begrüssen.	x			

4.5 Abschnitt Urtenen-Schönbühl, Staldenstrasse

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntrnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
				x			
Forum Jeg-enstorf			Wichtig ist die Berücksichtigung von velofahrenden Schulkindern. Einbezug von Lehrpersonen/Schulleitung zur Abklärung der Bedürfnisse der Kinder.	x			
glp Grauholz	Die Aufnahme als Hauptverbindung Alltag der Staldenstrasse in Urtenen-Schönbühl macht Sinn. Diese Strecke ist für den Veloverkehr geeignet und verbindet das Zentrum von Schönbühl mit der Hauptverbindung. Und sie führt am Oberstufenschulhaus vorbei.	- 5.L.5 Urtenen-Schönbühl, Hindelbankstrasse: Die Massnahme ist zu begrüssen. Der Strasse hat sehr viel Verkehr und es gibt aktuell keinen Velostreifen. - 5.L.9 Urtenen-Schönbühl, Querung Lyssstrasse: Die Massnahme ist zu begrüssen. Sie erleichtert die Querung der Lyssstrasse. - 5.P.7 Urtenen-Schönbühl, Knoten Holzgasse: Der Platz für Fussgänger und Velofahrer ist tatsächlich etwas eng und unübersichtlich, insbesondere wenn viele Schulkinder unterwegs sind. Eine Verbreiterung ist zu begrüssen.		x			
glp Moosseedorf	Im Bericht wird die Linienführung ab Moosseedorf entlang des Moossees und über die Bogenbrücke A6 definiert. Diese Linienführung ist ungeeignet. Entlang des Moossees befindet sich ein Spielplatz und die Badi Moossee. Schon heute ereigneten sich schon mehrere Beinahezusammenstösse zwischen spielenden Kindern, Fussgängern, manövrierenden Autos etc. Auch ist die Bogenbrücke wegen der zu grossen Steigung nicht für schnelle Velos geeignet. Die Linienführung führt auch am Zentrum Schönbühl vorbei und erfüllt daher die Anforderungen an eine schnelle Verbindung der Zentren nicht. Wir schlagen als alternative die Linienführung südlich entlang der RBS vor. Die Veloroute existiert bereits und führt direkt ins Zentrum von Schönbühl. Von dort bestehen Veloverbindungen Richtung Bärswil, Richtung Mattstetten über die Grubenstrasse und mit der Staldenstrasse Richtung Urtenen und Jeginstorf. Auf dieser Route wären folgende Massnahmen nötig: Aufhebung der Längsparkplätze entlang der Moosstrasse in Moosseedorf, Markierung eines Fussgängerbereichs im Abschnitt entlang der RBS, Umgestaltung der Einmündung in die alte Bernstrasse (Vortrittsregelung ändern).		Die Velowegführung im Zentrum von Schönbühl muss überdacht und vorallem besser ausgeschildert werden. Die Velobahn von Moosseedorf (alte Bernstrasse), die Velobahn Staldenstrasse, die Veloroute über die Grubenstrasse und die Fortführung Richtung Bärswil (Hindelbankstrasse) müssen miteinander besser verbunden werden. Vieles ist schon da (Unterquerung A1), es fehlen meistens nur Wegweiser und ein bisschen Farbe.	x			Verbindung entlang der RBS: Verbindung entlang der RBS ins Zentrum ist kein direkter Ersatz für die direkte Verbindung von Jeginstorf nach Moosseedorf, Münchenbuchsee beim Moossee vorbei. Aus Sicht Veloverkehr braucht es beide Verbindungen. Weitere Bemerkungen: Verkehrsberuhigende Massnahmen Badiweg, sowie die Verbesserung der Wegweisung werden als zu prüfende Verbesserungen an die kantonale Fachstelle Veloverkehr sowie die zuständigen Behörden (Gemeinden) weitergeleitet.

4.6 Weitere Bemerkungen

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Jegenstorf	Mit dem Bahnhofneubau ist eine neu (regionale) Velostation geplant, diese ist in die Planstudie Linienführung Veloverkehr Bern-Mittelland einzuplanen.	x			Die Velostationen sind für keine der betroffenen Gemeinden im Plan verzeichnet. Die Anschlüsse an die Bahnhöfe (mit / ohne Velostation) sind eingeplant.
Mattstetten	Die Anbindung Velofreizeitroute kann nicht wie bei 5.L.5 aufgezeigt gemacht werden. Die Carrosserie Kiener AG vergrössert sich und der Weg ist nicht mehr im Betrieb. Bitte anpassen von/zum Knoten Grauholzstrasse.		x		Die Abbildung und die Bemerkung im Massnahmenblatt wurden entsprechend angepasst.
Moosseedorf	Wir erachten die vernetzte Veloverkehrsführung als sehr wichtig.	x			
Münchenbuchsee	Die empfohlene Linienführung führt in Abbildung 6 EB (Gelb) immer noch nur bis zur UF Bielstrasse. Dies ergibt keinen Sinn, da dort kein Anschlusspunkt oder wichtiger Zielort ist. Zwischen dem Bärenknoten und der UF führen keine wichtigen Veloverbindungen zur Bielstrasse. Die Route müsste sollte nur bis Bärenkreisel gehen, ab da sind Oberdorfstrasse und Bielstrasse «gleichwertig». Karten: In Kap. 3.1.2 wird festgehalten, was die Zielorte sind, nach denen die Überprüfung der Routenführung erfolgt. In den Karten sind jedoch nur Schulen, Sport und Bahnhöfe aufgeführt. Die Bedeutung von z.B. Arbeitsschwerpunkten, Zentren etc. geht kartografisch verloren. Aufnahme Route via Im Eggacker – Längmattweg als Freizeitroute (Hinweis für Kanton/Region) Für die Freizeitroute 64 wäre es eine deutliche Verbesserung, da es hier nicht um Direktheit und Schnelligkeit geht und eine Route abseits der Kantonsstrasse zu bevorzugen wäre. Auch wäre bei der Moosgasse ein direkter Anschluss an die bestehende Linie via Bahngässli möglich. Die Bielstrasse ist als Freizeitroute gänzlich ungeeignet. Am Knoten Bielstrasse/Längmattweg fehlt jedoch eine Abbiege-/Querungshilfe für Velofahrende, was bei der doch stark belasteten Bielstrasse fast schon ein Muss wäre.	x			Die Planungsstudie beschränkte sich die empfohlene Linienführung auf der identifizierten Hauptverbindung des Veloalltagsverkehrs im Perimeter auszuweisen. Die Empfehlung führt bis ans Ende des Bearbeitungsperimeter. Weiter wird keine Empfehlung gemacht, da diese Abschnitte nicht untersucht wurden. Der Hinweis zur Aufnahme des Abschnittes Eggacker - Längmattweg als Freizeitroute wird an die kantonale Fachstelle weitergeleitet.
Forum Jegenstorf	In Jegenstorf wären im Dorf selber unbedingt Massnahmen zur Verkehrstrennung und Sicherung von Velofahrenden nötig.	x			Die Korridore für die Planungsstudien fokussieren auf die Hauptkorridore. Es wird anerkannt, dass teilweise auch auf den Nebenkorridoren Handlungsbedarf besteht. Dieser ist durch die jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton und Gemeinden) anzugehen. In Jegenstorf liegt zudem das Vorprojekt Ortsdurchfahrt vor (erarbeitet durch das kantonale Tiefbauamt OIK III).
GFL Zollikofen	Grundsätzliche Bemerkungen: Das Velo ist grundsätzlich dem Auto als Mobilitätsmittel gleichzusetzen und entsprechend gleichwertig zu behandeln. Entsprechend sollen Velospuren und -wege im Alltagsverkehr direkt und velotauglich (möglichst ohne zusätzliche Steigungen und Umwege) geführt werden. So soll der Veloalltagsverkehr grundsätzlich nicht von den Hauptverkehrsachsen auf Nebenverkehrsachsen umgeleitet werden, sondern der Autoverkehr soll zugunsten des Veloverkehrs durch bauliche und polizeiliche Massnahmen eingeschränkt und möglichst vermindert; Autoachsen sollen verengt werden, um Platz für den Veloverkehr zu schaffen. Ohne solche Akzent- und Prioritätenverschiebungen wird auch das immense Verkehrs- und Klimaerwärmungsproblem, mitverursacht durch uneingeschränkten Pendlerverkehr mit Privatautos, nie gemildert werden können. Eine Verlangsamung und Verminderung des Privatautoverkehrs löst im betrachteten Gebiet bereits die meisten Verkehrsprobleme für Velofahrende und ist die beste und effizienteste Veloförderung. Weiteres Vorgehen Bei der Durchsicht der Zollikofen betreffenden Studienaussagen haben wir festgestellt, dass vieles davon bereits im Rahmen der Ortsplanungsrevision und insbesondere der Richtplanung Verkehr angedacht, geprüft und zu Teil auch behördenverbindlich vorgesehen worden ist. Leider ist auch fünf Jahre nach den entsprechenden Beschlüssen noch nicht viel weiterentwickelt und umgesetzt worden. Die GFL Zollikofen erwartet deshalb, dass die von der Arbeitsgruppe empfohlenen Massnahmen zügig vorangetrieben und umgesetzt werden. Weitere Hoffnungen auf eine Verstärkung und Beschleunigung der Bemühungen zur Förderung des Veloverkehrs und insbesondere zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden setzen wir in die angekündigten Massnahmen auf kommunaler Ebene: Im Politikplan 2022 -2026, der vom Gemeindeparlament soeben zustimmend zur Kenntnis genommen wurde, hat der Gemeinderat fürs Tätigkeitsprogramm 2022 einerseits angekündigt, die Signalisationen für Velos und E-Bikes zu überprüfen und zu optimieren. Andererseits soll unter Einbezug der Bevölkerung und von Fachleuten ein Massnahmenkatalog zur Veloförderung erarbeitet werden, wie es die anfangs 2021 erheblich erklärte Motion für eine Velo-Offensive Zollikofen verlangt. Finanzielle Mittel dafür sind im Gemeindebudget 2022 eingestellt und vom Gemeindeparlament stillschweigend bewilligt worden. Die GFL erwartet, dass aus diesem kommunalen Prozess resultierende Verbesserungsvorschläge von den Behörden auf regionaler und kantonaler Ebene unterstützt und in deren Bemühungen einbezogen werden.	x			
Grüne Mittelland Nord	Die Planungsstudien sind solide und ambitioniert. Nun braucht es aber eine rasche Umsetzung. Dazu braucht es in der Verkehrsplanung eine Prioritätenverschiebung Richtung Velo. Eine Verlangsamung und Verminderung des Privatautoverkehrs löst die meisten Verkehrsprobleme für Velofahrende und ist die beste und günstigste Veloförderung. Angesichts der Klimakrise und der Notwendigkeit zur CO2-Reduktion fordern wir die RKBM auf, nach dieser soliden Planung einen Fokus auf die rasche Realisierung der	x			Die RKBM setzt sich dafür ein, dass die Velohaupttrouten möglichst rasch realisiert werden. Die Korridore wurden mit dem Kanton priorisiert und im RGSK 2021/ AP 4 als Massnahmen enthalten. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, welche einzuhalten sind.

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>Velohaupttrouten zu legen. Dazu braucht es:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eine Prioritätenverschiebung in der Verkehrsplanung. Es braucht mehr finanzielle und personelle Ressourcen für die Umsetzung der Velomassnahmen, aber auch bei den Investitionen (Mittelverschiebung vom motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr). 2. Eine Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit. Der Kanton und die RKBM müssen sich um die Umsetzung der Velohaupttrouten kümmern und die Gemeinden motivieren, die Massnahmen umzusetzen. Zudem braucht es ein Monitoring über den Stand der Umsetzung. 3. Eine Bewertung der Massnahmen nach Kosten/Nutzen resp. Potential für die Veloförderung. So könnten die Strassenbesitzer die für die Netzkohärenz wichtigsten Massnahme und die «quick-wins» einfach von den «nice-to-haves» unterscheiden. 4. Eine bessere Ausarbeitung der kurzfristig realisierbaren Massnahmen (In den einzelnen Planungsstudien wird bei den Massnahmen auf den Massnahmenkonzeptblättern unter «Bemerkungen» auch kurzfristig realisierbare und günstige Massnahmen aufgeführt). Diese sollten noch viel konsequenter herausgearbeitet werden, damit eine Übersicht entsteht über die rasch realisierbaren Massnahmen auf dem entsprechenden Korridor. 5. Die Vereinfachung und Klärung der Zuständigkeiten. Wir befürchten, dass die Velohaupttrouten in den Korridoren zu Flickenteppichen werden, da eine Vielzahl von Strassenbesitzern zuständig sind. Analog den Autobahnen sollte auch bei den Velohaupttrouten ein Akteur für die Realisierung zuständig sein. Das wäre sinnvollerweise der Kanton. Das würde es ermöglichen, dass die Korridore in einem Guss umgesetzt werden könnten. Es stellt sich deshalb die Frage, ob nicht die ganzen Velohaupttrouten (mit Ausnahme der Abschnitte auf der Kantonsstrasse) als "kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen" klassiert werden sollten. 6. Andere Vorgehensweisen als bisher: Velomassnahmen waren bisher kaum Auslöser von grösseren Investitionsvorhaben. Verbesserungen für den Veloverkehr wurden realisiert, wenn auf einer Strasse andere Massnahmen (für den MIV, ÖV, Werkleitungen usw.) anstanden. Das muss sich auf den Velohaupttrouten ändern. Die Velomassnahmen sollen Auslöser sein für Grossprojekte. Wir erwarten, dass die Massnahmen auf den Velohaupttrouten in die nächsten Agglomerationsprogramme als A-Massnahmen aufgenommen werden. 				<p>Zudem setzt sich die RKBM im Rahmen der aktuellen Revision des Strassengesetzes dafür ein, dass der Kanton künftig eine stärkere Rolle bei der Projektierung und Finanzierung der regionalen Routen einnehmen kann.</p>
Grünliberale Partei Zollikofen	<p>Im Quellenverzeichnis wird auf die Arbeitshilfe "Anlagen für den Veloverkehr" aus dem Jahr 2018 verwiesen. Seit September gibt es eine aktualisierte Version. Ergeben sich bei Berücksichtigung der aktualisierten Arbeitshilfe Änderungen der Studie?</p>	x			<p>Die aktualisierte Arbeitshilfe hat gewisse Anpassungen der angestrebten Breiten gemacht. An den Minimalwerten änderte sich jedoch nichts. Da die Breiten im Rahmen der nächsten Projektierungsschritte für die einzelnen Massnahmen überprüft werden müssen, ändert sich an der vorliegenden Planungsstudie nichts.</p>
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	<p>Die Planungsstudien Linienführung Veloverkehr legen für die 5 untersuchten Korridore die Linienführung für den Veloalltagsverkehr fest. Auf Teilabschnitten sind die Velorouten auf Strassen geplant, auf denen auch der öffentliche Verkehr verkehrt, oder sie queren Linien des öffentlichen Verkehrs. Es ist darauf zu achten, dass keine Konflikte zwischen den Velofahrenden und dem öffentlichen Verkehr entstehen. Der ÖV darf durch die vorgesehenen Massnahmen nicht wesentlich eingeschränkt werden (z.B. durch Aufhebung von Rechtsvortritten, Einbau von Vertikalversätzen, Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, Aufhebung von Abbiegespuren). Bei der Umsetzung der Massnahmen sind betroffene ÖV-Betreiber einzubeziehen.</p>	x			
Landwirtschaft Bern-Mittelland	<p>Allgemein: Der Schutz des Kulturlandes, insbesondere der Fruchtfolgefläche (FFF) hat aus Sicht Landwirtschaft hohe Priorität. Deshalb sind nur Massnahmen zu verfolgen, welche kein oder höchstens minimal Fruchtfolgefläche, respektive Landwirtschaftsland verbauen. Wenn möglich ist auf die Verlegung von Velowegen auf Flurwege/Bewirtschaftungswege zu verzichten. Hier ist insbesondere die Sicherheit ein wichtiger Aspekt: die Feldwege/Bewirtschaftungswege werden durch die Landwirtschaft für die Bewirtschaftung der Felder genutzt. Dies kann insbesondere mit den schnellen Elektrovelos zu gefährlichen Situationen führen. Werden Feldwege für die Velofahrer noch ausgebaut und gekennzeichnet, führt dies zu noch grösserem Verkehrsaufkommen und gefährliche Situationen nehmen zu. Velorouten sollen nicht auf Bewirtschaftungswegen verlegt oder auf diesen geführt werden.</p>	x			<p>Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von Kulturland/Fruchtfolgeflächen zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.</p>
VCS	<p>Zwischen dem Kreuz-Kreisel und dem Bahnhof Zollikofen bietet sich mit der Neugestaltung des Areals "Dreieck Süd" die Möglichkeit, entlang der Bahnlinie eine Veloverbindung zu erstellen. Diese kann im Bereich der Verzweigung Kreuzstrasse/Schützenstrasse mit der vorgeschlagenen Basisnetzverbindung Hübeliweg-Wahlenallee-Schützenstrasse verbunden werden. Während die Verbindung in der Überbauungsordnung «Dreieck Süd» bereits vorgesehen ist, soll das Trasse im nördlichen Teil des Dreiecks umgehend planerisch gesichert werden.</p>	x			<p>Überbauungsordnung "Dreieck Süd": Die Verbindung in der Überbauungsordnung ist mit kommunaler Wichtigkeit, weist aber eine kleinere regionale Bedeutung auf. Dies muss von den zuständigen Behörden (Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.</p>
Privatperson	<p>Massnahme 5.P8 Moosseedorf Überführung Autobahn: Die aktuellen Schwellen sind ein grosses Ärgernis und sollten rasch möglichst verkleinert oder entfernt werden.</p>	x			<p>Ein Entfernen resp. Verbessern der Schwelle ist im Massnahmenblatt vorgesehen.</p>
Privatperson	<p>Gerne würde ich auch anmerken, dass für mich auch der Veloweg Schönbühl Bärswil sehr wünschenswert wäre. Diese Strecke würde ich viel häufiger fahren, wenn es für die Velos eine abgetrennte Spur hätte. Ich bin halt auch sehr viel mit den Kindern unterwegs und zu meiner Freundin nach Bärswil gehe ich genau wegen dieser Strecke nie.</p>	x			<p>Die fehlende Veloinfrastruktur ist im kantonalen Sachplan Veloverkehr als Netzlücke 37 erfasst.</p>

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Ich wäre sehr interessiert an einem Radweg Bern - Zollikofen.	x			
Privatperson	Bitte den Hinweis auf die Velostation am Bahnhof in Jegenstorf aufnehmen.	x			Die Velostationen sind für keine der betroffenen Gemeinden im Plan verzeichnet. Die Anschlüsse an die Bahnhöfe (mit / ohne Velostation) sind berücksichtigt.

4.7 Korridorunabhängige Rückmeldungen

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Schwarzenburg	<p>Der Gemeinderat begrüsst und unterstützt grundsätzlich die Förderung des Veloverkehrs in der Region. Jedoch wird die Planung der Erschliessung der Region Schwarzenburg vermisst. Aus diesem Grund fordern wir die RKBM auf, folgende Veloverkehrsverbindungen in die Planung und Untersuchung aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riggisberg - Schwarzenburg (Verlängerung Korridor Bern - Gürbetal - Riggisberg) - Planung Korridor Bern - Köniz - Mittelhäusern – Schwarzenburg <p>Wir hoffen auf einen positiven Entscheid und stehen Ihnen für eine Besprechung gerne zur Verfügung.</p>			x	<p>Die Bearbeitung des Korridors Riggisberg-Schwarzenburg ist als Teil des Korridors Kirchdorf-Schwarzenburg in der Mehrjahresplanung vorgesehen. Der Korridor Bern-Schwarzenburg wird in die Mehrjahresplanung aufgenommen. Diese werden mit weiteren Korridoren erarbeitet werden, gemäss der Regionalen Velonetzplanung auf Basis der Agglomerationsprogrammen. Eine Aufnahme der beiden Korridore im Rahmen der vorliegenden Planungsstudien wird abgelehnt.</p>
Genossenschaft Migros Aare	<p>Die Genossenschaft Migros Aare (GMAA) als Nahversorgerin betreibt im Perimeter der RKBM zahlreiche Migros Supermärkte, sowie in Wabern eine VOI-Filiale. Diverse weitere Filialen sind derzeit in Planung. Grundsätzlich begrüssen wir die Vorschläge für die Planung der Velohaupttrouten im Perimeter der RKBM. Da eine immer zahlreicher werdende Kundengruppe unsere Filialen auch mit dem Fahrrad erreichen möchte, sind wir an attraktiven Velohaupttrouten interessiert. Wir bitten Sie deshalb zu prüfen, ob die an den Velohaupttrouten liegenden Einkaufsfilialen jeweils an die Velohaupttrouten angebunden werden können und unsere Kundinnen und Kunden so von einer sicheren und effizienten Routenplanung profitieren können. Unsere Supermarkt Filialen innerhalb des Haupttroutennetzes befinden sich in Wabern (VOI), sowie in Chly Wabere, Belp, Münsingen, Konolfingen, Bremgarten b. Bern, Zollikofen, Münchenbuchsee und im Shoppyland in Schönbühl. Falls bei der Routenplanung Grundeigentum der GMAA betroffen ist und bauliche Massnahmen nötig sind, bieten wir gerne Hand zu Gesprächen und wünschen frühzeitig informiert und in den Planungsprozess miteinbezogen zu werden.</p>	x			<p>Besten Dank für die Bereitschaft zur Mithilfe einer raschen Realisation. Die Studie fokussiert auf den Veloalltagsverkehr in der Längsrichtung des jeweiligen Korridors, das heisst zwischen den Gemeinden im Perimeter und allenfalls den angrenzenden regionalen Zentren. Ziel ist ein regional zusammenhängendes Velonetz, welches die Gemeinden verbindet. Querverbindungen zu weiteren Gemeinden werden zur Vervollständigung der Netzanalyse mitgedacht und aufgezeigt, aber nicht analysiert. Für die lokale Anbindung an das Netz ist die Gemeinde verantwortlich.</p>
Naturpark Gantrisch	<p>Grundsätzlich begrüssen wir die Förderung des Veloverkehrs in der Region. Attraktive Veloverbindungen in das Gebiet des Naturparks Gantrisch und innerhalb der Parkgemeinden sind ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs und zur langfristigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Wir nehmen zur Kenntnis, dass in der aktuellen Phase Planungsstudien durchgeführt werden, die das Gebiet des Naturparks nur in einem Fall (Korridor 1 Gürbetal bis Riggisberg) betreffen. Zu den Details werden sich die betroffenen Gemeinden ggf. direkt äussern. Gleichzeitig möchten wir an dieser Stelle die Dringlichkeit der Verbindung Bern-Köniz-Schwarzenburg sowie der Tangentialverbindung Schwarzenburg-Riggisberg-Mühlethurnen-Kirchdorf-Wichtrach betonen. Beide Routen sind im Regionalen Gesamtverkehr- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 und den ihm zugrundeliegenden Strategiekarten verankert. Wir verweisen hierzu auch auf die Stellungnahme des Naturparks Gantrisch vom 3. April 2020 zum RGSK 2021, in welcher wir die Bedeutung dieser Routen ebenfalls betont haben. Die Haupttroute Köniz – Schwarzenburg stellt gerade mit der anhaltenden Popularität von E-Bikes eine attraktive Anbindung an die Stadt dar. Die Tangentialroute Schwarzenburg-Kirchdorf-Wichtrach) fördert die Attraktivität des Freizeitverkehrs in der Region. Dieser bildet auch einen touristischen Schwerpunkt in der Region (vgl. Sagenroute Gantrisch). Bei unseren Projekten haben wir uns zum Ziel gesetzt, den Freizeitverkehr weg von stark befahrenen Hauptstrassen zu lenken, was aber nur mit attraktiven und sicheren Velorouten möglich ist. Insofern möchten wir Sie bitten, die Planung der Velohaupttroute Köniz – Schwarzenburg und der Verbindung Riggisberg – Kirchdorf baldmöglichst an die Hand zu nehmen.</p>	x			<p>Die Bearbeitung des Korridors Riggisberg-Schwarzenburg ist als Teil des Korridors Kirchdorf-Schwarzenburg in der Mehrjahresplanung vorgesehen. Der Korridor Bern-Schwarzenburg wird in die Mehrjahresplanung aufgenommen.</p>
Pro Velo Kanton Bern	<p>Wir begrüssen es sehr, dass mit den vorliegenden Planungsstudien die Linienführung geklärt und Massnahmen definiert werden. Angesichts der Zunahme des Veloverkehrs und der wichtigen Bedeutung des Veloverkehrs für eine gesunde und klimaverträgliche Mobilität ist es in einem nächsten Schritt eminent wichtig, dass die Umsetzung der Velohaupttrouten rasch an die Hand genommen wird und erste Massnahmen sichtbar werden. Dazu ist insbesondere zu klären, welche öffentliche Stelle den Lead dafür hat und wer einzubeziehen ist. Wir sehen einen hohen Bedarf an überkommunaler Zusammenarbeit und an einer Zusammenarbeit über die Institutionen hinaus. Gerne leisten auch wir als Verband einen Beitrag zu einer guten Kooperation. Denn den Velofahrenden ist es egal, wem ein Weg oder eine Strasse gehört – die Durchgängigkeit der Routen ist das oberste Ziel!</p> <p><i>Erstellung der weiteren Korridorstudien</i></p> <p>Ein wichtiges Anliegen ist uns die baldige Erstellung der weiteren nötigen Korridorstudien gemäss Sachplan Veloverkehr 2020, beispielsweise im Raum Worb-Rubigen.</p>	x			<p>Die RKBM hat weitere Korridorstudien in der Mehrjahresplanung. Im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des kantonalen Strassengesetzes hat sich die RKBM dafür ausgesprochen, dass die Gesetzgebung dahingehend angepasst wird, dass überkommunale Alltagsvelorouten unter dem kantonalen Lead aus einer Hand projektiert und realisiert werden, unabhängig der Besitzverhältnisse.</p>

	<p>Graphik mit dem Variantenvergleich: - Der Begriff «zu vertiefen» ist missverständlich und sollte erläutert werden.</p> <p>- Offensichtlich werden die einzelnen Kriterien (Komfort, Direktheit, Nutzerfreundlichkeit, Behördensicht) bei der Bewertung nicht gleich stark gewichtet. Die gleiche Anzahl gelber oder grüner Felder führt nicht immer zum selben Fazit. Falls die verschiedenen Kriterien ungleich gewichtet werden, müsste dies noch aufgeführt/erklärt werden. So wie es ist, bleibt unklar, weshalb einige der Varianten mit «nicht empfohlen» oder «möglich» bewertet werden.</p> <p>- Die Verhältnismässigkeitsprüfung muss im Sinn der Transparenz im Bericht sein. Sie sollte so aufgearbeitet werden, dass sie im Rahmen der Beantwortung der Eingaben beigezogen werden kann.</p> <p>- Das schriftliche Fazit (z.T. direkt unter der Grafik, z.T. auf der Karte) passt nicht immer zur Tabelle (siehe z.B. S.3, Korridor 1).</p> <p>- Behördensicht: Dort werden die Kriterien nicht aufgeschlüsselt, wieso?</p> <p>Darstellung Variantenstudium pro Teilabschnitt - Innerhalb eines Streckenabschnittes (z.B. Korridor 1: Kaufdorf— Belp s. 19) sollten die verschiedenen Varianten auf allen Karten dieselbe Farbe haben, ansonsten verliert man die Orientierung bzw. es ist schwierig die unterschiedlichen Karten in Verbindung zu setzen. Als Beispiel: Korridor 1, Abschnitt Kaufdorf— Belp (S.19-23): Der Zwischenstand auf Seite 22 kann nicht eingeordnet werden. Hier tauchen Begriffe auf, die nicht eingeführt wurden (z.B. Linienführung Alltag neu).</p> <p>- Aufbau der einzelnen Variantenbewertungen: Leserfreundlichkeit könnte gesteigert werden, indem die Ergebnisse der Variantenstudien der Teilstrecken gleich präsentiert werden (gleicher Aufbau: Übersichtskarte, Variantenbewertung, Empfehlung/Fazit). In der vorliegenden Version sind Variantenempfehlung/Fazit pro Teilstrecke kartographisch unterschiedlich dargestellt (vergleiche S.23 und S.27).</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	<p>Mit Vertiefen ist gemeint, dass die Variante für den Bericht als zu vertiefende Variante weiterbearbeitet worden ist. Um die Mitwirkung nicht unnötig zu erschweren, wurden nur die einfachen Variantenanalyse mitgeschickt. Zu jeder Variante gibt es ein komplettes Excel mit der Analyse der einzelnen Abschnitte. Diese werden nun beigelegt.</p> <p>Zur Verhältnismässigkeit ist ein Arbeitsdokument vorhanden, das ergänzt und dem OIK abgegeben wird. Aufgrund seines Umfangs von 100 Seiten wird empfohlen, dies nicht den Studien beizufügen.</p> <p>Die Eingabe zum Fazit wird nicht verstanden, der Hinweis mit den Seitenzahlen kann nicht aufgefunden werden. Das Kriterium Behördensicht wird im Excel aufgeschlüsselt.</p> <p>Die Anhänge werden überarbeitet.</p>
<p>VCS</p>	<p>Grundsätzliches: Das Velo hat im Pendlerverkehr ein riesiges Potential und die Dringlichkeit der Veloförderung verstärkt sich durch die Klimakrise. Mit attraktiven Velohaupttrouten in der Agglomeration kann der Veloverkehr gefördert werden. Wir begrüßen deshalb die Planungsstudien und sind überzeugt, dass sie die Region einem attraktiven, zusammenhängenden Veloroutennetz einen Schritt näherbringen. Unseres Erachtens wurde solide Arbeit geleistet und es ist unverkennbar, dass die Beteiligten grossen Wert auf ein attraktives, zusammenhängendes Veloroutennetz gelegt haben. So gesehen könnte von einem Meilenstein in der Velo-Planung der Region gesprochen werden – wenn die Routen denn auch tatsächlich so wie geplant umgesetzt werden. Dazu braucht es in der Verkehrsplanung eine Prioritätenverschiebung Richtung Velo. Eine Verlangsamung und Verminderung des Privatautoverkehrs löst die meisten Verkehrsprobleme für Velofahrende und ist die beste und günstigste Veloförderung. Angesichts der Klimakrise und der Notwendigkeit zur CO2-Reduktion fordern wir die RKBM auf, nach dieser soliden Planung einen Fokus auf die rasche Realisierung der Velohaupttrouten zu legen. Dazu braucht es finanzielle und personelle Ressourcen. Da es politisch wohl unrealistisch ist, mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, ist eine Mittelverschiebung vom motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr dringend nötig.</p> <p>Positiv: - Grundsätzlich begrüßen wir die Konsequenz, mit der die Linien und Standards geplant wurden. Es wird ein hoher Ausbaustandard angestrebt und vor teilweise aufwändigen Massnahmen wird nicht zurückgeschreckt. - Die Variantenwahl ist mehrheitlich plausibel dargelegt und begründet. - Auf bestehende Planungsinstrumente wird eingegangen und Differenzen analysiert. - Fahrverbote werden wo nötig aufgehoben. - Velostrassen eliminieren die Gefahren, die von Nebenstrassen mit Rechtsvortritt ausgehen. - Wo keine Velo-Massnahmen möglich sind, wird eine Temporeduktion empfohlen. - Kategorisierung "kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen" ist wichtig und sinnvoll, um eine lückenlose Realisierung der Velohaupttrouten zu begünstigen. Es stellt sich aber die Frage, ob nicht gleich ganze Korridore so klassifiziert werden könnten.</p> <p>Negatives: - Landverbrauch: Der VCS Bern setzt sich gemäss seinen Statuten nebst der «Begünstigung von Verkehrsmitteln mit optimalem Wirkungsgrad» auch für den «Schutz der Natur [...] gegen Beeinträchtigung durch Verkehr» ein. Aus diesem Grund befürworten wir die Umverteilung der bestehenden Verkehrsflächen zugunsten des umweltschonenden Verkehrs, namentlich des Veloverkehrs. Einer ständigen Ausweitung der Verkehrsflächen stehen wir hingegen kritisch gegenüber. Dies bedeutet für uns: - Bei der Variantenbewertung sollte nebst den Überkategorien «Kunden- und Behördensicht» auch noch «Umweltsicht» berücksichtigt werden. In diese Kategorie würde «Landverbrauch» und «Notwendigkeit zur Versiegelung» fallen. Mit diesen zusätzlichen Kriterien könnte abgeschätzt werden, ob eine ideale Linienführung eine Verbreiterung und Asphaltierung eines Feldwegs rechtfertigt, oder ob ein Umweg über eine bereits versiegelte Strasse zumutbar wäre. - Deziert lehnen wir eine Verbreiterung von MIV-Fahrspuren ab. Der Bau von Velospuren darf nicht zum Anlass genommen werden, um Auto-Fahrspuren zu verbreitern und so unnötig Land zu beanspruchen.</p> <p>Empfehlungen Der VCS Bern fordert von den Gemeinden der Agglomeration und der Regionalkonferenz aufgrund der Coronakrise nun ein rasches Vorgehen. Die Velohaupttrouten müssen wie in anderen Ländern unkompliziert und rasch umgesetzt werden. Dazu müssen die</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	<p>Die RKBM hat keine Zuständigkeit bezüglich der Realisierung. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden die entsprechenden Massnahmen festgelegt: Die RKBM arbeitet eng mit dem Kanton und den Gemeinden zusammen, um eine rasche Realisierung zu unterstützen.</p> <p>Im Variantenstudium wurden zahlreiche Kriterien berücksichtigt. Es sind u.a. Verbrauch von FFF, Wald, Flächen im Gewässer- raum, Landerwerb, Oberflächenzustand, Direktheit etc. Die Umweltsicht ist aus unserer Sicht dadurch genügend berücksichtigt. Zudem wurde versucht, keine unnötigen Asphaltierungen vorzunehmen und wo möglich und sinnvoll bestehende Wege zu nutzen. Die Linienführung basiert auf dem Variantenstudium. Werden nur bestehende asphaltierte Wege berücksichtigt, hat dies grossen Einfluss auf die Direktheit der Veloverbindung. Vereinzelt ist aufgrund der Massnahme für den Veloverkehr eine minimale Verbreiterung von Fahrspuren notwendig, damit z.B. ein Radstreifen/Radweg nicht überschleppt wird. Diese Massnahme basiert auf der Massnahme für den Veloverkehr und dient dessen Sicherheit.</p>

	<p>überkommunale Zusammenarbeit gestärkt und Mittel von Investitionen in den motorisierten Verkehr in den Veloverkehr umgelenkt werden. Wir machen folgende Empfehlungen für die nächsten Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Velo ist grundsätzlich dem Auto als Mobilitätsmittel gleichzusetzen und entsprechend gleichwertig zu behandeln. Entsprechend sollen Velospuren und -wege im Alltagsverkehr direkt und velotauglich (möglichst ohne zusätzliche Steigungen und Umwege) geführt werden. So soll der Veloalltagsverkehr grundsätzlich nicht von den Hauptverkehrsachsen auf Nebenverkehrsachsen umgeleitet werden, sondern der Autoverkehr soll zugunsten des Veloverkehrs durch bauliche und polizeiliche Massnahmen eingeschränkt und möglichst vermindert werden; Autoachsen sollen verengt werden, um Platz für den Veloverkehr zu schaffen. Ohne solche Akzent- und Prioritätenverschiebungen wird auch das immense Verkehrs- und Klimaerwärmungsproblem, mitverursacht durch uneingeschränkten Pendlerverkehr mit Privatautos, nie gemildert werden können. - Möglichkeiten sind zu prüfen, wie ein attraktives Veloroutennetz mit minimalem Landverbrauch erstellt werden kann. Diese Möglichkeiten wurden unseres Erachtens noch nicht hinreichend ausgeschöpft. Denkbar wären bspw. mehr Kernfahrbahnen, aber auch Massnahmen um den Begegnungsfall Auto/Velo zu entschärfen (Temporeduktionen oder Fahrverbote mit Ausnahme Zubringerdienst). - Trotz aller Vorzüge der Planungsstudien befürchtet der VCS, dass von den Strassenbesitzern eine Vielzahl von Gründen vorgebracht werden wird, wieso sie den Abschnitt in ihrer Zuständigkeit nicht (zeitnah) realisieren können. Der wichtigste Grund werden mutmasslich die Kosten sein. Darum würden wir es begrüssen, wenn die Massnahmen nach Kosten/Nutzen resp. Potential für die Veloförderung bewertet würden. So könnten die Strassenbesitzer die für die Netzkohärenz wichtigsten Massnahmen und die «quick-wins» einfach von den «nice-to-haves» unterscheiden. - In den einzelnen Planungsstudien wird bei den Massnahmen auf den Massnahmenkonzeptblättern unter «Bemerkungen» auch kurzfristig realisierbare und günstige Massnahmen aufgeführt. Diese sollten noch viel konsequenter herausgearbeitet werden, damit eine Übersicht entsteht über die rasch realisierbaren Massnahmen auf dem entsprechenden Korridor. Wir befürchten, dass die Velohaupttrouten in den Korridoren zu Flickenteppichen werden, da eine Vielzahl von Strassenbesitzern zuständig ist. Analog den Autobahnen sollte auch bei den Velohaupttrouten ein Akteur für die Realisierung zuständig sein. Das wäre sinnvollerweise der Kanton. Das würde es ermöglichen, dass die Korridore in einem Guss umgesetzt werden könnten. - Die Umsetzung der Velohaupttrouten wird sehr lange dauern, da bei vielen Abschnitten die Velomassnahmen erst im Rahmen eines Grossprojektes realisiert werden. Wir kritisieren dieses Vorgehen, da es keine raschen und grossen Verbesserungen für das Velo ermöglicht. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sollen vermehrt auch Auslöser sein für Grossprojekte – gerade auf den Velohaupttrouten. - Die Umsetzung der Velohaupttrouten in den Korridoren ist anspruchsvoll und erfordert einen langen Atem. Die RKBM soll auch in der Umsetzung eine tragende Rolle übernehmen, indem sie die Gemeinden motiviert, die Massnahmen umzusetzen und ein Monitoring über den Stand der Realisierung macht. Bei der Durchsicht der Planungsstudien haben wir festgestellt, dass viele Aussagen und Vorschläge auf lokaler Ebene schon lange, z.B. im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen und Richtplanungen, angedacht, geprüft und zum Teil auch bereits behördenverbindlich vorgesehen worden ist. Leider sind die entsprechenden Vorhaben oft noch nicht viel weiterentwickelt und noch kaum umgesetzt worden. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Planungsstudie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für eine neue Alltagsveloroute Worblental, die 2017 publiziert wurde und immer noch nicht vollständig umgesetzt ist. 			<p>Die erwähnten Massnahmen werden wo sinnvoll möglich eingesetzt. Kernfahrbahnen sind bedingt attraktiv, da der Velostreifen vielfach vom Autoverkehr befahren wird. Die Massnahme eignet sich daher nur auf Strassen mit wenig Verkehr.</p> <p>In Kap. 5.1.3 wird das Thema der Priorisierung erläutert. Wir verweisen zudem auf das Agglomerationsprogramm. Der Entscheid, welches Projekt der Kanton prioritär angeht, liegt beim jeweils zuständigen OIK. Allfällige Bundesmittel stehen frühestens ab 2023 zur Verfügung.</p> <p>Am Schluss des Kapitels 5.2 werden die zu priorisierenden Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm aufgelistet.</p> <p>Die RKBM hat keine Zuständigkeit bezüglich der Realisierung. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden die entsprechenden Massnahmen festgelegt: Die RKBM arbeitet eng mit dem Kanton und den Gemeinden zusammen, um eine rasche Realisierung zu unterstützen.</p> <p>Das kantonale Tiefbauamt ist an den notwendigen Arbeiten, damit die Alltagsveloroute Worblental möglichst bald realisiert werden kann.</p>
--	--	--	--	---