

Planungsstudie Velonetz Bern Ost–Ostermundigen

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der RKBM am 22. Februar 2018

Inhalt

1 Ausgangslage	3
2 Eingegangene Stellungnahmen/Mitwirkungseingaben	4
3 Zusammenfassung der Eingaben	5
4 Stellungnahmen und Beantwortung	7
4.1 Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung	7
4.2 Evaluation der «nördlichen Zusatzrouten»	10
4.3 Empfehlungen/Handlungsansätze für die vielversprechendste Linienführung	20
4.4 Evaluation der «südlichen Zusatzrouten»	30
4.5 Weitere Bemerkungen zur Planungsstudie	34
5 Pendenzenliste/Prüfaufträge	39

1 Ausgangslage

Aufgrund ihrer Direktheit ist die Achse Bernstrasse–Ostermundigenstrasse heute die wichtigste Verbindungsrouten für Velofahrende zwischen den Zentren von Bern und Ostermundigen. Das Projekt Tram Bern–Ostermundigen (TBO) sieht auf dieser Achse eine Umstellung des heutigen Busbetriebs auf Trambetrieb vor. Damit einhergehen werden auch Verbesserungsmaßnahmen für den Veloverkehr, namentlich Velostreifen auf der Viktoria- und Ostermundigenstrasse. Gleichzeitig wird der zukünftige Trambetrieb auf diesem Korridor eine anspruchsvollere Veloführung – insbesondere wegen der geplanten Kaphaltestellen – zur Folge haben. Die Planungsstudie «Velonetz Bern Ost–Ostermundigen» evaluierte daher nördlich und südlich der Achse Bernstrasse–Ostermundigenstrasse mögliche Zusatzrouten, die das Alltagsvelonetz zwischen den beiden Gemeinden ergänzen.

Nördlich der Achse Bernstrasse–Ostermundigenstrasse untersuchte die Planungsstudie verschiedene Routen, die ab dem Guisanplatz Richtung Viktoriaplatz/Innenstadt alle identisch verlaufen. Als Basisachse mit dem grössten Potenzial wurde die Route Zentweg identifiziert: Zentweg–Bolli- genstrasse–Mingerstrasse–Guisanplatz. Diese Linienführung schneidet bezüglich Distanz, Höhenmetern und Direktheit sehr gut ab. Auch profitiert ein grosser Nutzerkreis: Die Route hält diverse Optionen für Velofahrende offen, welche zu benachbarten Zielgebieten fahren wollen. Die Studie empfiehlt der Stadt Bern, für die geplante Velohauptroute diese vielversprechendste Linienführung zu wählen. Um in Richtung Ostermundigen die stark frequentierte Bernstrasse zu umgehen, schlägt sie eine Fortsetzung der Route über Mittelholzerstrasse–Schermenweg–Forelstrasse vor. Die Stadt Bern strebt an, diese Velohauptroute 2018/2019 zu eröffnen. Sie wird dazu die in der Studie definierten Handlungsansätze und Massnahmen sowie eine geeignete Signalisierung weiter konkretisieren.

Die evaluierten Zusatzrouten südlich der Achse Bernstrasse–Ostermundigenstrasse führen von Ostermundigen aus zu unterschiedliche Zielen: Murifeld, Schosshalde, Kirchenfeld/Stadtteil III sowie Rosengarten/Untere Altstadt/Matte. In der Planungsstudie sind für die verschiedenen Routen die Handlungsräume und der jeweilige Koordinationsbedarf bezeichnet. Insbesondere geht es auch darum, die Anliegen des Veloverkehrs in bereits geplante Verkehrsprojekte einfließen zu lassen.

Die RKBM will den Veloverkehr in der Agglomeration Bern konkurrenzfähiger machen. Ein attraktives Netz von Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard leistet einen substanziellen Beitrag zur Entlastung von Bussen, Zügen und Strassen in den Hauptverkehrszeiten und ist auch für den Freizeitverkehr von hohem Interesse. Dieses Ziel der Regionalkonferenz deckt sich mit den Absichten der Stadt Bern, die im Rahmen ihrer Velo-Offensive derzeit gut ausgebaute Velohaupttrouten realisiert. Die Verbindungen zwischen Bern und Ostermundigen gehören zu den Velokorridoren/-netzen, die im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) der zweiten Generation für eine vertiefte Abklärung vorgesehen sind.

2 Eingegangene Stellungnahmen/Mitwirkungseingaben

Die Mitwirkung zur Planungsstudie Velonetz Bern Ost-Ostermundigen fand vom 6. Juli 2017 bis am 15. September 2017 statt. Folgende Gemeinden, Institutionen und Unternehmungen haben an der Mitwirkung teilgenommen:

Gemeinden

- Stadt Bern; Gemeinderat (via interner Ämtervernehmlassung)
von Stadtgrün Bern wurde nachträglich eine ergänzende Eingabe gemacht, welche separat aufgelistet ist
- Gemeinde Ostermundigen
- Gemeinde Muri bei Bern

Kantonale Ämter

- AÖV
- TBA, OIK II

Transportunternehmungen

- Bernmobil
- Postauto
- RBS

Quartierorganisationen

- Dialog Nordquartier
- Quartierkommission Stadtteil IV QUAV4
- Quartierverein Burgfeld

Parteien

- glp Ostermundigen
- Grüne Ostermundigen
- SP Bern-Nord
- SP Stadt Bern

Interessensverbände

- Pro Velo Bern
- VCS Regionalgruppe Bern
- Wohnbaugenossenschaft (WBG) Oberfeld

3 Zusammenfassung der Eingaben

Die Planungsstudie und die darin vorgestellten Stossrichtungen der Massnahmen werden in den Rückmeldungen grundsätzlich begrüsst. Im Nachfolgenden werden die wichtigsten, mehrfach genannten Bemerkungen, Fragen und Anregungen kurz und knapp - im Stile von FAQ - beantwortet, respektive der weitere Umgang damit aufgezeigt.

1. Frage/Anliegen: **Zusätzliche Routen** sind aufzunehmen, namentlich Verbindungen von und zum Breitenrainquartier *abseits* des Guisanplatz (z.B. via Stade de Suisse, oder via NPZ). Es soll nicht nur *eine* Veloroute nach Ostermundigen führen, sondern ein gutes *Velonetz*.
 - Die Anregungen für weitere gute Velorouten auf dem Gebiet der Stadt Bern werden zuhanden der Verkehrsplanung der Stadt Bern gerne aufgenommen. Die Bereinigung und Ergänzung des Routennetzes erfolgt allerdings nicht in diesem Projekt, sondern im Velonetzplan des Masterplanes Veloinfrastruktur. Dieser konkretisiert das STEK 2016 und geht voraussichtlich im 2018 in eine Mitwirkung.
 - Der Netzgedanke wird sehr unterstützt. Entlang der vorgeschlagenen Bestvariante soll bereits im 2018 der Velohaupttroutenstandard möglichst durchgehend umgesetzt werden. Aber auch die weiteren Routen werden Schritt für Schritt umgesetzt.
2. Frage/Anliegen: Der **Guisanplatz** ist hochbelastet. Es wird bezweifelt, dass dort eine gute Veloführung erstellt werden kann.
 - Erste Voruntersuchungen haben ergeben, dass auf der Verbindung Rodtmattstrasse-Mingerstrasse auf dem Guisanplatz beidseitig durchgehende Radstreifen mit einer Breite von 2.50m erstellt werden können. Dazu ist das "Kopenhagener"-Design der Veloführung an Knoten anzuwenden: die durchgängigen breiten Radstreifen bleiben am rechten Fahrbahnrand, das Linksabbiegen erfolgt indirekt. Die schwierige und konfliktrträgliche Verflechtung mit dem MIV entfällt.
 - Bereits heute wird der Knoten Guisanplatz durch den Veloverkehr stark frequentiert – trotz lückenhafter Infrastruktur. Aus diesem Grund sind Massnahmen an diesem Knoten unverzichtbar.
3. Frage/Anliegen: Entlang der **Bolligenstrasse** und bei der Einmündung **Zentweg** herrscht viel Verkehr (auch Schwerverkehr), und der Strassenquerschnitt der Bolligenstrasse ist eng. Wie wird darauf reagiert?
 - Auf der Bolligenstrasse werden als Sofortmassnahmen der Belag saniert und auf der Brücke über die A6 werden breitere Radstreifen markiert. Mittelfristig erhält die Bolligenstrasse im Rahmen des ASTRA-Projektes "Anschluss Wankdorf" einen neuen Strassenquerschnitt mit beidseitig breiter Veloführung (Umsetzung ab ca. 2024). Bei der Einmündung Zentweg wird eine Lichtsignalanlage erstellt.
4. Frage/Anliegen: Negative Auswirkungen auf den **ÖV** sind zu vermeiden, eine frühzeitige Koordination ist notwendig. Zu beachten sind auch neue oder veränderte Linienführungen von Buslinien.

- Die Massnahmen entlang der Bestvariante werden in enger Zusammenarbeit mit BERNMOBIL und dem RBS vorgenommen. Ziel ist, dass die Betriebsqualität des ÖV nicht beeinträchtigt wird.
5. Frage/Anliegen: Die Massnahmen in der **Innenstadt** dürfen nicht einen späteren Ausbau des ÖV verhindern (namentlich zweite Tramachse)
- Verbesserungen auf der Speichergasse-Nägeligasse können durch Markierungen (durchgehender Velogegenverkehr) und eine entsprechende Signalisation umgesetzt werden. Sie stellen kein Hindernis für einen späteren Ausbau des ÖV dar.
6. Frage/Anliegen: Die nördlichen und südlichen Zusatzrouten haben im Bericht nicht den gleichen **Detaillierungsgrad**.
- Ja. Die nördlichen Zusatzrouten haben einen engeren Zusammenhang mit der geplanten Linieneinführung des Trams nach Ostermundigen und wurden deshalb vertiefter untersucht.
7. Frage/Anliegen: Die vorgestellten Stossrichtungen pro Abschnitt (der Bestvariante) sind teils noch **wenig konkret**.
- Ja, die Stossrichtungen wurden in einem frühen Planungsstadium mit in die Mitwirkung gegeben. Anschliessend zur Planungsstudie wurden die weiteren Projektierungsschritte mit grösserem Detaillierungsgrad bereits aufgenommen. Die betroffenen Stellen wurden darüber bereits in Kenntnis gesetzt.

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung

Ist der Bericht aus Ihrer Sicht verständlich und nachvollziehbar? (Kapitel 1-7, Anhang)

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Gemeinde Ostermundigen	▶ Der Bericht ist aus unserer Sicht verständlich und nachvollziehbar	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Muri b. Bern	▶ Sehr detaillierte Betrachtung mit interessanten Ansätzen (Überprüfung Routennetz mit GPS-Daten)	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
AÖV	▶ Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Im Rahmen der Erarbeitung der Mitwirkungsunterlagen konnte das AÖV bereits vorgängig erste Bemerkungen zur Vorlage einbringen. Die Entwicklung eines Veloroutennetzes mit hohem Standard wird grundsätzlich begrüsst , da durch die abgestimmte Attraktivitätssteigerung des ÖV und des Veloverkehrs der Anteil des MIV in der Agglomeration für alle gewinnbringend reduziert werden kann.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
TBA, OIK II	▶ Das TBA war in die Erarbeitung der Studie involviert, der Bericht ist für uns dementsprechend verständlich und nachvollziehbar. Einzig in Kapitel 6 findet eine Erweiterung des Perimeters statt, die nicht eingeführt wird. In den Kapiteln 1-5 steht der Perimeter Viktoriaplatz - Zentrum Ostermundigen im Zentrum, während im Kapitel 6 auch Massnahmen zwischen Innenstadt und Viktoriaplatz aufgeführt sind. Wir schlagen vor, auch in den ersten Kapiteln diesen grösseren Perimeter zu behandeln .	▶ Einschätzung wird geteilt. Auf eine nachträgliche Erweiterung des Perimeters in den Kapiteln 1-5 wird aber verzichtet . Die Route in diesem Abschnitt ist stadintern bereits gut konsolidiert .
Bernmobil	▶ Sehr sorgfältig erarbeitete Planungsstudie, gut beschrieben und dargestellt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
RBS	▶ Der Bericht ist verständlich formuliert und inhaltlich im Grundsatz nachvollziehbar. Für die abschliessende Beurteilung der vorgeschlagenen Routen fehlen jedoch zum Teil die Grundlagen. Das Projekt LSA Knoten Bolligenstrasse/Zentweg fehlt in der Übersicht hingegen ganz. ▶ Die Studie „ Neue Buslinie Oberfeld-Breitenrain “ wurde unter dem Lead der RKBM durchgeführt. Die Linienführung der neuen Buslinie Oberfeld-Breitenrain sollte auch noch in Abbildung 5 (Projekte mit Abhängigkeiten) übernommen werden.	▶ Hinweis auf Projekt LSA Knoten Bolligenstrasse/Zentweg wird in den Kapiteln 3 sowie 6.2 ergänzt. ▶ Abbildung 5 wird ergänzt.
DIALOG Nordquartier	▶ Es werden 4 Routen unterschieden: Route Pulverweg - Route Zentweg - Route Kleine Allmend - Route Grosse Allmend. Die Route Zentweg wird als beste Route weiterempfohlen. Allerdings wird in der Übersicht 6.1 (Abbildung 17) eine Mischform zwischen Route Zentweg und Route Kleine Allmend dargestellt. Dies ist verwirrend. Es wäre folgerichtig, diese optimierte Route mit einem anderen Namen	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	zu versehen und Berechnungen beizulegen (Länge, Höhendifferenz, Zeitbedarf, Netzlücken...). Sonst wird ein verzerrtes Bild abgegeben.	
	▶ Leider wird im Bericht nicht erwähnt, weshalb die unbenutzte Gleisanlage parallel zum Zentweg für eine Velohauptroute nicht zur Verfügung steht (alte Hauptlinie Bern – Thun)	▶ Kurzfristig steht die Gleisanlage nicht zur Verfügung. Mittel-/langfristig ist eine Umnutzung weiterhin eine Option, z.B. im Rahmen einer gebietsübergreifenden Entwicklungsstrategie («Chantiers», STEK 2016).
Quartierkommission Stadtteil IV QUAV4	▶ Ausführlich, glaubwürdig aber die Plandarstellungen sind unleserlich, ohne Strassennamen nur für Insider zu entziffern. ▶ Bezüglich Vorgehen ist es unbefriedigend, dass die Quartierkommissionen die jeweils 20-30'000 Einwohnerinnen vertreten, nicht als eigenständige Mitwirkungspartner eingeladen werden, sondern sich 'nur' via Eingabe der Stadt äussern können. Die Detailkenntnis der Problemlagen liegt nämlich - ganz wie in ländlichen Gemeinden - bei der lokalen Quartierbevölkerung!	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Quartierkommission wird als eigenständiger Mitwirkungspartner betrachtet und wurde als solcher zur Mitwirkung eingeladen. Da es der Stadt Bern wegen der parallel zur Mitwirkung gestarteten Vorstudie zur Velohauptroute Bern-Ostermundigen ein Anliegen war, ein Begleitschreiben an die Quartierkommissionen zu richten, erfolgte die Zustellung der Mitwirkungseinladung (in Absprache mit der RKBM) durch die Stadt Bern. Für die entstandene Verwirrung entschuldigen wir uns.
Quartierverein Burgfeld	▶ Bericht ist grundsätzlich verständlich, wie gemeldet fehlt aber die vollständige Untersuchung einer Variante.	▶ Die detaillierte Projektierung der Bestvariante folgt in der nächsten Projektphase.
glp Ostermundigen	▶ Ja, der Bericht ist aus unserer Sicht verständlich und nachvollziehbar.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Ostermundigen	▶ Der Bericht ist gut verständlich und nachvollziehbar.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SP Bern-Nord	▶ Aus unserer Sicht bildet der Bericht eine gute Entscheidungsgrundlage und ist nachvollziehbar. Mit Nachdruck unterstützen wir eine gut ausgebaute und sichere, weitgehend direkte Velorouten-Verbindung zwischen dem Nordquartier und dem Zentrum von Ostermundigen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
SP Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ja. Wir begrüßen, dass die Regionalkonferenz eine aktive Rolle beim Ausbau und der Verbesserung des Velonetzes in der Region einnimmt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ProVelo Bern hat den frühen Einbezug unseres Verbandes als sehr wertvoll eingeschätzt, und viele Verbesserungsvorschläge sind laufend übernommen worden. Der Bericht ist auch und vor allem wichtig für Ostermundigen. Dennoch dürfte es schwierig sein, die nördlichen Zusatzrouten als vollwertige Alternativen zur direkten Verbindung wie heute via Viktoriastrasse zu kommunizieren. Die Beurteilung der Routen müsste aufgrund der Quell- und Zielorte in Ostermundigen ev. verfeinert werden nach den Kriterien "nördlich, südlich oder östlich vom Dreieck" bzw. von der Bernstrasse. Nördliche Routen sind eher Ausweichrouten zu den Tram-schienen, südliche sind Hauptrouten für die Wohngebiete südlich vom Dreieck. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Verfeinerung der Zielorte in Ostermundigen hängt von den weiteren Planungen der Gemeinde Ostermundigen zum Velonetz ab.
VCS Regionalgruppe Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bericht ist sehr verständlich und nachvollziehbar. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
WBG Oberfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Bericht ist nachvollziehbar strukturiert und übersichtlich gestaltet. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Stadtgrün Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir sind mit der Schlussfolgerung der Studie grundsätzlich einverstanden und Begrüssen den Entscheid, die Routen Zentweg respektive Pulverweg zu favorisieren sowie die Allmenden nicht als Velohaupttrouten vorzusehen und hier nur noch von einem Zusatzangebot für den Freizeitverkehr die Rede ist. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wichtig ist für uns, dass die bisher unter den Stadtfachstellen getroffenen Vereinbarungen und Beschlüsse sowie die GRBs in den laufenden Projekten, auch nach Genehmigung vorliegender Studie und bei der weiteren Projektierung der Velohaupttrouten respektiert werden. Besonders gilt dies für die Allmenden, die Bolligenstrasse sowie den Bereich Thunplatz. Einen rechtzeitigen Einbezug von Stadtgrün Bern bei der Planung und Umsetzung der Massnahmen erwarten wir. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

4.2 Evaluation der «nördlichen Zusatzrouten»

Sind für Sie die Herleitung und die Evaluation der Zusatzrouten nördlich der Achse Bernstrasse/Ostermundigenstrasse nachvollziehbar? (Kapitel 5)

Wie beurteilen Sie die getroffenen Schlussfolgerungen, insbesondere jene zur «Route Zentweg»? (Kapitel 5)

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Gemeinde Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bolligenstrasse: Rückstau in Hauptverkehrszeit beachten. Es verirren sich immer wieder Fussgänger auf den Radweg. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zum Rückstau auf der Bolligenstrasse: Im Rahmen des ASTRA-Projektes Anschluss Wankdorf wird ab ca. 2025 eine komplett neue Veloführung in hoher Qualität erstellt. Bis dahin können jedoch nur einfache Massnahmen umgesetzt werden. Der Belag wurde im Oktober 2017 teilweise bereits erneuert.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir schlagen vor, dass die Verlängerung der Veloroute ab der Mingerstrasse über die Bolligenstrasse bis zur Laubeggstrasse in Betracht gezogen wird. Dadurch könnte das Galgenfeld umfahren und via Aargauerstalden eine mögliche Route in Richtung Berner Altstadt erreicht werden, was zusätzlich den Knoten Guisanplatz entlasten würde. Eine Problematik besteht aus unserer Sicht bei der Kreuzung Aargauerstalden/ Viktoriastrasse/ Laubeggstrasse/ Papiermühlestrasse. Auf Seite Laubeggstrasse gibt es eine Nebenstrasse, in welcher Autos parkiert sind. Am Ende dieser Strasse bei der Papiermühlestrasse gibt es keine vernünftige Möglichkeit, als Velofahrende die Kreuzung zu erreichen, weil es für sie dort keine geeigneten Abbiegemöglichkeiten hat. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Handlungsbedarf wurde bereits erkannt. Erste Massnahmen sind vorgesehen. ▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Route wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Route über Ostermundigenstrasse – Pulverweg sollte ebenfalls weiterverfolgt werden, weil diese aus unserer Sicht eine gute Alternative zur Bolligenstrasse ist. Jedoch müsste die Signalisation so erstellt werden, dass Velofahrende nicht mehr zwingend über das Galgenfeld fahren. Entlang des Schosshaldenfriedhofs existiert bereits eine gute Veloroute neben der Strasse, diese sollte aber – vor allem aus Richtung Ostermundigen – besser erreichbar sein. Dazu müssten entsprechende Markierungen angebracht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Entlang Schosshaldenfriedhof: Im geplanten Tramprojekt sind dort durchgehende Velostreifen enthalten.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Route Grosse Allmend hinter dem BEAexpo-Gelände und der PostFinance-Arena sollte auch noch in die Überlegungen einbezogen werden, weil diese eine Abkürzung und Umfahrung des Guisanplatzes sein kann. Zu beachten ist aber, dass diese Durchfahrt z.B. während Ausstellungen gesperrt 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	sein kann, und die Velofahrenden über die Mingerstrasse geleitet werden müssen.	Die Route über die Grosse Allmend ist als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthalten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
Gemeinde Muri b. Bern	▶ Die Herleitung/Evaluation ist nachvollziehbar, insbesondere die zukünftigen Nutzerkonflikte am Pulverweg (Tram/Velo) erscheinen unvermeidbar. Unter dieser Voraussetzung ist der Entscheid für die Variante „Zentweg“ nachvollziehbar.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
AÖV	▶ Die Herleitung und Evaluation der nördlichen Zusatzrouten ist weitgehend nachvollziehbar und sinnvoll. Der grösste Konfliktpunkt mit dem ÖV besteht an der Kreuzung Guisanplatz und betrifft alle Routen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶ Die Route Pulverweg wird als ausbaufähige, aber direkte und attraktive Route unterstützt. Jedoch biegt sie bereits früher als die Route Zentweg in die Ostermundigen- / Bernstrasse ein, wodurch der Konflikt mit den Kaphaltestellen des zukünftigen Trams nach Ostermundigen (Linie 10) grösser ausfällt. Hinzu kommen die Dienstgleise zum Tramdepot an der Bolligenstrasse.	▶ Zwischen Pulverweg und Station Ostermundigen sind im Tramprojekt keine Kaphaltestellen vorgesehen; das Konfliktpotenzial wird dementsprechend nicht erhöht.
	▶ Die Route Zentweg mit den Varianten Zentweg-Bernstrasse, Zentweg- Burgdorfholzerstrasse oder Zentweg-Mittelholzerstrasse-Schermenweg umgeht diese Konfliktstellen und bietet damit eine echte Alternative zur Route entlang der Linie 10. Sie soll aus Sicht AÖV weiterverfolgt werden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶ Aus Sicht ÖV sind aber auch die beiden Routen Kleine und Grosse Allmend denkbar. Es besteht allerdings Koordinationsbedarf mit der Tramlinie 9 im Bereich Papiermühlestrasse	▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt. Die Route über die Grosse Allmend ist als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthalten.
TBA, OIK II	▶ Herleitung, Evaluation und Schlussfolgerungen sind für uns nachvollziehbar und korrekt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Bernmobil	▶ Die Herleitung und die Evaluation der Zusatzrouten sind nachvollziehbar.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>► Aus Sicht des öV's bevorzugt BERNMOBIL die Routen „Kleine Allmend“ und „Grosse Allmend“. Diese Routen generieren im Gegensatz zur „Route Zentweg“ weniger Konflikte mit dem öV.</p>	<p>► Auch auf der vorgeschlagenen Bestvariante via Mingerstrasse-Zentweg kann eine gute Lösung für den Velo- und den öffentlichen Verkehr gefunden werden.</p> <p>Die Massnahmen entlang der Bestvariante werden in enger Zusammenarbeit mit BERNMOBIL und dem RBS vorgenommen.</p> <p>► Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p>
RBS	<p>► Die Evaluation der Zusatzrouten ist nach unserer Beurteilung nach nicht vollständig. So fehlt beispielsweise die Achse (alte) Bolligenstrasse zwischen dem Rosengarten und dem Kreisel Mingerstrasse/Bolligenstrasse. Des Weiteren fehlen Alternativrouten via Spitalackerstrasse (zumindest in Fahrtrichtung Beundenfeldstrasse) und via Kasernenstrasse.</p>	<p>► Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p>
	<p>► Als Alternative zur Route Zentweg fehlt zudem die Route Bolligenstrasse-Schermenweg. Im Bereich zwischen der Überführung Zentweg und dem Knoten Schermenweg wäre südöstlich der Baumallee auf dem heutigen Kiesweg die Machbarkeit einer neue Langsamverkehrsachse zu prüfen. Dadurch entfielen die Steigung Mittelholzerstrasse, die problematische Verkehrsführung beim Zentweg (Einmündung Zentweg/Bolligenstrasse, schmaler Querschnitt Zentweg, Konflikte mit Schwerverkehr, Arealzufahren und Längsparkierung). Zudem wäre der Knoten Schermenweg ein zentraler Knotenpunkt für Langsamverkehrsverbindungen Richtung Ostermundigen, Bolligen und Ittigen (via Bananenbrücke).</p>	<p>► Bezüglich der Wahl der kurzfristig realisierbaren "Bestvariante" wird kein Änderungsbedarf gesehen. Im Bereich Kleine Allmend ist - nebst der Route Zentweg-Mittelholzerstrasse - die Veloführung im ASTRA-Projekt Anschluss Wankdorf langfristig festgelegt.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
DIALOG Nordquartier	<p>► <i>Info Stadt Bern: Die Eingabe betreffend der Bestvariante (Projekt Velohauptroute Bern-Ostermundigen) wurden zwischenzeitlich zwischen der Verkehrsplanung der Stadt Bern und einer Delegation des Dialogs Nordquartier besprochen und bereinigt (Sitzung vom 30.10.2017).</i></p> <p>► Da die «Route Zentweg» eine Mischform zwischen Route Zentweg und Kleine Allmend darstellt, ist die Herleitung für die «Route Zentweg» bedingt nachvollziehbar. Auf das Thema Schwerverkehr und Strassenausbau entlang der Bolli-genstrasse und dem Zentweg mit neuer Ampelanlage wird kurz eingegangen. Dies mindert die Attraktivität der Route und steigert die Unfallgefahr für die Velofahrer.</p>	<p>► Die vorgeschlagene Bestvariante wurde gewählt, weil sie eine direkte, einfache und auch für Nicht-Ortskundige auffindbare Linienführung aufweist und ganzjährig befahrbar ist. Auf der Route soll der Velohauptrou-tenstandard bereits 2018 so weit als möglich umgesetzt werden. Zusätzlich sind auch auf weiteren Verbindungen der Velostandard zu erhöhen. So soll Schritt für Schritt ein ganzes Velo-netz entstehen (vgl. Aussa-gen in der Zusammenfas-sung).</p> <p>► Die Route über die Grosse Allmend ist im Masterplan Infrastruktur der Stadt als "zu prüfen" bereits im Netz-plan enthalten.</p>
	<p>► In diesem Kontext drängt sich eine Umfahrung über die Grosse Allmend auf. Eine Brücke über die Autobahn existiert bereits und wird eventuell ausgebaut. Der Veloweg über die Allmend würde als natürliche Grenze zum ausufernden Expo-Geländes dienen. Mit dem Bau der neuen Eventhalle (Ersatz Festhalle) kann der Übergang über die Papiermühlestrasse neu gestaltet werden. Dieser Velo- und Fussgängerübergang sollte unbedingt geprüft und ausgebaut werden.</p>	<p>► Im Bereich des Bea Expo Geländes besteht eine Be-lastung durch den Schwer-verkehr (Manöver, Anliefe-rung, ...) mit erhöhter Unfall-gefahr für Velofahrer. Zu-dem ist diese Route zeit-weise gesperrt.</p> <p>► Bezüglich der zusätzlich vor-geschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Ve-loinfrastruktur verwiesen. Die Route über die Grosse Allmend ist als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthal-ten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zudem wird die Kreuzung Guisanplatz als kritisch angesehen. Mit der Velooffensive sollen auch ungeübte Velofahrer angesprochen werden. Es ist fraglich, ob sich ungeübte Velofahrer über den Guisanplatz mit den vielen Tramgeleisen wagen. Mit einem Übergang über die Papiermühlestrasse bei der Eventhalle / Stade de Suisse könnte der Knoten Guisanplatz umfahren werden und käme ungeübten Velofahrern entgegen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bereits heute wird der Knoten Guisanplatz durch den Veloverkehr stark frequentiert - trotz lückenhafter Infrastruktur. Aus diesem Grund sind Massnahmen an diesem Knoten unverzichtbar. ▶ Erste Detailabklärungen haben ergeben, dass auf der Verbindung Rodtmattstr.-Mingerstr. auf dem Guisanplatz beidseitig durchgehende Radstreifen mit einer Breite von 2.50 m erstellt werden können. Die schwierige und konflikträchtige Verflechtung mit dem MIV entfällt dadurch. ▶ Die Massnahmen Guisanplatz werden durch ein Monitoring begleitet.
Quartierkommission Stadtteil IV QUAV4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ <i>Info Stadt Bern: Die Eingabe betreffend der Bestvariante (Projekt Velohauptroute Bern-Ostermundigen) wurden zwischenzeitlich zwischen der Verkehrsplanung der Stadt Bern und einer Delegation des QUAV4 besprochen und bereinigt (Sitzung vom 14.11.2017).</i> ▶ Route Pulverweg: Kritische Anschlusspunkte Kreuzung Ostermundigenstr. und Mingerkreisel / Dienstgleis zum Depot sowie generell Kreuzung Guisanplatz sind richtig erkannt. Verbesserungen en Détail noch mit Quartieren oder Begleitgruppe aus Quartieren besprechen! 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist im Rahmen der Vorstudie der Verkehrsplanung der Stadt Bern zur Bestvariante als Velohauptroute erfolgt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Route Zentweg, 'Bestvariante': Wir haben dazu unsere Vorbehalte: Linienführung via Mittelholzerstrasse ist nicht optimal wegen der Steigung. Sicherer und besser wäre eine Querung der Kleinen Allmend oder allenfalls eine separate Velospur am südlichen Rand der Kleinen Allmend. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Querung Kleine Allmend: Eine Realisierung ist kurzfristig nicht möglich und ersetzt Massnahmen auf dem Zentweg und auf der Mittelholzerstrasse nicht. Der Vorschlag einer neuen Verbindung über die Kleine Allmend wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Veloroutennetzes in den Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern geprüft. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Quartierverein Burgfeld	<p>▶ Bei der Evaluation muss unbedingt die direkte Verbindung über die Grosse Allmend auf die Kleine Allmend berücksichtigt werden. Eine Querung über die Kleine Allmend als Alternativroute muss geprüft werden. Insbesondere entsteht mit dem Projekt „Bike Track“ auf der Kleinen Allmend eine direkte Öffnung Richtung Osten. Nicht untersucht wurde eine weitergehende Querung bis hinter das Stadion. Eine Alternativroute über die Allmenden ist dann zweckmässig, wenn auch das Problem Guisanplatz umfahren wird. Dass die Route Zentweg – Bolligenstrasse – Mingerstrasse für geübte Velofahrer als zweckmässig angesehen wird, unterstützen wir. Für ungeübte Velofahrer fehlt jedoch eine Alternative (siehe fehlende Variante)</p>	<p>▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Die Route über die Grosse Allmend ist als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthalten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p>
glp Ostermundigen	<p>▶ Eine mögliche Veloroute über den Zentweg – Bolligenstrasse erachten wir als sinnvoll und umsetzbar. Als teilweise tägliche Velobenutzer sind uns trotzdem einige Punkte/ Probleme aufgefallen, die noch zu ergänzen wären:</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen</p>
	<p>▶ Rückstau in der Hauptverkehrszeit gibt es auf der Bolligenstrasse von der Kreuzung Schermenweg/Bolligenstrasse, daher Blockade des Velostreifens.</p>	<p>▶ Im Rahmen des ASTRA-Projektes Anschluss Wankdorf wird ab ca. 2025 eine komplett neue Veloführung in hoher Qualität erstellt. Bis dahin können jedoch nur einfache Massnahmen umgesetzt werden. Der Belag wurde im Oktober 2017 teilweise bereits erneuert.</p>
	<p>▶ Belag auf Veloweg entlang Bolligenstrasse dringendst ersetzen</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>▶ Bedeutung der alten Bolligenstrasse zw. Kreisel Mingerstrasse und Rosengarten? Verbesserungen an der Rosengartenkreuzung (Ostermundigen/Laubeggstrasse)? Auch die Nebenstrasse in den Autos parkieren, müsste bei der betreffenden Kreuzung besser geöffnet werden.</p>	<p>▶ Route alte Bolligenstrasse und Rosengartenkreuzung: Die Kreuzung wird im Rahmen des geplanten Tramprojektes neu gestaltet.</p>
	<p>▶ Entlang des Schoshaldenfriedhofs existiert bereits eine gute Veloroute neben der Strasse und sollte besser erreichbar sein. Dies vor allem aus Richtung Ostermundigen. Hier müssten entsprechende Markierungen angebracht werden.</p>	<p>▶ Entlang Schoshaldenfriedhof: Im geplanten Tramprojekt sind dort durchgehende Velostreifen enthalten.</p>
	<p>▶ Die Route Grosse Allmend hinter dem BEA Expo Gelände und Postfinance Stadion sollte trotzdem betrachtet werden, da dies eine Abkürzung (Richtung Wankdorf) und Umfahrung des</p>	<p>▶ Bezüglich der Route Grosse Allmend wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Die Route ist</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	Guisanplatzes betrachtet werden kann. Diese Strasse ist gelegentlich für Ausstellungen (BEA etc.) gesperrt. Ausweichroutenwürden über den Guisanplatz existieren.	als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthalten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
Grüne Ostermundigen	▶ Die Aussagen betr. Route Zentweg sind nachvollziehbar und treffen gemäss eigenen Erfahrungen zu.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SP Bern-Nord	<p>▶ Für uns ist die Herleitung und Evaluation dieser Route sehr nachvollziehbar. Dabei ist uns bewusst, dass der Guisanplatz ein äusserst konfliktreicher Knotenpunkt bleibt, auf dem die Konflikte leider eher noch zunehmen werden.</p> <p>▶ Deshalb schlagen wir eine ergänzende Nebenroute, welche von der Sempachstrasse über das Stade de Suisse, danach die Papiermühlestrasse überquerend die Allmend von West nach Ost quert und danach über die Autobahn in den Zentweg mündet und sich dort mit der priorisierten Route verbindet. Da der Zentweg ein relative hohes MIV- und LKW-Aufkommen verzeichnet, unterstützen wir als kurzfristige Massnahme die Markierung einer Kernfahrbahn.</p>	▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Die Route über die Grosse Allmend ist als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthalten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
SP Stadt Bern	▶ Leider wurden Verbindungen, die eine Umfahrung des Guisanplatzes (westlich) ermöglichen, nicht geprüft. Dies betrifft insbesondere Verbindungen, die von der Beundenfeldstrasse/Militärstrasse durch das Kasernenareal zur Papiermühlestrasse (oder bis zur Mingerstrasse) führen.	▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
	▶ Die Schlussfolgerungen sind einleuchtend, inkl. das Weiterverfolgen der Route „Zentweg“. Ob die Schaffung einer Kernfahrbahn auf dem Zentweg mittel- bis langfristig ausreicht, ist fraglich. Bei einer Zunahme des Veloverkehrs muss die Verkehrsführung gegebenenfalls optimiert werden.	▶ Wird zu Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	▶ Grundsätzlich: Die Benutzbarkeit der bisherigen Hauptroute entlang des 10er-Buses (bzw. der geplanten Tramlinie) muss trotz Alternative sichergestellt sein . Denn es bleibt wohl die gefühlte Optimalrichtung. Die neuen Routen sind wichtiges Zusatzangebot , aber kein vollständiger Ersatz für die bisherige direkte Linienführung.	▶ Die bisherige Linienführung entlang der Linie 10 bleibt eine wichtige Verbindung gemäss regionalem Velonetzplan sowie eine Hauptroute gemäss Masterplan Veloinfrastruktur . Die untersuchten Zusatzrouten stellen keinen Ersatz für diese Verbindung dar, sie sind als Alternativen zu verstehen.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>▶ Die Herleitung ist zwar nachvollziehbar, jedoch nach Konsultation unserer Mitglieder nicht ganz vollständig. Es fehlen noch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbindung zwischen Sempachstrasse – Stade de Suisse – Papiermühlestrasse - Allmend - Der zweite Teil davon , von Ostermundigen her gesehen die Verbindung ab Biderstrasse über Kleine Allmend zur Brücke über die Autobahn und durch das oft fahrbare Ausstellungsgelände zur Papiermühlestrasse - Eine Verbindung zwischen Militärstrasse – über Papiermühlestrasse ausserhalb Guisanplatz – Mingerstrasse (Öffnung Querung VBS-Parkplätze). <p>▶ Die getroffenen Schlussfolgerungen für die Route Zentweg halten wir für korrekt. Die Einrichtung einer Kernfahrbahn als kurzfristige Massnahmen unterstützen wir. Es braucht jedoch ein Monitoring, ob zusätzliche Elemente notwendig sind für die Bremsung des MIV und Schwerverkehrs.</p>	<p>▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Die Route über die Grosse Allmend ist als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthalten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p> <p>▶ Zusätzliche Elemente zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Durchführung eines Monitorings werden in der nächsten Projektphase geprüft.</p>
	<p>▶ Route Zentweg: Der Zaun bei der „Espace Media“ ist nach hinten zu versetzen.</p>	<p>▶ Wird in der weiteren Projektierung der Route geprüft.</p>
VCS Regionalgruppe Bern	<p>▶ Die Herleitung ist nachvollziehbar (z.B., dass die Querung der Allmend nicht zielführend ist).</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>▶ Die Vermeidung einer Querung des Guisanplatzes (lange Wartezeiten, enge Verhältnisse bei grossem Veloaufkommen) wurde ungenügend geprüft. Eine Querung Papiermühlestrasse ist bei Kasernen- und Reiterstrasse vorzusehen resp. zu prüfen.</p>	<p>▶ Bereits heute wird der Knoten Guisanplatz durch den Veloverkehr stark frequentiert – trotz lückenhafter Infrastruktur. Aus diesem Grund sind Massnahmen an diesem Knoten unverzichtbar.</p> <p>▶ Erste Detailabklärungen haben ergeben, dass auf der Verbindung Rodtmattstrasse-Mingerstrasse auf dem Guisanplatz beidseitig durchgehende Radstreifen mit einer Breite von 2.50 m erstellt werden können. Die schwierige und konfliktrichtige Verflechtung mit dem MIV entfällt dadurch.</p> <p>▶ Die Massnahmen Guisanplatz werden durch ein Monitoring begleitet.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>▶ Mögliche Routen entlang / durch Kasernenareal und Beundenfeld wurden leider nicht geprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Variante A) Beundenfeld, Kasernenstr., Querung Papiermühlestr., Reiterstr., Papiermühlestr. zwischen NPZ und Wiese, Fortsetzung wie favorisierte Route über Mingerstrasse. – Variante B) nach der Querung Papiermühlestr., Durchgang zw. Nationalem Pferdezentrum (npz) und Militärgebäude und Fortsetzung wie Var. A. Beachte: ist teilweise in Abb. 10 abgebildet. Frage: Ist diese Route wegen den Nutzungsansprüchen npz nicht möglich? 	<p>▶ Die weiteren Verbindungen werden im Rahmen der Weiterentwicklung des Veloroutennetzes in den Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern geprüft.</p> <p>▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p> <p>▶ Hinweis: Das zukünftige Routennetz soll sowohl Hauptrouuten (auf gut merkbaren Achsen) als auch ruhige Nebenrouuten enthalten. Routen hingegen, welche nur schwer aufzufinden sind, werden als nicht zielführend betrachtet. Die beiden genannten Vorschläge, befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Bern.</p>
	<p>▶ Route Zentweg: Die Bolligenstrasse ist recht eng: genügt der Strassenquerschnitt für eine Verbreiterung der Fahrbahnen?</p>	<p>▶ Im Rahmen des ASTRA-Projektes Anschluss Wankdorf wird ab ca. 2025 eine komplett neue Veloführung in hoher Qualität erstellt. Bis dahin können jedoch nur einfache Massnahmen umgesetzt werden. Der Belag wurde im Oktober 2017 teilweise bereits erneuert.</p>
WBG Oberfeld	<p>▶ Die Route Zentweg war auch im Rahmen einer Befragung der BewohnerInnen der WBG diejenige welche absolut am häufigsten gefahren wurde (mit Varianten). Die Herleitung ist auch für die WBG nachvollziehbar.</p> <p>▶ Wir würden es begrüessen, wenn einige zusätzliche Verbindungen in die Analyse aufgenommen würden: eine Verbindung zwischen der Papiermühlestrasse über das Stade de Suisse zur Sempacherstrasse sowie eine Verbindung zwischen der</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	Mingerstrasse und der Papiermühlestrasse durch eine Öffnung des VBS Geländes. Durch weiteres könnte eine einfachere Einmündung in die Papiermühlestrasse und eine Weiterfahrt auf der Mingerstrasse mittels Rechtsabbieger geschaffen werden (die Velos müssen weniger auf das Tram warten).	Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.

4.3 Empfehlungen/Handlungsansätze für die vielversprechendste Linienführung

Wie beurteilen Sie die Einschätzung der «Route Zentweg» als vielversprechendste Basisroute und die darauf basierende Empfehlung für die Linienführung der Velohauptroute Bern–Ostermundigen? (Kapitel 5.3 und Kapitel 6.1.)

Wie beurteilen Sie die eingegrenzten Handlungsansätze und Massnahmen pro Abschnitt? (Kap. 6.2)

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Gemeinde Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auf dem Zentweg muss ein Veloweg nicht zwingend markiert werden, weil dort genügend Platz vorhanden ist. ▶ Auf der Mittelholzerstrasse sieht die Situation hingegen anders aus, da dort links und rechts der Strasse Autos parkiert sind. Für einen Velostreifen müssten Parkplätze aufgehoben werden. ▶ Die Abbiegevorrichtung auf dem Schermenweg – welcher eine der Einfallsachsen nach Ostermundigen ist – wurde im Bericht richtig erkannt und ist bei einer Verlängerung der Velohauptroute notwendig, da der Schermenweg nur so einfacher gequert werden kann 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Muri b. Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Neben dem Guisanplatz ist der Abschnitt 7 „Bolligenstrasse“ sicher ein Nadelöhr. Ohne grössere bauliche Veränderungen könne hier wohl nur kleinere Verbesserungen für die Velofahrenden erzielt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
AÖV	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung der Route Zentweg erscheint plausibel und nachvollziehbar. Das AÖV stützt diese Empfehlung auch aus den obengenannten Gründen (Kap. 4.2). ▶ Abschnitt 1: Die Planung der zweiten Tramachse Innenstadt wurde richtigerweise unter dem Koordinationsbedarf aufgeführt. Die Massnahmen auf diesem Abschnitt sind so zu konzipieren, dass die Realisierung einer 2. Tramachse nicht beeinträchtigt wird. Eine Linienführung entlang der Aarberggasse anstelle der Speichergasse ist aus unserer Sicht prüfenswert (auch aus Sicht Attraktivität für Velofahrende). ▶ Abschnitt 2: aufgrund des zu erwartenden/ geplanten Mehrverkehrs (ÖV) auf der Kornhausbrücke ist zu prüfen, ob zusätzliche Velomassnahmen getroffen werden müssen, damit es auch bei einem dichteren ÖV-Takt nicht zu Behinderungen des ÖV durch Velos kommt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Massnahmen in der Innenstadt betreffen ausschliesslich Markierungen und Signalisation. Eine all-fällige zweite Tramachse wird dadurch nicht beeinträchtigt. ▶ Eine Linienführung durch die Aarberggasse birgt viele Konflikte mit Zufussgehenden sowie der Anlieferung. Der gewünschte Veloroutenstandard kann damit nicht erreicht werden. ▶ Kornhausbrücke: Die Einschätzung, dass hier Konfliktsituationen zwischen dem Veloverkehr und Tram bestehen, wird geteilt. Der Sachverhalt wird geprüft.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	▶ Abschnitt 5: Querungshilfen über die Kreuzung Guisanplatz werden als sinnvoll und notwendig erachtet, damit der ÖV und der Veloverkehr sich nicht gegenseitig behindern.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶ Abschnitt 6: Die allfällige Haltestelle in der Mingerstrasse wird richtigerweise beim Koordinationsbedarf vermerkt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶ Abschnitt 8: Die neue Buslinie Ostermundigen-Breitenrain wird richtigerweise beim Koordinationsbedarf vermerkt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶ Abschnitt 9: Die neue Buslinie Ostermundigen-Breitenrain fährt nicht durch die Mittelholzerstrasse . Im Gegenteil: Heute fährt die Linie 44 durch die Mittelholzerstrasse, aber die Linienführung soll mit der Einführung der neuen Linie geändert werden, so dass auch die Linie 44 nicht mehr durch die Mittelholzerstrasse fährt. Es gibt dann auch keine Haltestelle in der Mittelholzerstrasse mehr. Über die Einführung der neuen Linie und die Änderung der Linie 44 ist allerdings noch nicht definitiv entschieden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶ Abschnitt 10: Beim Koordinationsbedarf ist die Führung der Linie 44 auf dem Schermenweg bis zur Bernstrasse (im Zusammenhang mit der neuen Buslinie Ostermundigen- Breitenrain) zu ergänzen. Das angedachte Einbahnregime auf dem Schermenweg ist nicht mit der Buslinie 44 vereinbar. Es ist davon abzusehen.	▶ Schermenweg: Es ist seitens der Velohauptroute Bern-Ostermundigen kein neues Einbahnregime Schermenweg vorgesehen.
TBA, OIK II	▶ Wir teilen die Meinung, dass die Route via Zentweg für den Veloverkehr die beste Route ist. Handlungsansätze und Massnahmen generell.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶ Grundsätzlich stellen wir fest, dass diverse Rahmenbedingungen nicht berücksichtigt wurden: <ul style="list-style-type: none"> – Taktverdichtung Linie 9. – Testbetrieb RBS Breitenrain-Ostermundigen – Optimierung am Guisanplatz) – Verkehrszunahme mit Realisierung des ASTRA-Projekts "Bern, Umgestaltung Gebiet – Anschluss Wankdorf – Ausbau Parkhaus Expo/Postfinance 	▶ Die genannten Punkte werden im Kapitel 3 ergänzt . Auf die Wahl der Route haben sie jedoch keinen generellen Einfluss.
	▶ Massnahmen 8 und 9: <ul style="list-style-type: none"> – Fachstelle LV DLZ streichen. – Fachsteile LV DLZ und OIK II streichen. 	▶ Anmerkungen werden übernommen.
Bernmobil	▶ Massnahmen, welche Auswirkungen auf das Liniennetz von BERNMOBIL und die Bevorzugung desselben haben, sind mit BERNMOBIL abzusprechen . Es darf keine Verschlechterung für die Tram- und Buslinien von BERNMOBIL entstehen. Bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte ist BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen .	▶ Die Stadt Bern (VP) und Gemeinde Ostermundigen werden alle Massnahmen frühzeitig mit BERNMOBIL koordinieren .

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschnitt 1 Speichergasse – Nägeligasse: Das Projekt zweite Tramachse und die Bedürfnisse von BERNMOBIL sind zu berücksichtigen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Massnahmen in der Innenstadt betreffen ausschliesslich Markierungen und Signalisation. Eine all-fällige zweite Tramachse wird dadurch nicht beeinträchtigt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschnitt 2 Kornhausbrücke und Kornhausstrasse: Für eine Markierung des Velofahrbereiches neben dem Tramgeleise auf der Kornhausbrücke ist die Notwendigkeit nicht gegeben. Es ist klar, wo die Velofahrenden fahren müssen. Die Markierung wird deshalb abgelehnt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für die im 2018 zu realisierende Velohauptroute werden auf der Kornhausbrücke keine Massnahmen realisiert. Durch die geplante Tramlinie werden die Konflikte zwischen Velos und Tram jedoch tendenziell zunehmen. Sachverhalt wird weiter geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschnitt 5 Guisanplatz (inkl. Zulaufstrecken Rodtmattstrasse – Mingerstrasse: Der öV ist von den Massnahmen im Bereich Guisanplatz und Mingerstrasse stark betroffen. Es darf keine Verschlechterung für die Tram- und Buslinien von BERNMOBIL entstehen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschnitt 6 Mingerstrasse inkl. Kreisel Bolligenstrasse: Mit den vorgesehenen Massnahmen auf der Mingerstrasse und beim Kreisel Bolligenstrasse ist BERNMOBIL nicht einverstanden. Eine Mehrbelastung des Kreisels Bolligenstrasse durch den MIV wird den Trambetrieb erheblich behindern. Massnahmen für den Veloverkehr beim Kreisel verstärken die Behinderungen noch zusätzlich. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Velomassnahmen werden so umgesetzt, dass für BERNMOBIL keine betrieblichen Einschränkungen entstehen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschnitt 7 Bolligenstrasse (Kreisel Mingerstrasse – Zentweg): Koordination mit der neuen Buslinie Ostermundigen – Breitenrain. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Koordination mit Bernmobil erfolgt laufend durch die Stadt Bern (VP).
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschnitt 7a Zubringer Pulverweg: Wie im Bericht richtig festgestellt, ist der Pulverweg Bestandteil des Projektes Tram Bern – Ostermundigen (Dienstgleis). Die Massnahmen sind deshalb mit BERNMOBIL zu koordinieren. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Koordination mit Bernmobil erfolgt laufend durch die Stadt Bern (VP).
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschnitt 10 Schermenweg: – Koordination mit der neuen Buslinie Ostermundigen – Breitenrain. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Koordination mit Bernmobil erfolgt laufend durch die Stadt Bern (VP).
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Buslinie 28 befährt den Schermen- und Moosweg und die Forelstrasse. Die Massnahmen auf den folgenden Abschnitten sind deshalb mit BERNMOBIL zu koordinieren: Abschnitt 10 Schermenweg, Abschnitt 11 Moosweg, Abschnitt 11a Forelstrasse. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Koordination mit Bernmobil erfolgt laufend durch die Stadt Bern (VP).

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
RBS	<p>► Damit der Zentweg als attraktive Langsamverkehrsrouten dienen kann, wären zahlreiche Massnahmen umzusetzen. Ob beidseitig ein durchgehender Radstreifen erstellt werden kann, ist aufgrund des Querschnitts und der zahlreichen Arealausfahrten fraglich. Mittelfristig soll eine neue Buslinie zwischen dem Breitenrain und Ostermundigen Oberfeld eingeführt werden. Dies hat Auswirkungen auf die Linienführung der Buslinie 44: Diese soll nicht mehr via Zentweg geführt werden, da diese Funktion die neue Buslinie übernehmen wird. Dadurch wird die Mittelholzerstrasse nicht mehr vom Bus befahren. Dies ist in der Tabelle Abschnitt 9 (Seite 32) zu korrigieren.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Aussagen im Kapitel 6.2 werden angepasst.</p>
DIALOG Nordquartier	<p>► <i>Info Stadt Bern: Die Eingaben betreffend der Bestvariante (Projekt Velohauptroute Bern-Ostermundigen) wurden zwischenzeitlich zwischen der Verkehrsplanung der Stadt Bern und einer Delegation des Dialogs Nordquartier besprochen und bereinigt (Sitzung vom 30.10.2017).</i></p> <p>► Die Risiken bei der «Route Zentweg» werden unterschätzt, welche sich durch den Schwerverkehr und den zunehmenden Autoverkehr am Zentweg/Bolligenstrasse ergeben (Strassenausbau, Kreuzungsausbau).</p>	<p>► Zur Bolligenstrasse: Im Rahmen des ASTRA-Projektes Anschluss Wankdorf wird ab ca. 2025 eine komplett neue Veloführung in hoher Qualität erstellt. Bis dahin können jedoch nur einfache Massnahmen umgesetzt werden. Der Belag wurde im Oktober 2017 teilweise erneuert.</p> <p>► Bei der Einmündung Zentweg wird eine Lichtsignalanlage erstellt (Realisierung 2018/2019 durch kantonales Tiefbauamt vorgesehen). Damit wird die Verkehrssicherheit stark erhöht.</p>
	<p>Abschnitt 2</p> <p>► Kornhausbrücke: Mittel- und langfristig drängt sich bei der nächsten Brückensanierung eine Anpassung für den bergwärts fahrenden Velofahrer auf. Falls die Kornhausbrücke als Velohauptroute deklariert wird, kann der heutige Zustand nicht belassen werden.</p> <p>► Optimierung Umfahrung Haltestelle Kursaal (Kreuzung Schänzlihalde): Gefahrenlose Veloabzweigung von Kornhausbrücke zu Schänzlihalde ermöglichen. Überblickbarkeit der Ausfahrt von Sonnenbergstrasse in Kornhausstrasse sicherstellen.</p>	<p>► Kornhausbrücke: Die Einschätzung, dass hier Konflikte zwischen Veloverkehr und Tram bestehen, wird geteilt. Der Sachverhalt wird geprüft.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>▶ Abschnitt 3 Viktoriaplatz Es sind schon jetzt Verbesserungen anzustreben (z.B. Markierungen). Der Viktoriaplatz ist ein grosser Gefahrenherd. Bis zu dessen Umbau vergehen voraussichtlich noch über 3 Jahre, es sind provisorische Massnahmen notwendig.</p>	<p>▶ Diese Massnahme wird im Rahmen des Projektes «Dr noi Breitsch» bearbeitet. Aufgrund der hohen Komplexität des Knotens werden keine kurzfristigen Sofortmassnahmen vorgesehen.</p>
	<p>▶ Abschnitt 4 Velostrasse Velostrasse: keine Bemerkungen, Auswertung des Versuchs abwarten.</p>	<p>▶ Die Einschätzung wird geteilt.</p>
	<p>▶ Abschnitt 5 Guisanplatz Guisanplatz gemäss Vorstudie Stadt Bern, Plan Metron 15.8.2017, Präsentation 23.8.2017: Ein Linksabbiegeverbot von der Rodtmattstrasse die in Papiermühlestrasse für Autofahrer wird von uns kritisch hinterfragt. Die Wegfahrt aus dem Quartier wird verkompliziert, es wird unerwünschter Mehrverkehr auf Strassen im Quartier generiert (Stauffacherstrasse), namentlich von den neuen Verwaltungsbauten Guisanplatz 1. Unerwünscht ist ein indirektes Linksabbiegen von der Rodtmattstrasse in die Papiermühlestrasse für Velofahrer via 2 Ampeln. Dies wird als Schikane aufgefasst, es kommt zu gefährlichen Manövern. Ein direktes Linksabbiegen ist beizuhalten. ▶ Rodtmattstrasse: indirekte Abbiegehilfe in die Militärstrasse fördert aus unserer Sicht einen unsicheren Fahrstil, möglichst bald direkte Abbiegehilfen in Fahrbahnmitte vorsehen.</p>	<p>▶ Guisanplatz/ Rodtmattstr.: Das indirekte Linksabbiegen kommt insbesondere vorsichtigeren Velofahrenden zu Gute, indem das schwierige Einspuren entfällt. Um neue Nutzergruppen zum Velofahren einzuladen, ist diese Massnahme geeignet. ▶ Durch den Wegfall des Linksabbiegers können die Grünzeiten für die übrigen Verkehrsströme erhöht werden. ▶ Die Veränderung der Verkehrsströme durch die Aufhebung der Linksabbiegespur wird im Rahmen eines Monitorings vertieft geprüft. Die Massnahme erfolgt entsprechend als Verkehrsversuch.</p>
<p>Quartierkommission Stadtteil IV QUAV4</p>	<p>▶ <i>Info Stadt Bern: Die Eingaben betreffend der Bestvariante (Projekt Velohauptroute Bern-Ostermundigen) wurden zwischenzeitlich zwischen der Verkehrsplanung der Stadt Bern und einer Delegation des QUA4 besprochen und bereinigt (Sitzung vom 14.11.2017).</i></p> <p>▶ Protokollauszug zu Variante Zentweg: Ungenügende Verhältnisse werden hauptsächlich im Bereich Schermenweg, Zentweg samt Einmündung Bolligenstrasse und im Bereich Pulverkreisel geortet. Insbesondere der Zentweg mit der vorgesehenen Kernfahrbahn wird als ungenügend taxiert, und betrifft auch die KMU in der Gewerbezone, die auf gute Zufahrt angewiesen sind. Lastwagenverkehr muss laufend auf Velobahn ausweichen, Kreuzen kaum möglich, was für alle Beteiligten gefährlich ist!</p>	<p>▶ Schermenweg: Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs wurden 2017 im Rahmen einer Belagssanierung realisiert.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>▶ Warum wird nicht Diagonalweg auf der kleinen Allmend ausgebaut oder ein Parallelweg am oberen Rand der kleinen Allmend erstellt? Zudem könnte damit auch die Steigung auf der Mittelholzerstrasse entschärft werden.</p>	<p>▶ Querung Kleine Allmend: Eine Realisierung ist kurzfristig nicht möglich und ersetzt Massnahmen auf dem Zentweg und auf der Mittelholzerstrasse nicht. Der Vorschlag einer neuen Verbindung über die Kleine Allmend wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Veloroutennetzes im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern geprüft. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p>
	<p>▶ Die Einmündung in die Bolligenstrasse muss mit LSA gesichert werden, was geplant ist. Linksabbieger Zentweg - Mittelholzerstrasse stadtauswärts ist kritisch</p>	<p>▶ Bei der Einmündung Zentweg/Bolligenstrasse wird eine Lichtsignalanlage erstellt (Realisierung 2018/2019 durch kantonales Tiefbauamt vorgesehen).</p>
	<p>▶ Idee: Warum wird nicht das alte Industriegeleis als Anlieferung (oder Velobahn?) ungenutzt?</p>	<p>▶ Kurzfristig steht die Gleisanlage nicht zur Verfügung. Mittel-/langfristig ist eine Umnutzung weiterhin eine Option, z.B. im Rahmen einer gebietsübergreifenden Entwicklungsstrategie ("Chantiers", STEK 2016).</p>
	<p>▶ Weitere Kritik betrifft den doch erheblichen Verlust an Parkplätzen: insgesamt würden bei dieser Routenführung im Perimeter Burgfeld 45 PP verschwinden, was allgemein als kritisch taxiert wird.</p>	<p>▶ Parkierung Zentweg und Mittelholzerstrasse: Bedenken werden berücksichtigt. Die Belegung der Parkplätze liegt heute auf beiden Abschnitten bei unter 50 Prozent, weshalb eine angemessene Reduktion möglich ist.</p>
	<p>▶ Und wie sieht das Stück Zentweg zwischen Mittelholzerstrasse und Ostermundigenstrasse aus? Hört dort das Prinzip 'Kernfahrbahn' auf?</p>	<p>▶ Zentweg zwischen Mittelholzerstrasse und Ostermundigenstrasse: Ja, hier werden die Massnahmen der Tempo-30-Zone beibehalten.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dieser Abschnitt wurde kürzlich neu gestaltet und signalisiert. Die dortigen verkehrsberuhigenden Massnahmen werden weiterhin als ausreichend angesehen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Achtung neu geplante Autoeinfahrt in den Zentweg bei Grundstück 1853. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die BurgfeldvertreterInnen fordern die Querung nur als Alternativ-, aber nicht als einzige Schnellroute, dafür ist die Anbindung ins Quartier beim Pumptrack wichtig. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es werden keine "Schnellrouten" geplant, sondern komfortable Velohaupttrouten. Dem Aspekt der Koexistenz wird in den Quartieren Rechnung getragen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sehr wichtig ist auch die direkte Verbindung via Zirkusplatz über die Grosse Allmend zum Stadionplatz. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Die Route über die Grosse Allmend ist als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthalten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
<p>Quartierverein Burgfeld</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Quartierverein unterstützt einzig die Variante „Kernfahrbahn“, jedoch mit folgenden Bedenken: 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die geplante LSA Bolligenstr./Zentweg muss zwingend in die Planung einfliessen und zeitnah realisiert werden. Dieser Knoten ist entgegen dem Bericht sehr gefährlich, analog Linksabbieger Militärstr ab Guisanplatz. Der Zentweg wird von Lastwagen wie auch demnächst vom öffentlichen Verkehr befahren. So bietet diese Route nicht die ausreichende Sicherheit für Familien mit insbesondere kleinen Kindern. Ein Grund mehr, die Kleine Allmend mit einer Naturstrasse zu öffnen und eine direkte Querung möglich zu machen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bei der Einmündung Zentweg/Bolligenstrasse wird eine Lichtsignalanlage erstellt (Realisierung 2018/2019 durch kantonales Tiefbauamt vorgesehen). ▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Die Route über die Kleine Allmend wird dort als weitere zu prüfende Route ergänzt. Eine Mitwirkung dazu

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
		findet voraussichtlich im 2018 statt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Weiteren sehen wir eine direkte Zufahrt für Lastwagen ins Zentareal via Bolligenstrasse als zukunftsfähig (stillgelegte Geleise zur Strasse umbauen). Diese Variante ist zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lastwagenzufahrt Zentareal: Muss im Rahmen UeO Zentareal geprüft werden, ist nicht Bestandteil der Velorutenplanung.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Burgdorfholzstrasse als Variante aufzuführen ist nicht nachvollziehbar. Die Burgdorfholzstrasse ist Teil der Begegnungszone „Burgfeld“(Tempo 20). In ein bis zwei Jahren, steht an dieser Strasse auch das geplante Schulgebäude. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auf der Burgdorfholzstrasse ist keine Velohauptroute vorgesehen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zusätzlich wird befürchtet, dass die wegfallenden Parkplätze am Zentweg und an der Mittelholzerstrasse zu einer erhöhten Parkierung im Quartier führen. Eine Lösungsfindung fürs Gewerbe am Zentweg sollte angestrebt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Bedenken werden berücksichtigt. Die Belegung der Parkplätze liegt heute auf beiden Abschnitten bei unter 50 Prozent, weshalb eine angemessene Reduktion möglich ist.
glp Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Empfehlungen erachten wir als prüfenswert. Ergänzend sollten die bereits oben erwähnten Punkte beachtet werden (vgl. Kap. 4.2). Ein Velostreifen auf dem Zentweg erachten wir nicht als zwingend. Der Platz dort ist genügend vorhanden. Eine Markierung auf der Mittelholzerstrasse ginge nur, wenn Parkplätze aufgehoben würden. Wie der Bericht schon richtig darlegt, muss die Einmündung und Abbiegen von/zum Schermenweg verbessert werden. Der Schermenweg ist eine Einfallssache nach Ostermundigen und hat zu den Hauptverkehrszeiten ein grosses Verkaufsaufkommen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Route Zentweg ist gemäss eigenen Erfahrungen optimal. Die Route Pulverweg eignet sich sehr gut in Richtung Altstadt-Rosengarten-Ostermundigen via Bolligenstrasse. Die Öffnung der Brücke über die Bolligenstrasse ist ein wichtiges Element für Kinder und ungeübte RadfahrerInnen als Nebenroute. Im Übrigen verweisen wir auf die Anmerkungen des VCS, der sich mit den Verhältnissen und vorgeschlagenen Massnahmen sachkundig auseinandersetzt und Anregungen zur Optimierung insbesondere der Sicherheit der Velofahrenden macht. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SP Bern-Nord	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wie bereits in Punkt 2 erwähnt, halten wir den Knoten Guisanplatz zusammen mit der Rodmattstrasse für eine sehr heikle Teiletappe. Das MIV- Verkehrsaufkommen ist hoch und wird sich nach der Eröffnung des neuen Verwaltungsgebäudes Guisanplatz 1 weiter erhöhen. Für eine Velohauptroute muss u.E. grundsätzlich ein durchgehender, gleichmässiger Ausbaustandard (Velostreifen von 1.80 m - 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>2.50 m) festgelegt werden (z.B. Velostreifen von 1.80 m - 2.50 m). Bei den Linksabbiegebeziehungen von der Minger- in die Bolligenstrasse (Kreisel), von der Rodtmatt- in die Militärstrasse, vom Zentweg in die Bolligenstrasse und die Querung des Guisanplatzes ist für die Velofahrenden hohe Verkehrssicherheit zu gewähren. Dabei gehen wir von den Veloroutenstandards aus, welche in der Stadt Bern seit Eröffnung der Velooffensive von der Planung vorgegeben werden.</p>	
SP Stadt Bern	<p>► Die Einschätzung ist aus unserer Sicht richtig. Den folgenden neuralgischen Stellen muss besondere Beachtung geschenkt werden: Guisanplatz (Verbreiterung der Radstreifen), Linksabbiegen aus der Rodtmatt- in die Militärstrasse stadteinwärts (sicheres, auch direktes, Linksabbiegen gewährleisten), Kreisel Bolligenstrasse/Mingerstrasse (Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geeignete Massnahmen). Die Handlungsansätze und Massnahmen pro Abschnitt sind richtig, zum jetzigen Zeitpunkt sind jedoch alle lediglich „zu prüfen“. Entscheidend wird sein, dass die angestrebten Standards auch so umgesetzt werden.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Pro Velo Bern	<p>► Die Handlungsansätze sind gut, aber nur rudimentär beschrieben. Auf Stufe Planungsstudie ist dies jedoch nachvollziehbar. Aus Sicht ProVelo Bern muss besonders geachtet werden auf eine kohärente Veloführung ohne heikle Stellen (Netzlücken), und deshalb auf folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Guisanplatz (MIV Spurabbau für breiteren Radstreifen), – Abzweigung/Linksabbiegen in Militärstrasse: Geschütztes, sicheres Linksabbiegen einrichten, auch direkt, zwingende Einschränkungen für neue Ein-/ Ausfahrt beim Bundesverwaltungszentrum, – Kreisel Bolligenstrasse-Mingerstrasse: Massnahmen zur Erhöhung Verkehrssicherheit – Kreisel sind Velounfall-schwerpunkte), – Zentweg (Vor allem Sicherung der Einmündung Bolligenstrasse mit LSA), Weiterführung der Route(n) in Ostermundigen (z.B. via Schermenweg, Moosweg, Forelstrasse). 	<p>► Die Einschätzung wird geteilt. Die Eingaben werden zuhanden der weiteren Projektierung aufgenommen.</p>
VCS Regionalgruppe Bern	<p>► Wir erachten Radwege mit einer Breite von 2.5m auf gemischt genutzten Strassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen als Voraussetzung (z.B. damit E-Bikes überholen können) und nicht als «anzustreben»; eine Breite von 1.5m ist auf einer Velohaupttroute ungenügend.</p> <p>► Wir zweifeln, ob die gewünschten Wegbreiten auf den geprüften Routen realisierbar sind (insbes. auf den stark befahrenen Abschnitten; z.B. Bolligenstrasse, Guisanplatz)?</p> <p>► Eine verbesserte Markierung auf der Beundenfeld- und Militärstrasse wird dem Verkehrsaufkommen nicht gerecht und</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Im Raum Guisanplatz liegen erste Ergebnisse vor, wonach durchgehende 2.50m breite Radstreifen machbar sind. Auf anderen Abschnitten sind erhöhte Breiten wie 2.00 oder 1.80 möglich.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>die Aufhebung einzelner Auto-Parkplätzen ist vermutlich notwendig resp. zu prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Anwendung des Koexistenzprinzips auf Quartierstrassen unterstützen wir. 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wurden die Anliegen der Elektrovelos geprüft (z.B. breitere Wege aufgrund von unterschiedlichen Geschwindigkeiten)? 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Anliegen der E-Bikes stellt eine schweizweite Grundsatzfrage dar; die Probleme sind bekannt. Die Thematik wird im Masterplan Infrastruktur behandelt. Des Weiteren sollen die Ergebnisse aus dem Monitoring abgewartet werden.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für eine abschliessende Beurteilung ist die Vorstudie abzuwarten (erstellt 2017/2018), weil viele offene Fragen im Detail zu klären sind. Wir zweifeln, ob mit den aufgeführten, zu Beginn eingeführten einfachen Massnahmen eine attraktive Velo-Verbindung zwischen Bern und Ostermundigen bereitgestellt werden kann und dem anvisierten Velo-Verkehrsaufkommen gerecht wird (Bodenmarkierungen genügen nicht). Es ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass entlang der geplanten Tramlinie (Busersatz) die Anforderungen auf Teilabschnitten nicht entsprochen werden kann – entsprechen muss diese Velohauptroute auf dieser wichtigen Achse ab Beginn den Ansprüchen genügen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
WBG Oberfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Handlungsansätze sehen wir grundsätzlich positiv, sie müssen aber in den folgenden Planungsstufen noch stark konkretisiert werden. Die beschriebenen Werte und die Masse entscheiden schlussendlich über die Qualität des Netzes, welches entwickelt wird. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Viele BewohnerInnen der WBG haben Rückmeldungen zu den folgenden Punkten gegeben: Guisanplatz (lange Wartezeiten bei Querung Papiermühlestrasse), die Einmündung von der Rodtmattstrasse in die Velostrasse (Militärstrasse, heikel wegen Gleisquerung!). Zentweg und mit der Einmündung in die Bolligenstrasse. ▶ Zudem wünschen sich die BewohnerInnen, dass die Routen innerhalb Ostermundigen weitergeführt werden (ins Oberfeld z.B. über die Route Forellstrasse - Unterdorfstrasse– Pappelweg – Wegmühlegässli – Dr. Zuber Strasse → fast gänzliche Umfahrung der Bernstrasse). 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die genannten Routen werden an die Gemeinde Ostermundigen weitergeleitet.

4.4 Evaluation der «südlichen Zusatzrouten»

Sind für Sie die Herleitung und Evaluation der Zusatzrouten südlich der Achse Bernstrasse/Ostermundigenstrasse nachvollziehbar? (Kapitel 7)

Wie beurteilen Sie die definierten Handlungsansätze?

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Gemeinde Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> Die Handlungsansätze erachten wir als prüfenswert. Es stellt sich uns aber die Frage, ob es eine alternative Route zur Schosshaldenstrasse gibt, mit welcher die Steigung beim Bitzius-Schulhaus umfahren werden kann. Weiter müsste besser dargestellt werden, welche Ziele sich über die Südroute erreichen lassen (z. B. Köniz). Ein Veloweg über die Bolligenstrasse zur Laubegg wäre ein möglicher Zubringer für den eingezeichneten Veloring Süd 	<ul style="list-style-type: none"> Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
Gemeinde Muri b. Bern	<ul style="list-style-type: none"> Ja, allenfalls kann das Handlungsfeld „Thunstrasse-Ostring“ um den Knoten Egghölzli erweitert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Knoten wird im Rahmen der Velonetzplanung sowie insbesondere im laufenden Projekt KTM weiterbearbeitet. Keine Ergänzung der Planungsstudie.
AÖV	<ul style="list-style-type: none"> Die Herleitung und Evaluation der südlichen Zusatzrouten ist nachvollziehbar. Bei der Abstimmung mit der Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring stellt sich allerdings die Frage, inwieweit die Velonetzplanung in das Projekt, dessen Umsetzung bereits läuft, sinnvoll eingebunden werden kann. Beim Handlungsraum 3 Buchserstrasse besteht ein Koordinationsbedarf mit der Buslinie 28. Insbesondere bei der Anpassung von Radien und Strassenflächen sind die Anforderungen des Buses zu berücksichtigen. 	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen. Die Anliegen der Velohaupt-routen konnten in das Projekt Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring bereits aufgenommen werden. Wird zur Kenntnis genommen.
TBA, OIK II	<ul style="list-style-type: none"> Die Diskrepanz zwischen dem Detaillierungsgrad der Variantenvergleiche im nördlichen und südlichen Bereich ist gross. Von uns aus gesehen gibt es zwei Möglichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> A. Weglassen der südlichen Routen mit der Begründung, dass es bei der Planungsstudie in erster Linie darum ging, eine Alternative zur Route entlang der Linie 10 zu finden. B. Detailliertere Vergleiche der südlichen Routen analog zu den nördlichen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Einschätzung wird geteilt. Da es bei den südlichen Zusatzrouten zwar weniger räumlichen Zusammenhang zur geplanten Tramlinie gibt, die Aussagen für das Velonetz Bern-Ostermundigen aber trotzdem wertvoll sind, bleibt das Kapitel und der tiefere Detaillierungsgrad erhalten.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Route Schosshalde: Die Buslinie 12 befährt streckenweise diese Route. Die Massnahmen sind mit BERNMOBIL zu koordinieren. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Route Zollgasse: Die Buslinie 28 befährt streckenweise diese Route. Die Massnahmen sind mit BERNMOBIL zu koordinieren. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Stadt Bern (VP) und Gemeinde Ostermundigen werden alle Massnahmen frühzeitig mit BERNMOBIL koordinieren. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Stadt Bern (VP) und Gemeinde Ostermundigen werden alle Massnahmen frühzeitig mit BERNMOBIL koordinieren.
DIALOG Nordquartier	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eine südliche Zusatzroute wird ausdrücklich begrüsst. Sie ist jedoch ausserhalb des Betrachtungsperimeters des Nordquartiers und wird deshalb nicht weiter kommentiert. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Quartierkommission Stadtteil IV QUAV4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Perimeter Süd gibt es verschiedene grundsätzlich kaum lösbare Konfliktstellen, die noch akzentuiert werden durch grosse Höhendifferenzen, wie die Achse Ostring- Eigerplatz, die als Autobahnspange dient, die Tramachse Thunstrasse-Ostring mit dem Alleenprofil, die verwinkelte und zu schmale Verbindung Ostermundigen- Sonnenhof oder die Verkehrswüste Freudenbergerplatz etc. etc. die seit Jahren diskutiert werden. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Auch die 'Bestlösungen' sind so meistens 'Kompromisse des kleineren Übels' und weit von z.B. dänischen Vorbildern à la Gehl entfernt. Man sollte deshalb einerseits die grossen Anstrengungen der Verkehrsplaner um jede technische Verbesserung würdigen, andererseits aber sich der trotz hohen Kosten beschränkten Wirkung bewusst sein, die nur verbessert wird, wenn das Prinzip der Koexistenz auch mit einer gewissen Entspanntheit gelebt wird. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Konkret: Handlungsansätze der kritischen Stellen / Streckenabschnitte sind soweit sinnvoll - wir vermissen Aussagen zu den Gefahrenstellen Thunplatz und Burgernziel sowie zur seit Jahren diskutierten Frage, ob und wie eine Veloverbindung durch den Dählhölzliwald geführt werden könnte. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aussagen zum Perimeter Süd und zu Verbesserungen werden zur Kenntnis genommen. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Handlungsbedarf an den Knoten Thunplatz und Burgernziel wird anerkannt; an diesen Orten sind Massnahmen in der Projektierung. ▶ Veloverbindung Dählhölzliwald: Die Verbindung ist im Netzplan des Masterplans Veloinfrastruktur der Stadt Bern als zu prüfende Route enthalten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Quartierverein Burgfeld	▶ Der Kreisel Mingerstrasse/Bolligenstrasse stellt auf dieser Route ein Sicherheitsrisiko dar und sollte entsprechend angepasst werden.	▶ Der Handlungsbedarf wurde bereits erkannt. Erste Massnahmen sind vorgesehen.
glp Ostermundigen	▶ Die Handlungsansätze erachten wir als prüfenswert. Auf der Seite fehlen sauber gekennzeichnete Velorouten . Beim Friedhofweg ist der Veloweg durch Schweiz Mobil noch gezeichnet, aber ab da fehlen sämtliche Informationen. Ein weiterer Punkt ist, ob gegebenenfalls durch eine alternative Route die Schosshaldenstrasse und damit die Steigung zum Bitzium umfahren werden könnte. Trotzdem sollte diese Route auch den Thunplatz erreichen. Auch hier müsste klarer aufgezeigt werden, welche weiteren Ziele (z. B. Köniz) zu erreichen sind. Durch geeignete Kennzeichnung kann der Velofahrende bereits selber frühzeitig entscheiden, über welche Route er zu seinem Ziel kommt. Wie schon vorgängig erwähnt, wäre eine Fortsetzung des Veloweges über die Bolligenstrasse zur Laubegg ein möglicher Zubringer zum eingezeichneten Veloring Süd.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Überprüfung der Signalisation wird als Auftrag an die Stadt Bern weitergeleitet.
Grüne Ostermundigen	▶ Die Aussagen sind nachvollziehbar, die vorgeschlagenen Routen werden aus eigener Erfahrung als sinnvoll erachtet. Die heiklen Stellen wurden aus unserer Sicht erfasst. Insbesondere die Öffnung für den Veloverkehr vom Rosengarten zur unteren Altstadt würde sehr begrüsst.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SP Stadt Bern	▶ Die Herleitung und Empfehlungen betreffend Zusatzrouten sind nachvollziehbar. Die Realisierung der Route „Wyssloch“ als Alternative zu den Routen entlang der Hauptverkehrsachsen ist insbesondere für ungeübte Radfahrende wichtig.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	▶ Die Herleitung und Empfehlungen sind nachvollziehbar. Die Gemeinde Ostermundigen sollte sich Gedanken machen, wie die Veloführung über die Obere Zollgasse weiter Richtung Zentrum sicher geführt werden kann.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶ Zusatzroute Wittigkofenweg-Murifeldweg-Elfenauweg-Brunnandernstrasse- "Tennisplatzweg"-Thunplatz prüfen.	▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Route wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
	▶ Zu 3, Buchserstrasse (bis Giacomettistrasse): – "Im Bereich der Einmündung zum Ostring fehlen Aufstellbereiche fürs Velo": Richtig; Weshalb nicht sofort einen Velosack markieren? Erschwerend sind hier auch die langen Wartezeiten für den Linksabbieger.	▶ Wird zur Kenntnis genommen und zuhanden der Verkehrsplanung Stadt Bern weitergeleitet.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<ul style="list-style-type: none"> – "Die Kreuzung Buchserstrasse-Giacomettistrasse weist grosse Radien und damit eine sehr grosse und schnell zu befahrene Strassenfläche auf": Richtig. Unschön, aber meist unproblematisch, da übersichtlich. Keine zwingenden Massnahmen notwendig. – Aussagen zum Abschnitt "Buchserstrasse zwischen Kreuzung Giacomettistrasse und Melchenbühlweg" fehlen: Er weist zwei unübersichtliche Einmündungen/Abzweigungen in flachem Winkel mit ungenügender Sichtweite auf (Buriweg und Surbekstrasse). Plus viele direkte und unübersichtliche private Ausfahrten. Oft behindern Lieferwagen das Durchkommen. Trottoir fehlt es hat aber viele Spaziergänger und "Hündeler". Und der Belag ist in einem sehr schlechten Zustand. 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zu 4. Obere Zollgasse: <ul style="list-style-type: none"> – Die Route Waldheimstrasse - Obere Zollgasse (nördlicher Teil) ist eine (auch offiziell beim Kanton) bekannte Ausweichroute bei Stau auf der Autobahn. Zu den Spitzenstunden ist die Kreuzung "Obere Zollgasse-Waldheimstrasse" gefährlich, wenn man mit dem Velo der Oberen Zollgasse geradeaus entlang fahren will: ungeduldige ein- und abbiegende Fahrzeuge missachten „gerne“ den Vortritt. Der Knoten wäre zu prüfen, z.B. dorfeinwärts/nach Osten einen Velostreifen rot markieren, denn die abbiegenden Fahrzeuge erwarten keinen/wenig Verkehr vom südlichen Teil der Zollgasse, weil Fahrverbot. – Zu 4. „Zwischen Oberdorfstrasse und Dreieck könnten - zulasten der Parkplätze - beidseitige Radstreifen errichtet werden.“ Richtig, vor allem "dorfeinwärts" bzw. Richtung Osten. Der bestehende Radstreifen zum Kreisel Bernstrasse hin ist zu kurz und v.a. zu schmal bzw. zu enger Radius, wird von Fahrzeugen gerne blockiert. Entsprechend dem regelmässigen Rückstau in Spitzenzeiten müsste er um ca. 50-100 m verlängert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen und zuhanden der Gemeinde Ostermundigen weitergeleitet.
VCS Regionalgruppe Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Herleitung und Evaluation sind nachvollziehbar. Wir wünschen aber verstärkte Anstrengungen und weitere Massnahmen, damit die Route eine sehr hohe Attraktivität aufweisen wird. Eine qualitativ hochstehende Infrastruktur ist Voraussetzung für die Erhöhung des Veloverkehrs. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
WBG Oberfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Herleitung und Empfehlungen sind für uns nachvollziehbar. Die Gemeinde Ostermundigen muss sich überlegen wie die Veloführung über die Obere Zollgasse weiter Richtung Zentrum geführt werden soll. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

4.5 Weitere Bemerkungen zur Planungsstudie

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Stadt Bern, Gemeinderat	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Gemeinderat begrüsst und unterstützt das mit der Studie verfolgte Vorhaben, zwischen der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen eine sichere und attraktive Veloverbindung zu realisieren. Dabei kommt der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit eine grosse Bedeutung zu; diese ist vorliegend durch den Einbezug der zuständigen Stellen beider Gemeinden gewährleistet. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des Gemeinderats im Rahmen der Velo-Offensive und des Stadtentwicklungskonzepts 2016. Er ist an einer raschen Realisierung interessiert und bereit, die dazu erforderlichen Massnahmen in Zusammenarbeit mit den beteiligten Partnern umzusetzen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Seite 13, Kapitel 3.2 unter Abbildung 5. Am Schluss dieses Abschnitts ist zu lesen, dass der Grosse Rat im Juni 2017 den kantonalen Beitrag an das Projekt beschlossen hat. Hier sollte ergänzt werden, dass dies unter Vorbehalt des Referendums erfolgt ist. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Zusatz wird ergänzt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Seite 19, Überprüfung Routennetz mit GPS-Daten: Dieser Abschnitt mit Grafik kann unserer Ansicht nach gestrichen werden. Dessen Sinn erschliesst sich uns nicht, zudem wird im Bericht darauf hingewiesen, dass die Daten mit grosser Vorsicht zu interpretieren seien. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Seite 26, Kapitel 5.3, Route Pulverweg: Im ersten Satz steht «... sowie aufgrund der neuen Radstreifen gemäss Tramprojekt zwischen Pulverweg und Waldegg... » Was für ein Abschnitt ist da gemeint? Ist das a) die Ostermundigenstrasse zwischen den Haltestellen Schosshaldenfriedhof und Waldeck oder b) der Pulverweg zwischen der Autobahnüberführung bis zur Ostermundigenstrasse? Dieser Abschnitt wäre nicht im Projekt Tram Bern Ostermundigen enthalten (Gleise im Pulverweg ist ein Parallelprojekt von Bernmobil). Bitte genau angeben, was gemeint ist. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Damit ist das Parallelprojekt von BERNMOBIL auf dem Pulverweg gemeint. Der Satz wird präzisiert.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kapitel 5 beschreibt gut strukturiert die Evaluation nördlicher Zusatzrouten. Mit Kapitel 5.3 folgt eine Schlussfolgerung. Im Kapitel 7 (ab Seite 26) wird die Evaluation südlicher Zusatzrouten beschrieben. Dieses Kapitel endet mit den Handlungsansätzen. Eine Schlussfolgerung fehlt. Dafür hat Kap. 5 kein Unterkapitel «Handlungsansätze». Vorschlag: Kapitel 5 und 7 mit gleicher Struktur beschreiben. ▶ Kapitel 6.2 beschreibt den Handlungsbedarf. Abschnitt 1 (Speicher-/ Nägelgasse): Unter «Koordinationsbedarf» ist je nach Variante des Ausbaus Veloroute auch eine Koordination 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zu Kapitel 5, 6 und 7: Die unterschiedliche Kapitelstruktur gründet auf der unterschiedlichen Bedeutung und Bearbeitungstiefe der nördlichen und südlichen Zusatzrouten. Wird so belassen. ▶ Zu Kapitel 6.2: Die Anmerkungen werden ergänzt.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Gemeinde Ostermundigen und glp Ostermundigen	<p>mit dem Projekt Bären-/Waisenhausplatz notwendig Abschnitte 8, 9 und 10: Massnahmen sind mit RBS zu koordinieren</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Inhalt von Kapitel 7 sollte vor jenem von Kapitel 6 («Vielversprechendste Linienführung») zu stehen kommen. Erst müssten die nördlichen und südlichen Zusatzrouten evaluiert, dann die vielversprechendste Linienführung erörtert werden. ▶ Aus unserer Sicht fehlt am Schluss (vor dem Kapitel 8, «Anhang») ein Kapitel «Gesamtfazit». Darin sollte das Resultat der Planungsstudie festgehalten werden. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Es gibt diverse Punkte, die in die Planungsstudie nicht oder zu wenig stark eingeflossen sind. <ul style="list-style-type: none"> – Wie soll der Veloverkehr ab den jeweiligen Stadtteilen weitergeführt werden? – Welche Route eignet sich z. B. um den Bahnhof Bern/König/Inselspital zu erreichen. – Im Bericht wird geschrieben, dass auf der Kornhausbrücke ein Radstreifen markiert werden soll. Liesse sich der Veloverkehr nicht auch über andere Route leiten? Z.B. Lorraine – Breitenrainstrasse – Guisanplatz? Auf der Kornhausbrücke ist es mit dem Tramverkehr teilweise sehr eng. – Auf der Papiermühlestrasse zwischen Guisanplatz und Wankdorfkreisel wurde auf der Fahrbahn jeweils ein Velostreifen markiert. Dabei existiert beidseits der Strasse breite Gehwege, welche auf von Velofahrenden benützt werden dürfen und entsprechend signalisiert sind. Hier könnte der Velostreifen auf der Fahrbahn aufgehoben werden. Einzig der Bereich ab der Einmündung EKZ Wankdorf und Wankdorfkreisel müsste eine Lösung gesucht werden, ob hier das Trottoir mitbenutzt werden könnte. Entlang des Aargauerstalden müsste bergauf der Velostreifen ab dem Bärenparkkreisel markiert sein. – Ein wichtiger Bestandteil ist, dass die Routen sauber gekennzeichnet (Wegweiser) und markiert sind. Nur so werden die Velofahrenden diese Routen auch benützen. Ansonsten wurde viel Geld ausgegeben und das gewünschte Ziel würde nicht erreicht. 	<p>▶ Ziel der Studie waren Abklärungen zur geeigneten Veloverbindungen zwischen Bern und Ostermundigen abseits der Ostermundigenstrasse-Bernstrasse. Bezüglich der Gesamtnetzfrage (Weiterführungen ab Zentren, Linienführungen) und den zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p>
AÖV	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundsätzlich ist aus Sicht ESP Wankdorf eine nördliche Zusatzroute zwischen Bern und Ostermundigen zu begrüssen, da bei zukünftigen Arealentwicklungen im ESP-Perimeter Erhöhungen des Modal-Split-Anteils des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt werden. Ein attraktives Velonetz durch den ESP leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels. 	<p>▶ Mit der neuen Fuss- und Velobrücke über die Autobahn sowie der Sanierung der Bolligenstrasse sind wichtige Projekte zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich Wankdorf bereits aufgegleist.</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
DIALOG Nordquartier	<p>▶ <i>Info Stadt Bern: Die Eingaben betreffend der Bestvariante (Projekt Velohauptroute Bern-Ostermundigen) wurden zwischenzeitlich zwischen der Verkehrsplanung der Stadt Bern und einer Delegation des Dialogs Nordquartier besprochen und bereinigt (Sitzung vom 30.10.2017).</i></p> <p>▶ Uns sind sichere und komfortable Veloverbindungen mit einem hohen Erlebniswert wichtig. Bei der Planung von Velorouten kann es deshalb nicht nur darum gehen, mit kosmetischen Eingriffen rote Streifen auf den Asphalt zu malen, sondern abseits vom motorisierten Verkehr Velorouten zu planen und zu betreiben.</p> <p>▶ Eine Route über die Allmend bietet eine solche Chance mit Mehrwert und sollte unbedingt vorangetrieben werden. Es entsteht eine Umfahrungsmöglichkeit des Wankdorfplatz und des Guisanplatzes. Von wenig geübten Velofahrern werden komplexe Kreuzungen nicht geschätzt. Es ist nicht einzusehen, weshalb beim Guisanplatz so viele Velorouten zusammengeführt werden sollen und es so zu einem Konzentrat von Velofahrern kommt.</p>	<p>▶ Weitere Alternativrouten werden im Rahmen des Masterplans Infrastruktur behandelt. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.</p> <p>▶ Die Stadt Bern verfolgt die Strategie, sowohl kurzfristig realisierbare Verbesserungen zu realisieren, als auch langfristige Planungen voranzutreiben. Die Massnahmen entlang von Hauptachsen und Nebenrouten schliessen sich nicht aus, sondern ergänzen sich.</p> <p>▶ Guisanplatz: Schon heute wird der Knoten durch den Veloverkehr stark frequentiert – trotz lückenhafter Infrastruktur. Aus diesem Grund sind Massnahmen zugunsten von wenig geübten Velofahrern an diesem Knoten unverzichtbar und machbar.</p> <p>▶ Erste Voruntersuchungen haben ergeben, dass auf der Verbindung Rodtmattstrasse-Mingerstrasse auf dem Guisanplatz beidseitig durchgehende Radstreifen mit einer Breite von 2.50m erstellt werden können. Die schwierige und konfliktrichtige Verflechtung mit dem MIV entfällt.</p>
Quartierkommission Stadtteil IV QUAV4	<p>▶ Grundsätzlich ist es aus ökologischer Sicht und zur Förderung der Lebensqualität in den durch (zunehmende) Wohnnutzung geprägten Stadtquartieren sehr erfreulich, dass der Veloverkehr gefördert wird.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>▶ Bei der Planung von Velohaupttrouten werden Synergien mit den Anliegen des</p>

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Innere Verdichtung kann nur so gelingen. Andererseits ist darauf zu achten, dass die Konflikte zwischen Schnellvelofahrern, und besonders E-Bikes und Fussgängern durch die Schnellrouten nicht noch verschärft werden. ▶ Dies ist klar auch eine verkehrspsychologische Aufgabe auch wenn gegenseitige Rücksichtnahme allgemein nicht höchsten gesellschaftlichen Stellenwert hat (> Koexistenzprinzip) ▶ Das würde heissen, dass die Formulierungen der beschriebenen Veloprojekte immer und gleichzeitig auch Verbesserungen zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer beinhalten, was wir in der heutigen Fassung klar vermissen. ▶ Ganz wichtig scheint uns in diesem Zusammenhang auch der allenfalls auf Bundesebene fällige Entscheid zum Umgang mit den E-Bikes. 	<p>Fussverkehrs geprüft und nach Möglichkeit Verbesserungen realisiert (z.B. sichere Querungen). Die Erstellung von sicheren Veloinfrastrukturen reduziert zudem das Befahren von Trottoirs durch den Veloverkehr, was auch dem Fussverkehr dient.</p>
<p>Quartierverein Burgfeld</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir befürworten eine Strategie, welche eine sichere Route für geübte Fahrer via Zentweg – Bolligenstr – Mingerstrasse – Militärstrasse anbietet sowie ZUSÄTZLICH eine Route für ungeübtere Fahrer (insbesondere auch während den Ausstellungen) via die beiden Allmenden bis zur Sempachstrasse. Dies erschliesst auch gleich den Bereich Wankdorf von Ostermundigen her. Wir begrüssen es über die nächsten Schritte informiert zu werden und sind an einem Einbeziehen vom Quartierverein sehr interessiert. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dies entspricht dem geplanten Netzgedanken und wird von der Stadt Bern so weiterverfolgt. ▶ Bezüglich der zusätzlich vorgeschlagenen Routen wird auf die Velonetzplanung der Stadt im Masterplan Veloinfrastruktur verwiesen. Die Route über die Grosse Allmend ist als "zu prüfen" bereits im Netzplan enthalten. Eine Mitwirkung dazu findet voraussichtlich im 2018 statt.
<p>Grüne Ostermundigen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir begrüssen die beschriebenen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und zur Erhöhung der Nutzung und des Komforts für Velofahrende. Die meisten vorgesehenen Massnahmen sind mit relativ geringem Mitteleinsatz realisierbar. Um eine tatsächlich sichere und attraktive Veloroute Bern-Ostermundigen zu realisieren, sollten die fachkompetenten Inputs von ProVelo und VCS einbezogen und umgesetzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
<p>SP Stadt Bern</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Standards (der Stadt Bern) für Velohaupttrouten dürfen nur in gut begründeten Ausnahmefällen unterschritten werden – die rasche Realisierung von Velohaupttrouten ist zwar richtig, gerade auch um Erfahrungen für weitere Routen zu sammeln. Stellen, wo vorerst nur Minimalstandards umgesetzt werden (können), und Routen, auf denen die Benutzung 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>stark zunimmt, müssen zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut werden. Die von der Stadt Bern definierten Standards (gemäss Masterplan Infrastruktur Veloverkehr) sind möglichst auch von den umliegenden Gemeinden zu übernehmen und umzusetzen. Dabei ist auch zu prüfen, für die gesamte Region einheitliche (Mindest-)Standards festzulegen. Velorouten sollen wenn immer möglich über die Gemeindegrenze weitergeführt werden, damit am Ende ein regionales Netz von schnellen, sicheren und komfortablen Velorouten mit möglichst einheitlichem Ausbaustandard realisiert werden kann.</p>	
Pro Velo Bern	<p>► Für die Erreichung einer Einheitlichkeit des Velonetzes möchten wir die Gemeinde Ostermundigen bitten, sich Gedanken zu machen über die Veloinfrastrukturstandards auf Gemeindegebiet Ostermundigen. Auch die bestehende Schwachstellenanalyse von 2013 soll nun für Verbesserungen herangezogen werden. Mit dem „Masterplan Infrastruktur Veloverkehr (Stadt) Bern“ werden wichtige Standards ausgearbeitet. Diese Standards sollten teilweiseübernommen werden, oder situativ für Ostermundigen anzupassen. Das Velonetz soll nicht bei der Gemeindegrenze zur Stadt Bern aufhören. Selbstverständlich gilt dies für die ganze Region Bern.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
WBG Oberfeld	<p>► Die Hauptroute sollte möglichst durchgängig erkennbar sein. Insbesondere sollen nicht in ab Gemeindegrenzen jeweils andere Standards gelten. Idealerweise werden auch Massnahmen entlang der Zubringerrouen ausgearbeitet und umgesetzt. Manchmal ist eine Variante besser für den Hinweg und eine andere besser für den Rückweg (vgl. Inputs rund um den Guisanplatz). Die Alternativroute soll zudem nicht dazu führen, dass rund um das Tramprojekt entlang der Bernstrasse für die Velofahrenden neue Hindernisse entstehen. Geleise sind für die Velofahrenden immer eine Herausforderung und bei Neuverlegungen muss das zwingend berücksichtigt werden. Wir müssen ja nicht nur nach Bern, sondern auch zum Bahnhof, zum neuen Hochhaus, zum Swisscomturm und zum Coop.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>

5 Pendenzenliste/Prüfaufträge

Routen Nord

Zur Routenführung	Zuständig
▶ Weiterführung der Routen innerhalb Ostermundigen .	▶ Gemeinde Ostermundigen
▶ Als ergänzende Route: Sempachstrasse - Stade de Suisse - Querung Papiermühlestrasse - Grosse Allmend - Kleine Allmend	▶ Stadt Bern, VP
▶ Als ergänzende Route: Beundenfeldstrasse/Militärstrasse - Kasernenareal - Querung Papiermühlestrasse (und weiter via VBS-Areal bis zur Mingerstrasse).	▶ Stadt Bern, VP
▶ Nach Stilllegung: Nutzung Industriegleis zwischen Bernstrasse und Bolligenstrasse als zukünftige Veloroute.	▶ Stadt Bern, VP
Zur Veloinfrastruktur	Weiterleitung an
▶ Kornhausbrücke : aufgrund des zu erwartenden/geplanten Mehrverkehrs (ÖV) auf der Kornhausbrücke ist zu prüfen, ob zusätzliche Velomassnahmen getroffen werden müssen, damit es auch bei einem dichteren ÖV-Takt nicht zu gegenseitigen Behinderungen und Gefährdungen zw. ÖV und Velos kommt.	▶ Stadt Bern, VP

Routen Süd

Eingabe	Weiterleitung an
▶ Alternative Route zur Schosshaldenstrasse, mit welcher die Steigung beim Bitzius-Schulhaus umfahren werden kann. Ein Veloweg über die Bolligenstrasse zur Laubegg wäre ein möglicher Zubringer für den Veloring Süd	▶ Stadt Bern
▶ Buchserstrasse: Im Bereich der Einmündung zum Ostring fehlen Aufstellbereiche fürs Velo.	▶ Stadt Bern
▶ Obere Zollgasse : - Markierung Radstreifen anstelle Parkplätze zwischen Oberdorfstrasse und Dreieck. - Prüfung Verkehrssicherheit Knoten Obere Zollgasse/Waldheimstrasse; Markierung Radstreifen Richtung Ostermundigen Zentrum, da bei hohem Verkehrsdruck Vortrittsmissachtungen von der Waldheimstrasse her stattfinden.	▶ Gemeinde Ostermundigen