

Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland

Erläuterungsbericht

Februar 2014



Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach 8623
3001 Bern

Projektleitung

Marco Rupp, Fachbereich Verkehr RKBM (Vorsitz)
Rolf Albisser, Fachbereich Verkehr RKBM (bis Ende Juni 2013)
Bettina Dähler Staub, Fachbereich Verkehr RKBM (ab Juli 2013)
Christof Bähler, TBA Kanton Bern, Oberingenieurkreis II (bis Ende April 2013)
Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM
Peter Muheim, TBA Kanton Bern, Dienstleistungszentrum, Leiter Fachstelle Planungen

Bearbeitungsteam

Aline Renard, Projektleitung, Transitec Beratende Ingenieure AG
Fabian Jabas, Projektbearbeitung, Transitec Beratende Ingenieure AG
Klaus Dörnenburg, Stv. Projektleitung, Sigmaplan AG
Gabriele Leonardi, Projektbearbeitung, Sigmaplan AG

Begleitgruppe

Bruno Hirschi, SchweizMobil
Ruedi Käser, Einwohnergemeinde Köniz (August – Dezember 2012)
Christoph Oetiker, Einwohnergemeinde Köniz (ab Januar 2013)
Roland Pfeiffer, Verkehrsplanung Stadt Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Markus Reinhardt, Gemeinde Schwarzenburg
Thomas Schneeberger, Pro Velo Region Bern
Adrian Stäheli, Einwohnergemeinde Köniz (bis Ende August 2012)
Rolf Stöckli, Einwohnergemeinde Worb (bis Ende April 2013)
Urs Thöni, Einwohnergemeinde Worb (ab Mai 2013)

Titelseite

Eigerplatz, Bern (Bild: Transitec)

Inhaltsverzeichnis

Seite

0. Zusammenfassung	7
1. Einleitung	8
1.1 Ausgangslage.....	8
1.2 Ziele des Auftrags	8
1.3 Planungshorizont und –perimeter	8
1.4 Projektorganisation	9
1.5 Arbeitsschritte.....	9
1.6 Einbezug Gemeinden und Interessierte	10
1.6.1 Fachliche Rückmeldung der Gemeinden	10
1.6.2 Öffentliche Mitwirkung.....	10
2. Situationsanalyse und Potenziale.....	11
2.1 Situationsanalyse	11
2.1.1 Gesamtregionale Entwicklung der Velonutzung	11
2.1.2 Aktuelle Velonutzung.....	12
2.1.3 Entwicklung der Alltagsvelonutzung in Bern	12
2.1.4 Entwicklung der Erholungsvelonutzung	13
2.1.5 Fazit.....	13
2.2 Potenzialabschätzungen.....	14
2.2.1 Gravitationsansatz.....	14
2.2.2 Anteile des Veloverkehrs pro Strecke	14
2.2.3 Fazit.....	14
3. Festlegung des regionalen Velonetzes	15
3.1 Vorgehen.....	15
3.2 Basis-Velonetz für Alltag und Freizeit	15
3.3 Zielorte.....	16
3.3.1 Alltag.....	16
3.3.2 Freizeit.....	17
3.4 Wunschlinien	17
3.5 Ergänzung und Bereinigung des Basis-Velonetzes.....	18
3.5.1 Schulwege regionaler Bedeutung.....	18
3.5.2 Parallelführungen	18
3.5.3 Kontinuität über die Regionsgrenzen	19
3.6 Velobahnen	19
3.6.1 Ziele der Region Bern-Mittelland	19
3.6.2 Regionales Velobahn-Konzept.....	19
3.6.3 Führungsprinzipien	20
3.7 Das regionale Velonetz.....	21

4. Schwachstellenanalyse des regionalen Velonetzes	28
4.1 Vorgehen.....	28
4.2 Grundlagen	28
4.3 Schwachstellenliste.....	29
4.4 Schwachstellenplan.....	29
4.5 Fazit.....	31
5. Umsetzungsplanung / Priorisierung	37
5.1 Ziele	37
5.2 Vorgehen.....	37
5.3 Grundlagen	37
5.4 Priorisierungskriterien.....	38
5.4.1 Priorisierungskriterien für Netzmassnahmen	38
5.4.2 Priorisierungskriterien für B+R-Anlagen	39
5.5 Massnahmen 1. Priorität.....	40
5.5.1 Kartendarstellung.....	40
5.5.2 Massnahmenlisten	44
5.6 Massnahmen zweiter und dritter Priorität	44
6. Schlussbetrachtung	49
7. Anhang	51
7.1 Anhang 1: Kurzbericht Situationsanalyse und Potenziale	51
7.2 Anhang 2: Schwachstellenliste.....	65
7.3 Anhang 3: Liste der Massnahmen zweiter Priorität	71
7.4 Anhang 4: Liste der Massnahmen dritter Priorität.....	77

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abb. 1	Zielorte und bestehende Velonetze (Beispiel)	16
Abb. 2	Zielorte, Zielort-Punkte und die resultierenden Wunschlinien (Prinzipschema)	17
Abb. 3	Überlagerung Wunschlinien - Basis-Velonetz Alltag und Freizeit und fehlende Verbindungen	18
Abb. 4	Potenzielle Velobahnen	20
Abb. 5	Regionales Velonetz – Sektor Nord	23
Abb. 6	Regionales Velonetz – Sektor West	24
Abb. 7	Regionales Velonetz – Sektor Südost – südlicher Teil	25
Abb. 8	Regionales Velonetz – Sektor Südwest – nördlicher Teil	26
Abb. 9	Regionales Velonetz – Sektor Bern-Köniz	27
Abb. 10	Schwachstellenplan des regionalen Velonetzes – Sektor Nord	32
Abb. 11	Schwachstellenplan des regionalen Velonetzes – Sektor West	33
Abb. 12	Schwachstellenplan des regionalen Velonetzes – Sektor Südost – südlicher Teil	34
Abb. 13	Schwachstellenplan des regionalen Velonetzes – Sektor Südwest – nördlicher Teil	35
Abb. 14	Schwachstellenplan des regionalen Velonetzes – Sektor Bern-Köniz	36
Abb. 15	Massnahmen 1. Priorität	43
Abb. 16	Liste der Netzmassnahmen erster Priorität	45
Abb. 17	Liste der priorisierten Veloparkierungsmassnahmen	47

Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Korreferat	Projektleitung	Projektbearbeitung
0804_120-rap-are-fja-1_1-RKBM-Erlaeuterungsbericht_230513.docx	1	30.04.13	-	Christian Camandona	Aline Renard, Klaus Dörnenburg	Fabian Jabas, Gabriele Leonardi
0804_120-rap-are-fja-1_1-RKBM-Erlaeuterungsbericht_230513.docx	2	23.05.13	Rückmeldungen PL 07.05.13	Christian Camandona	Aline Renard, Klaus Dörnenburg	Fabian Jabas, Gabriele Leonardi
0804_120-rap-are-fja-3-RKBM-Erlaeuterungsbericht_130613.docx	3	13.06.13	Rückmeldungen AG 30.05.13	Christian Camandona	Aline Renard, Klaus Dörnenburg	Fabian Jabas, Gabriele Leonardi
0804_120-rap-are-fja-4-RKBM-Erlaeuterungsbericht_310713.docx	4	31.07.13	Rückmeldungen PL und AG 25.06.13 und 15.07.13	Christian Camandona	Aline Renard, Klaus Dörnenburg	Fabian Jabas, Gabriele Leonardi
0804_120-rap-are-fja-5-RKBM-Erlaeuterungsbericht_2014-01-31.docx	5	31.01.14	Mitwirkungsbericht 12.12.13	Christian Camandona	Aline Renard, Klaus Dörnenburg	Fabian Jabas, Gabriele Leonardi

0. Zusammenfassung

Die regionale Langsamverkehrsplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) ist in 3 Module aufgeteilt. Mit dem Modul 1 "Leitbild der regionalen Langsamverkehrsplanung" wurden wichtige Rahmenbedingungen geklärt und festgehalten, welche nun bei der Netzplanung (Modul 2) der regionalen Veloplanung angewendet werden. Das Modul 3 sieht die Erarbeitung von begleitenden Massnahmen wie Marketing, Sensibilisierung und Servicedienstleistungen vor.

Der vorliegende Bericht fasst die Erläuterungen zur Netzplanung zusammen und dokumentiert zusammen mit den Plänen "Regionales Velonetz" und "Schwachstellen des regionalen Velonetzes" die regionale Velo-Richtplanung, die im 2014 in das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2. Generation einfließen wird.

In einem ersten Schritt wurde das regionale Velonetz definiert, wobei zwischen Alltag und Freizeit unterschieden wurde. Dabei wurde nach dem im Leitbild festgehaltenen Grundsatz vorgegangen: Das regionale Velonetz verbindet alle Zielorte regionaler Bedeutung untereinander. B+R-Anlagen an wichtigen öV-Knoten sind ebenfalls Bestandteile des regionalen Velonetzes. Im Weiteren wurden Korridore identifiziert, in welchen sogenannte "Velobahnen" sinnvoll sein könnten. In Anbetracht der sinkenden Zahlen der Velonutzung bei Jugendlichen wird den Schulwegen und der Schulwegsicherheit eine besonders grosse Bedeutung in der Region beigemessen. Deswegen wurden alle gemeindeübergreifenden Schulwege, welche regelmässig mit dem Velo befahren werden, auch ins regionale Velonetz aufgenommen.

Parallel dazu wurden die Velonutzung in der Region und deren Entwicklung aufgrund der verfügbaren Daten aus den Mikrozensus Verkehr analysiert. Es zeigt sich ein stabiles Bild der Entwicklung des Veloverkehrs, allerdings gibt es auch Hinweise auf mögliche negative Entwicklungen.

In einem nächsten Schritt wurde das regionale Velonetz auf seine Schwachstellen von regionaler Bedeutung hin untersucht. Die rund 250 identifizierten Schwachstellen werden in Form eines Plans und einer Liste dokumentiert. Über die Hälfte der Schwachstellen fällt in den Bereich der Verkehrssicherheit, rund ein Viertel in denjenigen der Schulwegsicherheit und ca. 10 % betreffen die Veloparkierung.

Schliesslich wurden in einem Priorisierungsvorschlag 60 prioritär zu behandelnde Massnahmen identifiziert (45 auf dem Netz, 15 B+R-Anlagen). Ebenfalls wurden die einzelnen Korridor- und Detailstudien, welche zu einer abschliessenden Bereinigung des regionalen Velonetzes führen sollen, sowie Pilotstudien, zum Beispiel zu den Velobahnen, als prioritär eingestuft.

Im Frühling 2013 wurden die Gemeinden auf fachlicher Ebene bereits begrüsst, damit genaue Ortskenntnisse möglichst früh einfließen. Es wurden zahlreiche wertvolle Hinweise, insbesondere zu Alternativrouten und zu den Schulwegen, gesammelt. Im Herbst 2013 folgte dann das öffentliche Mitwirkungsverfahren, aufgrund welchem die regionale Velonetzplanung bereinigt wurde.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Region Bern-Mittelland verfügt heute über keine eigentliche regionale Veloplanung. Aus zeitlichen Gründen konnte im "Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 1" (RGSK 1. Generation) das Themenfeld Langsamverkehr nicht in der gewünschten Tiefe bearbeitet werden. Der Inhalt des RGSK beruht daher momentan im Wesentlichen auf vorhandenen Grundlagen, die jedoch in unterschiedlicher Bearbeitungstiefe und über unterschiedliche Perimeter erarbeitet wurden. Im Rahmen der Mitwirkung zum RGSK 1. Generation gingen verschiedene Rückmeldungen zum Langsamverkehr ein, was auf einen bestehenden Handlungsbedarf hinweist. Die Langsamverkehrsplanung wurde daher von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Jahre 2011 und 2012 aufgegriffen und in 3 Modulen organisiert.

Mit dem Modul 1 "Leitbild der regionalen Langsamverkehrsplanung" wurden wichtige Rahmenbedingungen geklärt und festgehalten, welche nun bei der Netzplanung (Modul 2) der regionalen Veloplanung angewendet werden. Das Modul 3 sieht die Erarbeitung von begleitenden Massnahmen wie Marketing, Sensibilisierung und Servicedienstleistungen vor.

Die RKBM verfügt über die Planungskompetenz in ihrem Raum. Die Projektierung und die Umsetzung der Massnahmen sind aber weiterhin Aufgaben der Strasseneigentümer (Kanton und Gemeinden). Deshalb ist eine gemeinsame, koordinierte Vorgehensweise bei der Planung der Infrastruktur sehr wichtig.

1.2 Ziele des Auftrags

Im Modul 2 "Infrastrukturplanung" wurden folgende Ziele verfolgt:

- Erarbeiten von Kriterien zur Definition des regionalen Velonetzes
- Festlegen und Darstellen des regionalen Velonetzes
- Bestimmen des Handlungsbedarfes auf diesem regionalen Velonetz
- Bestimmen der in den nächsten Jahren zu konkretisierenden und umzusetzenden Massnahmen

1.3 Planungshorizont und -perimeter

Das RGSK 1. Generation wurde im Mai 2012 zur Genehmigung beim Kanton eingereicht, was ein Abgleichen mit der laufenden, regionalen Langsamverkehrsplanung aus zeitlichen Gründen verunmöglicht. Die regionale Langsamverkehrsplanung soll in das RGSK 2. Generation (2016) einfließen und ab diesem Zeitpunkt auch im Rahmen des RGSK aktualisiert werden.

Der erste, kurzfristige Planungshorizont reicht somit bis ins Jahr 2016.

Der Planungspereimeter entspricht dem RKBM-Perimeter und umfasst sämtliche Gemeinden der Region Bern-Mittelland.

1.4 Projektorganisation

Für die Bearbeitung dieser Aufgaben haben die Transitec Beratende Ingenieure AG (Federführung) und die Sigmaplan AG, beide in Bern, eine Arbeitsgemeinschaft gebildet.

Die erweiterte Projektleitung (RKBM und kantonales Tiefbauamt) begleitete die Arbeiten fachlich und administrativ. Die Arbeitsgruppe wurde bei jedem wichtigen Schritt einbezogen; sie wurde informiert und gab Inputs für die weitere Bearbeitung. Die Projektsteuerung wurde durch die Kommission Verkehr der RKBM wahrgenommen, welche auch die regionale Velonetzplanung verabschiedet. Die Genehmigung des RGSK, in welches die regionale Velonetzplanung einfließen wird, unterliegt schliesslich der Regionalversammlung.

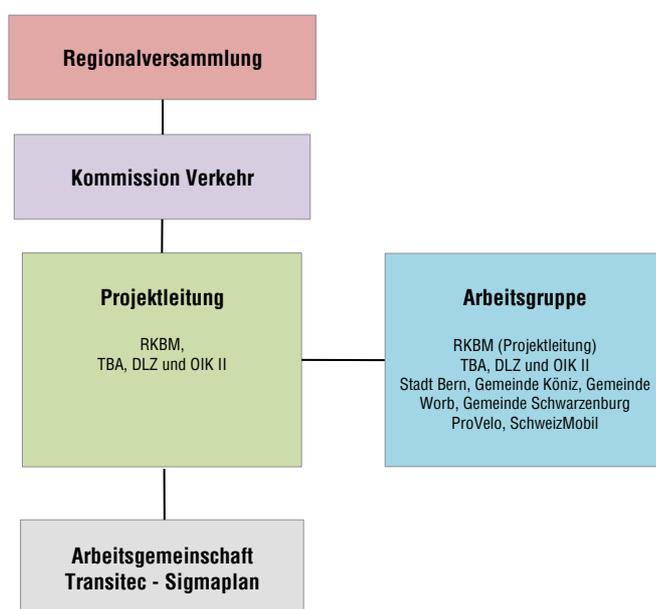


Bild 1 : Projektorganisation

1.5 Arbeitsschritte

Der Aufbau der regionalen Velonetzplanung wurde in 4 Hauptschritte gegliedert:

- Situationsanalyse und Potenzialabschätzung
- Definition des regionalen Velonetzes
- Schwachstellenanalyse
- Umsetzungsplanung

1.6 Einbezug Gemeinden und Interessierte

1.6.1 Fachliche Rückmeldung der Gemeinden

Im Frühling 2013 wurden die Pläne des regionalen Velonetzes sowie der Schwachstellenplan an sämtliche Gemeinden der Region Bern-Mittelland sowie an die Nachbarregionen und Verbände¹ zu einer ersten fachlichen Stellungnahme versandt, damit die vertieften Lokalkenntnisse einfließen können.

Die angeschriebenen Behörden und Organisationen wurden aufgefordert, die versandten Unterlagen für den sie betreffenden Raum auf Vollständigkeit und Richtigkeit zu prüfen. Die Fragestellung umfasste drei Bereiche:

- Das regionale Velonetz (Routenverlauf und Netzdichte)
- Die Schwachstellen des regionalen Velonetzes (Vollständigkeit, Aktualität)
- Die Identifikation von Schulwegen (Vollständigkeit, Richtigkeit)

Die Rücklaufquote ist mit 70 % hoch, die Rückmeldungen weisen jedoch eine heterogene Qualität auf. Allgemein spielt die Schulwegsicherheit für alle Gemeinden eine wichtige Rolle. Zudem wünschen sich die meisten Gemeinden ein dichteres, regionales Velonetz. Im Weiteren konnten wertvolle Informationen, wie vorhandene Alternativrouten, gesammelt werden. Die Bemerkungen zu den Schwachstellen bezogen sich fast ausschliesslich auf Verkehrssicherheitsdefizite.

Die Rückmeldungen wurden in Form einer Liste zusammengefasst und mit Kommentaren sowie dem Entscheid bezüglich Berücksichtigung oder nicht versehen. Der Schwachstellenplan und die Schwachstellenliste wurden anschliessend angepasst.

1.6.2 Öffentliche Mitwirkung

Im Herbst 2013 fand das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur regionalen Velonetzplanung statt, an welchem sich 53 Gemeinden und 14 Ämter und Institutionen sich beteiligt haben. Die regionale Velonetzplanung wurde aufgrund der im Mitwirkungsbericht² dokumentierten Eingaben bereinigt.

¹ Regionalkonferenz Emmental, RVK Biel-Seeland, RVK Oberland-West, GVR Sense, RV See, VCS, TCS, Förderverein Region Gantrisch

² Regionale Langsamverkehrsplanung: Netzplanung Veloverkehr, Auswertung der Mitwirkung, 12. Dezember 2013

2. Situationsanalyse und Potenziale

Der Inhalt dieses Kapitels fasst im Wesentlichen den Kurzbericht "Situationsanalyse und Potenziale" von November 2012 (vgl. Anhang 1) zusammen. Ergänzungen flossen aufgrund einer kantonsinternen Auswertung der Mikrozensus 2000, 2005 und 2010 sowie aufgrund der Ergebnisse der Umfrage "Velostädte 2010³" von Pro Velo Schweiz ein.

2.1 Situationsanalyse

2.1.1 Gesamtregionale Entwicklung der Velonutzung

Aus den Zahlen des Mikrozensus lassen sich zur Entwicklung des Veloverkehrs ohne zusätzliche Auswertungen keine genauen Aussagen machen, da teilweise Fuss- und Veloverkehr zum Langsamverkehr zusammengezählt wurden. Es lässt sich aber feststellen, dass in der Region Bern, welche Änderungen in der Bezeichnung und der Abgrenzung erfahren hat (RVK B-M; RKP 4; RKBM), der Anteil der Langsamverkehrsetappen an allen Etappen leicht zugenommen hat. Der Anteil der Langsamverkehrsdistanzen an allen Distanzen hat seit 2000 ebenfalls tendenziell leicht zugenommen:

Region Bern-Mittelland	2000	2005	2010
Anteil LV an Etappen	52.6 %	54.1 %	54.1 %
Anteil LV an Distanzen	8.0 %	8.1 %	8.5 %

Wie im gesamten Kanton hat aber die Velonutzung in der Region Bern-Mittelland seit 2000 abgenommen (Anzahl Etappen) bzw. stagniert (Distanzen).

		2000	2005	2010
Region Bern-Mittelland	Anteil Velo an Etappen	5.7 %	6.2 %	5.6 %
	Anteil Velo an Distanzen	2.8 %	2.7 %	2.9 %
Kanton Bern	Anteil Velo an Etappen	13.6 %	10.9 %	9.4 %
	Anteil Velo an Distanzen	7.2 %	3.0 %	4.1 %

Der Rückgang ist besonders geprägt beim Verkehrszweck "Ausbildung" und bei den Kindern und Jugendlichen (Altersgruppe 6 – 17 Jahre), wie dies gesamtschweizerisch auch festgestellt wird.

Eine der grössten Herausforderungen jeder Veloplanung besteht demnach darin, die Velonutzung bei den Jugendlichen wieder zu erhöhen.

³ zuvor "Veloklimatest" benannt (2006)

2.1.2 Aktuelle Velonutzung

Die Resultate des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 geben differenziert Auskunft über das Verkehrsverhalten der Velofahrenden nach Wohnort, Geschlecht und Altersgruppe.

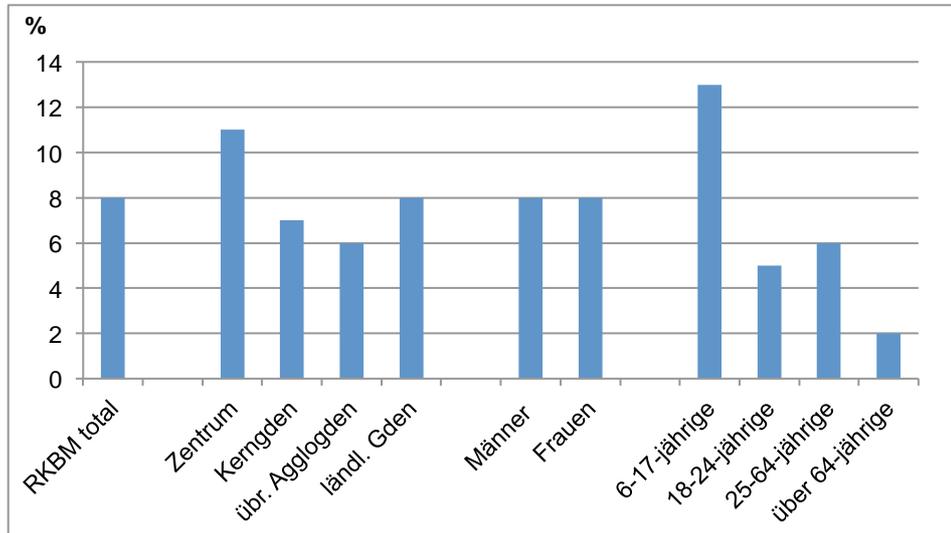


Bild 2 : Anteil der mit Velo zurückgelegten Wege an allen Wegen (%)

Im Zentrum der Agglomeration wird das Velo etwas häufiger benutzt als in der übrigen Agglomeration, in den ländlichen Gebieten entspricht die Velonutzung wieder dem gesamtregionalen Durchschnitt von 8% der Wege. Beim Geschlecht sind keine Unterschiede in der Velonutzung festzustellen. Nicht erstaunlich ist, dass die Velonutzung bei den Jugendlichen überdurchschnittlich ist und bei älteren Leuten darunter liegt. Etwas bedenklich stimmt der relativ tiefe Wert bei den jungen Erwachsenen: Es sollte nicht sein, dass diese, sobald sie Auto fahren dürfen, das Velo vergessen. Vorbeugend sollten vermehrte Anstrengungen unternommen werden, um die Benützung des Velos für den Schulweg zu fördern.

2.1.3 Entwicklung der Alltagsvelonutzung in Bern

Die Stadt Bern verfügt über automatische Zählstellen für den Veloverkehr. Die Auswertungen zeigen kein einheitliches Bild. Es lässt sich weder ein positiver noch ein negativer Trend ablesen, die Veränderungen sind statistisch nicht signifikant. Ein Grund könnte allerdings in der unzureichenden Qualität der erhobenen Daten liegen. Aktuell verfügt die Stadt Bern über ein überarbeitetes Velerhebungskonzept und wird in den nächsten Jahren neue Velozählgeräte beschaffen, welche zuverlässigere Angaben liefern sollten.

Im Zusammenhang mit der Velonutzung in der Stadt Bern soll auch kurz auf die Ergebnisse der Umfrage "Velostädte 2010" hingewiesen werden: die Note der Stadt Bern hat sich zwischen 2006 (Jahr des ersten "Veloklimatests") und 2010 signifikant verbessert, insbesondere bezüglich Velonetz.

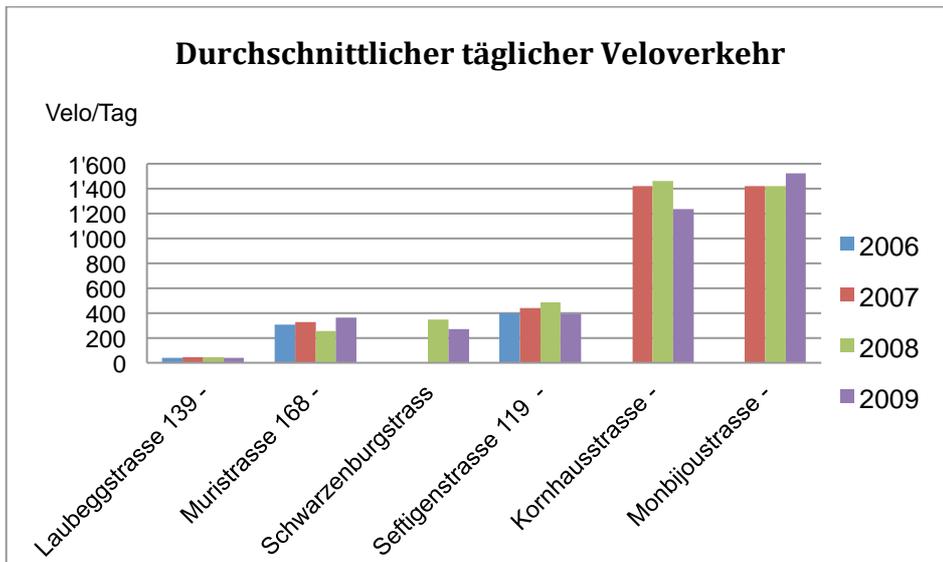


Bild : 3 Durchschnittlicher täglicher Veloverkehr - Zählstellen Stadt Bern

2.1.4 Entwicklung der Erholungsvelonutzung

SchweizMobil wertet seit 2006 die Daten der eigenen Zählstelle in Münsingen aus:

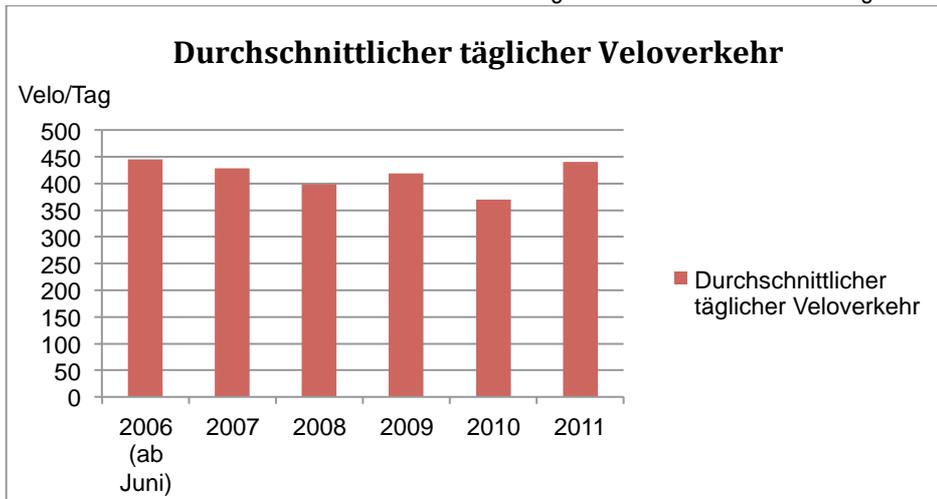


Bild : 4 Durchschnittlicher täglicher Veloverkehr - Zählstelle SchweizMobil - Münsingen

Es lässt sich über den beobachteten Zeitraum kein Trend ablesen: Die Veränderungen sind wahrscheinlich in erster Linie vom Wetter beeinflusst.

2.1.5 Fazit

Die verfügbaren Daten zeigen ein stabiles Bild der Entwicklung des Veloverkehrs. Allerdings gibt es Hinweise auf mögliche negative Entwicklungen. Es sind Verbesserungen der Infrastruktur nötig, wenn das heutige Niveau der Velonutzung gehalten oder gesteigert werden soll.

2.2 Potenzialabschätzungen

2.2.1 Gravitationsansatz

Der Gravitationsansatz ist in der Verkehrsmodellierung ein üblicher Ansatz zur Abschätzung von Verkehrspotenzialen. Dabei werden die Grösse bzw. Attraktivität von zwei Orten und deren Distanz berücksichtigt. Einwohner und Arbeitsplätze bestimmen die Grösse der Gemeinden und als Distanz wird die Luftliniendistanz zwischen den Zentren dieser Gemeinden (max. 10 km) berücksichtigt. Die Einteilung in die Kategorien "sehr hoch", "hoch", "hoch – mittel" usw. wurde so vorgenommen, dass jede der Kategorien ähnlich viele Verbindungen aufweist.

Mit diesem Ansatz konnten die Potenziale der einzelnen Verbindungen von Gemeinde zu Gemeinde ermittelt werden. Eine detailliertere Betrachtung auf Quartier- bzw. Ortsteilstufe wurde für die besonders ausgedehnten Gemeinden Bern und Köniz zusätzlich angestellt.

Die höchsten Potenziale sind im dicht besiedelten Gebiet der Kerngemeinde Bern und im direkt daran angrenzenden ersten Agglomerationsgürtel zu finden. Vergleicht man die aus den Potenzialabschätzungen resultierenden Luftlinienverbindungen mit den realen Strassennetzen und der Topographie, so zeigt sich eine gute Übereinstimmung mit den im RGSK definierten Korridoren. Dabei lässt sich Folgendes sagen:

- Korridor Nord: Sehr hohe Potenziale bis Zollikofen, hohe Potenziale bis Münchenbuchsee bzw. Moosseedorf/Schönbühl
- Korridor Worblental: Sehr hohes Potenzial für die Verbindung Bern – Worb, sonst entlang des Worblentals mittlere bis hohe Potenziale
- Korridor Aaretal: Sehr hohes Potenzial bis Muri, hohes Potenzial bis Münsigen/Wichtrach
- Korridor Gürbetal: Sehr hohes Potenzial bis Belp
- Korridor Köniz - Schwarzenburg: Sehr hohes Potenzial bis Köniz/Schliern
- Korridor Wangental: Sehr hohes Potenzial bis Niederwangen, hohes Potenzial bis Oberwangen

Ausserhalb dieser topografischen Korridore ergibt sich ein sehr hohes Potenzial für die Verbindung Wohlen – Bümpliz und Bümpliz - Köniz.

2.2.2 Anteile des Veloverkehrs pro Strecke

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr hat auch kartographisch festgehalten, auf welchen Strecken sich die erhobenen Fahrten abgespielt haben.

Die Auswertung zum Agglomerationszentrum zeigt, dass hohe Veloverkehrsanteile fast ausschliesslich auf Quartierstrassen (z. T. für den motorisierten Verkehr gesperrt) und auf Feldwegen auftreten, während er auf den Hauptverkehrsachsen mit viel Autoverkehr gering ist.

2.2.3 Fazit

Aus den Potenzialabschätzungen lässt sich ableiten, dass quantitativ sehr hohe Potenziale im Kern der Agglomeration auftreten. Am Rande der Agglomeration und im ländlichen Raum sind die Potenziale geringer.

3. Festlegung des regionalen Velonetzes

Die Ebene des regionalen Velonetzes liegt zwischen der kantonalen und der kommunalen Ebene. Es soll nicht nur auf Kantonsstrassen verlaufen, jedoch nicht so dicht wie die kommunalen Netze sein. Gemäss dem *Leitbild Regionale Langsamverkehrsplanung* (April 2012) ist das regionale Velonetz wie folgt definiert: **Das regionale Velonetz verbindet alle Zielorte regionaler Bedeutung untereinander und verläuft grundsätzlich auf bestehenden Strassen und Wegen.**

3.1 Vorgehen

Die Definition des regionalen Velonetzes erfolgt in 4 Schritten. Die Arbeitsschritte werden jeweils unabhängig für das Alltagsnetz und das Freizeitnetz durchgeführt.

- Als Ausgangslage werden die in Richtplänen und verbindlichen Grundlagen bestehenden Velonetze (kantonaler Richtplan Veloverkehr, kommunale Velo- bzw. Verkehrsrichtpläne, SchweizMobil-Routen) zusammengelegt und dargestellt (vgl. Kapitel 3.2).
- Die Zielorte regionaler Bedeutung im Alltag und in der Freizeit werden festgelegt (vgl. Kapitel 3.3).
- Wunschlinien werden definiert, welche die Zielorte miteinander verbinden, und anschliessend auf die bestehenden Velonetze umgelegt. Das Netz wird ergänzt, wenn keine Übereinstimmung mit den Wunschlinien gefunden wird (vgl. Kapitel 3.4).
- Das sich so ergebende regionale Velonetz wird in einem letzten Schritt punktuell ergänzt und bereinigt, um (vgl. Kapitel 3.5):
 - der regional wichtigen Thematik der Schulwegsicherheit gerecht zu werden,
 - das Netz mit der "richtigen" Dichte zu bilden, und
 - die Kontinuität über die Regionsgrenzen hinweg zu gewährleisten.

3.2 Basis-Velonetz für Alltag und Freizeit

Als Ausgangslage werden die in Richtplänen und verbindlichen Grundlagen festgehaltenen Velo- und Strassennetze zusammengelegt. Es wurden die folgenden Grundlagen verwendet:

- Alltags-Velonetz
 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK – 2012
 - Kantonales Velonetz, gemäss "Kantonaler Richtplan Veloverkehr" – 2004
 - Agglomerationsprogramm Verkehr- und Siedlung Region Bern – Fuss- und Veloverkehr – Vertiefungsbericht – 2007
 - Basis-Strassennetz Region Bern-Mittelland gemäss RGSK
 - Kommunale Velo-Richtpläne Bern und Köniz
- Freizeit-Velonetz
 - Nationale, regionale und lokale "Veloland"-Routen von SchweizMobil (Stand Herbst 2012)
 - Vorhandene gemeindeübergreifende Projekte zu Freizeitrouten (worbletalwärts, Aarewasser, Aareschlaufe, Hochwasserschutz Urtenen-Moossee etc.).

3.3 Zielorte

Das Leitbild hält folgende Definition der Zielorte fest: **Unter "Zielorte regionaler Bedeutung" werden insbesondere Arbeits-, Wohn- und Entwicklungsschwerpunkte, Einkaufszentren, Freizeitanlagen, öV-Umsteigeknoten, Bike&Ride-Anlagen, Bildungseinrichtungen, Sportanlagen, Kulturanlagen und Naherholungsgebiete verstanden.**

In erster Linie werden die bestehenden Zielorte aus dem RGSK übernommen (künftige Arbeits- und Wohnschwerpunkte, kantonale ESP- und VIV-Standorte, geplante Umsteigeknoten).

In Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe und in Anlehnung an das Leitbild wird die Liste noch durch weitere regionale Zielorte ergänzt, welche für den Veloverkehr relevant sind. Jeder Zielort wird georeferenziert und kartographisch dargestellt.



Abb. 1 Zielorte und bestehende Velonetze (Beispiel)

3.3.1 Alltag

Folgende Kategorien von Zielorten werden zusätzlich zu den RGSK-Zielorten berücksichtigt:

- Bahnhöfe bis und mit RGSK-Kategorie 3
- Bildungseinrichtungen (Universitäten, Sekundarstufe I und II, Fachhochschulen)
- Spitäler (öffentliche Spitäler, private Kliniken)
- Einkaufszentren
- Bestehende Arbeitsplatzschwerpunkte⁴
- Sportanlagen (Badeanstalten, Leichtathletik-Stadien, Eisbahnen, Sportstätten, usw)
- Kulturanlagen (Konzertsäle, Messegelände, Theater, Museen, Galerien)
- Übernachtungsmöglichkeiten (Camping, Jugendherbergen)
- Naherholungsgebiete (Vita-Parcours, Aareschlaufe, Gewässer⁵)
- Ausserregionale Zielorte (Gemeindezentren)

⁴ Hektarraster 2008 – ARE – Arbeitsplatzdichte > 500 Arbeitsplätze/ha

⁵ Verein Region Bern – Regionaler Richtplan Teil 2a – Naherholung und Landschaft – Mai 2004

3.3.2 Freizeit

Für das Freizeitnetz werden folgende Kategorien der Zielorte zusätzlich zu den RGSK-Zielorten berücksichtigt:

- Sportanlagen (Badeanstalten)
- Kulturanlagen (Konzertsäle, Messegelände, Theater, Museen, Galerien)
- Wichtige Sehenswürdigkeiten und Attraktionen (gemäss www.bern.com und www.myswitzerland.com)
- Übernachtungsmöglichkeiten (Camping, Jugendherbergen)
- Naherholungsgebiete (Gewässer; gemäss regionalem Richtplan Naherholung + Landschaft – 2004)
- Aussichtspunkte

3.4 Wunschnlinien

Wenn mehrere Zielorte nur wenige hundert Meter auseinander liegen, wie z. B. in Gemeinde- oder Quartierzentren, werden die Zielorte in einen Punkt "zusammengefasst" (vgl. rote Kreise im untenstehenden Schema), welcher als Ganzes über das regionale Velonetz erschlossen wird.

Sogenannte "Wunschnlinien" verbinden die einzelnen Zielorte sowie auch die "Zielort-Punkte" untereinander; Wunschnlinien zeigen die potentiell interessanten Verbindungen für Velofahrende auf und müssen folgende Kriterien erfüllen:

- Jeder Zielort ist mit den mindestens zwei nächstgelegenen Zielorten verbunden (damit ein Netz entsteht und keine Ansammlung einzelner Strecken).
- Jede Wunschnlinie darf nicht länger als 7 km sein (mit dem Velo noch zumutbare Distanz).

Es entsteht ein Netz von Verbindungen, dessen Dichte die Dichte der Zielorte wiedergibt.

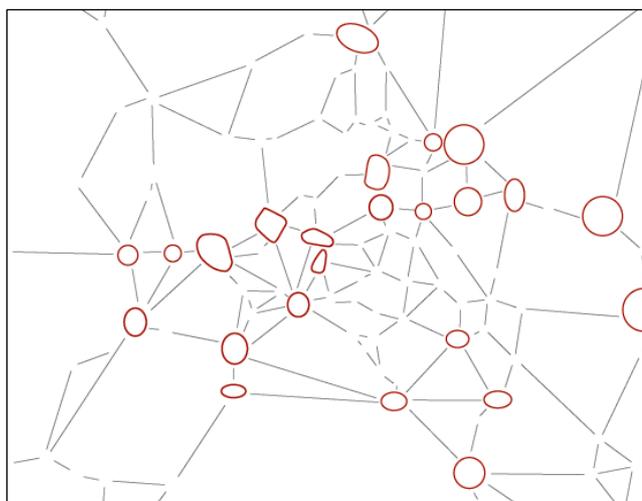


Abb. 2 Zielorte, Zielort-Punkte und die resultierenden Wunschnlinien (Prinzipschema)

Die so erarbeiteten Wunschlinien werden auf das Basis-Velonetz (gemäss Kap. 3.2) anschliessend umgelegt. Wird ein Zielort über das Netz nicht erschlossen, bzw. entspricht einer Wunschlinie keine bestehende Veloroute, wird das Velonetz ergänzt, sofern eine befahrbare Verbindung besteht⁶.

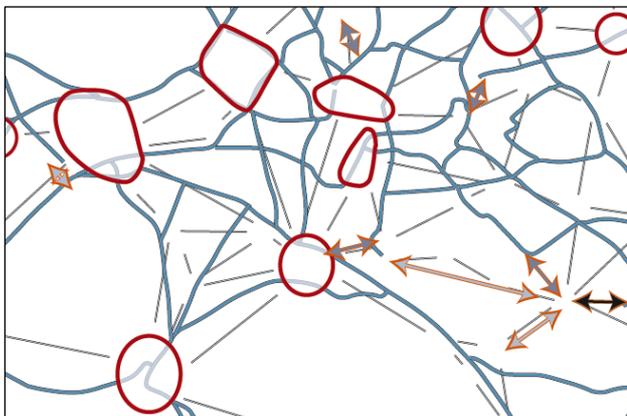


Abb. 3 Überlagerung Wunschlinien - Basis-Velonetz Alltag und Freizeit und fehlende Verbindungen (Pfeile)

3.5 Ergänzung und Bereinigung des Basis-Velonetzes

3.5.1 Schulwege regionaler Bedeutung

Da die Schulwegsicherheit ein wichtiges Thema in der ganzen Region darstellt, wurde im Laufe der Bearbeitung durch die Arbeitsgruppe beschlossen, die regional wichtigen Schulwege als Bestandteil des regionalen Velonetzes aufzunehmen⁷. Zudem ist es wichtig, dass Jugendliche lernen, kurze Distanzen mit dem Velo zurückzulegen, damit sie später als Erwachsene auch auf das Velo steigen.

Als regional wichtig werden die gemeinde⁸- bzw. ortsteilübergreifenden⁹ Schulwege betrachtet. Ins regionale Velonetz werden davon diejenigen aufgenommen, die mit dem Velo zurückgelegt und viel frequentiert¹⁰ werden.

Im dichten Siedlungsgebiet, wie z. B. innerhalb der Stadt Bern, sind sämtliche Verbindungen auch Schulwege und bedürfen deswegen erhöhter Sicherheitsanforderungen.

3.5.2 Parallelführungen

Werden die selben Zielorte über mehrere parallele Alltags- oder Freizeit-Velorouten erschlossen, wird in der Regel nach Prüfung der lokalen Situation nur eine Route als Bestandteil des regionalen Velonetzes

⁶ Besteht keine fahrbare Verbindung wird die Wunschlinie als Netzlücke in der Schwachstellenanalyse festgehalten (vgl. Kapitel 4.4)

⁷ Dementsprechend soll das Leitbild Regionale Langsamverkehrsplanung angepasst werden.

⁸ Die Einzugsgebiete der Schulhäuser wurden vom Kanton Bern in GIS-Form zur Verfügung gestellt. Die Umfragen vom OIK II und vom Kanton (für die Gemeinden im OIK III) zur Erhebung der Schulwege wurden ebenfalls berücksichtigt.

⁹ Bei weitläufigen Gemeinden, in welchen Schulwege über längere Abschnitte ausserorts führen (Köniz, Wohlen, Worb, Vechigen, Kirchlindach, Schwarzenburg, usw.)

¹⁰ Gemäss Angaben der Gemeinden im Rahmen der kantonalen Umfragen zu den Schulwegen.

beibehalten. Ein mehrfaches Routenangebot ist auf kommunaler Ebene sinnvoll, jedoch für die regionale Planung nicht stufengerecht. Hingegen ist es meistens sinnvoll, andere Routen für den Alltag (schnelle, direkte Routen) und für die Freizeit (Attraktivität) vorzusehen.

3.5.3 Kontinuität über die Regionsgrenzen

Die Kontinuität des Velonetzes in benachbarte Regionen und Kantone wird für Alltag und Freizeit berücksichtigt. Das regionale Velonetz der RKBM wird mit den Abschnitten ergänzt, welche an die bestehenden Velorouten in den benachbarten Regionen und Kantonen anschliessen.

3.6 Velobahnen

Gemäss Leitbild soll das regionale Velonetz nicht hierarchisiert werden. Jedoch bietet sich die Überlegung an, ob gewisse Verbindungen mit einem hohen Potenzial oder einer bereits hohen Nutzung einen höheren Ausbaugrad aufweisen sollen. In Anlehnung an internationale Beispiele werden von Pro Velo Bern sog. "Velobahnen"¹¹ für die Agglomeration Bern gefordert.

Im Grundsatz sollen Velobahnen schnell, direkt und hindernisfrei sein. Wie die übrigen Veloverbindungen werden sie in der Regel auf bestehenden Strassen geführt.

3.6.1 Ziele der Region Bern-Mittelland

Für die Region Bern-Mittelland soll im Rahmen der regionalen Veloplanung bezüglich der Velobahnen mit der Festlegung von potenziellen Velobahn-Korridoren ein erstes Zeichen gesetzt werden, jedoch noch keine detaillierte Planung erfolgen. Der Fokus soll auf einzelne Verbindungen gelegt werden.

Im regionalen Kontext sollen Velobahnen insbesondere zu einer Reduktion der Reisezeiten mit dem Velo beitragen ("schnell, direkt und hindernisfrei"). Somit wird das Velo auch auf längeren Distanzen konkurrenzfähig gegenüber dem motorisierten und dem öffentlichen Verkehr. Auf Verbindungen ins Zentrum, die wenig genutzt werden aber ein beträchtliches Potenzial aufweisen, würde die Reisezeit ebenfalls verkürzt werden.

3.6.2 Regionales Velobahn-Konzept

Velobahnen in der Region Bern-Mittelland entsprechen Wunschlinien mit hoher, bestehender oder potenzieller Nutzung (vgl. auch Kapitel 0 Zusammenfassung):

- Radiale Verbindungen von/nach Bern, welche auf einen «inneren Ring» um das Berner Stadtzentrum münden.
- Einzelne tangentielle Verbindungen, welche längerfristig einen «äusseren Ring» darstellen könnten.

¹¹ Definition "Velobahn" gemäss Mitwirkungsbericht vom 12. Dezember 2013: Velobahnen verbinden wichtige Quell- und Zielgebiete des täglichen Verkehrs miteinander. Sie dienen der radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Vororte in Distanz bis ca. 15 km sollen für den Alltagsverkehr erschlossen werden. Velobahnen sind möglichst unterbrochsfrei. Velobahnen haben eine hohe Qualität, insbesondere hinsichtlich Breite, Belag, Kurvenradien und Sichtweiten.

Velobahnen erschliessen nicht alle Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkte direkt; die Zufahrt zur Velobahn darf einen zumutbaren Umweg darstellen, welcher dank der Velobahn auf der weiterführenden Strecke kompensiert wird.

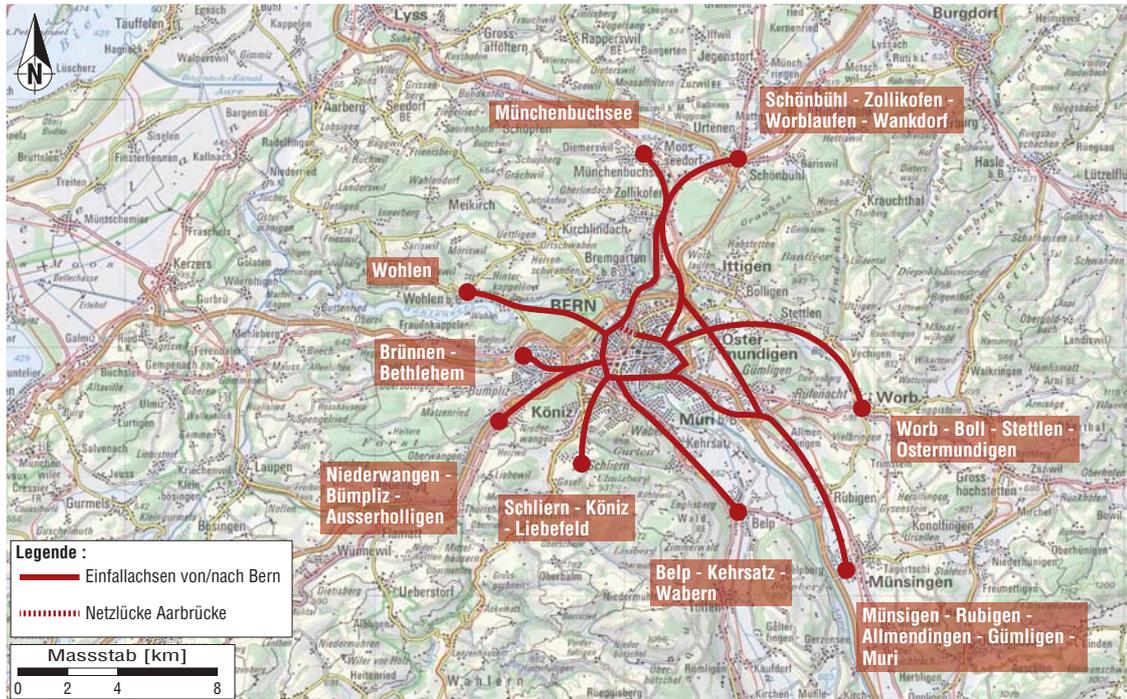


Abb. 4 Potenzielle Velobahnen

3.6.3 Führungsprinzipien

Es stellt sich die Grundsatzfrage, ob Velobahnen entlang der Hauptverkehrsachsen oder auf parallel dazu verlaufenden Strecken geführt werden sollen. Die Frage wurde an einem Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der RKBM, des Kantons und von Pro Velo Bern besprochen.

Die Idee von schnellen, direkten und hindernisfreien Veloverbindungen nach Bern ist unbestritten, jedoch müssen noch viele Fragen geklärt werden. Es zeigt sich, dass es keine "ideale" Führung von Velobahnen gibt, diese muss von Fall zu Fall definiert werden.

Der Kanton Bern seinerseits will eine "Doppelstrategie" auf dem kantonalen Velonetz verfolgen: Einerseits sollen auf dem Hauptstrassennetz weiterhin Velomassnahmen getroffen werden, andererseits unterstützt der Kanton auch die Entwicklung eines qualitativ guten Netzes abseits der Hauptstrassen. Somit können Velofahrende wählen und es besteht die langfristige Möglichkeit, dass sich das Velo-Hauptnetz ausserhalb der heutigen Hauptachsen verschiebt.

3.7 Das regionale Velonetz

Abb. 5 – 9 Der Plan "regionales Velonetz" ist ein verbindliches Dokument für die RKBM und fliesst in die Erarbeitung des nächsten RGSK ein. Nachfolgend werden A3-Ausschnitte für die einzelnen Teilräume der Region aufgeführt.

Dargestellt wird der anzustrebende Soll-Zustand des Alltags- und Freizeitvelonetzes sowie Hinweise, welche nicht verbindlich, für die regionale Veloplanung jedoch wichtig sind. Der Planinhalt wurde vor dem Mitwirkungsverfahren (Juli 2013) mit dem Entwurf der zeitgleich erfolgenden kantonalen Sachplanung Velo abgeglichen. Zum Zeitpunkt der Schlussvereinbarung des regionalen Velonetzes läuft das Mitwirkungsverfahren zum kantonalen Sachplan Velo; die Abstimmung der beiden Planungen aufeinander erfolgt im Rahmen des RGSK 2. Generation.

Alltagsnetz

Regionales Alltags-Velonetz: Darstellung der Routen, welche nach dem oben beschriebenen Vorgehen definiert wurden ("bestehend") sowie von "zu prüfenden" Alternativen oder Ergänzungen. Wenn eine Alternativroute zu einer Strecke mit Schwachstelle offensichtlich besteht, wird diese als Vorschlag aufgeführt. Alternativrouten sollen die Erschliessungsqualität der Zielorte gewährleisten, möglichst parallel zur ursprünglichen Route und auf Strassen mit geringeren Verkehrsbelastungen verlaufen, bereits asphaltiert sein sowie grundsätzlich keine grösseren Höhenunterschiede noch Handlungsbedarf aufweisen. Durch die Umlegung können jedoch Kosten entstehen (Querungshilfen für Linksabbiegen, Widerstände). Ob es günstiger ist, die Veloroute zu verlegen als die Schwachstelle zu beheben, muss zu einem späteren Zeitpunkt detailliert abgeklärt werden. Ergänzungen sind z. B. auf längere Frist denkbare Verbindungen (entlang der Bahnlinie zwischen Rubigen und Gümligen) oder Parallelführungen für eine besondere Zielgruppe (Schulkinder).

Aufhebung nach Umlegung: Darstellung der Routen, welche nach der Umlegung auf eine Alternativroute aus der regionalen Planung gestrichen werden. Damit soll dokumentiert werden und nachvollziehbar bleiben, für welche Wunschlinie eine detaillierte Abklärung getroffen werden muss.

Potenzielle Velobahnkorridore: vgl. Kapitel 3.6

Alltagsvelonetz ausserhalb RKBM: Darstellung der Routen, welche in Richtplanungen der Nachbarregionen festgehalten werden, um die Netzkontinuität zu dokumentieren.

Regional relevanter B+R-Standort: die bestehenden und geplanten B+R-Standorte an öV-Knoten 1., 2. und 3. Ranges gemäss RGSK-Definition sowie die im kantonalen Strassennetzplan definierten B+R-Anlagen sind Bestandteil des regionalen Velonetzes und werden dementsprechend auf dem Plan dargestellt.

Freizeitnetz

SchweizMobil-Routen: Darstellung der nationalen und regionalen Velorouten von SchweizMobil. Ebenfalls dargestellt werden Ergänzungen oder zu prüfende Alternativen, welche auf Vorschlägen von SchweizMobil¹² beruhen und den Handlungsbedarf auf bestehenden Strecken dokumentieren. Wie für das Alltagsnetz sollen bei den Alternativrouten "Freizeit" zu einem späteren Zeitpunkt noch detaillierte Abklärungen getroffen werden.

Freizeitvelonetz Region Bern: Darstellung von Routenvorschlägen, welche meist noch nicht ausgeschrieben und betriebsbereit sind, teilweise aber bereits geplant werden, wobei eine Abstimmung mit SchweizMobil in jedem Fall erfolgen soll:

- RKBM: Routen, die sich aus der Definition des regionalen Freizeit-Velonetzes ergeben (insbesondere Verbindung der regional wichtigen Natur- und Naherholungsgebiete untereinander) und noch nicht mit SchweizMobil-Routen abgedeckt werden.
- Andere: Routen, die durch die Region geplant werden (z. B. worbletalwärts, Hochwasserschutzprojekt Moossee – Urtenen oder potenziell regional relevante Vorschläge der Gemeinden im Rahmen der fachlichen Mitwirkung, vgl. auch Kapitel 1.6.1).

Aufhebung nach Umlegung: Darstellung der Routen, welche nach der Umlegung auf eine Alternativroute aufgehoben werden. Damit soll dokumentiert werden und nachvollziehbar bleiben, für welche Wunschlinie eine detaillierte Abklärung getroffen werden muss.

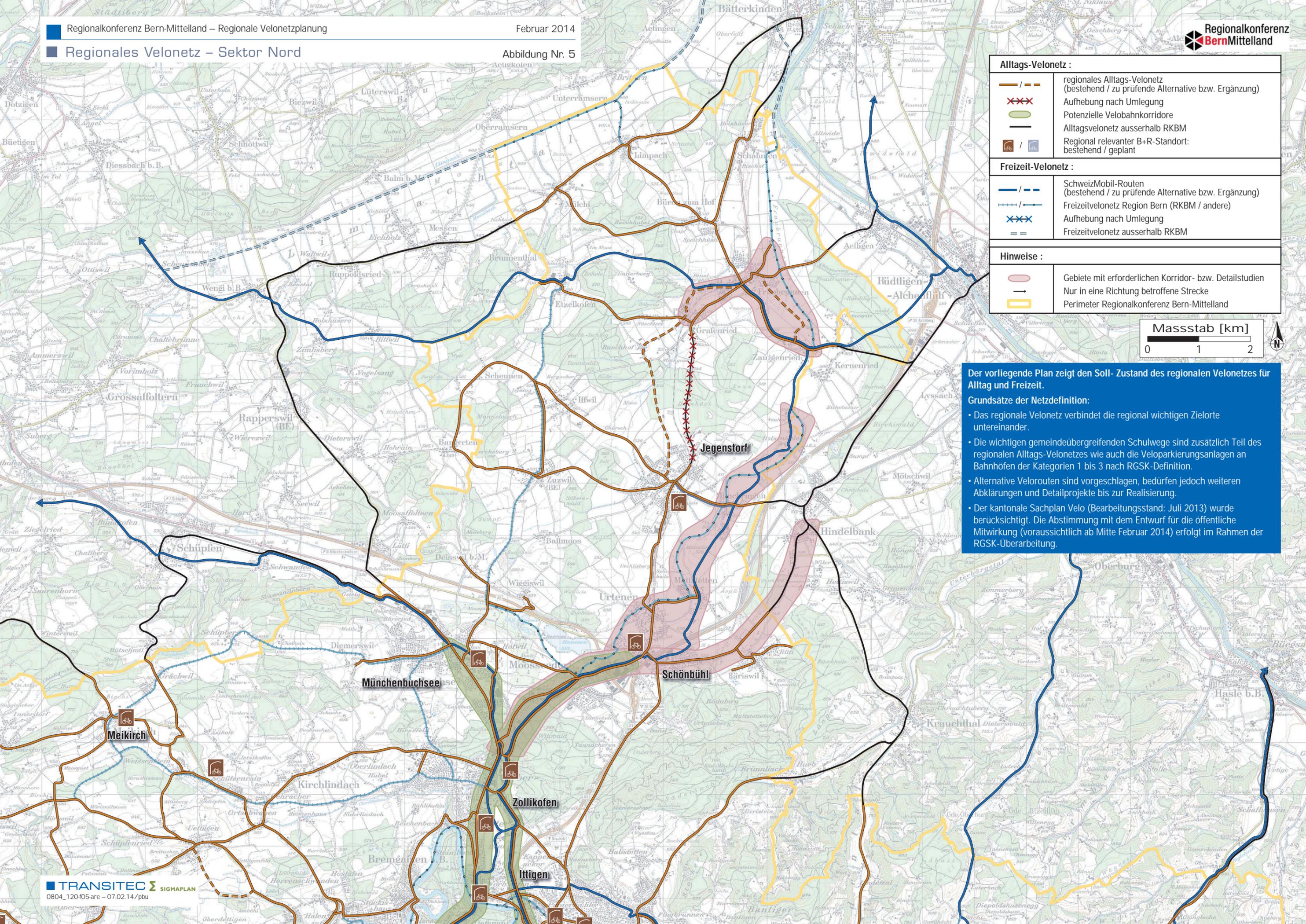
Freizeitvelonetz ausserhalb RKBM: Darstellung der SchweizMobil-Routen über die regionalen Grenzen hinweg.

Hinweise

Gebiete mit erforderlichen Korridor- bzw. Detailstudien: einzelne Korridore bzw. Teilgebiete bedürfen weiterer Abklärungen, um das regionale Velonetz abschliessend festlegen zu können. Dabei geht es insbesondere um die Abstimmung mit dem kantonalen Sachplan Velo (z. B. Korridor Zollikofen–Schönbühl–Hindelbank–Kirchberg/Burgdorf) oder um die Abstimmung des regionalen Freizeitvelonetzes mit SchweizMobil, um Parallelführungen zu vermeiden (z. B. Urtenen-Münchringen).

Nur in eine Richtung betroffene Strecke: einzelne Strecken eignen sich aufgrund des starken Gefälles oder der lokalen Gegebenheiten (insbesondere an den Knoten) für den Veloverkehr nur in einer Richtung, was entsprechend dargestellt wird.

¹² Sei es im Rahmen der Strategie SchweizMobil 2030 (schweizweite Überprüfung der Routen) oder als Hinweise im Rahmen der projektbezogenen Arbeitsgruppe



Alltags-Velonetz :	
	regionales Alltags-Velonetz (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Aufhebung nach Umlegung
	Potenzielle Velobahnkorridore
	Alltagsvelonetz ausserhalb RKBM
	Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant
Freizeit-Velonetz :	
	SchweizMobil-Routen (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere)
	Aufhebung nach Umlegung
	Freizeitvelonetz ausserhalb RKBM
Hinweise :	
	Gebiete mit erforderlichen Korridor- bzw. Detailstudien
	Nur in eine Richtung betroffene Strecke
	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Der vorliegende Plan zeigt den Soll- Zustand des regionalen Velonetzes für Alltag und Freizeit.

Grundsätze der Netzdefinition:

- Das regionale Velonetz verbindet die regional wichtigen Zielorte untereinander.
- Die wichtigen gemeindeübergreifenden Schulwege sind zusätzlich Teil des regionalen Alltags-Velonetzes wie auch die Veloparkierungsanlagen an Bahnhöfen der Kategorien 1 bis 3 nach RGSK-Definition.
- Alternative Velorouten sind vorgeschlagen, bedürfen jedoch weiteren Abklärungen und Detailprojekte bis zur Realisierung.
- Der kantonale Sachplan Velo (Bearbeitungsstand: Juli 2013) wurde berücksichtigt. Die Abstimmung mit dem Entwurf für die öffentliche Mitwirkung (voraussichtlich ab Mitte Februar 2014) erfolgt im Rahmen der RGSK-Überarbeitung.

Regionales Velonetz – Sektor West

Abbildung Nr. 6

Alltags-Velonetz :

	regionales Alltags-Velonetz (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Aufhebung nach Umlegung
	Potenzielle Velobahnkorridore
	Alltagsvelonetz ausserhalb RKBM
	Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant

Freizeit-Velonetz :

	SchweizMobil-Routen (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere)
	Aufhebung nach Umlegung
	Freizeitvelonetz ausserhalb RKBM

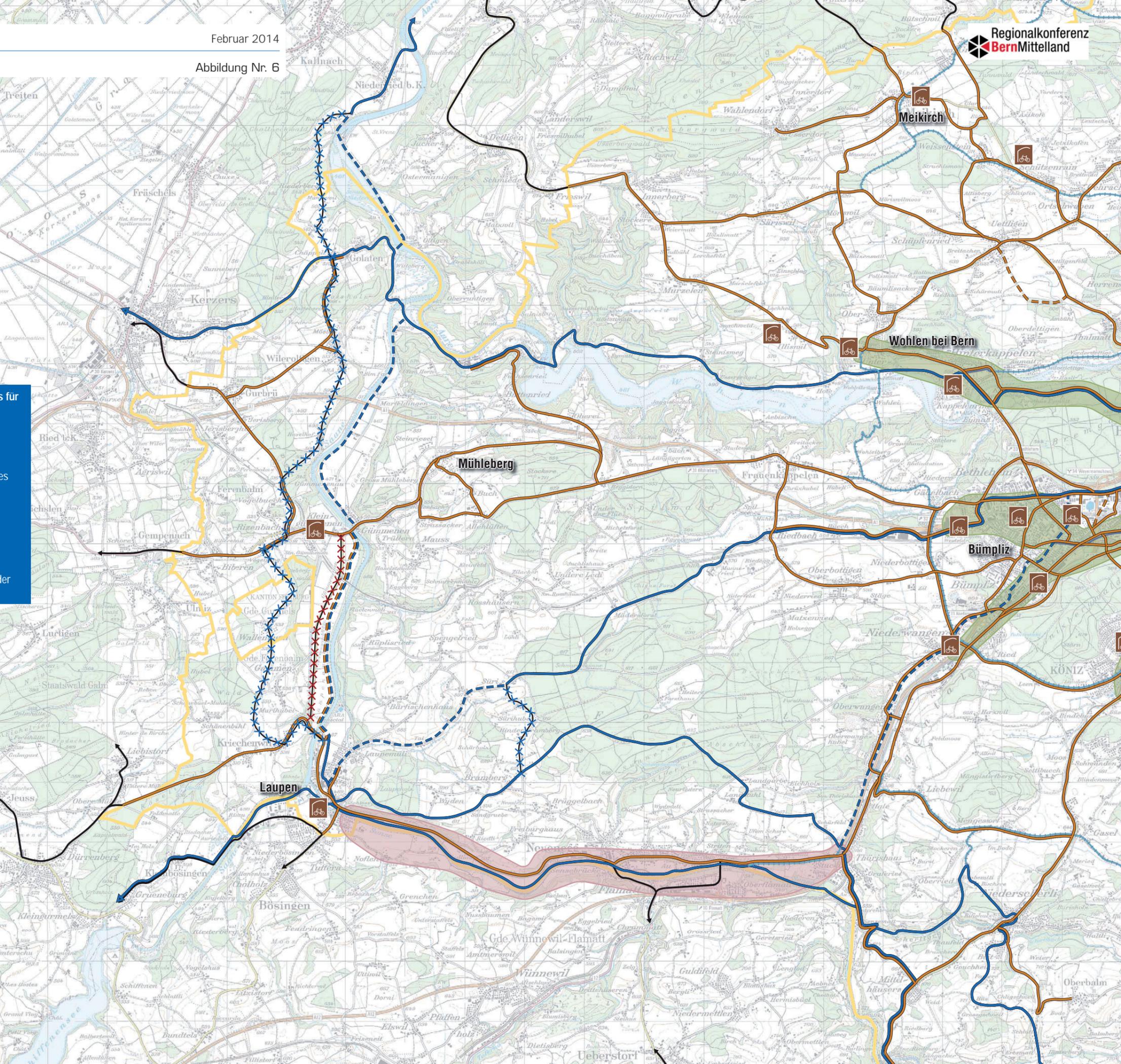
Hinweise :

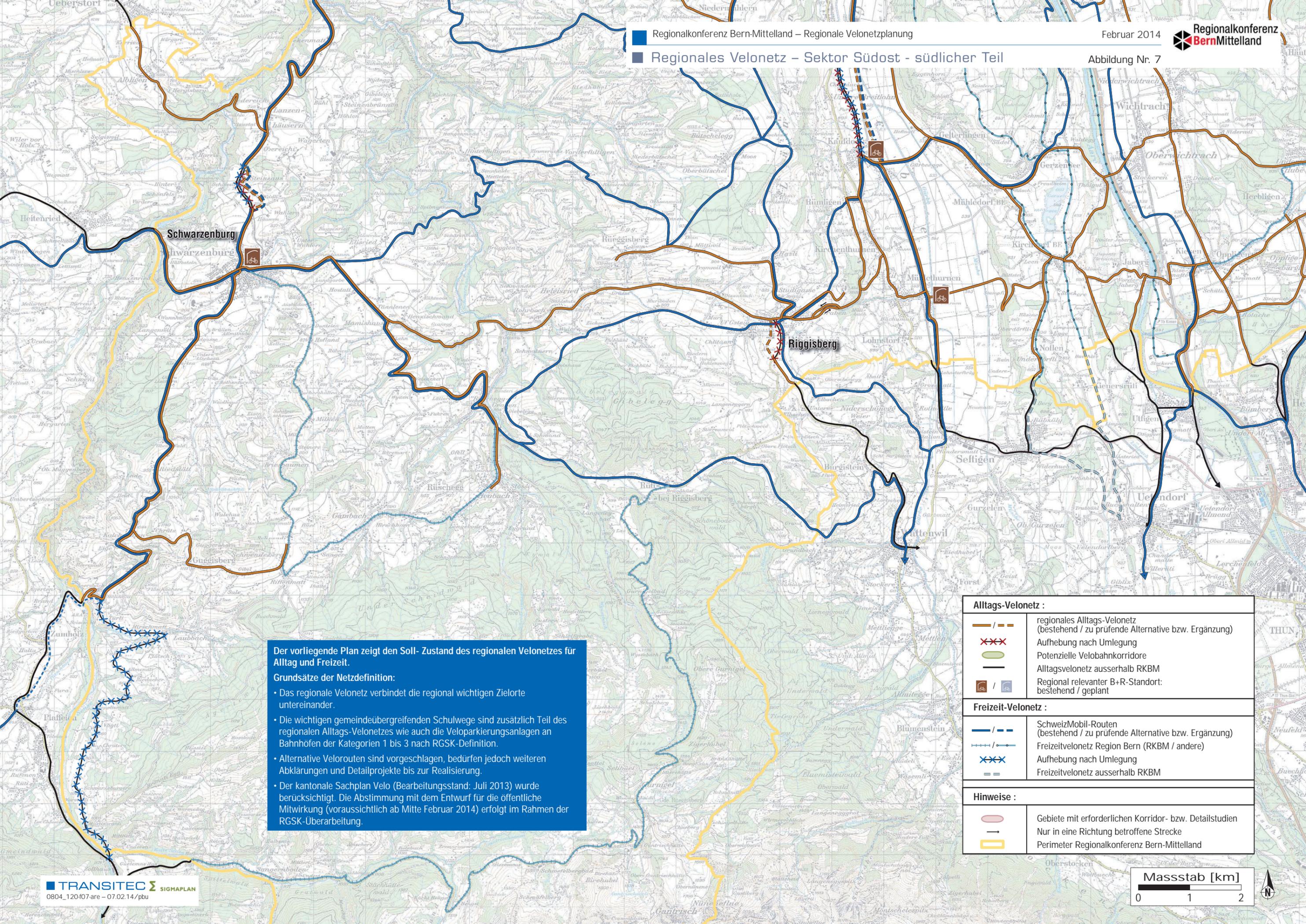
	Gebiete mit erforderlichen Korridor- bzw. Detailstudien
	Nur in eine Richtung betroffene Strecke
	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Der vorliegende Plan zeigt den Soll- Zustand des regionalen Velonetzes für Alltag und Freizeit.

Grundsätze der Netzdefinition:

- Das regionale Velonetz verbindet die regional wichtigen Zielorte untereinander.
- Die wichtigen gemeindeübergreifenden Schulwege sind zusätzlich Teil des regionalen Alltags-Velonetzes wie auch die Veloparkieranlagen an Bahnhöfen der Kategorien 1 bis 3 nach RGSK-Definition.
- Alternative Velorouten sind vorgeschlagen, bedürfen jedoch weiteren Abklärungen und Detailprojekte bis zur Realisierung.
- Der kantonale Sachplan Velo (Bearbeitungsstand: Juli 2013) wurde berücksichtigt. Die Abstimmung mit dem Entwurf für die öffentliche Mitwirkung (voraussichtlich ab Mitte Februar 2014) erfolgt im Rahmen der RGSK-Überarbeitung.





Der vorliegende Plan zeigt den Soll- Zustand des regionalen Velonetzes für Alltag und Freizeit.

Grundsätze der Netzdefinition:

- Das regionale Velonetz verbindet die regional wichtigen Zielorte untereinander.
- Die wichtigen gemeindeübergreifenden Schulwege sind zusätzlich Teil des regionalen Alltags-Velonetzes wie auch die Veloparkierungsanlagen an Bahnhöfen der Kategorien 1 bis 3 nach RGSK-Definition.
- Alternative Velorouten sind vorgeschlagen, bedürfen jedoch weiteren Abklärungen und Detailprojekte bis zur Realisierung.
- Der kantonale Sachplan Velo (Bearbeitungsstand: Juli 2013) wurde berücksichtigt. Die Abstimmung mit dem Entwurf für die öffentliche Mitwirkung (vorwiegend ab Mitte Februar 2014) erfolgt im Rahmen der RGSK-Überarbeitung.

Alltags-Velonetz :	
	regionales Alltags-Velonetz (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Aufhebung nach Umlegung
	Potenzielle Velobahnkorridore
	Alltagsvelonetz ausserhalb RKBM
	Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant
Freizeit-Velonetz :	
	SchweizMobil-Routen (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere)
	Aufhebung nach Umlegung
	Freizeitvelonetz ausserhalb RKBM
Hinweise :	
	Gebiete mit erforderlichen Korridor- bzw. Detailstudien
	Nur in eine Richtung betroffene Strecke
	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Regionales Velonetz – Sektor Südost - nördlicher Teil

Abbildung Nr. 8

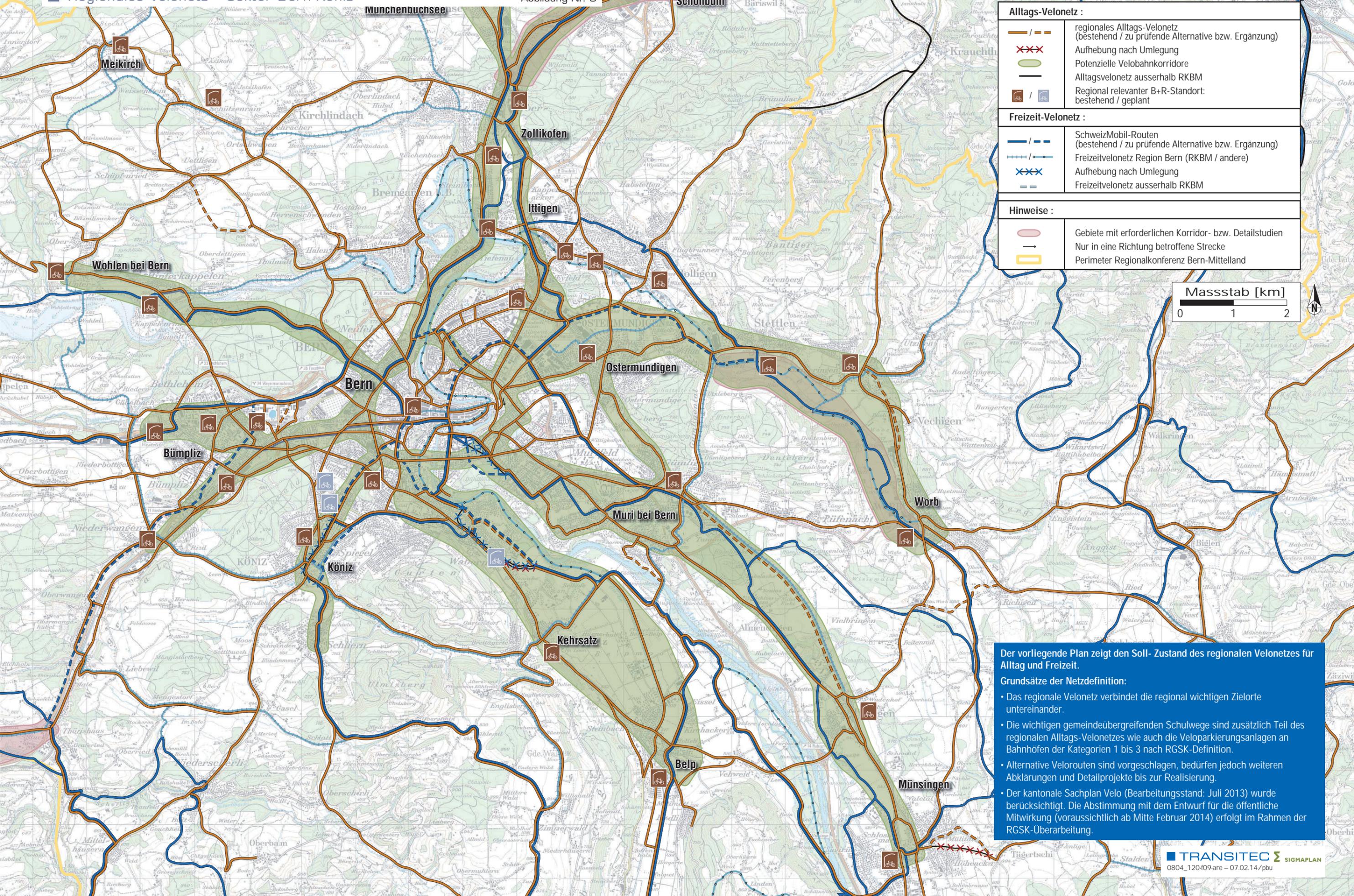
Alltags-Velonetz :	
	regionales Alltags-Velonetz (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Aufhebung nach Umlegung
	Potenzielle Velobahnkorridore
	Alltagsvelonetz ausserhalb RKBM
	Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant
Freizeit-Velonetz :	
	SchweizMobil-Routen (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere)
	Aufhebung nach Umlegung
	Freizeitvelonetz ausserhalb RKBM
Hinweise :	
	Gebiete mit erforderlichen Korridor- bzw. Detailstudien
	Nur in eine Richtung betroffene Strecke
	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland



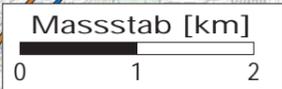
Der vorliegende Plan zeigt den Soll- Zustand des regionalen Velonetzes für Alltag und Freizeit.

Grundsätze der Netzdefinition:

- Das regionale Velonetz verbindet die regional wichtigen Zielorte untereinander.
- Die wichtigen gemeindeübergreifenden Schulwege sind zusätzlich Teil des regionalen Alltags-Velonetzes wie auch die Veloparkieranlagen an Bahnhöfen der Kategorien 1 bis 3 nach RGSK-Definition.
- Alternative Velorouten sind vorgeschlagen, bedürfen jedoch weiteren Abklärungen und Detailprojekte bis zur Realisierung.
- Der kantonale Sachplan Velo (Bearbeitungsstand: Juli 2013) wurde berücksichtigt. Die Abstimmung mit dem Entwurf für die öffentliche Mitwirkung (voraussichtlich ab Mitte Februar 2014) erfolgt im Rahmen der RGSK-Überarbeitung.



Alltags-Velonetz :	
	regionales Alltags-Velonetz (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Aufhebung nach Umlegung
	Potenzielle Velobahnkorridore
	Alltagsvelonetz ausserhalb RKBM
	Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant
Freizeit-Velonetz :	
	SchweizMobil-Routen (bestehend / zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung)
	Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere)
	Aufhebung nach Umlegung
	Freizeitvelonetz ausserhalb RKBM
Hinweise :	
	Gebiete mit erforderlichen Korridor- bzw. Detailstudien
	Nur in eine Richtung betroffene Strecke
	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Der vorliegende Plan zeigt den Soll- Zustand des regionalen Velonetzes für Alltag und Freizeit.

Grundsätze der Netzdefinition:

- Das regionale Velonetz verbindet die regional wichtigen Zielorte untereinander.
- Die wichtigen gemeindeübergreifenden Schulwege sind zusätzlich Teil des regionalen Alltags-Velonetzes wie auch die Veloparkierungsanlagen an Bahnhöfen der Kategorien 1 bis 3 nach RGSK-Definition.
- Alternative Velorouten sind vorgeschlagen, bedürfen jedoch weiteren Abklärungen und Detailprojekte bis zur Realisierung.
- Der kantonale Sachplan Velo (Bearbeitungsstand: Juli 2013) wurde berücksichtigt. Die Abstimmung mit dem Entwurf für die öffentliche Mitwirkung (voraussichtlich ab Mitte Februar 2014) erfolgt im Rahmen der RGSK-Überarbeitung.

4. Schwachstellenanalyse des regionalen Velonetzes

Das regionale Velonetz soll auf seine Velotauglichkeit hin untersucht werden. Dabei sollen die Streckenabschnitte identifiziert werden, auf welchen das Velofahren zur Zeit nicht sicher oder nicht attraktiv ist.

In der vorliegenden Planung werden nur die Schwachstellen dargestellt, die eine regionale Bedeutung haben. Daneben gibt es weitere Streckenabschnitte, welche einen Handlungsbedarf auf kommunaler Ebene aufweisen, für den regionalen Veloverkehr jedoch von untergeordneter Bedeutung sind.

4.1 Vorgehen

Auch für die Analyse des regionalen Velonetzes wird auf bestehende Grundlagen zurückgegriffen. Wo nötig, wird die Analyse durch Begehungen vor Ort ergänzt. Die bestehenden Angaben zu den Schwachstellen werden zusammengetragen, einer zuvor definierten Legende zugeordnet und anschliessend grafisch dargestellt. Begleitend dazu wird eine Liste der Schwachstellen geführt, welche sämtliche verfügbaren Informationen über die betreffenden Strecken beinhaltet.

Als "Schwachstelle" werden Abschnitte hervorgehoben, die:

- in den bestehenden Grundlagen bereits als solche beschrieben und immer noch aktuell sind,
- den Grundsätzen der kantonalen Strassenstandards¹³ nicht entsprechen.

4.2 Grundlagen

Folgende Grundlagen werden zur Schwachstellenanalyse des Alltagsnetzes verwendet und die darin enthaltenen Angaben aufgrund ihrer Relevanz für die Region gefiltert:

- Analyse Kantonsstrassenstandards OIK II – 2012¹⁴
- RGSK – Genehmigungsexemplar – Mai 2012, welches bezüglich Langsamverkehr weitgehend basiert auf:
 - Kantonaler Richtplan Veloverkehr – 2004
 - Agglomerationsprogramm Verkehr- und Siedlung Region Bern – Fuss- und Veloverkehr – Vertiefungsbericht – 2007
- Mitwirkungsbericht LV und MIV – RGSK – April 2011
- Velo-Richtpläne Stadt Bern (2010) und Köniz (2012)
- B+R-Erhebungen Agglomeration Bern – Versuchszählungen – planum biel AG – 2009
- Begehungen vor Ort

¹³ Tiefbauamt des Kantons Bern – Standards Kantonsstrassen – Arbeitshilfe – Januar 2011

¹⁴ gemäss den vom Tiefbauamt Kanton Bern zur Verfügung gestellten GIS-Daten

Die Schwachstellenanalyse des Freizeitnetzes basiert grösstenteils auf der Netzanalyse "SchweizMobil 2030". Die festgestellten Mängel und Verbesserungsvorschläge wurden in die regionale Planung übernommen.

4.3 Schwachstellenliste

Die planbegleitende Liste der Schwachstellen (vgl. Anhang 2) beinhaltet folgende Informationen:

- Schwachstellennummer (vgl. auch Kap. 4.4, Hinweise)
- Gemeinde- und Strassenname
- Strasseneigentum (Kanton- oder Gemeindestrasse)
- betroffenes regionales Velonetz (Alltag, Freizeit oder beide)
- Schwachstellenkategorie (vgl. Kapitel 4.4)
- Informationsquelle
- Beschrieb der Schwachstelle oder zusätzliche Informationen, wie die Nummer des Massnahmenblatts und die Note der Analyse gemäss Kantonsstandards

4.4 Schwachstellenplan

Abb. 10-14 Der Schwachstellenplan ist ein verbindliches Dokument für die RKBM und soll in die Erarbeitung des nächsten RGSK einfließen. Nachfolgend werden A3-Ausschnitte für die einzelnen Teilräume der Region aufgeführt.

Die dargestellten Schwachstellen werden einer der folgenden Kategorien zugeteilt.

Alltagsnetz

Netzlücke: Nicht vorhandene Verbindung, die durch ein physisches Hindernis (Gewässer, Tal, Eisenbahnlinie, Autobahn etc.) verunmöglicht wird. Eine Nachfrage aufgrund der Wunschlinien wurde jedoch identifiziert.

Widerstand: Verbindung, die physisch vorhanden ist, aber noch Anpassungen erfordert, um den Ansprüchen des Veloverkehrs zu genügen (Asphaltieren, Velo-Fahrverbot entfernen usw.).

Verkehrssicherheit: Sicherheitsdefizit für den Veloverkehr infolge schmaler Fahrbahn, hoher Verkehrsbelastung, mangelnder oder ungenügender velospezifischer Infrastruktur, hoher Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs bei fehlender Sichtweite usw. Diese Schwachstellen können punktuell (Querung, Abbiegemanöver, Engpass usw.) oder linear (Streckenabschnitt) auftreten. Verkehrssicherheitsprobleme können auch durch eine starke Trennwirkung der Strasse (z. B. auf stark belasteten Ortsdurchfahrten) auftreten, wobei in diesen Fällen eine gesamtheitliche Betrachtung des Strassenraums nötig ist.

Schulwegsicherheit: Sicherheitsdefizit wie oben (Verkehrssicherheit), betrifft aber eine Strecke, die als regionaler Schulweg identifiziert wurde.

Veloparkierung: Ungenügende Anzahl und/oder Qualität (nicht gedeckt, keine Möglichkeit das Velo anzuschliessen, schlecht erreichbar usw.) der regionalen Veloabstellanlagen.

LSA (nicht dargestellt): Zahlreiche Lichtsignalanlagen weisen aus Sicht des Veloverkehrs Optimierungspotenzial auf (separate Anlagen, Vor- oder Dauergrün usw.), welche hier nicht spezifisch dargestellt werden. Im Rahmen jedes Projekts ist jedoch die Veloverträglichkeit der LSA-Regelung zu untersuchen und entsprechende Massnahmen vorzuschlagen.

Freizeitnetz

Netzlücke: Analog Netzlücke im Alltagsnetz.

Widerstand: Vorhandene Verbindung, die aber nicht oder ungenügend als "Veloroute" beschildert ist bzw. mit einem Fahrverbot versehen ist oder einen ungenügenden Ausbaugrad aufweist.

Verkehrssicherheit: Die Sicherheitsansprüche der Benutzer/innen des Freizeitnetzes (Familien, gelegentliche Velofahrende usw.) sind höher als diejenigen der Alltags-Velofahrenden. Strecken oder punktuelle Stellen, welche für Alltags-Velofahrende genügend, für Freizeit-Velofahrer jedoch ungenügend sind, werden als Verkehrssicherheit-Schwachstelle des Freizeitnetzes dargestellt.

Attraktivität Route: Strecken, welche den Attraktivitätsansprüchen der Freizeitnutzung nicht entsprechen (gemäss Netzanalyse von SchweizMobil).

Hinweise (nicht verbindlich)

Regional relevanter B+R-Standort: Sämtliche Bahnhöfe bis 3. Stufe des RGSK sind mit Abstellplätzen für Velos ausgerüstet. Bei einem Bahnhofneubau (Kleinwabern, Liebefeld) sind ebenfalls Veloabstellplätze vorgesehen. Ungenügende Veloparkierung wird als Schwachstelle dargestellt.

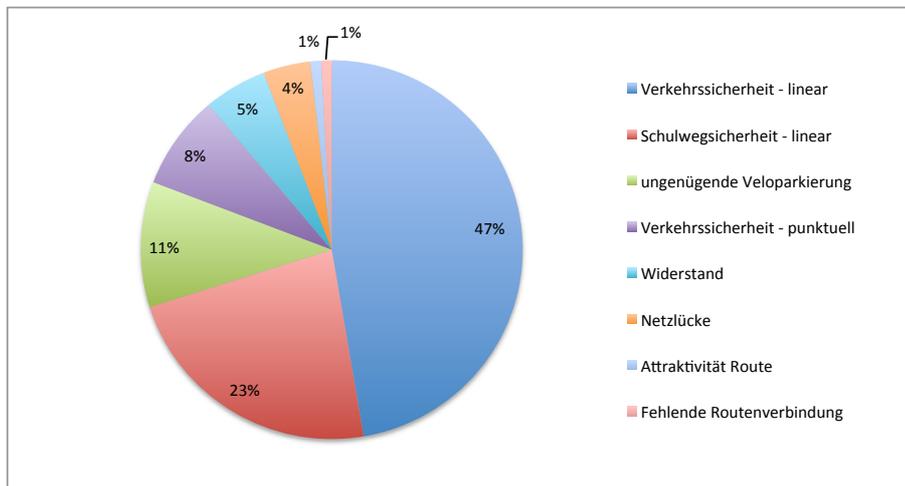
Velonetz ausserhalb RKBM: Die Velorouten (Alltag und Freizeit) der angrenzenden Regionen werden dargestellt, damit die Kontinuität über die Regionsgrenzen ersichtlich ist.

Schwachstellenummer: Die Nummerierung der Schwachstellen wurde entsprechend den Gemeindefür Nummern (Bundesamt für Statistik) gewählt. Sind mehrere Schwachstellen pro Gemeinde vorhanden, werden diese fortlaufend nummeriert. Bei gemeindeübergreifenden Schwachstellen werden beide Gemeindefür Nummern verwendet, wobei die nord-westlichst gelegene Gemeinde zuerst aufgeführt wird.

Zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Alltag/Freizeit / Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM/andere) / Nur in eine Richtung betroffene Strecke: vgl. Kapitel 3.7

4.5 Fazit

Der Schwachstellenplan weist rund 220 Schwachstellen auf, die sich wie folgt aufteilen:



Die meisten Schwachstellen gehören der Kategorie "Verkehrssicherheit" (punktuell oder linear) an und sind auf die hohen Verkehrsbelastungen (meist in Kombination mit den gefahrenen Geschwindigkeiten) zurückzuführen. Es handelt sich in der Regel um Ausserortsstrecken, für welche allenfalls eine Alternativroute besteht.

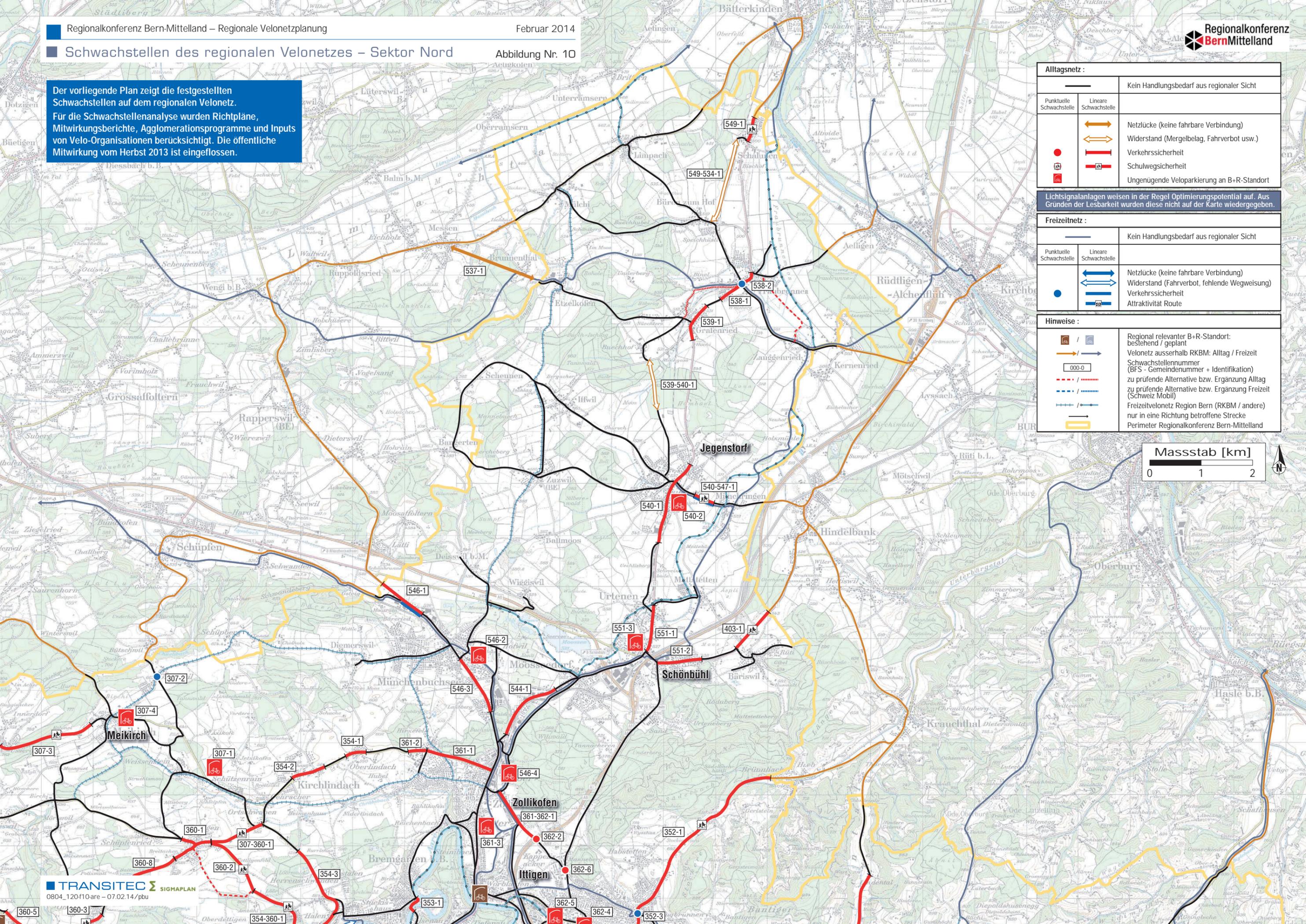
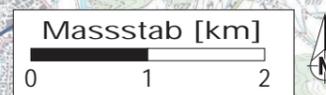
Der vorliegende Plan zeigt die festgestellten Schwachstellen auf dem regionalen Velonetz. Für die Schwachstellenanalyse wurden Richtpläne, Mitwirkungsberichte, Agglomerationsprogramme und Inputs von Velo-Organisationen berücksichtigt. Die öffentliche Mitwirkung vom Herbst 2013 ist eingeflossen.

Alltagsnetz :		Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht
Punktueller Schwachstelle	Lineare Schwachstelle	
		Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)
		Widerstand (Mergelbelag, Fahrverbot usw.)
		Verkehrssicherheit
		Schulwegsicherheit
		Ungenügende Veloparkierung an B+R-Standort

Lichtsignalanlagen weisen in der Regel Optimierungspotential auf. Aus Gründen der Lesbarkeit wurden diese nicht auf der Karte wiedergegeben.

Freizeitnetz :		Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht
Punktueller Schwachstelle	Lineare Schwachstelle	
		Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)
		Widerstand (Fahrverbot, fehlende Wegweisung)
		Verkehrssicherheit
		Attraktivität Route

Hinweise :		
		Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant
		Velonetz ausserhalb RKBM: Alltag / Freizeit
		Schwachstellennummer (BFS - Gemeindefnummer + Identifikation) zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Alltag (Schweiz Mobil)
		Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere) nur in eine Richtung betroffene Strecke
		Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Schwachstellen des regionalen Velonetzes – Sektor West

Abbildung Nr. 11

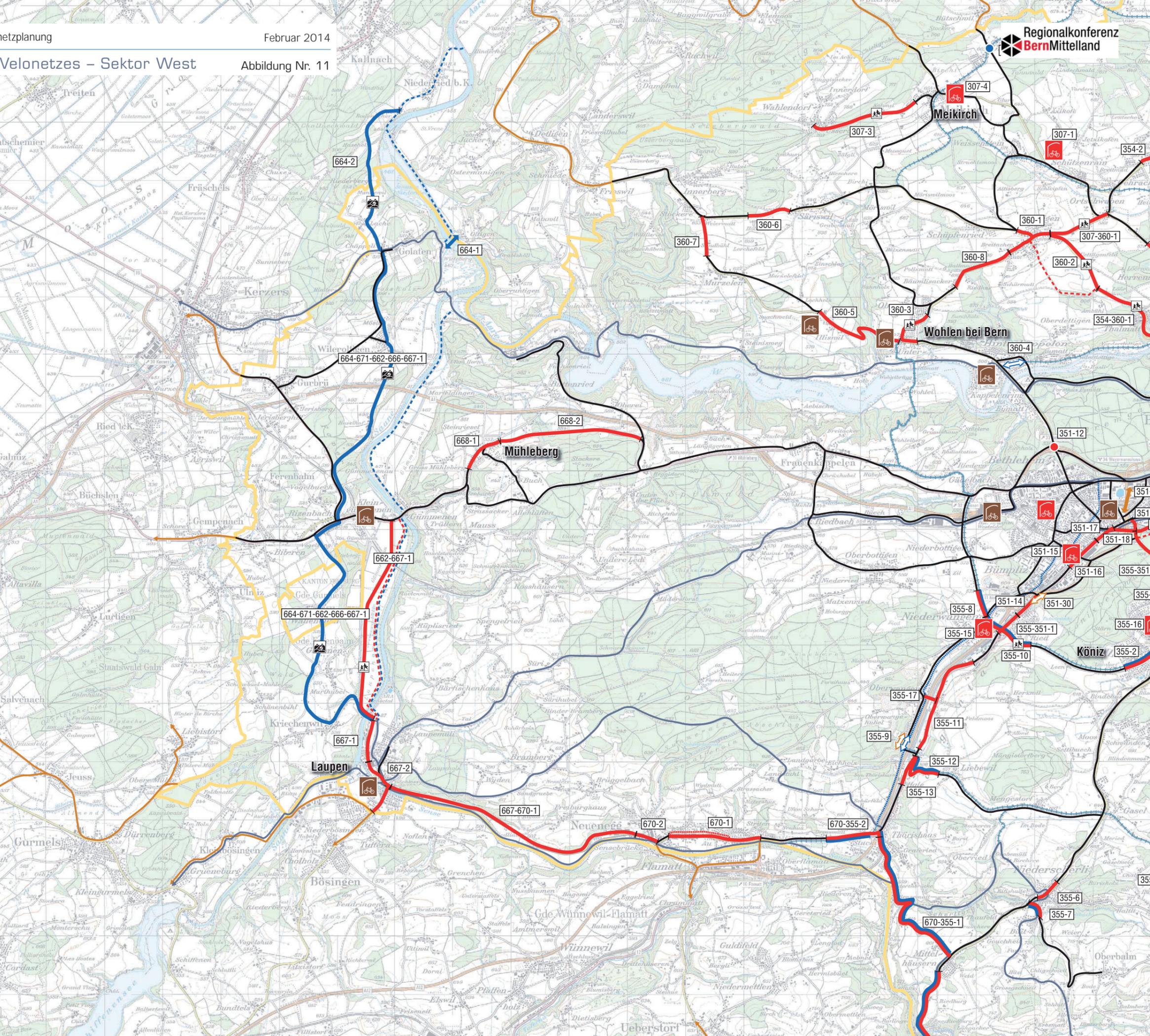
Alltagsnetz :		
—	Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht	
Punktueller Schwachstelle	Lineare Schwachstelle	
↔	↔	Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)
↔	↔	Widerstand (Mergelbelag, Fahrverbot usw.)
●	—	Verkehrssicherheit
🚗	—	Schulwegsicherheit
🚗	—	Ungenügende Veloparkierung an B+R-Standort

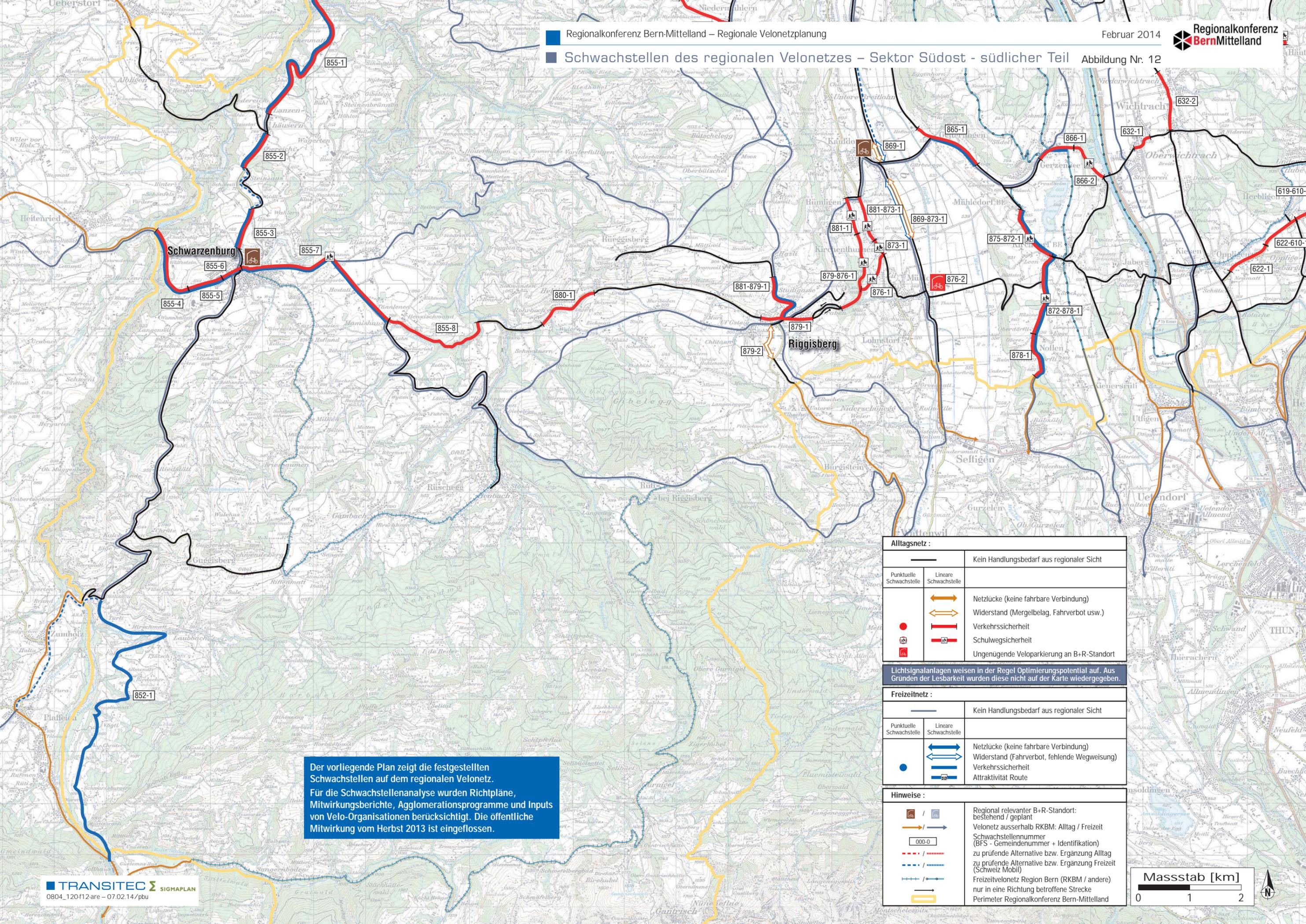
Lichtsignalanlagen weisen in der Regel Optimierungspotential auf. Aus Gründen der Lesbarkeit wurden diese nicht auf der Karte wiedergegeben.

Freizeitnetz :		
—	Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht	
Punktueller Schwachstelle	Lineare Schwachstelle	
↔	↔	Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)
↔	↔	Widerstand (Fahrverbot, fehlende Wegweisung)
—	—	Verkehrssicherheit
—	—	Attraktivität Route

Hinweise :		
🚗 / 🚗	Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant	
↔ / ↔	Velonetz ausserhalb RKBM: Alltag / Freizeit	
000-0	Schwachstellennummer (BFS - Gemeindenummer + Identifikation)	
— / —	zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Alltag (Schweiz Mobil)	
— / —	zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Freizeit	
— / —	Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere)	
— / —	nur in eine Richtung betroffene Strecke	
—	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland	

Der vorliegende Plan zeigt die festgestellten Schwachstellen auf dem regionalen Velonetz. Für die Schwachstellenanalyse wurden Richtpläne, Mitwirkungsberichte, Agglomerationsprogramme und Inputs von Velo-Organisationen berücksichtigt. Die öffentliche Mitwirkung vom Herbst 2013 ist eingeflossen.





Der vorliegende Plan zeigt die festgestellten Schwachstellen auf dem regionalen Velonetz. Für die Schwachstellenanalyse wurden Richtpläne, Mitwirkungsberichte, Agglomerationsprogramme und Inputs von Velo-Organisationen berücksichtigt. Die öffentliche Mitwirkung vom Herbst 2013 ist eingeflossen.

Alltagsnetz :		Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht
—	—	Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht
Punktueller Schwachstelle	Lineare Schwachstelle	
•	↔	Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)
•	↔	Widerstand (Mergelbelag, Fahrverbot usw.)
•	↔	Verkehrssicherheit
•	↔	Schulwegsicherheit
•	↔	Ungenügende Veloparkierung an B+R-Standort

Lichtsignalanlagen weisen in der Regel Optimierungspotential auf. Aus Gründen der Lesbarkeit wurden diese nicht auf der Karte wiedergegeben.

Freizeitnetz :		Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht
—	—	Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht
Punktueller Schwachstelle	Lineare Schwachstelle	
•	↔	Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)
•	↔	Widerstand (Fahrverbot, fehlende Wegweisung)
•	↔	Verkehrssicherheit
•	↔	Attraktivität Route

Hinweise :	
• / •	Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant
→ / →	Velonetz ausserhalb RKBM: Alltag / Freizeit
000-0	Schwachstellennummer (BFS - Gemeindefnummer + Identifikation)
••••• / •••••	zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Alltags- zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Freizeit (Schweiz Mobil)
••••• / •••••	Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere)
→ / →	nur in eine Richtung betroffene Strecke
→ / →	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Schwachstellen des regionalen Velonetzes – Sektor Südost - nördlicher Teil

Abbildung Nr. 13

Alltagsnetz :

Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht																		
<table border="1"> <tr> <th>Punktuelle Schwachstelle</th> <th>Lineare Schwachstelle</th> <th></th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Widerstand (Mergelbelag, Fahrverbot usw.)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Verkehrssicherheit</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Schulwegsicherheit</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Ungenügende Veloparkierung an B+R-Standort</td> </tr> </table>	Punktuelle Schwachstelle	Lineare Schwachstelle				Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)			Widerstand (Mergelbelag, Fahrverbot usw.)			Verkehrssicherheit			Schulwegsicherheit			Ungenügende Veloparkierung an B+R-Standort
Punktuelle Schwachstelle	Lineare Schwachstelle																	
		Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)																
		Widerstand (Mergelbelag, Fahrverbot usw.)																
		Verkehrssicherheit																
		Schulwegsicherheit																
		Ungenügende Veloparkierung an B+R-Standort																

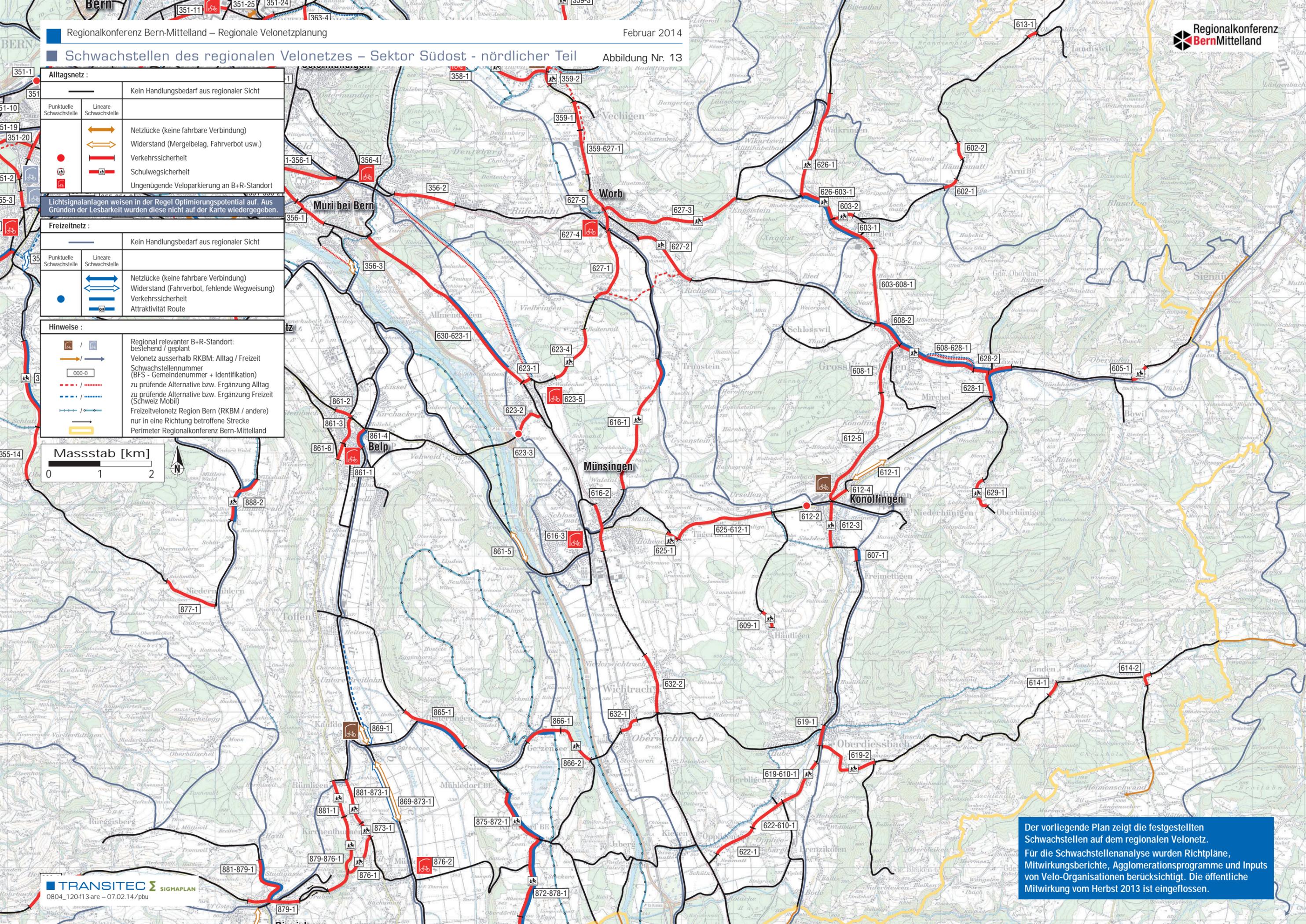
Lichtsignalanlagen weisen in der Regel Optimierungspotential auf. Aus Gründen der Lesbarkeit wurden diese nicht auf der Karte wiedergegeben.

Freizeitnetz :

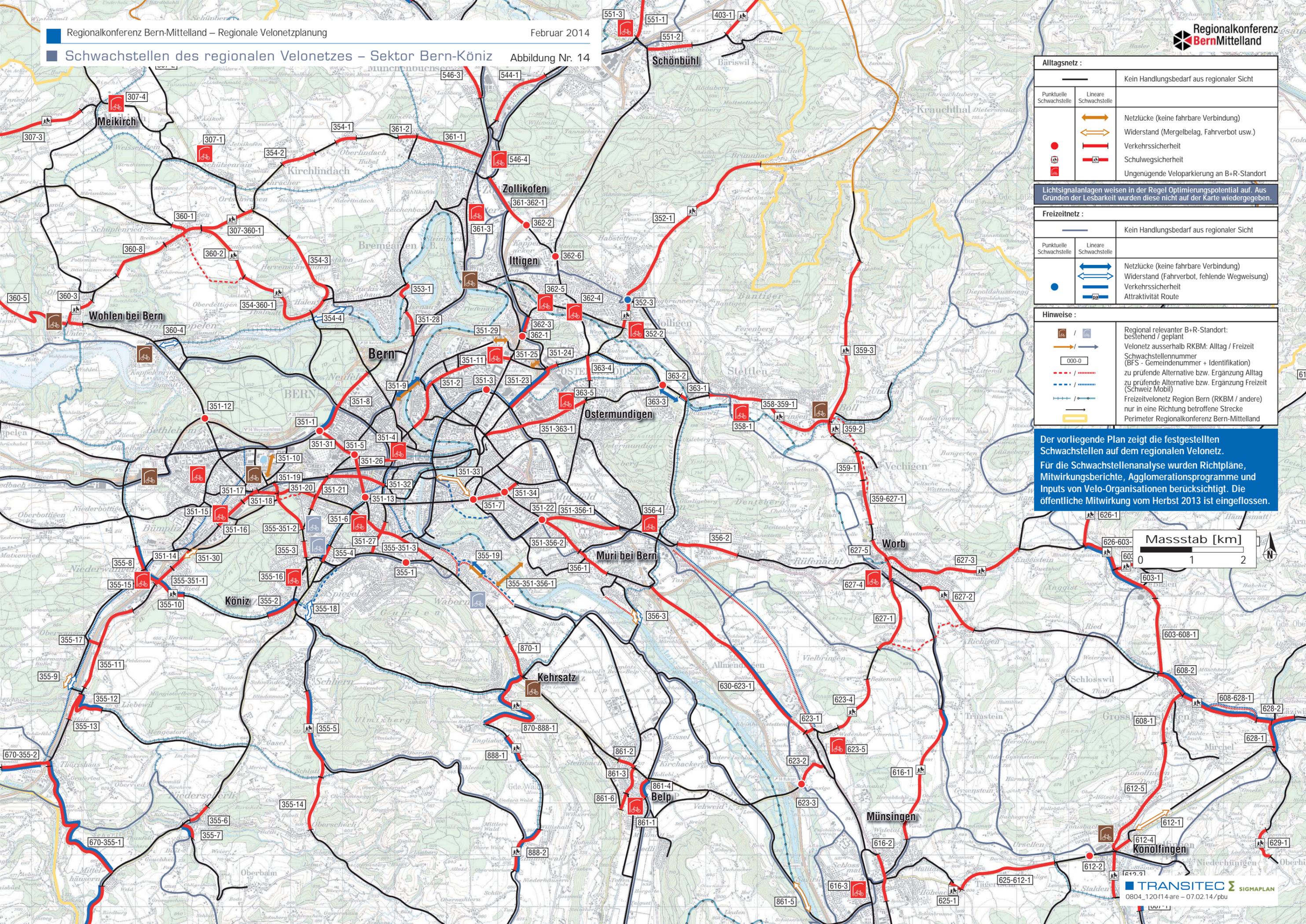
Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht															
<table border="1"> <tr> <th>Punktuelle Schwachstelle</th> <th>Lineare Schwachstelle</th> <th></th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Widerstand (Fahrverbot, fehlende Wegweisung)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Verkehrssicherheit</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Attraktivität Route</td> </tr> </table>	Punktuelle Schwachstelle	Lineare Schwachstelle				Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)			Widerstand (Fahrverbot, fehlende Wegweisung)			Verkehrssicherheit			Attraktivität Route
Punktuelle Schwachstelle	Lineare Schwachstelle														
		Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)													
		Widerstand (Fahrverbot, fehlende Wegweisung)													
		Verkehrssicherheit													
		Attraktivität Route													

Hinweise :

<ul style="list-style-type: none"> Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant Velonetz ausserhalb RKBM: Alltag / Freizeit Schwachstellennummer (BFS - Gemeindenummer + Identifikation) zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Alltag (Schweiz Mobil) Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere) nur in eine Richtung betroffene Strecke Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Der vorliegende Plan zeigt die festgestellten Schwachstellen auf dem regionalen Velonetz. Für die Schwachstellenanalyse wurden Richtpläne, Mitwirkungsberichte, Agglomerationsprogramme und Inputs von Velo-Organisationen berücksichtigt. Die öffentliche Mitwirkung vom Herbst 2013 ist eingeflossen.



Alltagsnetz :		Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht
Punktueller Schwachstelle	Lineare Schwachstelle	
	↔	Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)
	↔	Widerstand (Mergelbelag, Fahrverbot usw.)
●	—	Verkehrssicherheit
Ⓜ	—	Schulwegsicherheit
Ⓜ	—	Ungenügende Veloparkierung an B+R-Standort

Lichtsignalanlagen weisen in der Regel Optimierungspotential auf. Aus Gründen der Lesbarkeit wurden diese nicht auf der Karte wiedergegeben.

Freizeitnetz :		Kein Handlungsbedarf aus regionaler Sicht
Punktueller Schwachstelle	Lineare Schwachstelle	
	↔	Netzlücke (keine fahrbare Verbindung)
	↔	Widerstand (Fahrverbot, fehlende Wegweisung)
	—	Verkehrssicherheit
	—	Attraktivität Route

Hinweise :		Regional relevanter B+R-Standort: bestehend / geplant
Ⓜ / Ⓜ	— / —	Velonetz ausserhalb RKBM: Alltag / Freizeit
000-0	—	Schwachstellennummer (BFS - Gemeindenummer + Identifikation)
---	---	zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Alltag
---	---	zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Freizeit (Schweiz Mobil)
→	→	Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM / andere) nur in eine Richtung betroffene Strecke
—	—	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Der vorliegende Plan zeigt die festgestellten Schwachstellen auf dem regionalen Velonetz. Für die Schwachstellenanalyse wurden Richtpläne, Mitwirkungsberichte, Agglomerationsprogramme und Inputs von Velo-Organisationen berücksichtigt. Die öffentliche Mitwirkung vom Herbst 2013 ist eingeflossen.



5. Umsetzungsplanung / Priorisierung

5.1 Ziele

Aus den rund 220 Schwachstellen sollen die Massnahmen definiert werden, welche in den nächsten Jahren prioritär umgesetzt oder angegangen werden sollen.

5.2 Vorgehen

Zu jeder Schwachstelle wird eine Massnahme oder ein Lösungsansatz definiert. Dazu wird auf bestehende Grundlagen zurückgegriffen (vgl. Kapitel 5.3), ansonsten wird ein Lösungsansatz vorgeschlagen. Es gibt aber auch Schwachstellen, bei deren Handlungsbedarf nicht dringend genug ist oder die sich nicht mit verhältnismässigem Aufwand beheben lassen; in diesen Fällen wird keine Massnahme definiert.

In einem zweiten Schritt werden Priorisierungskriterien definiert und auf die Massnahmen angewendet. Es wird ein unterschiedlicher Ansatz für lineare bzw. punktuelle Netzmassnahmen als für B+R-Anlagen verwendet.

Die Ergebnisse der Priorisierung wurden aufgrund lokaler Kenntnisse und in Absprache mit der Projektleitung und der Arbeitsgruppe sowie mit den laufenden Arbeiten zum kantonalen Sachplan Velo überprüft und gegebenenfalls angepasst. Die Mitwirkungeingaben zur Priorisierung werden im Rahmen des RGSK 2. Generation behandelt.

Die Resultate werden in einer Liste festgehalten und auf einer Karte dargestellt.

5.3 Grundlagen

Auf Strecken des regionalen Velonetzes, die auch Teil des kantonalen oder auch Teil von kommunalen Velonetzen sind, bestehen teilweise Projekte oder Lösungsansätze zur allgemeinen oder spezifischen Verbesserung der Situation für den Veloverkehr. Diese Massnahmen werden übernommen.

Folgende Massnahmengrundlagen wurden verwendet:

- Massnahmenblätter des RGSK 2012
- Analyse Strassennetz Standards – Tiefbauamt Kanton Bern – OIK II
- Massnahmenblätter und -listen der Velo-Richtpläne Bern und Köniz
- Auskunft der Gemeinden oder der Mitglieder der Arbeitsgruppe

5.4 Priorisierungskriterien

5.4.1 Priorisierungskriterien für Netzmassnahmen

Bei den Massnahmen auf der Strecke und den punktuellen Netzmassnahmen erfolgt die Priorisierung aufgrund einer qualitativen Kosten-Nutzen-Betrachtung, welche mit 6 Kriterien erfasst wird, wobei der Nutzen mit 5 Kriterien stärker gewichtet wird. Jede Massnahme erhält für jedes Kriterium eine Bewertung gemäss einer vordefinierten Skala. Die Priorität der Massnahme ergibt sich aus der Höhe der Gesamtbewertung. Besonderheiten, wie zum Beispiel die Netzwirkung eines neuen Netzelementes zur Schliessung einer Lücke, werden ebenfalls berücksichtigt, allerdings ausserhalb der Kriterienliste.

Die Kriterien sind:

Bestehende Priorisierung

Massnahmen, welche in bestehenden und genehmigten Dokumenten (RGSK, kommunale Richtpläne) als prioritär eingestuft wurden, sollen auch in der regionalen Netzplanung eine höhere Priorität erhalten.

Potenzial

Mit diesem Kriterium können Massnahmen priorisiert werden, welche möglichst vielen Velofahrenden (heute oder potenziell) einen Nutzen bringen. Dazu werden die Strecken mit maximalem, sehr hohem oder hohem Potenzial betrachtet, welche im Rahmen der Potenzialabschätzung vom September 2012 identifiziert wurden.

Sicherheit

Der Region ist die Verkehrssicherheit besonders wichtig. Trägt eine Massnahme zur Verbesserung eines Sicherheitsdefizits bei, sei es allgemeiner Verkehrssicherheit oder Schulwegsicherheit, soll sie prioritär behandelt werden.

Kostengünstige Massnahmen

Mit diesem Kriterium sollen Massnahmen priorisiert werden, welche sich mit relativ geringem finanziellen Aufwand realisieren lassen. Es liegen keine Kostenangaben zu den verschiedenen Massnahmen und Lösungsansätzen vor, sodass eine grobe Annäherung über Grössenordnungen zu den verschiedenen Massnahmentypen vorgenommen wurde.

Alltags- und Freizeitvelonetz

Massnahmen, welche zur Behebung eines problematischen Streckenabschnitts für Alltags- und Freizeitveloverkehr beitragen, erhalten eine höhere Priorität.

Berücksichtigung der Regionalzentren

Regionalzentren haben eine höhere Bedeutung für die Lebensqualität in der Region Bern-Mittelland, da sie wichtige Attraktivitäts- und Versorgungszentren für ein grösseres Einzugsgebiet bilden. Massnahmen, welche zur Behebung einer Schwachstelle in einem Regionalzentrum beitragen, sollen deshalb eine höhere Priorität erhalten.

Bewertungsskala

Prioritätsstufe	Bestehende Priorisierungen	Potenzial	Sicherheit	Kostengünstige Massnahmen	Alltags- und Freizeitvelonetz	Berücksichtigung der Regionalzentren
Hohe Priorität	Massnahmen RGSK, Sachplan Kanton	Maximales Potenzial	Schulwegsicherheit	Günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum
Mittlere Priorität	Massnahmen im Richtplan der Gemeinden	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	Eher günstige Massnahme	Alltag	-
Geringe Priorität	-	Hohes Potenzial	-	Eher teure Massnahme	Freizeit	-

5.4.2 Priorisierungskriterien für B+R-Anlagen

Bei den B+R-Anlagen werden diejenigen priorisiert, welche sich an einem öV-Knoten befinden:

- 1. und 2. Rang gemäss RGSK 2012
- und/oder Potenzial für eine Velostation gemäss RKBM-Strategie¹⁵ aufweisen

¹⁵ Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Strategie Velostationen – Analyse und Empfehlungen, Büro für Mobilität, Januar 2012

5.5 Massnahmen 1. Priorität

Die Netzmassnahmen, welche bei den oben genannten Kriterien in der Summe ausgesprochen positiv ansprechen, sowie die B+R-Anlagen, welche den definierten Kriterien entsprechen, werden in der ersten Priorität ausgewiesen.

Es handelt sich um 45 Netzmassnahmen und 15 B+R-Standorte, die auf der folgenden Karte dargestellt und in einer Liste aufgeführt werden.

In einem nächsten Schritt sollen diese prioritären Massnahmen im Rahmen von Detailprojekten konkretisiert werden. Dabei sollen die Schwachstellen, welche räumlich nah sind bzw. im Zusammenhang stehen, mitberücksichtigt werden, auch wenn sie in einer tieferen Priorität ausgewiesen wurden. Somit wird die Situation für den Veloverkehr nicht nur punktuell sondern in einem Gesamtzusammenhang verbessert.

5.5.1 Kartendarstellung

Abb. 15 Auf der Karte werden folgende Darstellungen verwendet:

Massnahmen erster Priorität

Velospezifische Massnahme: Massnahmen, die in erster Linie nur dem Veloverkehr dienen, wie z. B. Radstreifen (einseitig oder beidseitig), Radwege, Veloverkehr auf dem Trottoir gestattet, Asphaltieren eines Weges usw. Es wird unterschieden, ob die Strecke dem Alltagsverkehr oder dem Alltags- und Freizeitverkehr dient.

Verkehrsträgerübergreifende Massnahme (Strassenraumgestaltung, Anpassung Verkehrsregime, Verkehrsberuhigung, usw.): Integrierte Massnahmen (linear), welche sich auf das Strassenbild und das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs auswirken und somit die Situation für den Veloverkehr verbessern, z. B. Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Demarkierung Mittellinie, Kernfahrbahn, breite farbliche Bänder am Strassenrand, Tempo 30-Zonen usw. Es wird unterschieden, ob die Strecke dem Alltagsverkehr oder dem Alltags- und Freizeitverkehr dient.

Punktuelle Massnahme: Lokale Massnahmen, welche dem Veloverkehr wie auch teilweise dem Fussverkehr dienen. Beispiele: Querungshilfen, kreuzungsfreie Querungen, Umgestaltung von Knoten, indirekter Linksabbieger usw. Es wird unterschieden, ob die Querung dem Alltagsverkehr oder dem Alltags- und Freizeitverkehr dient.

Realisierung im Gang: Massnahmen, welche zur Zeit der vorliegenden Planung im Bau sind oder unmittelbar vor der Realisierung stehen.

Veloparkierung verbessern / Potenzieller Standort einer Velostation: Die aufgezeigten Standorte haben eine quantitativ oder qualitativ ungenügende Veloparkierung und entsprechen den Beurteilungskriterien der prioritär zu behandelnden B+R-Anlagen. Es wird zwischen Velostationen und Veloparkierung unterschieden.

Gebiet mit erforderlicher Detail- bzw. Korridorstudie: In der vorliegenden Planung konnten gewisse Teilgebiete nicht abschliessend beurteilt werden oder sie bedürfen weiterer Abklärungen und Abstimmungen. Die entsprechenden Studien sollen in einem nächsten Schritt ausgelöst werden.

Im Gesamtzusammenhang zu betrachtendes Gebiet: Gebiete mit mehreren prioritären Massnahmen, welche im Zusammenhang zueinander untersucht und gelöst werden sollen.

Hinweise

Folgende Darstellungen haben einen Hinweis-Charakter und dienen der besseren Lesbarkeit der Karte.

Widerstände im Velonetz werden dargestellt, damit das Velonetz als ein zusammenhängendes Netz auf der Karte erscheint.

Zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Alltag und Freizeit, Freizeitvelonetz RKBM/andere, Velonetz ausserhalb RKBM, nur in eine Richtung betroffene Strecke: vgl. Kapitel 3.7

Massnahmennummer: analog Schwachstellennummer (vgl. Kapitel 4.4)

Allgemeine durch die RKBM zu koordinierende Massnahmen (nicht dargestellt)

Velobahnen: Für die vorgeschlagenen Korridore (siehe auch Kap. 3.6) soll der nächste Planungsschritt ausgelöst werden, zum Beispiel durch die Ausarbeitung eines Pilotprojekts für einen ausgewählten (Teil-)Korridor.

LSA-Optimierung: Im Rahmen der regulären Unterhaltsarbeiten, bzw. veloverkehrsunabhängigen Strassenprojekten an Knoten, soll der Handlungsbedarf für den Veloverkehr immer untersucht und ggf. eine Optimierung vorgenommen werden (Parallel-Grün mit Fussgängerstreifen, Konflikt-Grün mit Fussgänger, Dauer-Grün bei 3-armigen Knoten usw.).

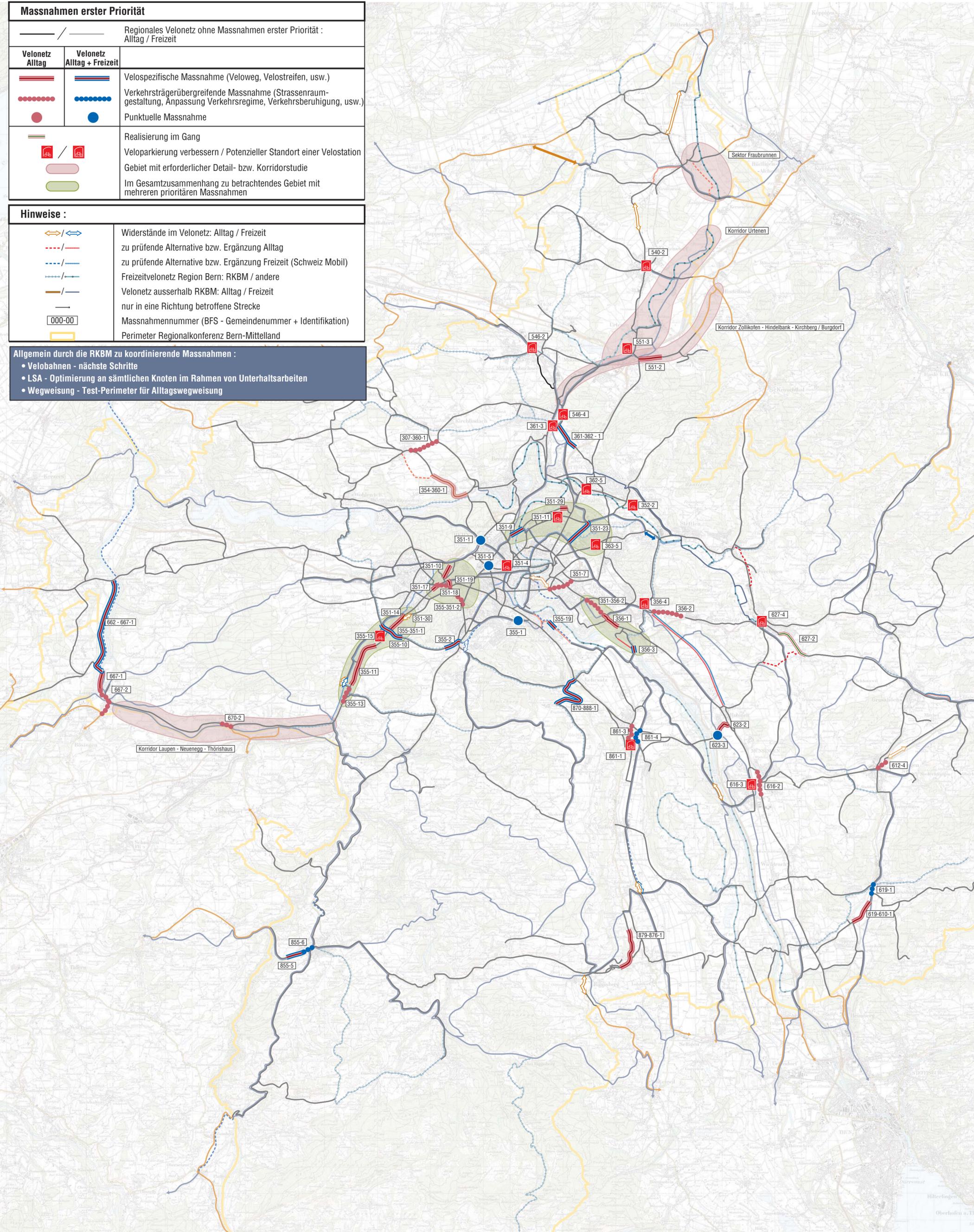
Wegweisung: Grundsätzlich gilt das kantonale Leitbild. Die SchweizMobil-Routen sollen durchgehend signalisiert sein. Die Beschilderung neuer Routen wird auf ihre Zweckmässigkeit in enger Abstimmung bzw. Zusammenarbeit mit SchweizMobil und den kantonalen Stellen untersucht. Die Alltagsverbindungen sollen nur dort signalisiert sein, wo der Veloverkehr anders geführt wird als der motorisierte Verkehr. Eine durchgehende Wegweisung für den Alltagsverkehr ist äusserst aufwendig und nicht überall sinnvoll. Um den diesbezüglichen Aufwand abschätzen zu können, kann eine Pilotstudie für ein Teilgebiet / Korridor ausgelöst werden, welche den konkreten Handlungsbedarf und die zu treffenden Massnahmen aufzeigt. Wie die Wegweisung bei Velobahnen sichergestellt werden kann, kann im Rahmen des oben genannten Pilotprojektes untersucht werden.

Massnahmen erster Priorität		Regionales Velonetz ohne Massnahmen erster Priorität : Alltag / Freizeit

Hinweise :	
	Widerstände im Velonetz: Alltag / Freizeit
	zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Alltag
	zu prüfende Alternative bzw. Ergänzung Freizeit (Schweiz Mobil)
	Freizeitvelonetz Region Bern: RKBM / andere
	Velonetz ausserhalb RKBM: Alltag / Freizeit
	nur in eine Richtung betroffene Strecke
	Massnahmenummer (BFS - Gemeindenummer + Identifikation)
	Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Allgemein durch die RKBM zu koordinierende Massnahmen :

- Velobahnen - nächste Schritte
- LSA - Optimierung an sämtlichen Knoten im Rahmen von Unterhaltsarbeiten
- Wegweisung - Test-Perimeter für Alltagswegweisung



5.5.2 Massnahmenlisten

Abb. 16 und 17

Die planbegleitenden Listen der Netz- sowie der Veloparkierungsmassnahmen 1. Priorität beinhalten folgende Informationen:

- Schwachstellennummer
- Gemeinde- und Strassenname
- Strasseneigentum
- betroffenes regionales Velonetz
- angedachte Massnahme / Lösungsansätze
- Kommentar und Bemerkungen mit etwaigen Besonderheiten oder Zusatzinformationen
- Beurteilung der Priorisierungskriterien
- Prioritätsstufen

5.6 Massnahmen zweiter und dritter Priorität

Massnahmen, welche nur bei wenigen Kriterien oder nur in einem bedingten Mass positiv ansprechen, werden in die Kategorien der zweiten und dritten Priorität eingeteilt. Die entsprechenden Listen befinden sich im Anhang 3 und 4.

Die B+R-Massnahmen zweiter Priorität sind auf der Abbildung 17 ersichtlich.

Liste der Netzmassnahmen erster Priorität

Allgemeine Angaben							Massnahmen			Priorisierung Netzmassnahmen						Prioritätsstufen	
BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	angedachte Massnahme / Lösungsansätze	Massnahmenkategorie	Kommentar	Kriterium 1: Prioritäten bestehend	Kriterium 2: Potenzial	Kriterium 3: Sicherheit	Kriterium 4: Kostengünstig, einfach	Kriterium 5: Netztyp	Kriterium 6: Regionalzentrum	Besonderes	1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität
307	360	1	Meikirch	Uetligen	Kanton	Alltag	Kernfahrbahn	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 2.1 RGSK; Projekt läuft	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
351	356	2	Bern	Thunstrasse Ostring	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.2e RGSK; 1km	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
351		1	Bern	Forsthauskreuzung	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Knoten	Punktuelle Massnahme	Koordination mit ASTRA; bauliche Massnahmen ab 2015 geplant	-	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	Wichtiger Knotenpunkt im Velonetz	1
351		5	Bern	Inselplatz	Gemeinde	Alltag	Umgestaltung Knoten	Punktuelle Massnahme	Massnahme 5.5 RGSK; Umgestaltung wegen neuer Führung Trolleybus; Projekt läuft	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	-	Wichtiger Knotenpunkt im Velonetz	1
351		7	Bern	Thunplatz; Thunstrasse	Gemeinde	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme A2 Richtplan; 1km	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
351		9	Bern	Velobrücke Länggasse-Breitenrain		Alltag + Freizeit	Brücke	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 1.4 RGSK; A1 Richtplan Bern	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	-	-	Alltag + Freizeit	-	hohe Netzwirkung	1
351		10	Bern	LV-Passerelle Ausserholigen		Alltag	Brücke	Velospezifische Massnahmen	Projekt läuft; Massnahme A7 Richtplan	Massnahmen RGSK, Kanton	Sehr hohes Potenzial	-	-	Alltag	-	hohe Netzwirkung	1
351		14	Bern	Freiburgstrasse Bümpliz;	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 6.1 RGSK; Projekt Sanierung Freiburgstrasse läuft an	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
351		17	Bern	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	Projekt Sanierung Freiburgstrasse läuft an	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
351		18	Bern	Bümpliz; Bernstrasse	Gemeinde	Alltag	neue Querschnittsaufteilung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Anschluss Bümpliz Süd	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	-	-	1
351		19	Bern	Turnierstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 4.2 RGSK; Verkehrsoptimierung Anschluss Bümpliz Süd	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	1
351		23	Bern	Bolligenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radweg	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 4.1 RGSK; Umgestaltung Bolligenstrasse Nord/Süd im Gang	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	1
351		29	Bern	Stauffacherstrasse	Gemeinde	Alltag	Radweg	Velospezifische Massnahmen	Netzücke ist direkte Zufahrt zur Velobrücke Breitenrain-Tiefenau. Bestehende SBB-Passerelle könnte ausgebaut werden.	Massnahmen Richtpl. Gemeinden	Maximales Potenzial	-	-	Alltag	-	hohe Netzwirkung	1
351		30	Bern	Freiburgstrasse; Kónizbergwald	Gemeinde	Alltag	Radweg	Velospezifische Massnahmen	Massnahme Vorschlag Gemeinde	Massnahmen RGSK, Kanton	Sehr hohes Potenzial	-	-	Alltag	-	hohe Netzwirkung	1
354	360	1	Kirchlindach	Thalmatt	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 2.5 RGSK	-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	hohe Netzwirkung	1
355	351	1	Kóniz	Niederwangen; Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 6.1 RGSK; Projekt Sanierung Freiburgstrasse läuft an	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
355	351	2	Kóniz	Turnierstrasse	Kanton	Alltag	neue Querschnittsaufteilung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 4.2 RGSK; Verkehrsoptimierung Anschluss Bümpliz Süd; Projekt läuft	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	-	-	1
355		1	Kóniz	Wabern; Kirchstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 5.2b RGSK; Verbesserung Verkehrssicherheit Velos	Massnahmen RGSK, Kanton	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	1
355		2	Kóniz	Landorfstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 5.2a RGSK; Verbreiterung Radstreifen	Massnahmen RGSK, Kanton	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	1
355		10	Kóniz	Niederwangen; Landorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 5.2a RGSK; Verbreiterung Radstreifen; Massnahme M 1 Kóniz	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Schulwegsicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	1
355		11	Kóniz	Niederwangen; Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 6.1 RGSK; Projekt Sanierung Freiburgstrasse läuft an	Massnahmen RGSK, Kanton	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	hohe Netzwirkung	1
355		13	Kóniz	Thörishaus; Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Kernfahrbahn	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 6.1 RGSK; Projekt Sanierung Freiburgstrasse läuft an	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
355		19	Kóniz	Weyergut	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radweg	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 6.1 RGSK; Projekt Sanierung Freiburgstrasse läuft an	Massnahmen RGSK, Kanton	Sehr hohes Potenzial	-	-	Alltag + Freizeit	-	hohe Netzwirkung	1
356		1	Muri bei Bern	Thunstrasse	Kanton	Alltag	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 5.2e RGSK; Sicherheitsdefizit entlang der Kirchenmauer	Massnahmen RGSK, Kanton	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
356		2	Muri bei Bern	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrsberuhigung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.2f RGSK; 1.2km; Projekt in Ausarbeitung	Massnahmen RGSK, Kanton	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	1
356		3	Muri bei Bern	Auguetbrücke	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	Projekt Gemeinde läuft; Widerstand Bevölkerung	-	Maximales Potenzial	-	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	hohe Netzwirkung	1
361	362	1	Zollikofen	Länggasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		Massnahmen RGSK, Kanton	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	1
551		2	Urtenen-Schönbühl	Hindelbankstrasse	Kanton	Alltag	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	Zusätzlich Velostreifen auf südlicher Seite	-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
612		4	Konolfingen	Emmentalstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.2h RGSK; 0.4km	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
616		2	Münsingen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	zu koordinieren mit Entlastungsstr. Nord; Massnahme 3.4 RGSK; 1km	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
619	610	1	Oberdiessbach	Thunstrasse	Kanton	Alltag	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	Veloverkehr auf Flurweg südwestlich der Hauptstrasse führen	-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
619		1	Oberdiessbach	Burgdorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.13a RGSK; 0.4km	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
623		2	Rubigen	Belpstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 4.6 RGSK	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	hohe Netzwirkung	1
623		3	Rubigen	Belpstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Querungshilfe	Punktuelle Massnahme	Massnahme 4.6 RGSK	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	hohe Netzwirkung	1
627		2	Worb	Richigenstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Keine Baustelle (16.1.13); nördlicher Gehweg ausbaubar; Realisierung im Gang	-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
662	667	1	Ferenbalm	Laupenau	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radweg	Velospezifische Massnahmen	Massnahmen gemäss Planungsstudie Radweg Laupen-Gümmenen; August 2013	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Schulwegsicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	1
667		1	Laupen	Murtenstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
667		2	Laupen	Murtenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.1 RGSK; 1.1km; Projekt läuft	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
670		2	Neuenegg	Laupenstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Projekt läuft	-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
855		5	Schwarzenburg	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	nördliches Trottoir vorhanden; Querungshilfen vorhanden	-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
855		6	Schwarzenburg	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.12b RGSK; Projekt läuft	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1

BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwach stellen- Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	angedachte Massnahme / Lösungsansätze	Massnahmenkategorie	Kommentar	Kriterium 1: Prioritäten bestehend	Kriterium 2: Potenzial	Kriterium 3: Sicherheit	Kriterium 4: Kostengünstig, einfach	Kriterium 5: Netztyp	Kriterium 6: Regionalzentrum	Besonderes	1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität
861		3	Belp	Hohlestrasse	Kanton	Alltag	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
861		4	Belp	Mühlestrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Projekt Sanierung Mühlestrasse läuft; Realisierung 2014 vorgesehen.	-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1
870	888	1	Keirsatz	Zimmerwaldstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	Sehr hohes Potenzial	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	1
879	876	1	Riggisberg	Grabenstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 2.12 RGSK; Widerspruch mit GIS Kanton	-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	1

Liste der priorisierten Veloparkierungsmassnahmen

Abbildung Nr. 17

Allgemeine Angaben							Massnahmen			Priorisierung B+R		Prioritätsstufen
BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	angedachte Massnahme / Lösungsansätze	Massnahmenkategorie	Kommentar	öV-Knoten 1. u. 2. Rang (RGSK)	Potenzielle Velostation gem. Rapport bfm	1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität
351		4	Bern	Hirschengraben, Schanzenstrasse Nord	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen	Veloparkierung für westliche Bahnhofszugänge ist detailliert zu bearbeiten	10	3	1
351		11	Bern	Bahnhof Wankdorf	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	grössere V'station gemäss bfm; öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	10	1
352		2	Bolligen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen	öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	3	1
355		15	Köniz	Bahnhof Niederwangen	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen	öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	3	1
356		4	Muri bei Bern	Bahnhof Gümligen	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	mittlere/kleine V'station gemäss bfm; öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär	10	10	1
361		3	Zollikofen	Bahnhof Unterzollikofen	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		10	3	1
362		5	Ittigen	Bahnhof Papiermühle	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen	öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	3	1
363		5	Ostermundigen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	Projekt Velostation. grössere V'station gemäss bfm; öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär	10	10	1
540		2	Jegenstorf	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	grössere V'station gemäss bfm; öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	10	1
546		2	Münchenbuchsee	Bahnhof Münchenbuchsee	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	grössere V'station gemäss bfm	3	10	1
546		4	Münchenbuchsee	Bahnhof Zollikofen	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	grössere V'station gemäss bfm; öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	10	1
551		3	Urtenen-Schönbühl	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	10	1
616		3	Münsingen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	grössere V'station gemäss bfm; öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	10	1
627		4	Worb	Bahnhof RBS	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	mittlere/kleine V'station gemäss bfm; öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	10	1
861		1	Belp	Bahnhof Belp	Gemeinde	Alltag	Potenzieller Standort Velostation	Velospezifische Massnahmen	mittlere/kleine V'station gemäss bfm; öV-Knoten 2. Klasse (RGSK) => prioritär behandeln.	10	10	1
307		1	Meikirch	Weissenstein	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2
307		4	Meikirch	Postplatz	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2
351		6	Bern	Bahnhof Weissenbühl	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2
351		15	Bern	Bahnhof Bümpliz-Süd	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2
355		16	Köniz	Bahnhof Köniz	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2
358		1	Stettlen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2
362		4	Ittigen	Bahnhof Ittigen	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2
623		5	Rubigen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2
876		2	Mühlethurnen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	Veloparkierung verbessern	Velospezifische Massnahmen		3	3	2

6. Schlussbetrachtung

Mit der vorliegenden Planung liegen ein Entwurf des regionalen Velonetzes sowie eine umfassende Analyse dessen Schwachstellen für den Veloverkehr vor. Eine Priorisierung der Massnahmen, die in den nächsten Jahren angegangen werden sollen, wurde vorgenommen. Diese Ergebnisse wurden im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung konsolidiert, nachdem sich die Gemeinden der RKBM bereits im Frühjahr 2013 aus fachlicher Sicht zu den ersten Entwürfen äussern konnten.

Die vorliegenden Unterlagen wurden nun aufgrund der Mitwirkungseingaben überarbeitet und werden von der Kommission Verkehr im Februar 2014 verabschiedet. Sobald dieser Planungsschritt abgeschlossen ist, sollen die meisten aufgezeigten Lösungsansätze erst noch konkretisiert und zu einem Vorprojekt ausgearbeitet werden. Auch soll dann die regionale Veloführung in den identifizierten Korridoren und Teilgebieten im Detail abgeklärt und bereinigt werden. Schliesslich werden die Inhalte der vorliegenden Planung in das RGSK 2. Generation integriert. In diesem Sinn bildet die hier dokumentierte regionale Velonetzplanung eine wichtige Planungsgrundlage, wichtige Arbeitsschritte stehen jedoch noch an.

TRANSITEC
Beratende Ingenieure AG

Ch. Camandona
Korreferat

A. Renard
Projektleitung

F. Jabas
Projektbearbeitung

Sigmaplan AG

K. Dörnenburg
Korreferat

G. Leonardi
Projektbearbeitung

Bern, 10. Februar 2014

7. Anhang

7.1 Anhang 1: Kurzbericht Situationsanalyse und Potenziale

Regionale Langsamverkehrsplanung: Veloinfrastruktur - Netzplanung

Kurzbericht Situationsanalyse und Potential

November 2012

Impressum

Auftraggeber: RKBM

Autoren: Transitec Beratende Ingenieure AG und Sigmaplan AG

Version	Datum	Autor(en)
4.0	13.11.2012	LG/kd

Regionale Langsamverkehrsplanung: Veloinfrastruktur - Netzplanung

Inhaltsverzeichnis

1	Situationsanalyse.....	1
1.1	Gesamtregionale Entwicklung der Velonutzung	1
1.2	Aktuelle Velonutzung	1
1.3	Entwicklung der Alltagsvelonutzung in Bern	2
1.4	Entwicklung der Erholungsvelonutzung	2
1.5	Fazit.....	3
2	Potenzialabschätzungen	4
2.1	Gravitationsansatz	4
2.2	Anteile des Veloverkehrs pro Strecke	9
2.3	Fazit.....	9

1 Situationsanalyse

1.1 Gesamtregionale Entwicklung der Velonutzung

Aus den Zahlen des Mikrozensus lässt sich zur Entwicklung des Veloverkehrs ohne zusätzliche Auswertungen nichts genaues aussagen, da teilweise Fuss- und Veloverkehr zum Langsamverkehr zusammengezählt wurden. Immerhin lässt sich feststellen, dass in der Region Bern - abgesehen davon, dass sich die Bezeichnungen und Abgrenzungen mit der Zeit verändert haben (RVK B-M; RKP 4; RKBM) - der Anteil der Langsamverkehrsetappen an allen Etappen wie auch der Anteil der Langsamverkehrsdistanzen an allen Distanzen seit 2000 nicht abgenommen, sondern tendenziell leicht zugenommen haben:

- Anteil des Langsamverkehrs an den Etappen: 2000: 52.6%, 2005: 54.1%, 2010: 54.1%
- Anteil des Langsamverkehrs an den Distanzen: 2000: 8.0%, 2005: 8.1%, 2010: 8.5%

1.2 Aktuelle Velonutzung

Die Resultate des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 geben differenziert Auskunft über das Verkehrsverhalten der Velofahrenden nach Art des Wohnorts, Geschlecht und Altersgruppe.

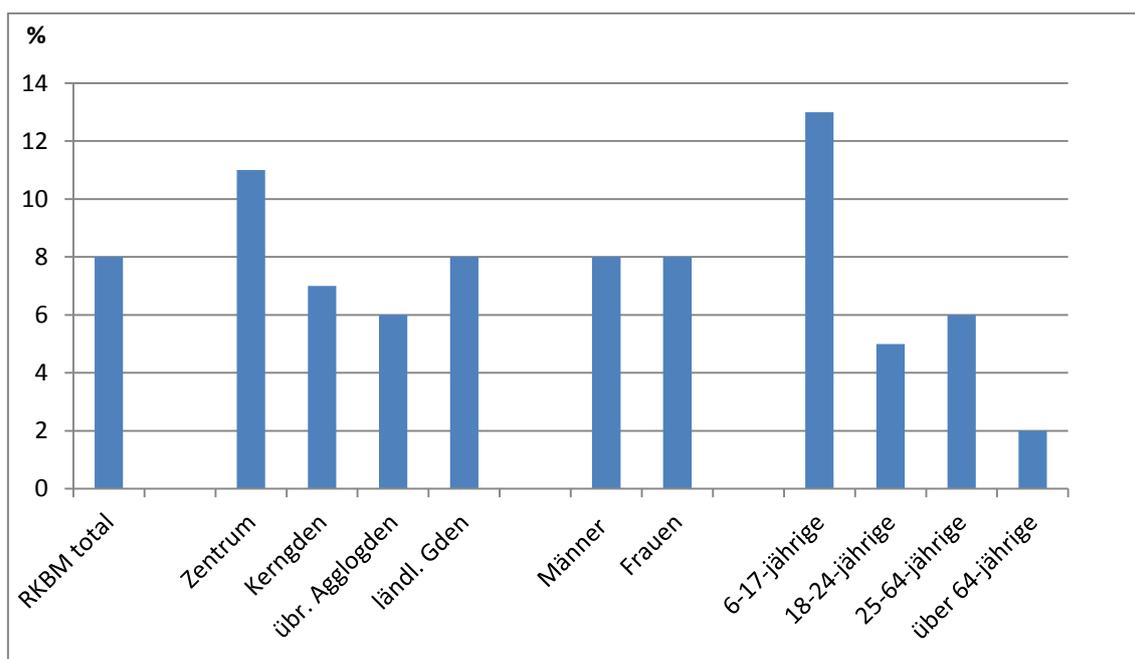


Abb. 1 Anteil der mit Velo zurückgelegten Wege an allem Wegen (%) - Auswertung Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2010

Im Zentrum der Agglomeration wird das Velo etwas häufiger benutzt als in der übrigen Agglomeration, in den ländlichen Gebieten entspricht die Velonutzung wieder dem gesamtregionalen Durchschnitt von 8% der Wege. Beim Geschlecht sind keine Unterschiede in der Velonutzung festzustellen. Nicht erstaunlich ist, dass die Velonutzung bei den Jugendlichen überdurchschnittlich ist und bei älteren Leuten darunter liegt. Etwas bedenklich stimmt der relativ tiefe Wert bei den jungen Erwachsenen: Es sollte nicht sein, dass diese, sobald sie Auto fahren

dürfen, das Velo vergessen. Um dem vorzubeugen, sollten vermehrte Anstrengungen unternommen werden, um Schulwege per Velo zu fördern.

1.3 Entwicklung der Alltagsvelonutzung in Bern

Es gibt nur relativ wenig Daten bzw. systematische Zeitreihen zum Veloverkehr in Städten. Die Stadt Bern verfügt über einige automatische Zählstellen für den Veloverkehr. Für diese stehen ausgewertete Daten für den Tagesverkehr bis ins Jahr 2009 zur Verfügung. Die Auswertungen zeigen kein einheitliches Bild. Es lässt sich weder ein positiver noch ein negativer Trend ablesen, die Veränderungen sind statistisch nicht signifikant.

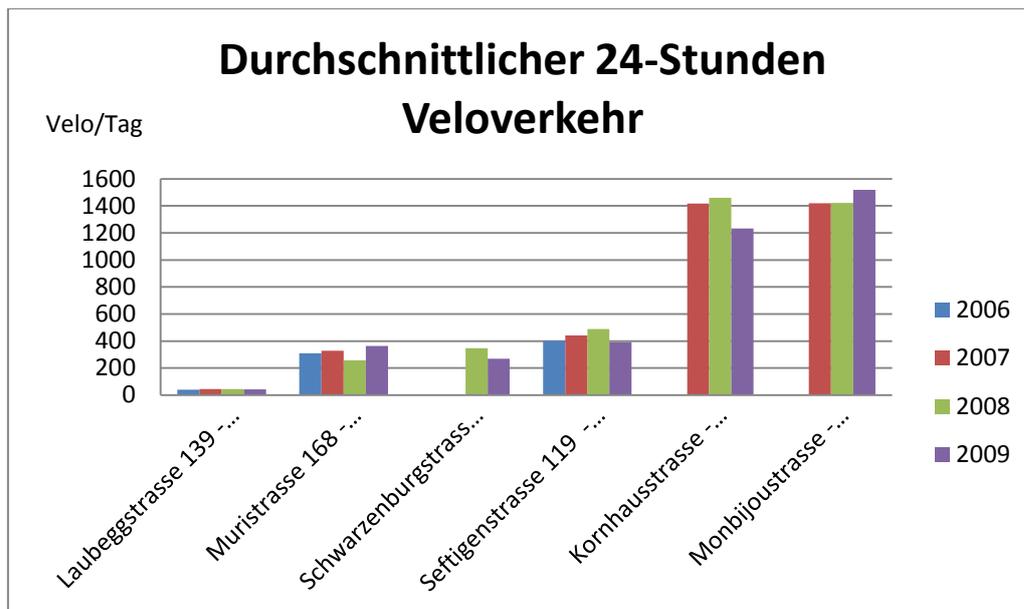


Abb. 2 Durchschnittlicher 24-Stunden Veloverkehr - Zählstellen Stadt Bern

1.4 Entwicklung der Erholungsvelonutzung

Zur Illustration der Entwicklung des Freizeitveloverkehrs seien hier die Resultate der Zählstelle von SchweizMobil in Münsingen dargestellt.

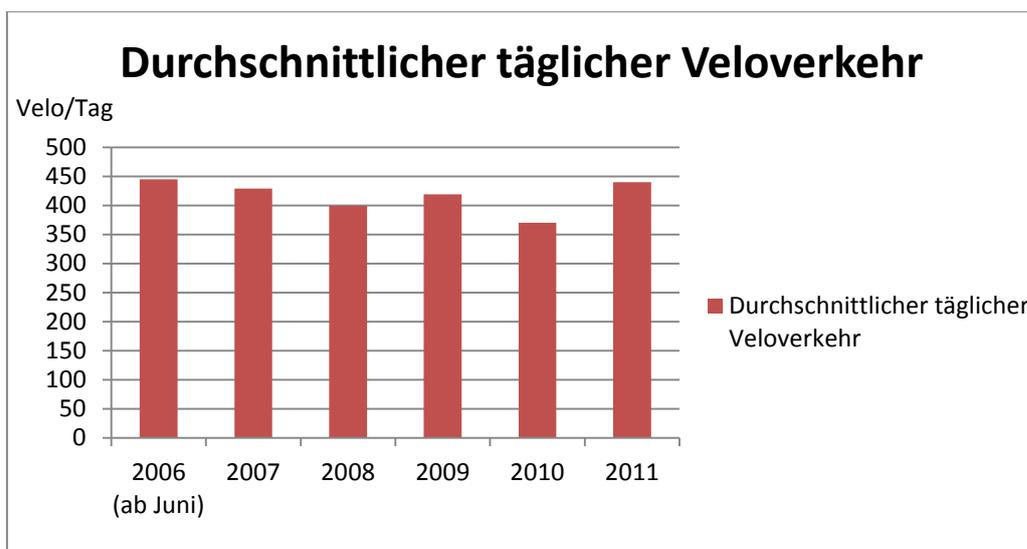


Abb. 3 Durchschnittlicher tägliche Veloverkehr - Zählstelle Schweiz Mobil - Münsingen

Auch bei dem Velo-Freizeitverkehr lässt sich über den beobachteten Zeitraum kein Trend ablesen: Die Veränderungen sind wahrscheinlich in erster Linie vom Wetter beeinflusst.

1.5 Fazit

Die Analyse zeigt ein weiteres Mal, dass Daten zum alltäglichen Veloverkehr noch immer Mangelware sind. Die Ansätze in der Stadt Bern sind deshalb sehr lobenswert. Die verfügbaren Daten zeigen kein besorgniserregendes Bild der Entwicklung des Veloverkehrs. Allerdings gibt es Hinweise auf mögliche negative Entwicklungen. Dies erlaubt den Schluss, dass Verbesserungen der Infrastruktur nötig sind, wenn das heutige Niveau der Velonutzung gehalten oder gesteigert werden soll.

Es darf angenommen werden, dass die vorhandenen Potenziale in den Kerngemeinden der Agglomeration und teilweise auch in der übrigen Agglomeration (vgl. Abschnitt 1.2) vermehrt mobilisiert werden können, wenn Zufahrten zum Zentrum angeboten werden können, die wenig motorisierten Verkehr aufweisen und eine zügige Fahrt erlauben ("Velobahnen").

2 Potenzialabschätzungen

2.1 Gravitationsansatz

Der Gravitationsansatz ist in der Verkehrsmodellierung ein üblicher Ansatz zur Abschätzung von Verkehrspotenzialen. Dabei werden die Grösse bzw. Attraktivität von 2 Orten und deren Distanz berücksichtigt. Hier wurde der Indikator "Summe von Einwohnern und Arbeitsplätzen" für die Grösse der Gemeinden gewählt, als Distanz die Luftliniendistanz zwischen den Zentren dieser Gemeinden. Unter Berücksichtigung der beschränkten Reiseweite des Veloverkehrs wurden nur Potenziale von Gemeinden berücksichtigt, die weniger als 10 km voneinander entfernt liegen. Berechnet wird das Verkehrspotenzial als Produkt der Grössenindikatoren geteilt durch das Quadrat der Distanz. Die Einteilung in die Kategorien "sehr hoch", "hoch", "hoch - mittel" usw. wurde so vorgenommen, dass jede der Kategorien ähnlich viele Verbindungen aufweist.

2.1.1 Verbindungen Gemeinde - Gemeinde

Sehr hohe Verkehrspotenziale weisen einerseits radiale Verbindungen zum Zentrum Bern und andererseits tangentielle Verbindungen zwischen grossen Agglomerationsgemeinden wie z.B. Köniz-Ostermundigen oder Ostermundigen-Bolligen-Ittingen-Zollikofen-Münchenbuchsee auf.

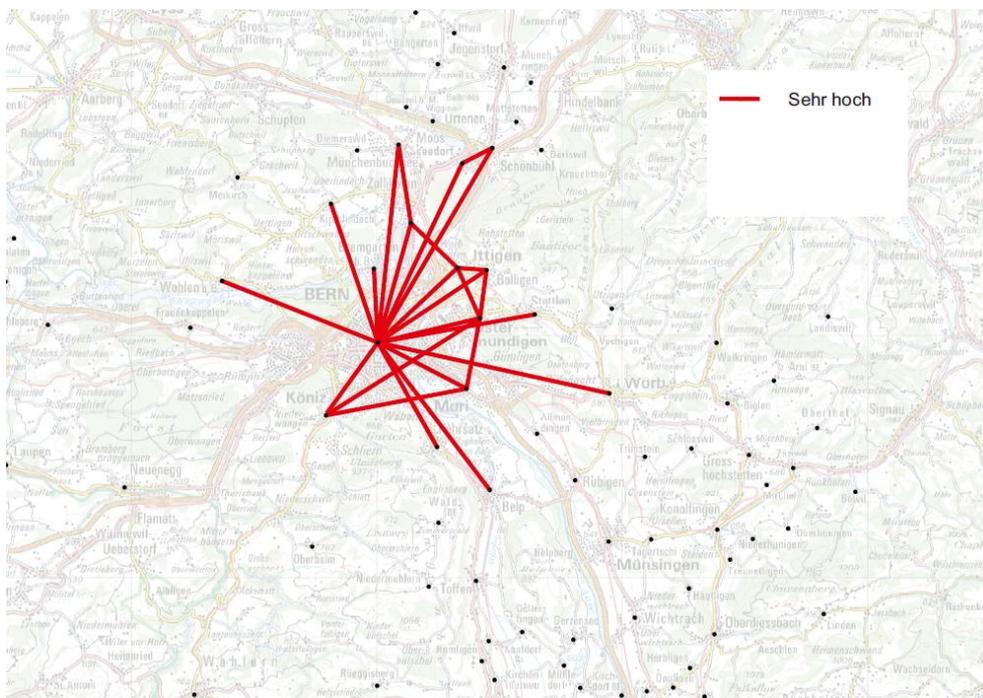


Abb. 4 Sehr hohe Veloverkehrspotenziale Gemeinde - Gemeinde

Hohe bzw. hohe bis mittelgrosse Veloverkehrspotenziale zeigen Verbindungen zwischen Gemeinden vor allem im ersten Agglomerationsgürtel (siehe Abbildung 5). Diese Potenziale sollten mit entsprechenden Massnahmen mobilisiert werden können (vgl. Abschnitt 1.5).

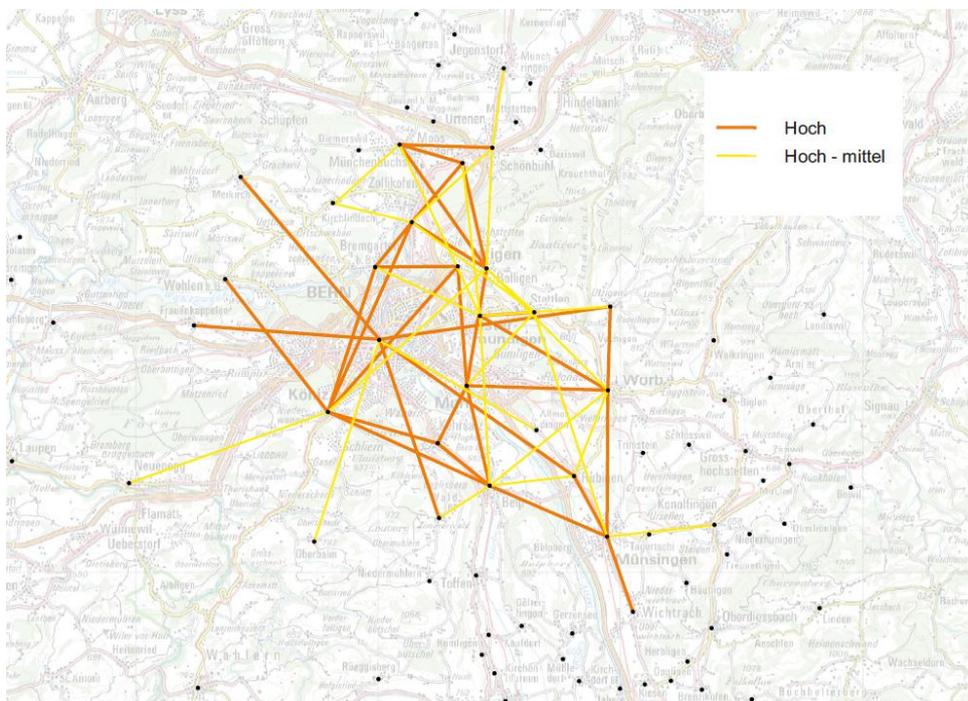


Abb. 5 Hohe sowie hohe bis mittelgrosse Veloverkehrspotenziale Gemeinde - Gemeinde

Mittelgrosse Verkehrspotenziale sind teilweise auch auf Verbindungen bis in den ländlichen Raum festzustellen (siehe Abbildung 6).

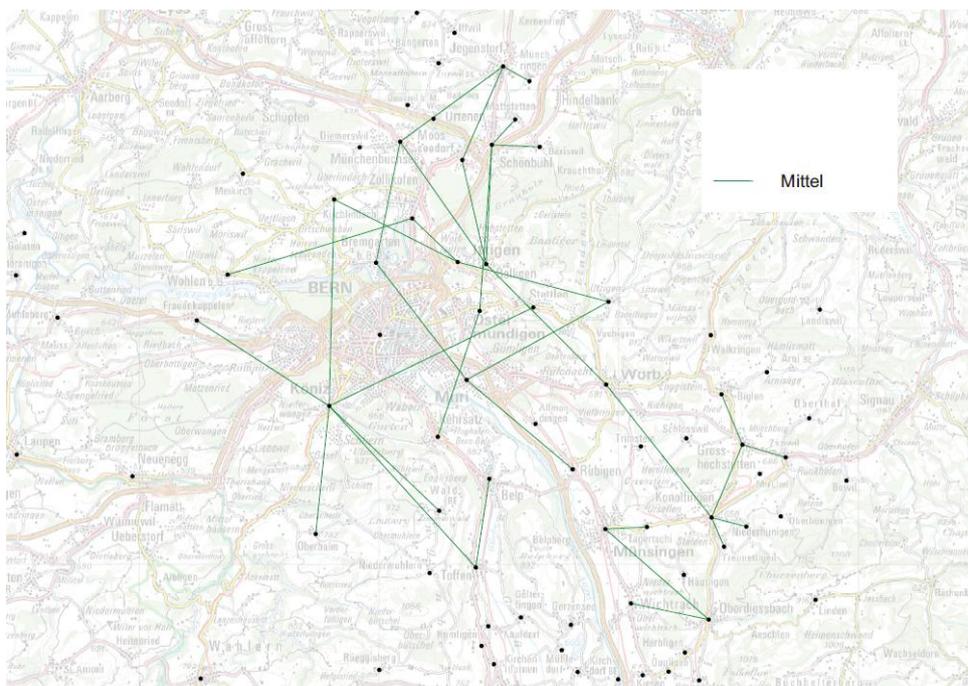


Abb. 6 Mittelgrosse Veloverkehrspotenziale Gemeinde - Gemeinde

2.1.2 Verbindungen Gemeinden - Quartiere/Ortsteile (für Bern und Köniz)

Ein Nachteil der vorangegangenen Darstellungen ist, dass die einwohner- und arbeitsplatzreichen Gemeinden Bern und Köniz wegen ihrer Grösse ihre Attraktion auf relativ grosse Distanzen ausdehnen. Mit einer Aufteilung dieser Gemeinden in sechs Quartieren bzw. 10 Ortsteile¹ wurde versucht, diesen Nachteil zu kompensieren.

Es zeigte sich, dass durch die erhöhte Zahl von Quellen bzw. Zielen (16 statt 2) in den beiden Gemeinden fast 400 neue Verbindungen im Distanzbereich bis maximal 10 km entstanden. Diese neu entstandenen Verbindungen sind in den folgenden Abbildungen dargestellt. Wegen der immer noch relativ hohen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen und der geringen Distanzen zwischen den Quartieren/Ortsteilen wurde eine neue Kategorie "maximal" zugefügt. Die übrigen Kategorien entsprechen den im Kapitel 2.1.1 verwendeten. Grundsätzlich wäre also eine Überlagerung der Abbildungen möglich, wegen der vielen Striche würden sie allerdings fast unlesbar.

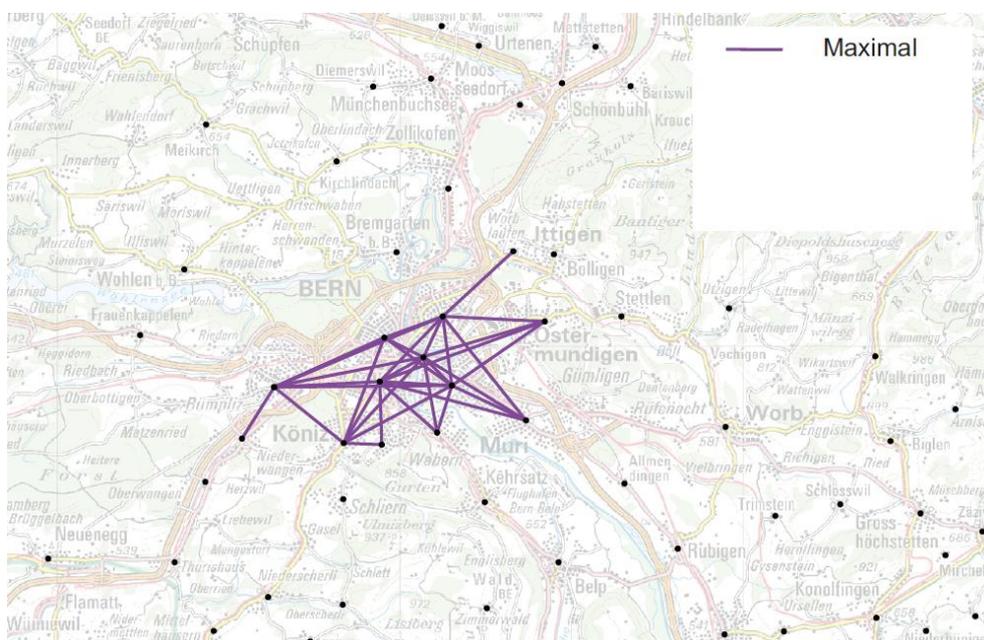


Abb. 7 Maximale Veloverkehrspotentiale Quartier/Ortsteil - Quartier/Ortsteil/Gemeinde

Die maximalen Potenziale für den Veloverkehr sind zwischen den Quartieren bzw. Ortsteilen von Bern und Köniz und darüber hinaus noch zu den angrenzenden grösseren Gemeinden zu finden.

¹ Stadt Bern: Quartiere Innere Stadt, Länggasse-Felsenau, Mattenhof-Weissenbühl, Kirchenfeld-Schosshalde, Breitenrain-Lorraine und Bümpliz-Oberbottigen; Gemeinde Köniz: Ortsteile Oberscherli, Mittelhäusern, Oberwangen, Thörishaus, Niederscherli, Niederwangen, Spiegel, Schliern, Wabern und Liebfeld - Köniz

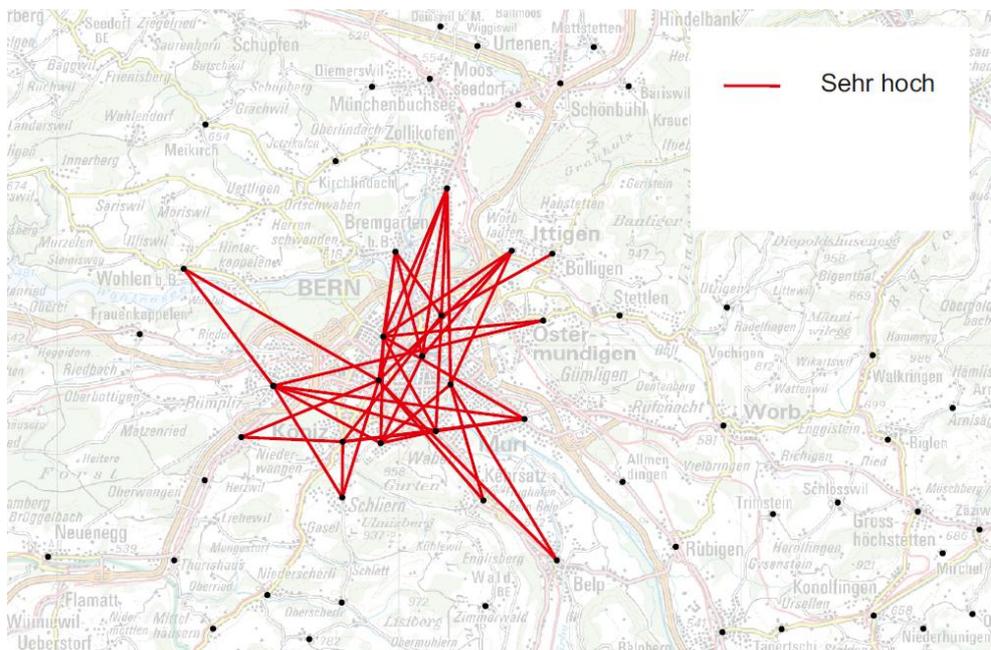


Abb. 8 Sehr hohe Veloverkehrspotentiale Quartier/Ortsteil - Quartier/Ortsteil/Gemeinde

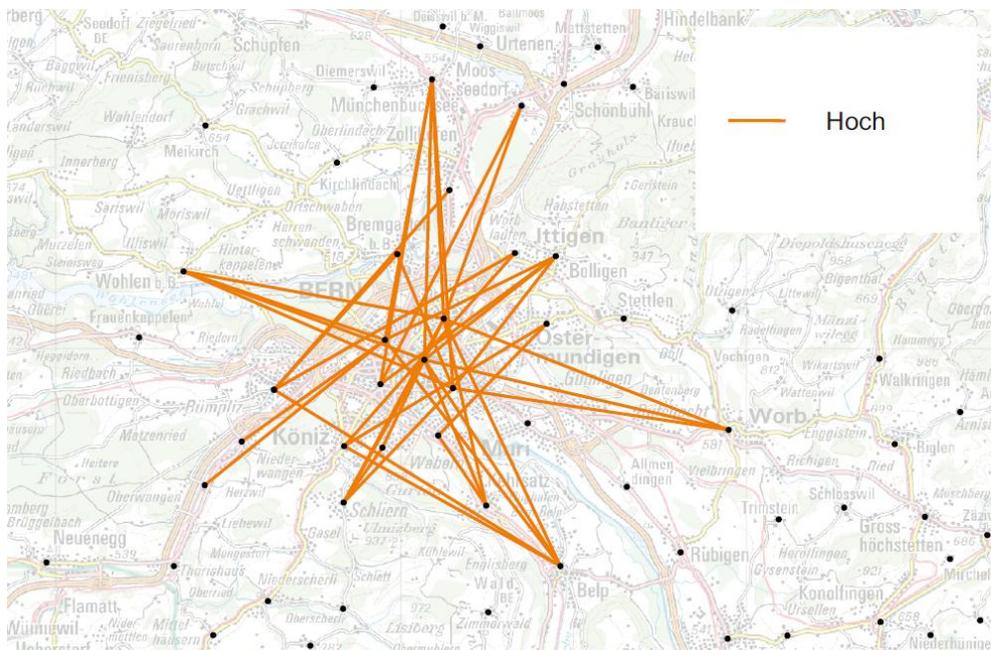


Abb. 9 Hohe Veloverkehrspotentiale Quartier/Ortsteil - Quartier/Ortsteil/Gemeinde

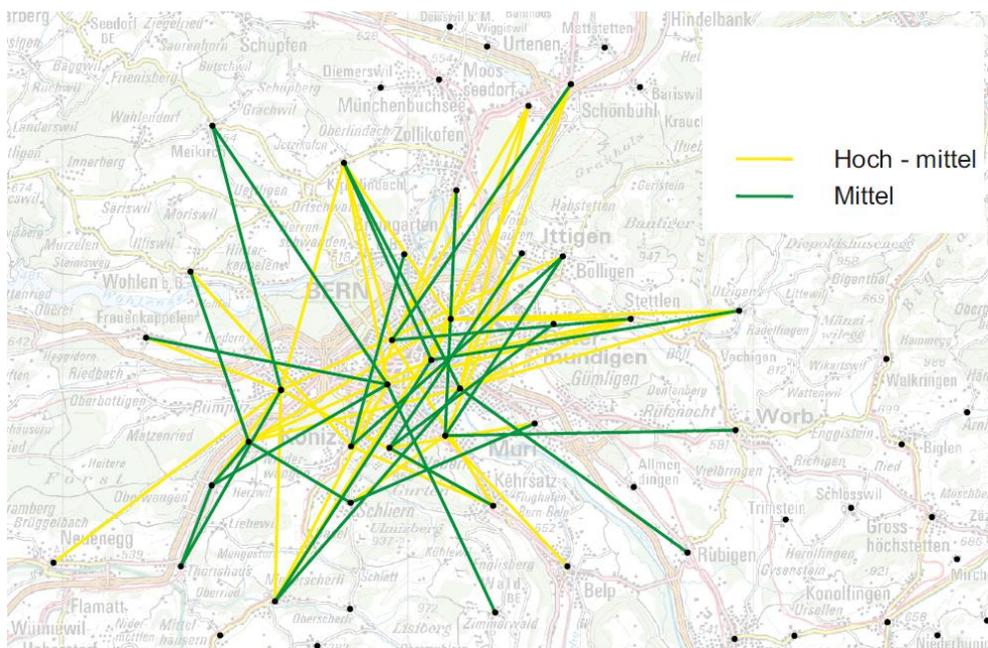


Abb. 10 Veloverkehrspotentiale Quartier/Ortsteil - Quartier/Ortsteil/Gemeinde hoch-mittel und mittel

Auch bei dieser Serie von Abbildungen zeigt sich, dass die höchsten Potenziale im dicht besiedelten Gebiet der Kerngemeinde und im direkt daran angrenzenden ersten Agglomerationsgürtel zu finden sind. Es ist aber auch ersichtlich, dass sich verschiedene Verbindungen mit beträchtlichem Potenzial fast überlagern. Vergleicht man die aus den Potentialabschätzungen resultierenden Luftlinienverbindungen mit den realen Strassennetzen und der Topographie, so zeigt sich eine gute Übereinstimmung mit den im RGSK definierten Korridoren. Dabei lässt sich Folgendes sagen:

- Korridor Nord: Sehr hohe Potentiale bis Zollikofen, hohe Potentiale bis Münchenbuchsee bzw. Moosseedorf/Schönbühl
- Korridor Worblental: Entlang des Worblentals mittlere bis hohe Potentiale, sehr hohes Potential für die direkte Verbindung Bern - Worb
- Korridor Aaretal: Sehr hohes Potential bis Muri, hohes Potential bis Münsigen/Wichtrach
- Korridor Gürbetal: Sehr hohes Potential bis Belp
- Korridor Köniz - Schwarzenburg: Sehr hohes Potential bis Köniz/Schliern, mittleres Potential bis Niederscherli
- Korridor Wangental: Sehr hohes Potential bis Niederwangen, hohes Potential bis Oberwangen und mittleres Potential bis Thörishaus.

Ausserhalb dieser topografischen Korridore ergibt sich - ausser der schon erwähnten Verbindung Bern-Muri-Worb - ein sehr hohes Potential für die Verbindung Wohlen - Köniz/Bern.

2.2 Anteile des Veloverkehrs pro Strecke

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr hat neben rein quantitativen Daten (Anzahl, Länge und Dauer von Etappen und Wegen, unterteilt nach verschiedenen Kriterien) auch planlich festgehalten, wo sich die Fahrten abgespielt haben. Die angegebenen Wege wurden während der Befragung geokodiert festgehalten.

Mit Hilfe dieser Daten sollte herausgefiltert werden, auf welchen Teilstrecken der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr besonders gross bzw. besonders gering war, um daraus ableiten zu können, wo noch Potenziale brachliegen und mit Verbesserungen der Infrastruktur mobilisiert werden können. Deshalb wurden nur erfasste Wege von maximal 5 km Länge in die Auswertung einbezogen (alle Fahrtzwecke, also auch Freizeitfahrten).

Einschränkend muss gesagt werden, dass die Plausibilisierung der geokodierten Daten nur die mit dem Motorfahrzeug und dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege betraf (diese spielen sich nur auf Schienen und Strassen ab und diese Netze standen für die Geokodierung digital zur Verfügung). Wege mit dem Velo und zu Fuss wurden nur ungefähr festgehalten. Für die GIS-Auswertung bedeutete dies, dass Wege zu Fuss auf dem Trottoir und Fahrten auf der entsprechenden Strasse nur dann der gleichen Strecke zugeordnet wurden, wenn ein gewisser Korridor links und rechts der Strasse einbezogen wurde. Damit wurde allerdings auch die Aussagekraft der Auswertungen relativiert.

Die Auswertung zum Agglomerationszentrum zeigt, dass hohe und sehr hohe Veloverkehrsanteile fast ausschliesslich auf Quartierstrassen (z.T. für den motorisierten Verkehr gesperrt) und auf Feldwegen bzw. Waldstrassen auftreten, während er logischerweise auf den Autobahnen null ist und auf den Hauptverkehrsachsen mit viel Autoverkehr gering. Die Auswertung für die Gesamtregion zeigt auch die Grenzen dieser Art von Auswertung des MZMV: Je grösser die Entfernung zum Zentrum, desto geringer ist die Zahl der erfassten Fahrten (mit welchem Verkehrsmittel auch immer) und desto geringer wird die statistische Aussagekraft (Signifikanz).

2.3 Fazit

Aus den Potenzialabschätzungen lässt sich einerseits ableiten, dass quantitativ sehr hohe Potenziale einzig im Kern der Agglomeration auftreten. Im Agglomerationsgürtel lassen sich die Potenziale durch Bündelung erhöhen, was aber auch immer für einen Teil der Velofahrenden mit einer Verlängerung der Fahrt verbunden ist. Am Rande der Agglomeration und im ländlichen Raum sind die Potenziale quantitativ eher gering, allerdings müssen hier Sicherheitsaspekte in den Vordergrund treten, insbesondere wenn es sich um Schulwege handelt. Die Auswertungen lassen sich unter anderem dazu verwenden, zu überprüfen, ob überdurchschnittliche Potenziale zum Beispiel für erhöhte Komfortanforderungen ("Velobahnen") auf gewissen Verbindungen sprechen.

7.2 Anhang 2: Schwachstellenliste

Schwachstellenliste (inkl. Veloparkierung)

Allgemeine Angaben						Schwachstellen			
BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetzung	Schwachstellenkategorie	Informationsquelle	Beschreibung der Schwachstelle
307	360	1	Meikirch	Uetligen	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
307		1	Meikirch	Weissenstein	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
307		2	Meikirch	Grächwil	Kanton	Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	fachliche Mitwirkung Gemeinden	50km/h ausserorts, gute Sichtverhältnisse, sehr Fahrdynamisch gestaltet, unklare Vortrittsverhältnisse Steigung, schlechte Sichtverhältnisse (Wald), ausserorts
307		3	Meikirch	Wahlendorfstrasse	Gemeinde	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	
307		4	Meikirch	Postplatz	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
351	356	1	Bern	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
351	356	2	Bern	Thunstrasse Ostring	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
351	363	1	Bern	Ostermundigenstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	
351		1	Bern	Forsthauskreuzung	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Bilaterale Rücksprache Gemeinde	sehr hohe Verkehrsbelastungen, problematische Abbiegemanöver, lange Wartezeiten
351		2	Bern	Nordring	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Richtpläne Velo Bern / Köniz	
351		3	Bern	Rodtmattstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Analyse Transitec	ungesicherter Linksabbieger, Tramgeisse, hohe Verkehrsbelastung
351		4	Bern	Hirschengraben, Schanzenstrasse Nord	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	
351		5	Bern	Inselplatz	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - punktuell	Bilaterale Rücksprache Gemeinde	Schwierige Kreuzung für Velofahrer
351		6	Bern	Bahnhof Weissenbühl	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
351		7	Bern	Thunplatz, Thunstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Bilaterale Rücksprache Gemeinde	Hohe Verkehrsbelastung. Thunplatz und Burgernziel problematisch
351		8	Bern	Bremgartenstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	
351		9	Bern	Velostrasse Länggasse-Breitenrain	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Netzlücke	RGSK 2012	
351		10	Bern	LV-Parallele Ausserholligen	Gemeinde	Alltag	Netzlücke	RGSK 2012	Passerelle Ausserholligen, Erschliessung ESP ; mit Umweg heute möglich
351		11	Bern	Bahnhof Wankdorf	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
351		12	Bern	Eymattstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - punktuell	Input Pro Velo (St. Blaser; Ch. Schmid)	
351		13	Bern	Eigerplatz	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Analyse Transitec	hohe Verkehrsbelastung, beschränkte Platzverhältnisse Massnahme B2; Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
351		14	Bern	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Richtpläne Velo Bern / Köniz	
351		15	Bern	Bahnhof Bümpliz-Süd	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
351		16	Bern	Bümpliz, Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	starke Verkehrsbelastung, enge Platzverhältnisse
351		17	Bern	Bümpliz, Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
351		18	Bern	Bümpliz, Bernstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec - Bilaterale Rücksprache Gemeinde	hohe Geschwindigkeiten, 2x2 Fahrspuren, Unterführung, fehlender Velostreifen
351		19	Bern	Turnierstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - punktuell	Richtpläne Velo Bern / Köniz	Siehe Massnahmeblatt III/36
351		20	Bern	Weissensteinstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	
351		21	Bern	Könizstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	Längsparkierung störend, enge Platzverhältnisse, nicht durchgehende Radstreifen
351		22	Bern	Egghölikreuzung	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Input Pro Velo (St. Blaser; Ch. Schmid)	Querung Tramgeisse problematisch
351		23	Bern	Bolligenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	
351		24	Bern	Bolligenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	fehlender Radstreifen Richtung Worb
351		25	Bern	Schermerweg, Wölfistrasse	Gemeinde	Alltag	Netzlücke	Richtpläne Velo Bern / Köniz	Massnahme A6; LV 1.3 RGSK
351		26	Bern	Zieglerstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	hohe Verkehrsbelastung, beschränkte Platzverhältnisse
351		27	Bern	Morillonstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden - Bilaterale Rücksprache Gemeinde	beschränkte Platzverhältnisse, leichte Steigung steigung, enge Platzverhältnisse, z.T. schlechte Sichtweiten
351		28	Bern	Felsenaustrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	fehlende Direktverbindung zwischen Stauffacherstr.-West und Stauffacherbrücke
351		29	Bern	Stauffacherstrasse	Gemeinde	Alltag	Netzlücke	Anpassung Sachplan Kanton	steile, nicht fahrbare Steigung auf den bestehenden Weg
351		30	Bern	Freiburgstrasse; Könizbergwald	Gemeinde	Alltag	Widerstand	Anpassung Sachplan Kanton; bilaterale Rücksprache Gemeinde	
351		31	Bern	Laupenstrasse;	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Bilaterale Rücksprache Gemeinde	fehlende oder zu schmale Velostreifen
351		32	Bern	Murtenstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Bilaterale Rücksprache Gemeinde	fehlende Veloverbindung stadtauswärts
351		33	Bern	Schwarzorstrasse	Gemeinde	Alltag	Widerstand	Bilaterale Rücksprache Gemeinde	fehlende Veloverschliessung des Quartiers
351		34	Bern	Marienstrasse	Gemeinde	Alltag	Widerstand	Bilaterale Rücksprache Gemeinde	Mehrspuriger Kreislauf ohne spezifische Veloinfrastruktur
351		34	Bern	Burgernziel	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - punktuell	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	DTV > 3'000; hohe Geschwindigkeiten, geringe Platzverhältnisse, Steigung
352		1	Bolligen	Krauchtalstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	
352		2	Bolligen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
352		3	Bolligen	Bolligenstrasse	Kanton	Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
353		1	Bremgarten bei Bern	Felsenstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	Steigung, Verkehrsbelastung, Platzverhältnisse
354	360	1	Kirchlindach	Thalmatt	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
354		1	Kirchlindach	Oberlindach; Lindachstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend); DTV > 5'000
354		2	Kirchlindach	Lindachstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend); DTV > 5'000
354		3	Kirchlindach	Herrenschwanden; Bernstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
354		4	Kirchlindach	Uferweg	Gemeinde	Freizeit	Fehlende Routenverbindung	fachliche Mitwirkung Gemeinden	Fahrverbot
355	351	1	Köniz	Niederwangen; Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
355	351	2	Köniz	Turnierstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - Bilaterale Rücksprache Gemeinde	fehlende Velostreifen
355	351	3	Köniz	Seftigenstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - Bilaterale Rücksprache Gemeinde	fehlende Velostreifen
355	351-356	1	Köniz	Brücke Eifenau	Gemeinde	Alltag	Netzlücke	RGSK 2012	
355		1	Köniz	Wabern; Kirchstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Richtpläne Velo Bern / Köniz	Unterführung Bahn; M 30
355		2	Köniz	Landorfstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	Richtpläne Velo Bern / Köniz	Siehe Massnahmeblatt 28
355		3	Köniz	Liebefeld; Könizstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
355		4	Köniz	Schwarzenburgstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	Richtpläne Velo Bern / Köniz	Siehe Massnahmeblatt 15
355		5	Köniz	Muhiernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
355		6	Köniz	Niederschieri; Schwarzenburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
355		7	Köniz	Niederschieri; Oberalmstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
355		8	Köniz	Niederwangen; Riedmoosstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012	
355		9	Köniz	Oberwangen; Wangentalstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Widerstand	Richtpläne Velo Bern / Köniz	Siehe Massnahmeblatt 4

BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonet	Schwachstellenkategorie	Informationsquelle	Beschrieb der Schwachstelle
355		10	Köniz	Niederwangen; Landorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	Mitwirkung zum RGSK 2012	
355		11	Köniz	Niederwangen; Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Richtpläne Velo Bern / Köniz	M 6; Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
355		12	Köniz	Liebewil, Liebewilstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	Richtpläne Velo Bern / Köniz	Siehe Massnahmeblatt 33
355		13	Köniz	Thörishaus; Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
355		14	Köniz	Oberscherli; Mühlerstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	ausserorts, relativ hohe Verkehrsbelastungen (>3 000 Fhz/Tag), separater Gehweg vorhanden
355		15	Köniz	Bahnhof Niederwangen	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
355		16	Köniz	Bahnhof Köniz	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
355		17	Köniz	Oberwangen; Mühlestrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	Enge Platzverhältnisse, Zufahrt Kiesgrube
355		18	Köniz	Mühlerstrasse	Gemeinde	Freizeit	Widerstand	fachliche Mitwirkung Gemeinden	keine Wegweisung
355		19	Köniz	Weyergut	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Netzlücke	Bilaterale Rücksprache Gemeinde	Querung der Wiese ohne Weg
356		1	Muri bei Bern	Thunstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
356		2	Muri bei Bern	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
356		3	Muri bei Bern	Auguetbrücke	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Widerstand	Analyse Transitec	Fahrverbot, Treppe, grosse Steigung
356		4	Muri bei Bern	Bahnhof Gümligen	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
358	359	1	Stettlen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
358		1	Stettlen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
359	627	1	Vechigen	Bollstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	starke Verkehrsbelastung, enge Platzverhältnisse, ausserorts
359		1	Vechigen	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	ausserorts, enge Platzverhältnisse, hohe Verkehrsbelastungen
359		2	Vechigen	Boll; Worbstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
359		3	Vechigen	Boll; Lindentalstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	DTV > 3 000; Schulweg
360		1	Wohlen bei Bern	Uttligen; Wohlenstrasse; Ortschwabenstrasse; Säriswilstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
360		2	Wohlen bei Bern	Uttligen; Uttligenfeldstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
360		3	Wohlen bei Bern	Uttligen; Uttligenstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
360		4	Wohlen bei Bern	Hinterkappelen, Dorfstrasse	Gemeinde	Freizeit	Fehlende Routenverbindung	Input Schweiz Mobil (B. Hirschi)	Wegweisung fehlt
360		5	Wohlen bei Bern	Illiswilstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); Steigung, schlechte Sichtweiten
360		6	Wohlen bei Bern	Staatsstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	ausserorts, leichte Steigung, enge Platzverhältnisse
360		7	Wohlen bei Bern	Murzelenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	ausserorts, leichte Steigung, Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
360		8	Wohlen bei Bern	Wohlenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	
361	362	1	Zollikofen	Länggasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012, Mitwirkungsbericht Dezember 2013	Enge Platzverhältnisse, paralleler Flurweg nicht geteert
361		1	Zollikofen	Kirchlindachstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV > 5'000
361		2	Zollikofen	Kirchlindachstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV > 5'000
361		3	Zollikofen	Bahnhof Untorzollikofen	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	qualitativ ungenügende Veloparkierung
362		1	Ittigen	Papiermühlestrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Analyse Transitec	Fehlende Querungshilfe und kein gesicherter Linksabbieger
362		2	Ittigen	Kappelsacker; Länggasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - punktuell	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	ungenicherter Linksabbieger auf Veloweg; Enpass Autobahnanführung
362		3	Ittigen	Schermerwaldstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	zu schmaler Velostreifen
362		4	Ittigen	Bahnhof Ittigen	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
362		5	Ittigen	Bahnhof Papiermühle	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
362		6	Ittigen	Grauholzstrasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - punktuell	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	Abbiegende Velofahrende können von Mfz übersehen und abgedrängt werden
363		1	Ostermundigen	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
363		2	Ostermundigen	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Analyse Transitec	ungenicherter Linksabbieger
363		3	Ostermundigen	Bernstrasse	Kanton	Freizeit	Netzlücke	Input Schweiz Mobil (B. Hirschi)	Vorschlag CH-Mo 2
363		4	Ostermundigen	Untere Zollgasse	Gemeinde	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	sehr hohe Verkehrsbelastung, schmale Platzverhältnisse
363		5	Ostermundigen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
403		1	Bäriswil	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
537		1	Etzelkofen	Messen	Kanton	Alltag	Netzlücke	Analyse Transitec	Netzlücke angrenzender Kanton
538		1	Fraubrunnen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
538		2	Fraubrunnen	Bernstrasse	Kanton	Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Analyse Transitec	Querung Hauptstr.; hohe MIV-Geschwindigkeiten; kein geschützt, Linksabbieger
539	540	1	Grafenried	Neuholzweg	Gemeinde	Alltag	Widerstand	Analyse Transitec	Abschnitt nicht asphaltiert
539		1	Grafenried	Solothurnstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	Ortsdurchfahrt, wahrscheinlich hohe Geschwindigkeiten, leichte Steigung
540	547	1	Jegenstorf	Münchringenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	DTV 2011 < 3'000
540		1	Jegenstorf	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
540		2	Jegenstorf	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
544		1	Moosseedorf	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	hohe Geschwindigkeiten, ausserorts, hohe Verkehrsbelastungen
546		1	Münchenbuchsee	Bielstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
546		2	Münchenbuchsee	Bahnhof Münchenbuchsee	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
546		3	Münchenbuchsee	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	Enge Platzverhältnisse; starke Verkehrsbelastung
546		4	Münchenbuchsee	Bahnhof Zollikofen	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
549	534	1	Schalunen	Feldweg entlang RBS	Gemeinde	Alltag	Widerstand	fachliche Mitwirkung Gemeinden	nur teilweise asphaltiert
549		1	Schalunen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
551		1	Urtenen-Schönbühl	Solothurnstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
551		2	Urtenen-Schönbühl	Hindelbankstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
551		3	Urtenen-Schönbühl	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	
602		1	Arni (BE)	Amisägestrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
602		2	Arni (BE)	Lützelhühstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
603	608	1	Biglen	Biglenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassennetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
603		1	Biglen	Rohrstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
603		2	Biglen	Sägestutz	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
605		1	Bowil	Langnaustrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)

BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonet	Schwachstellenkategorie	Informationsquelle	Beschreibung der Schwachstelle
607		1	Freimettigen	Dorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
608	628	1	Grosshöchstetten	Dorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
608		1	Grosshöchstetten	Bahnstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
608		2	Grosshöchstetten	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
609		1	Häutligen	Konolfingenstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
612		1	Konolfingen	Emmentalstrasse	Gemeinde	Alltag	Widerstand	Analyse Transitec	nur teilweise asphaltiert
612		2	Konolfingen	Münsigenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - punktuell	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
612		3	Konolfingen	Thunstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
612		4	Konolfingen	Emmentalstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
612		5	Konolfingen	Burgdorfstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
613		1	Landiswil	Dorf	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
614		1	Linden	Grafenbühl	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 < 3 000
614		2	Linden	Röthenbachstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 < 3 000
616		1	Münsingen	Obere Bächlen	Gemeinde	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	Mitwirkung zum RGSK 2012	kein dringender Handlungsbedarf Ortsdurchfahrt Gemeinde. Sehr hohe Verkehrsbelastungen (>10 000 Fhz/T), enge Platzverhältnisse.
616		2	Münsingen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	
616		3	Münsingen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
619	610	1	Oberdiessbach	Thunstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
619		1	Oberdiessbach	Burgdorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
619		2	Oberdiessbach	Lindenstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	DTV 2011 < 3 000, Schulweg
622	610	1	Oppligen	Thunstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	sehr starke Verkehrsbelastung; ausserorts
622		1	Oppligen	Dorfstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
623		1	Rubigen	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
623		2	Rubigen	Belpstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
623		3	Rubigen	Belpstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - punktuell	Input Pro Velo	A. Stauffer
623		4	Rubigen	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
623		5	Rubigen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
625	612	1	Tägertschi	Tägertschistrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	KRP Velo 2004	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
625		1	Tägertschi	Tägertschi	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012	
626	603	1	Walkringen	Rohrstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
626		1	Walkringen	Hauptstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
627		1	Worb	Rubigenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	starke Verkehrsbelastung, enge Platzverhältnisse, ausserorts
627		2	Worb	Richigenstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
627		3	Worb	Enggiststrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 > 3 000
627		4	Worb	Bahnhof RBS	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
627		5	Worb	Bahnhofstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
628		1	Zäziwil	Thunstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
628		2	Zäziwil	Bernstr., Langnaustrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
629		1	Oberhünigen	Neumoos	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
630	623	1	Allmendingen	Thunstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	Mitwirkung zum RGSK 2012	
632		1	Wichtrach	Thalgutstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
632		2	Wichtrach	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
662	667	1	Ferenbalm	Laupenau	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	Hohe Geschwindigkeiten auf Hauptstrasse
664	666-667	1	Golaten	Laupenau	Gemeinde	Freizeit	Attraktivität Route	Input Schweiz Mobil (B. Hirschi)	Vorschlag CH-Mo 1
664		1	Golaten	Oltigen	Kanton	Freizeit	Netzücke	Input Schweiz Mobil (B. Hirschi)	Vorschlag CH-Mo 5; neue Brücke
664		2	Golaten	Lachen	Gemeinde	Freizeit	Attraktivität Route	Input Schweiz Mobil (B. Hirschi)	Vorschlag CH-Mo 5
667	670	1	Laupen	Neueneggstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
667		1	Laupen	Murtenstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
667		2	Laupen	Murtenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
668		1	Mühleberg	Murtenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 > 3 000
668		2	Mühleberg	Murtenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	DTV 2011 > 3 000
670	355	1	Neuenegg	Sensmattstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	Mitwirkung zum RGSK 2012	Nebenstr. starke Steigung, schmal, Schleichweg
670	355	2	Neuenegg	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
670		1	Neuenegg	Austrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
670		2	Neuenegg	Laupenstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
852		1	Guggsberg	Zollhaus	Kanton	Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	Input Schweiz Mobil (B. Hirschi)	Vorschlag CH-Mo 10
855		1	Schwarzenburg	Bernstrasse, Lanzhäusern	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
855		2	Schwarzenburg	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
855		3	Schwarzenburg	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
855		4	Schwarzenburg	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	Steigung, Verkehrsbelastung, Sichtweite
855		5	Schwarzenburg	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	hohe Verkehrsbelastung, beschränkte Platzverhältnisse
855		6	Schwarzenburg	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)

BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	Schwachstellenkategorie	Informationsquelle	Beschreibung der Schwachstelle
855		7	Schwarzenburg	Thunstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 > 3'000
855		8	Schwarzenburg	Thunstrasse, Henzischwand	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	DTV 2011 > 3'000. Zum Teil schlechte Sichtverhältnisse
861		1	Belp	Bahnhof Belp	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung	-	
861		2	Belp	Rubigenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	hohe Verkehrsbelastung, beschränkte Platzverhältnisse
861		3	Belp	Hohlestrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	Analyse Transitec	Schlechte Sichtweiten, Dominanz MIV, Trennwirkung Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
861		4	Belp	Mühlestrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Strasse nur teilweise asphaltiert
861		5	Belp	Oberaar; Unteraar	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Widerstand	Analyse Transitec	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
861		6	Belp	Hohlestrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
865		1	Gelterfingen	Gerzenseestrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 < 3'000;
866		1	Gerzensee	Dorfstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 < 3'000, Steigung, schmale Platzverhältnisse
866		2	Gerzensee	Thalgutstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	DTV 2011 < 3'000, Steigung, schmale Platzverhältnisse
869	873	1	Kaufdorf	Bahnweg	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Widerstand	Mitwirkungsbericht Dezember 2013	Naturstrassenbelag von sehr schlechter Qualität
869		1	Kaufdorf	Kanalweg	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Widerstand	L. Reusseur, RKBM	teilweise nicht asphaltiert
870	888	1	Kehrsatz	Zimmerwaldstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
870		1	Kehrsatz	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
872	878	1	Kirchdorf (BE)	Nofenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	Mitwirkung zum RGSK 2012	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 < 3'000;
873		1	Kirchenthurmen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	
875	872	1	Mühledorf (BE)	Mühledorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 < 3'000;
876		1	Mühlethurnen	Riggisbergstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	Analyse Transitec	enge Platzverhältnisse; starke Steigung; DTV 2011 < 3'000
876		2	Mühlethurnen	Bahnhof	Gemeinde	Alltag	ungenügende Veloparkierung		
877		1	Niedermuhlem	Mühlerain	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 < 3'000;
878		1	Noflen	Oberdorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	Steigung, schlechte Sichtweiten, angebl. Viel Schwerverkehr
879	876	1	Riggisberg	Grabenstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	RGSK 2012 - pendente Massnahmen KRP 2009	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
879		1	Riggisberg	Schwarzenburgstrasse, Grabenstrasse	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
879		2	Riggisberg	Gurnigelstrasse	Private	Alltag	Widerstand	fachliche Mitwirkung Gemeinden	Privatstrasse, teilweise nicht asphaltiert
880		1	Rüeggisberg	Helgisried	Kanton	Alltag	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend)
881	873	1	Rümligen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	fachliche Mitwirkung Gemeinden	ausserorts, enge Platzverhältnisse
881	879	1	Rümligen	Studigasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Verkehrssicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 > 3'000
881		1	Rümligen	Riggisbergstrasse	Kanton	Alltag	Schulwegsicherheit - linear	Mitwirkung zum RGSK 2012	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -2 (stark ungenügend)
888		1	Wald (BE)	Englisberg	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV < 3'000; Steigung
888		2	Wald (BE)	Zimmerwald	Kanton	Alltag + Freizeit	Schulwegsicherheit - linear	OIK II - Analyse Strassenetz Standards	Geogr. Informationssystem Kanton; Note -1 (schwach ungenügend); DTV 2011 < 3'000;

7.3 Anhang 3: Liste der Massnahmen zweiter Priorität

Liste der Netzmassnahmen zweiter Priorität

Allgemeine Angaben							Massnahmen			Priorisierung Netzmassnahmen						Prioritätsstufen	
BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	angedachte Massnahme / Lösungsansätze	Massnahmenkategorie	Kommentar	Kriterium 1: Prioritäten bestehend	Kriterium 2: Potenzial	Kriterium 3: Sicherheit	Kriterium 4: Kostengünstig, einfach	Kriterium 5: Netztyp	Kriterium 6: Regionalzentrum	Besonderes	1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität
307		3	Meikirch	Wahlendorfstrasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
351	363	1	Bern	Ostermundigenstrasse	Gemeinde	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	zu koordinieren mit Projekt Tram Region Bern; 2km	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
351		2	Bern	Nordring	Gemeinde	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme A3; Länge 2.5km; teilweise bebaut	Massnahmen Richtpl. Gemeinden	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
351		3	Bern	Rodtmattstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Querungshilfe	Punktueller Massnahme	geschützter Linksabbieger, Alternative mit Fussgängerstreifen anbieten oder Möglichkeit auf Trottoir auszuweichen (Freizeit-Veloverkehr)	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
351		8	Bern	Bremgartenstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	2
351		13	Bern	Eigerplatz	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Knoten	Punktueller Massnahme	Projekt läuft	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
351		16	Bern	Bümpliz; Freiburgstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Projekt Sanierung Freiburgstrasse läuft an	-	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
351		20	Bern	Weissensteinstrasse	Gemeinde	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.6 RGSK; 0.7km	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
351		21	Bern	Könizstrasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 2.3 RGSK	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
351		22	Bern	Egghölzli Kreuzung	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Knoten	Punktueller Massnahme	Massnahme gemäss GIS Kanton; Projekt läuft	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
351		24	Bern	Bolligenstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 1.3; 4.1 RGSK; Umgestaltung Bolligenstrasse Nord/Süd	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
351		25	Bern	Schermenweg; Wölflistrasse	Gemeinde	Alltag	Brücke	Velospezifische Massnahmen	Umgestaltung Schermenweg abgeschlossen	Massnahmen Richtpl. Gemeinden	Sehr hohes Potenzial	-	-	Alltag	-	-	2
351		26	Bern	Zieglerstrasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahmenbedarf besonders im flachen Teil	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
351		27	Bern	Morillonstrasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	zusätzlich Demarkierung Mittellinie	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
351		28	Bern	Felsenastrasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Schwache Verkehrsbelastungen	-	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
351		31	Bern	Laupenstrasse; Murtenstrasse	Gemeinde	Alltag	neue Querschnittsaufteilung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme Vorschlag Gemeinde; Velostreifen verbreitern zu Lasten MIV-Spur oder Trottoir	-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
351		32	Bern	Schwarztorstrasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme Vorschlag Gemeinde	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
351		33	Bern	Marienstrasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme Vorschlag Gemeinde; Veloverkehr einführen	-	Maximales Potenzial	-	-	Alltag	-	-	2
351		34	Bern	Burgernziel	Gemeinde	Alltag	Umgestaltung Knoten	Punktueller Massnahme	Massnahme A2 Richtplan Bern	Massnahmen Richtpl. Gemeinden	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
352		1	Bolligen	Krauchtalstrasse	Kanton	Alltag	Radweg	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	2
352		3	Bolligen	Bolligenstrasse	Kanton	Freizeit	Umgestaltung Knoten	Punktueller Massnahme	Massnahme 5.2d RGSK; Projekt läuft Evtl. in Kombination mit Demarkierung Mittellinie	-	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Freizeit	-	-	2
353		1	Bremgarten bei Bern	Felsenstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
354		1	Kirchlindach	Oberlindach; Lindachstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 2.1 RGSK 0.4km	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
354		3	Kirchlindach	Herrenschwanden; Bernstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 2.5 RGSK	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
354		4	Kirchlindach	Uferweg	Gemeinde	Freizeit	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	Direktverbindung ohne grosse Höhendifferenz	-	Sehr hohes Potenzial	-	günstige Massnahme	Freizeit	-	-	2
355	351	3	Köniz	Seftigenstrasse	Gemeinde	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.6 RGSK; 1.3km nur mit sehr grossem Aufwand möglich; Alternativroute prüfen	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	-	-	2
355		4	Köniz	Schwarzenburgstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	2
355		5	Köniz	Muhlenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	2
355		8	Köniz	Niederwangen; Riedmoosstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrsberuhigung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 3.2 RGSK; Verkehrsverlagerung auf neue Erschliessung	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
355		9	Köniz	Oberwangen; Wangentalstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Asphaltieren der Strasse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	-	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
355		12	Köniz	Liebewil; Liebewilstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
355		14	Köniz	Oberscherli; Muhlenstrasse	Kanton	Alltag	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
358	359	1	Stettlen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.4a RGSK; Umgestaltung Ortsdurchfahrt Boll (2.5km); Alternativroute durchs Wortbletal	-	Hohes Potenzial	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	2
359	627	1	Vechigen	Bollstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Bis Abbiegung Bollstrasse; nördlich Routenumlegung oder Wortbletal	-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
359		1	Vechigen	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Routenumlegung	Aufhebung der Route nach Umlegung	Alternativroute östlich der Bahn vorhanden oder im Wortbletal	-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
359		2	Vechigen	Boll; Worbstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 5.4a RGSK; Umgestaltung Ortsdurchfahrt Boll	-	Hohes Potenzial	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
359		3	Vechigen	Boll; Lindentalstrasse	Kanton	Alltag	Radweg	Velospezifische Massnahmen	Projekt Geh- und Radweg Lindental	-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	2
360		2	Wohlen bei Bern	Uettiligen; Uettiligenfeldstrasse	Kanton	Alltag	zu prüfende Alternativroute	zu prüfende Alternative		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
360		3	Wohlen bei Bern	Uettiligenstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	Sehr hohes Potenzial	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
360		5	Wohlen bei Bern	Illiswilstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 2.9 RGSK	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
360		6	Wohlen bei Bern	Staatsstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2

BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	angedachte Massnahme / Lösungsansätze	Massnahmenkategorie	Kommentar	Kriterium 1: Prioritäten bestehend	Kriterium 2: Potenzial	Kriterium 3: Sicherheit	Kriterium 4: Kostengünstig, einfach	Kriterium 5: Netztyp	Kriterium 6: Regionalzentrum	Besonderes	1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität
360		7	Wohlen bei Bern	Murzelenstrasse	Kanton	Alltag	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	Trampelpfad einseitig vorhanden	-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
360		8	Wohlen bei Bern	Wohlenstrasse	Kanton	Alltag	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	z.Z. kein Trottoir vorhanden	-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
361		1	Zollikofen	Kirchliindachstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 5.7 RGSK	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
361		2	Zollikofen	Kirchliindachstrasse	Kanton	Alltag	Kernfahrbahn	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
362		1	Ittigen	Papiermühlestrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Querungshilfe	Punktueller Massnahme		-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
362		2	Ittigen	Kappelsacker; Länggasse	Gemeinde	Alltag	Querungshilfe	Punktueller Massnahme	Massnahme 2.6 RGSK; Ist auch Schulweg	-	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	-	-	2
362		3	Ittigen	Schermenwaldstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Radstreifen verbreitern	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
363		1	Ostermundigen	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	Hohes Potenzial	Schulwegsicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	2
363		2	Ostermundigen	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Indirekter Linksabbieger anbieten	Punktueller Massnahme	oder Möglichkeit auf Trottoir auszuweichen (Freizeit-Veloverkehr)	-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
363		4	Ostermundigen	Untere Zollgasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Radweg westlich teilweise vorhanden	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
403		1	Bäriswil	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 2.13 RGSK	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	2
539	540	1	Grafenried	Neuholzweg	Gemeinde	Alltag	Asphaltieren der Strasse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	-	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
539		1	Grafenried	Solothurnstrasse	Kanton	Alltag	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
540	547	1	Jegenstorf	Münchringenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
540		1	Jegenstorf	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	1.7km	-	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	-	-	2
546		1	Münchenbuchsee	Bielstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
546		3	Münchenbuchsee	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	2
549	534	1	Schalunen	Feldweg entlang RBS	Gemeinde	Alltag	Asphaltieren der Strasse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	-	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
549		1	Schalunen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
551		1	Urtenen-Schönbühl	Solothurnstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
603		1	Biglen	Rohrstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 5.12a RGSK	Massnahmen RGSK, Kanton	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	2
603		2	Biglen	Sägestutz	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 5.14 RGSK	-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
607		1	Freimettigen	Dorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Tempo 30	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
608	628	1	Grosshöchstetten	Dorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	0.5km Ortsdurchfahrt; Ausserorts ist eine Routenumlegung denkbar	-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
608		2	Grosshöchstetten	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Siehe auch Korridorstudie Konolfingen; 0.7km	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
609		1	Häutligen	Konolfingenstrasse	Kanton	Alltag	Tempo 30	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
612		1	Konolfingen	Emmentalstrasse	Gemeinde	Alltag	Asphaltieren der Strasse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	-	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
612		2	Konolfingen	Münsigenstrasse	Kanton	Alltag	Querungshilfe	Punktueller Massnahme		-	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
612		3	Konolfingen	Thunstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
612		5	Konolfingen	Burgdorfstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.8 RGSK und 5.9; 2.4km	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
614		1	Linden	Grafenbühl	Kanton	Alltag	Verkehrsberuhigung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
614		2	Linden	Röthenbachstrasse	Kanton	Alltag	Mittellinie demarkieren Breite Bänder am Fahrbahnrand	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
616		1	Münsingen	Obere Bächlen	Gemeinde	Alltag	Breite Bänder am Fahrbahnrand	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
623		4	Rubigen	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 2.8 RGSK	-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	2
625	612	1	Tägertschi	Tägertschistrasse	Kanton	Alltag	Verkehrsberuhigung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
625		1	Tägertschi	Tägertschistrasse	Kanton	Alltag	Routenumlegung	Aufhebung der Route nach Umlegung	Massnahme 2.10 RGSK sieht Sanierung Hauptstrasse vor für Ortsdurchfahrt (0.8km); Massnahme 5.13b RGSK	-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
626		1	Walkringen	Hauptstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
627		5	Worb	Bahnhofstrasse	Kanton	Alltag	Realisierung im Gang	Projekt läuft / Realisierung im Gang	Umfahrung Worb in Bau	-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
628		1	Zäziwil	Thunstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	0.5km	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
628		2	Zäziwil	Bernstr; Langnaustrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Projekt läuft (Korridorstudie Konolfingen)	-	-	Schulwegsicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
629		1	Oberhünigen	Neumoos	Kanton	Alltag	Tempo 30	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
630	623	1	Ailmendingen	Thunstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Routenumlegung	Aufhebung der Route nach Umlegung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
632		2	Wichtrach	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse Breite Bänder am Fahrbahnrand	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.4c RGSK; 1.3km	-	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	-	-	2
668		1	Mühleberg	Murtenstrasse	Kanton	Alltag	Breite Bänder am Fahrbahnrand	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
670	355	1	Neuenegg	Sensemattstrasse	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Verkehrsberuhigung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Detailprojekt ausarbeiten	-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
670	355	2	Neuenegg	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Projekt läuft	-	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
670		1	Neuenegg	Austrasse	Kanton	Alltag	Querungshilfe	Punktueller Massnahme	Mittellinie demarkieren oder allgemeine Verkehrsberuhigung	-	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
852		1	Guggisberg	Zollhaus	Kanton	Freizeit	Routenumlegung	Aufhebung der Route nach Umlegung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Freizeit	-	-	2
855		3	Schwarzenburg	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2

BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwach stellen- Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	angedachte Massnahme / Lösungsansätze	Massnahmenkategorie	Kommentar	Kriterium 1: Prioritäten bestehend	Kriterium 2: Potenzial	Kriterium 3: Sicherheit	Kriterium 4: Kostengünstig, einfach	Kriterium 5: Netztyp	Kriterium 6: Regionalzentrum	Besonderes	1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität
855		4	Schwarzenburg	Freiburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
855		7	Schwarzenburg	Thunstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
861		5	Belp	Oberaar; Unteraar	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Asphaltieren der Strasse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	-	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
861		6	Belp	Hohlestrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Massnahme 5.4b RGSK; 0.8km	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
866		1	Gerzensee	Dorfstrasse	Kanton	Alltag	Tempo 30	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
866		2	Gerzensee	Thalgutstrasse	Kanton	Alltag	Veloverkehr auf Fussweg gestattet	Velospezifische Massnahmen	Dienstbarkeit Fussweg ist gekündigt	-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
869	873	1	Kaufdorf	Bahnweg	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Asphaltieren der Strasse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	-	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
869		1	Kaufdorf	Kanalweg	Gemeinde	Alltag + Freizeit	Asphaltieren der Strasse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	-	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
870		1	Kehrsatz	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Kernfahrbahn	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
872	878	1	Kirchdorf (BE)	Noffenstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
873		1	Kirchenthurnen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	0.4km	-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
875	872	1	Mühledorf (BE)	Mühledorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Projekt läuft	-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
876		1	Mühlethurnen	Riggisbergstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen	Vorschlag Gemeinde	-	-	Schulwegsicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
878		1	Noffen	Oberdorfstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	Radstreifen einseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
879		2	Riggisberg	Gurnigelstrasse	Private	Alltag	Asphaltieren der Strasse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	Asphaltieren und Wegrecht müssten geklärt werden	-	-	-	günstige Massnahme	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	2
880		1	Rüeggisberg	Helgisried	Kanton	Alltag	Verkehrsberuhigung	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Verkehrssicherheit	eher günstige Massnahme	Alltag	-	-	2
881	873	1	Rümligen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	2
881		1	Rümligen	Riggisbergstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	2
888		1	Wald (BE)	Englisberg	Kanton	Alltag + Freizeit	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2
888		2	Wald (BE)	Zimmerwald	Kanton	Alltag + Freizeit	Mittellinie demarkieren	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung		-	-	Schulwegsicherheit	günstige Massnahme	Alltag + Freizeit	-	-	2

7.4 Anhang 4: Liste der Massnahmen dritter Priorität

Liste der Netzmassnahmen dritter Priorität

Allgemeine Angaben							Massnahmen			Priorisierung Netzmassnahmen						Prioritätsstufen	
BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	angedachte Massnahme / Lösungsansätze	Massnahmenkategorie	Kommentar	Kriterium 1: Prioritäten bestehend	Kriterium 2: Potenzial	Kriterium 3: Sicherheit	Kriterium 4: Kostengünstig, einfach	Kriterium 5: Netztyp	Kriterium 6: Regionalzentrum	Besonderes	1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität
307		2	Meikirch	Grächwil	Kanton	Freizeit	Umgestaltung Knoten	Punktuelle Massnahme		-	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Freizeit	-	-	3
351	356	1	Bern	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
351		12	Bern	Eymattstrasse	Kanton	Alltag	kreuzungsfreie Querung	Punktuelle Massnahme	nicht prioritäre Massnahme	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
				Oberwangen;													
355		17	Köniz	Mühlestrasse	Gemeinde	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
355		18	Köniz	Muhlerstrasse	Gemeinde	Freizeit	-	keine Angabe	Wegweisung zu erstellen	-	-	-	-	Freizeit	-	-	3
				Hinterkappelen,													
360		4	Wohlen bei Bern	Dorfstrasse	Gemeinde	Freizeit	-	keine Angabe	Wegweisung zu erstellen	-	-	-	-	Freizeit	-	-	3
363		3	Ostermundigen	Bernstrasse	Kanton	Freizeit	Radweg	Velospezifische Massnahmen		-	-	-	-	Freizeit	-	-	3
537		1	Etzelkofen	Messen	Kanton	Alltag	-	keine Angabe	Messen (SO); Anbringen Wegweiser	-	-	-	-	Alltag	-	-	3
538		1	Fraubrunnen	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Umgestaltung Achse	Umgestaltung / Verkehrsregime / Verkehrsberuhigung	0.8km	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
538		2	Fraubrunnen	Bernstrasse	Kanton	Freizeit	Querungshilfe	Punktuelle Massnahme		-	-	Verkehrssicherheit	eher teure Massnahme	Freizeit	-	-	3
544		1	Moosseedorf	Bernstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
608		1	Grosshöchstetten	Bahnhofstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Ergänzungsrouten für Schüler von Mirchel nach Grosshöchstetten	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
622	610	1	Oppligen	Thunstrasse	Kanton	Alltag	Radweg	Velospezifische Massnahmen	Flurweg südlich vorhanden; Signalisation fehlt	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
622		1	Oppligen	Dorfstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
623		1	Rubigen	Worbstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	Massnahme 2.7 RGSK	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
664	671-662-666-667	1	Golaten	Laupenau	Gemeinde	Freizeit	Routenumlegung	Aufhebung der Route nach Umlegung		-	-	-	günstige Massnahme	Freizeit	-	-	3
664		1	Golaten	Oltigen	Kanton	Freizeit	Brücke	Velospezifische Massnahmen		-	-	-	-	Freizeit	-	-	3
664		2	Golaten	Lachen	Gemeinde	Freizeit	Routenumlegung	Aufhebung der Route nach Umlegung		-	-	-	günstige Massnahme	Freizeit	-	-	3
668		2	Mühleberg	Murtenstrasse	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen	oder Umlegung auf 'alte Bernstrasse' südlich	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3
855		8	Schwarzenburg	Thunstrasse; Henziwand	Kanton	Alltag	Radstreifen beidseitig	Velospezifische Massnahmen		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	3

Keine Massnahmen geplant

Allgemeine Angaben							Massnahmen			Priorisierung Netzmassnahmen						Prioritätsstufen	
BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr	Gemeinde	Strassenname(n)	Strasseneigentum	Velonetz	angedachte Massnahme / Lösungsansätze	Massnahmenkategorie	Kommentar	Kriterium 1: Prioritäten bestehend	Kriterium 2: Potenzial	Kriterium 3: Sicherheit	Kriterium 4: Kostengünstig, einfach	Kriterium 5: Netztyp	Kriterium 6: Regionalzentrum	Besonderes	1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität
354		2	Kirchlindach	Lindachstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	
355	351-356	1	Köniz	Brücke Eifenau	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant	kein dringender Massnahmenbedarf	-	Maximales Potenzial	-	-	Alltag	-	-	
355		3	Köniz	Liebefeld; Könizstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant	Widerspruch mit Massnahme 2.3 RGSK	-	Maximales Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	
355		6	Köniz	Niederscherli; Schwarzenburgstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	
355		7	Köniz	Niederscherli; Oberbalmstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	
360		1	Wohlen bei Bern	Uettligen; Wohlenstrasse; Ortsschwabenstrasse; Säriswilstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	
362		6	Ittigen	Grauholzstrasse	Gemeinde	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	Sehr hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	
602		1	Arni (BE)	Arnisägestrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	
602		2	Arni (BE)	Lützelfühstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	
603	608	1	Biglen	Biglenstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	
605		1	Bowil	Langnaustrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	
613		1	Landiswil	Dorf	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	
619		2	Oberdiessbach	Lindenstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	
626	603	1	Walkringen	Rohrstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	
627		1	Worb	Rubigenstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant	Massnahme 2.4 RGSK sieht Sanierung vor (Radstreifen bergwärts)	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	
627		3	Worb	Enggsteinstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	
632		1	Wichtrach	Thalgutstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	
667	670	1	Laupen	Neueneggstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant	evtl. Routenumlegung prüfen	-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	-	-	
855		1	Schwarzenburg	Bernstrasse; Lanzhäusern	Kanton	Alltag + Freizeit	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	
855		2	Schwarzenburg	Bernstrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	
861		2	Belp	Rubigenstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	Hohes Potenzial	Verkehrssicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	
865		1	Gelterfingen	Gerzensestrasse	Kanton	Alltag + Freizeit	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	-	-	
877		1	Niedermuhlern	Mühlerain	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Schulwegsicherheit	-	Alltag	-	-	
879		1	Riggisberg	Schwarzenburgstrasse, Grabenstrasse	Kanton	Alltag	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag	wichtig für ein Regionalzentrum	-	
881	879	1	Rümligen	Studigasse	Kanton	Alltag + Freizeit	keine Massnahme geplant	keine Massnahme geplant		-	-	Verkehrssicherheit	-	Alltag + Freizeit	wichtig für ein Regionalzentrum	-	