

Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland RVNP 2024

Erläuterungsbericht



Impressum

Herausgeberin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22, Postfach
3001 Bern

Projektleitung

Rebekka Christ, Regionalkonferenz Bern-Mittelland (bis 30.9.2023), Simon Kunz, Kontur Projektmanagement AG, im Mandat für den Fachbereich Verkehr RKBM (ab 1.10.2023)

Auftragnehmerin

Metron Bern AG, Christof Bähler, Manuela Fontanive, Paula Vogg, Antje Neumann

Begleitgruppe

Marco Rupp, Gemeinde Ittigen, Gemeindepräsident, Vorsitz
Katharina Annen, Gemeinde Kehrsatz, Gemeindepräsidentin
Giuseppina Jarrobino, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Geschäftsführerin (ab 1.10.2023)
Géraldine Boesch, Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Thomas Wüthrich, Tiefbauamt Kanton Bern, Kreisoberingenieur OIK II
Claudia Christiani, Tiefbauamt Kanton Bern, Kreisoberingenieurin OIK III
Erik Gorrengourt, Tiefbauamt Kanton Bern, Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr
Nicolas Hofer, Tiefbauamt Kanton Bern, Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr
Dominik Guggisberg, Stadt Bern, Verkehrsplaner Fachstelle Fuss und Veloverkehr
Hannes Meuli, Gemeinde Köniz, Leiter Verkehrsplanung
Urs Rohrbach, Gemeinde Schwarzenburg, Gemeindepräsident / Kommission Verkehr RKBM
Urs Schär, Gemeinde Fraubrunnen, Gemeinderatspräsident
Anna Eichholzer, Gemeinde Münsingen, Fachbereichsleiterin Verkehr (bis 30.9.2023)
Martin Niederberger, Gemeinde Münsingen, Abteilungsleiter Bau (ab 1.2.2024)
David Häggi, Pro Velo Bern, Mitarbeiter für Velomassnahmen
Bruno Hirschi, Stiftung Schweiz Mobil, Mitglied Geschäftsleitung Stiftung SchweizMobil

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	5
1.1 Neue gesetzliche Rahmenbedingungen	5
1.2 Regionale Velonetzplanung RVNP	5
1.3 Verknüpfung der RVNP mit regionalen Planungsinstrumenten	5
1.4 Mitwirkung	6
1.5 Aufgabe der Gemeinden	6
2 Ziele	7
2.1 Ziel- und Quellorte von regionaler Bedeutung	7
2.2 Wunschlinien	8
2.3 Zielbild Veloinfrastruktur	9
2.4 Unfälle mit Velobeteiligung	11
2.5 Bike-&-Ride-Anlagen	11
2.6 Velodrehscheiben	11
3 Situationsanalyse zur Ermittlung des Handlungsbedarfs	12
3.1 Mikrozensus 2021	12
3.2 Regionale Velonetzplanung RVNP 2014	12
3.3 Kantonaler Sachplan Veloverkehr SVV 2014, Stand 2023	13
3.4 Schwachstellenanalyse RKBM	14
3.5 Handlungsbedarf	15
4 Regionales Velowegnetz 2024	16
4.1 Bereinigung der Wunschlinien	16
4.2 Anpassungen zuhanden des kantonalen Sachplans Verkehr	17
4.3 Legende / Lesebeispiel	18
5 Prioritärer Planungsbedarf	20
5.1 Herleitung	20
5.2 Massnahmen	22
5.3 Fazit und weiteres Vorgehen	23
Anhang 1: Netzplanung 2024	25
Anhang 2: Massnahmenblätter	25
Anhang 3: Grundlagen	74
Anhang 4: Mikrozensus	76
Anhang 5: Unfälle mit Velobeteiligung	79
Anhang 6: Zielbild Veloinfrastruktur	80
Anhang 7: Grundlagen Schwachstellenanalyse	84

Anhang 8:	Bike-&-Ride-Anlagen	85
Anhang 9:	Velodrehscheiben	87
Anhang 10:	Anpassungen zuhanden SVV	88

1 Einleitung

Velofahren als klimaschonende, flächeneffiziente, flexible, kostengünstige und gesundheitsfördernde Mobilitätsform hat in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen: Der Anteil am Gesamtverkehr wächst, insbesondere in den dichteren Siedlungsräumen. Das E-Bike hat das Potenzial des Veloverkehrs durch seine grössere Reichweite und den hohen Komfort wesentlich erhöht. Die Region Bern-Mittelland weist trotz ihrer vielfältigen Raumstrukturen, die jeweils unterschiedliche Herausforderungen für den Veloverkehr mit sich bringen, insgesamt ein hohes Velopotenzial auf. Die Nachfrage nach einer durchgehenden und hochwertigen Veloinfrastruktur für alle Velofahrenden in der Region ist hoch und wird weiter steigen. Schon heute stossen Veloverkehrsanlagen in den Agglomerationen und Zentren an ihre Kapazitätsgrenzen. Zudem erfüllen bestehende Verkehrsanlagen vielerorts die Anforderungen an einen sicheren Veloverkehr nicht. Ein Ausbau der Veloinfrastruktur ist auch deshalb erforderlich, weil der öffentliche Verkehr in den Spitzenzeiten künftig auf eine deutlich grössere Entlastung durch den Veloverkehr angewiesen sein wird.

1.1 Neue gesetzliche Rahmenbedingungen

Mit dem Bundesgesetz über die Velowege ist Anfang 2023 eine neue und verbindliche Grundlage für die Veloförderung in Kraft getreten. Das Gesetz verpflichtet die Kantone, bis 1. Januar 2028 Velowegnetze zu planen und diese bis 1. Januar 2043 umzusetzen. Der Kanton Bern hat in einer Richtlinie definiert, wie die kantonale Netzplanung in Zusammenarbeit mit den Regionen an die Vorgaben des Bundes angepasst werden soll. Die regionalen Netzplanungen werden ihrerseits in enger Abstimmung mit den Gemeinden aktualisiert. Die vorliegende Regionale Velonetzplanung (RVNP) 2024 stellt die Aktualisierung für die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM dar. Die bisherige RVNP datiert von 2014.

Auch die am 1. Januar 2024 in Kraft getretene, aktuelle Fassung des kantonales Strassengesetzes bietet Chancen für die verstärkte Förderung des Veloverkehrs, indem das Gesetz unter anderem die Finanzierungsgrundsätze für Veloinfrastrukturen abseits der Kantonsstrassen erweitert.

Diese neuen gesetzliche Rahmenbedingungen bringen zusätzliche Aufgaben für die Behörden mit sich und/oder intensivieren bestehende. Vor diesem Hintergrund gewinnen kommunale und damit auch regionale Velonetzplanungen an Bedeutung. Für die Region entsteht ein erhöhter Koordinationsbedarf.

1.2 Regionale Velonetzplanung RVNP

Die RVNP dient der Überprüfung und Optimierung des regionalen und kantonalen Velowegnetzes. Die Netzplanung definiert die notwendigen Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken und zur Verbesserung von Linienführungen und zeigt den Handlungsbedarf für die angestrebte Qualitätssteigerung bei der Veloinfrastruktur auf. Ein prioritäres Ziel der RVNP ist es, Massnahmen zuhanden des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK und des Agglomerationsprogramms AP des Bundes festzulegen: Dies ist Voraussetzung für die Finanzierung eines Ausbaus der Veloinfrastruktur über Bundes- und Kantonsgelder.

1.3 Verknüpfung der RVNP mit regionalen Planungsinstrumenten

Die RKBM hat 2023 ein Veloleitbild erarbeitet, das die Grundsätze für die regionale Veloförderung und die überkommunale Zusammenarbeit im Bereich Velo festlegt. Das Regionale Veloleitbild 2023 konkretisiert die Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 der RKBM im Bereich Veloverkehr und setzt die strategischen Leitplanken für die Aktualisierung der Regionalen Velonetzplanung RVNP. Die RVNP fliesst ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK der RKBM sowie ins Agglomerationsprogramm AP des Bundes ein. Damit ist die RVNP die Grundlage für das

Auslösen von Planungs- und Korridorstudien sowie für die Aktualisierung des Sachplans Veloverkehr des Kantons Bern SVV. Voraussetzung für die Finanzierung eines Ausbaus der Veloinfrastruktur über Bundes- und Kantonsgelder ist wie oben erwähnt die Aufnahme ins AP. Gemeinden ausserhalb des vom Bund definierten Agglomerationsperimeters können jedoch beim Kanton finanzielle Unterstützung für Investitionen in Velowege beantragen.



Abb.1: Zusammenspiel der regionalen Planungsinstrumente

1.4 Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur RVNP 2024 beginnt Ende April 2024 und dauert bis Juni 2024. Während dieser Zeit sind die Mitwirkungsunterlagen auf der Webseite der RKBM verfügbar. Im WebGIS-Portal der RKBM wird das regionale Velowegnetz mit Zielhorizont 2040 (inkl. Netzlücken und prioritärem Handlungsbedarf) aufgeschaltet.

1.5 Aufgabe der Gemeinden

Die Aktualisierung der RVNP liegt vor. Die Planung und Umsetzung der in Form von Massnahmenblättern (siehe Anhang 2) definierten Massnahmen erfolgt durch die jeweiligen Strasseneigentumschaften: Verantwortlich für die Prüfung des Planungsstands und die Umsetzung der Massnahmen sind die Regionsgemeinden und der Kanton.

2 Ziele

Die aktualisierte RVNP soll die planerischen Voraussetzungen für ein sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen.

- Die Überprüfung und Ergänzung des regionalen Velowegnetzes stellt sicher, dass die regionalen **Ziel- und Quellorte** an das Velowegnetz angeschlossen sind (siehe Kap. 2.1.).
- **Wunschlinien** verbinden die Quell- und Zielorte miteinander. Sie werden anhand definierter Prinzipien beurteilt und bereinigt (siehe Kap. 2.2.).
- Die Definition des Zielbilds **Veloinfrastruktur** legt den angestrebten Zielzustand für die Netzelemente fest. Dies ermöglicht bei der späteren Planung und Umsetzung von Strassenprojekten, die erforderlichen Velomassnahmen frühzeitig zu berücksichtigen (siehe Kap. 2.3.).
- Für die Netzelemente mit einer Häufung von **Unfällen mit Velobeteiligung** wird der Handlungsbedarf für eine vertiefte Analyse und die Festlegung von Massnahmen ausgewiesen (siehe Kap. 2.4.).
- Die Festlegung des Ausbaubedarfs der **Bike-&-Ride-Anlagen** legt die Grundlage für ein bedarfsgerechtes und zukunftsorientiertes Parkierungsangebot (siehe Kap. 2.5.).

2.1 Ziel- und Quellorte von regionaler Bedeutung

Das regionale Velonetz erschliesst die Ziel- und Quellorte von regionaler Bedeutung. Die Standorte gelten als erschlossen, wenn eine Verbindung des regionalen Velonetzen nicht weiter als 200 m (Bahnhof, Schulstandorte), resp. 500 m (alle weiteren regionalen Ziel- und Quellorte) entfernt liegt. Mit der Anbindung der Hauptorte ist dadurch für die meisten Ziel- und Quellstandorte kein direkter Anschluss an das Velowegnetz erforderlich.

	Direkter Anschluss durch eine Haupt- oder Basis- verbindung	Maximale Distanz zwischen Ziel-/Quellorten und reg. Veloroute für einen Anschluss über das kommunale Velo- resp. Stras- sennetz
Regionale (kantonale) Bedeutung		
Hauptort der Gemeinde	X	-
Bahnhof / S-Bahnhaltestelle	-	200 m
Schulstandort Oberstufe	-	200 m
Einkaufsmöglichkeit Alltagsbedarf	-	500 m
Öffentliche Einrichtungen	-	500 m
Bildungsstandort (Hoch-, Fachhoch-, Berufsschulen)	-	500 m
Siedlungsschwerpunkt (gemäss RGSK 2021 / AP4)	-	500 m
Arbeitsplatzschwerpunkt (gemäss RGSK 2021 / AP4)	-	500 m
Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)	-	500 m
Freizeitstandort, 1. Priorität	-	500 m

Abb. 2: Ziel- und Quellorte von regionaler Bedeutung

2.2 Wunschnlinien

Wunschnlinien verbinden die Quell- und Zielorte untereinander. Verbindungen zwischen den Hauptorten benachbarter Gemeinden bilden die Basis des Velowegnetzes. Um eine hohe Qualität des Velowegnetzes zu erreichen, ist die Durchgängigkeit derselben Führungsform über längere Abschnitte wichtig. Der realisierbare und verhältnismässige Ausbau einer Strasse, mit welchem eine hohe Durchgängigkeit des gewählten Standards erreicht wird, lässt sich nur in einer Gesamtbetrachtung über die ganze Verbindung, resp. über längere Abschnitte bestimmen. Für die Beurteilung der Wunschnlinien gelten folgende Prinzipien:

Verbindung der Hauptorte benachbarter Gemeinden	Die Hauptorte benachbarter Gemeinden werden über das bestehende Strassennetz möglichst direkt miteinander verbunden. Beinhaltet die direkte Verbindung eine wesentliche Höhendifferenz oder ein räumliches Hindernis, wird eine indirekte Führung über einen weiteren Ziel-/Quellort gesucht.
Anbindung Bahnhof / S-Bahnhaltestelle und Schulstandort Oberstufe	Bahnhöfe, S-Bahnhaltestellen und Oberstufen-Schulstandorte, die in einer Distanz von weniger als 200 m zu einer regionalen Route liegen, gelten über das lokale Velowegnetz als erschlossen. Dasselbe gilt für alle weiteren regionalen Ziel- und Quellorte mit einer Distanz von ≤ 500 m zu einer regionalen Route. Standorte, die in einer grösseren Distanz zu einer regionalen Route liegen, werden mit einer Basisverbindung an das regionale Velowegnetz angeschlossen (siehe Kap. 2.1.).
Einbindung von Nebenorten und Streusiedlungen	Bei der Einbindung von Nebenorten und Streusiedlungen sind das Velopotenzial oder die Eignung der Verbindung als alternative Linienführung entscheidend. Besteht nur eine tiefes Velopotenzial, wird auf die Berücksichtigung im Wunschnlinien- und Netzplan verzichtet. Dasselbe gilt, wenn die Verbindung aus verkehrlicher oder topografischer Sicht keine attraktive Alternative zu einer regionalen Verbindung darstellt.
Überkommunale Verbindungen	Überkommunale Verbindungen verbinden zwei oder mehrerer Gemeinden. Eine überkommunale Verbindung hat regionale Bedeutung, wenn keine andere Anbindung der Gemeinde(n) besteht. Liegt eine weitere Anbindung vor, ist abzuwägen, welche der Verbindungen die Anforderungen einer regionalen Verbindung am besten erfüllt: <ul style="list-style-type: none"> – Vermeiden einer Gemeindeganbindung als «Sackgasse» – Ausbaustandard und verkehrliche Voraussetzungen für den Veloverkehr – Voraussetzungen für einen standardgemässen Ausbau – Abwägung Umweg gegenüber zusätzlicher Höhendifferenz
Verbindung zwischen nicht benachbarten Gemeinden	In Einzelfällen wird eine direkte Verbindung zwischen nicht benachbarten Gemeinden berücksichtigt. Die Berücksichtigung erfolgt dann, wenn die Verbindung aufgrund der Ziel-/Quellorte regionale Bedeutung hat und über das bestehende Strassennetz sichergestellt ist.
Überregionale Verbindungen	Verbindungen zu den Nachbarregionen werden mit der jeweiligen Netzplanung abgeglichen. Verbindungen mit tiefem Potenzial werden nicht berücksichtigt.

2.3 Zielbild Veloinfrastruktur

Wegleitend bei der Festlegung des Zielbilds der angestrebten Veloinfrastruktur sind folgende Grundsätze:

- **Velofahrende als Massstab:** Die Bedürfnisse der Velofahrenden stehen im Zentrum der Veloinfrastrukturplanung. Die Infrastruktur berücksichtigt dabei alle Nutzergruppen des Veloverkehrs.
- **Sicher sein und sich sicher fühlen:** In der Region Bern soll eine Veloinfrastruktur entstehen, auf der sich Velofahrende sicher fühlen. Bei der Planung ist die geeignete Führungsform und Dimensionierung zu wählen. Tiefe Geschwindigkeiten und geringe Verkehrsmengen erhöhen die Sicherheit.
- **Durchgängigkeit:** Das festgelegte Velowegnetz ist durchgehend und sicher. Die Planungen der einzelnen Infrastrukturen und Abschnitte erfolgen jeweils mit Blick auf das Gesamtsystem und die damit verbundenen Abhängigkeiten. Das stellt Homogenität und Durchgängigkeit sicher.
- **Zukunftsorientierte Lösungen:** Die anzustrebende Veloinfrastruktur ist zukunftsfähig und orientiert sich am Potenzial des Veloverkehrs. Dabei werden bei der Dimensionierung der Veloinfrastruktur die Sicherheit, das Sicherheitsgefühl sowie die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mitberücksichtigt.
- **Klar und einfach:** Velofahrende werden durch eine einfache und klar verständliche Infrastruktur intuitiv geführt. Insbesondere im Knotenbereich, wo Verkehrsteilnehmende innert kürzester Zeit mehrere Entscheidungen treffen müssen, ist eine eindeutig erfassbare Führung der Velofahrenden wesentlich.

Das Zielbild Veloinfrastruktur definiert den angestrebten Ausbaustandard der Veloinfrastruktur und legt die empfohlenen (und die möglichen) Führungsformen des Veloverkehrs sowie die Dimensionierung der Veloinfrastruktur fest. Dabei werden die wichtigsten Einflussfaktoren des Veloverkehrs (Lage inner-/ausserorts, Verkehrsbelastung, Temporegime, Schwerverkehrsanteil, Steigung) ebenso berücksichtigt wie die drei Hierarchiestufen des Velonetzes (Velovorrangrouten, Hauptverbindungen, Basisnetz). Es wurde in enger Abstimmung mit dem Kanton erarbeitet und strebt eine deutlich höhere Qualität der Veloinfrastruktur an, schlägt jedoch keine unverhältnismässigen Lösungen vor.

Um eine qualitativ gute Veloinfrastruktur zu erstellen, sind in der Regel mehrere Querschnittsvarianten (z. B. Velostreifen oder Fuss- und Radweg) möglich. Die nachfolgenden Querschnitte zeigen die Ausrichtung der mit dem Zielbild angestrebte Veloinfrastruktur. Die Querschnitte sind massstäblich dargestellt. Weitere Darstellungen von Querschnitten befinden sich im Anhang 6.

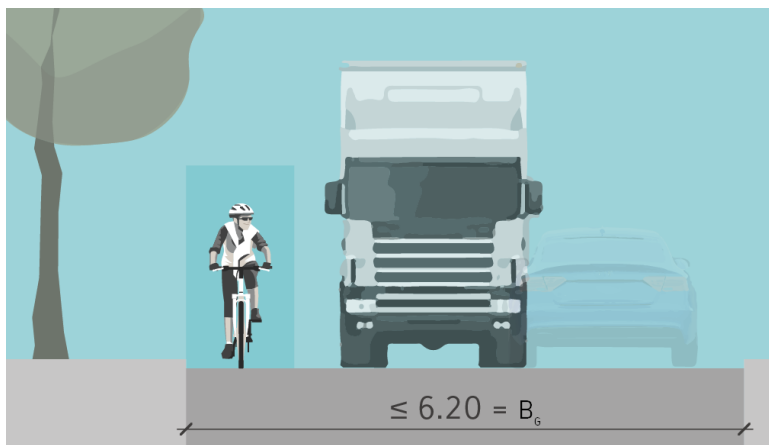


Abb.3: Querschnitt ohne Veloinfrastruktur nur bei sehr tiefer Verkehrsbelastung oder tiefer Geschwindigkeit

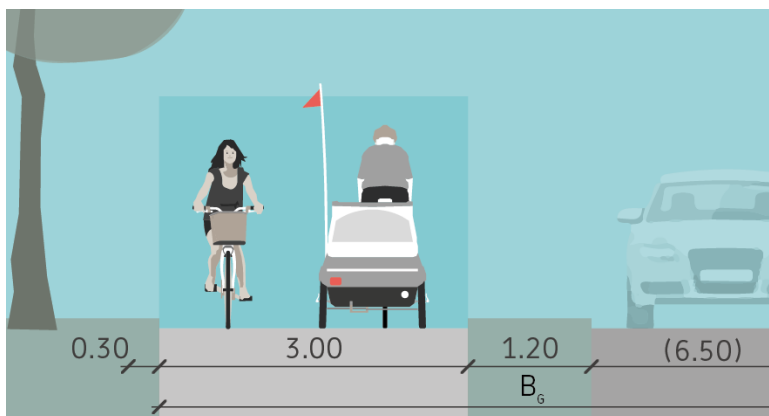


Abb.4: Angestrebte Veloinfrastruktur ausserorts: Fuss- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb

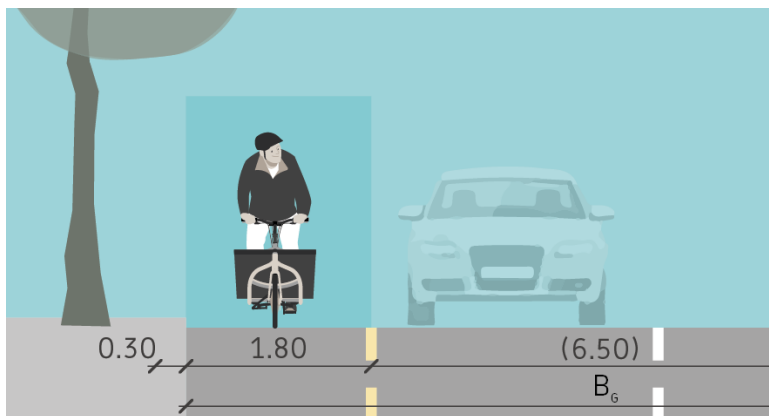


Abb.5: Angestrebte Veloinfrastruktur innerorts: beidseitige Velostreifen oder anliegende, in der Höhe abgesetzte Einrichtungradwege

2.4 Unfälle mit Velobeteiligung

Der Kanton hat für den Zeitraum 2018–2022 eine Auswertung der Unfälle mit Velobeteiligung vorgenommen. Für die Netzplanung relevant sind die Knoten mit einer Häufung von Unfällen mit Velobeteiligung. Sie sind Teil der Netzelemente mit prioritärerem Handlungsbedarf. Eine detaillierte Zusammenstellung der Unfallauswertung findet sich im Anhang 5.

2.5 Bike-&-Ride-Anlagen

Abstellanlagen sind ein wichtiges Element der kombinierten Mobilität. Für die Bahnhöfe innerhalb der RKBM wurde der Ausbaubedarf der bestehenden Bike-&-Ride-Anlagen ermittelt. Im Bedarfsnachweis sind die erwarteten Einsteigenden (gemäss Gesamtverkehrsmodell 2040), der heutige Bestand und die Standortattraktivität und -bedeutung berücksichtigt. Der definierte Ausbaubedarf stellt eine Basis für die Detailplanung dar, dies unter Berücksichtigung der lokalen Bedingungen und des Belegungsgrades der bestehenden Anlage. Das Ergebnis der Detailplanung kann von dem mit der Netzplanung definierten Wert abweichen; es ist deshalb zu begründen und zu dokumentieren. Die Umsetzung der ermittelten zusätzlichen Abstellplätze kann etappiert erfolgen. Mit der Planung der ersten Etappe ist es sinnvoll, den Raumbedarf/Standort weiterer Etappen festzulegen und planerisch zu sichern.

2.6 Velodrehscheiben

Velodrehscheiben bieten den Velofahrenden einen Zusatznutzen. Sie sind Verknüpfungs- und Informationspunkte sowie Self-Servicestationen. Sie werden an Knotenpunkten von Hauptverbindungen angeordnet und sind idealerweise mit Veloverleihstandorten und Abstellanlagen kombiniert.

3 Situationsanalyse zur Ermittlung des Handlungsbedarfs

3.1 Mikrozensus 2021

Mit der Erhebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) wird die Mobilität der Schweizer Bevölkerung alle 5 Jahre statistisch durch den Bund erfasst. Der Mikrozensus liefert Angaben zu den täglich zurückgelegten Distanzen, den verwendeten Verkehrsmitteln und den Auslösern des persönlichen Mobilitätsverhaltens.

Die gemeinsam mit der Stadt Bern erstellte Auswertung «Mobilität in der Region Bern-Mittelland. Mikrozensus 2021 zum Verkehrsverhalten» der Mobilitätserhebung des Bundes «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021» und des Berichts der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) «Mikrozensus 2021, Mobilität im Kanton Bern: Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021» bestätigen für die Region Bern-Mittelland die Tendenz einer steigenden Velonutzung (siehe Anhang 4).

3.2 Regionale Velonetzplanung RVNP 2014

Die RVNP 2014 definierte ein Veloalltagsnetz und ein Freizeitnetz ohne zusätzliche Netzhierarchiestufen. Die RVNP 2014 legte insgesamt 243 Massnahmen fest, die durch die zuständige Strasseneigentümerschaft geplant und umgesetzt werden sollen. Davon befinden sich 147 auf Kantonsstrassen und 86 auf Gemeindestrassen, sowie 10 auf Strassen ohne Angabe der Eigentümerschaft. Die Massnahmen basieren auf dem 2014 definierten Handlungsbedarf.

Gemeindeumfrage zum Umsetzungsstand der Massnahmen

Zu Beginn der Aktualisierung der RVNP wurde der Umsetzungsstand der Massnahmen der RVNP 2014 mit einer Umfrage bei den Gemeinden erhoben (Juni/Juli 2023). Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt die Ergebnisse der Rückmeldungen.

Umsetzungsstand Massnahmen Netzplanung 2014				
Zuständigkeit	Total	Umgesetzt /	Geplant /	Rest
	Anz.	Teilweise umgesetzt / In Umsetzung Anz.	In Vorbereitung Anz.	Anz.
Kanton Bern	147	30	29	88
Gemeinde	86	31	28	24

Abb. 6: Umsetzungsstand Massnahmen Netzplanung 2014

Abgleich mit RGSK 2025

Die Koordination mit dem in Erarbeitung befindlichen RGSK 2025 hat gezeigt, dass eine grosse Anzahl der Massnahmen aus dem AP4 als A- oder B-Massnahmen Eingang in das AP5 finden werden. Die Verzögerungen bei der Umsetzung der bisher definierten AP-Velo-Massnahmen hängen u. a. damit zusammen, dass sie bei ihrer Festlegung und Eingabe nur einen generellen Planungsstand aufwiesen. Die konkreten Auswirkungen der Massnahmen waren nicht offenkundig und den betroffenen Grundeigentümerschaften meist nicht bekannt. In den anschliessenden Planungsschritten kam es aufgrund unterschiedlicher Priorisierungen und Ressourcen der betroffenen Gemeinden und/oder der von Massnahmen tangierten Grundeigentümer/innen zu wesentlichen Verzögerungen gegenüber dem mit dem Bund vereinbarten Umsetzungszeitpunkt. Die vorliegende RVNP definiert die aus aktueller Sicht prioritären Planungsmassnahmen (siehe Anhang 2).

3.3 Kantonaler Sachplan Veloverkehr SVV 2014, Stand 2023

Der Kantonale Sachplan Veloverkehr SVV 2014, Stand März 2023, bildet die Grundlage für die Überprüfung des regionalen Velonetzes und für die Festlegung des angestrebten Ausbaustandards. Um eine einfache Überführung der RVNP 2024 in den künftigen SVV sicherzustellen, übernimmt die RKBM dessen Aufbau und Darstellung weitgehend.

Hierarchiestufen Alltagsnetz

Der SVV wurde 2020 auf Basis einer Potenzialanalyse mit Korridoren zu Prüfung von Vorrangrouten ergänzt und im März 2023 nachgeführt. Vorrangrouten stellen die höchste Routenkategorie im kantonalen Velowegnetz dar. Sie sind attraktiv, sicher, schnell und verknüpfen wichtige Ziele des Alltagsverkehrs mit hohen Potenzialen. Mit den Vorrangrouten weist der kantonale Sachplan nun ein Alltagsvelowegnetz mit drei Hierarchiestufen auf:

- *Velovorrangrouten (VVR)* sind qualitativ hochwertige Verbindungen, die Räume mit hohem Potenzial verknüpfen und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen.
- *Hauptverbindungen (HV)* bilden das Gerüst des Velowegnetzes. Sie binden alle regionalen bedeutenden Zentren und Zielorte an. Hauptverbindungen sind zügig und unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Aufgrund ihrer Bedeutung müssen Hauptverbindungen entsprechend einladend ausgestaltet sein.
- Das *Basisnetz (BN)* vervollständigt das Velowegnetz Alltag mit lokalen Verbindungen, (tangentialen) Ergänzungen und Zubringern. Durch das Basisnetz werden kommunal bedeutende Zentren und Zielorte oder kleinere, ländliche Gemeinden angebunden.

Im SVV sind neben den Alltagsvelorouten auch die Velofreizeitrouten verzeichnet. Das Freizeitvelowegnetz legt der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stiftung SchweizMobil fest. Dieses Netz wird aktuell schweizweit überprüft. Anpassungen im Perimeter der RKBM betreffen lediglich die Routenführung im Bereich Gürbetal, diese wurde in der Aktualisierung der RVNP berücksichtigt.

Begrifflichkeiten

Der Bund, der Kanton Bern und die Region Bern-Mittelland verwenden in ihren Dokumenten für die Netzhierarchiestufen unterschiedliche Bezeichnungen. Der Bund ist bestrebt, sowohl den Planungsprozess und Aufbau einer Netzplanung als auch die Begrifflichkeiten zu harmonisieren. Eine entsprechende Planungshilfe wurde parallel zur Aktualisierung der vorliegenden RVNP erarbeitet und Ende Januar 2024 durch das Bundesamt für Strassen ASTRA publiziert. Für die RVNP wurde deshalb in Absprache mit dem kantonalen Tiefbauamt die bisherige Nomenklatur des Sachplans Veloverkehr übernommen und – wo erforderlich – mit regionalen Kategorien ergänzt.

Potenzialanalyse

Die Potenzialanalyse des SVV beziffert das potenzielle Veloverkehrsaufkommen auf den einzelnen Netzabschnitten. Das Potenzial ist jedoch nicht an eine bestimmte Linienführung gekoppelt, sondern ist als Aussage zum Potenzial des betreffenden räumlichen Korridors zu verstehen. Für die Definition der Vorrangrouten wurde die Potenzialanalyse 2020 aktualisiert und ergänzt. Diese berücksichtigt:

- Einwohnende und Arbeitsplätze im Einzugsgebiet
- Höhendifferenzen (Leistungskilometer)
- wichtige Ziele wie Bahnhöfe und Freizeitstandorte

Wo Schulwegverbindungen mit dem Velo via Kantonsstrassen verlaufen, wurde die Verbindung in der Regel eine Kategorie höher eingestuft als aus der Potenzialanalyse hervorging (z. B. Basisverbindung wurde zur Hauptverbindung).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Netzanteile der Hierarchiestufen und ihre Verteilung auf vier definierte Stufen des Velopotenzials anhand des durchschnittlichen werktäglichen Veloverkehrs (DWV, Anzahl Fahrten). 160 km des rund 500 km langen Netzes unterliegen nicht der Potenzialanalyse des Kantons und sind und somit nicht aufgeführt.

Netzanteil in km der Hierarchiestufen	Velopotenzial				Total
	< 500	500–1000	1000–2000	> 2000	
Vorrangrouten	0	39	28	63	130
Hauptverbindungen	7	71	33	48	159
Basisnetz	145	170	33	12	360
Total	152	280	94	123	649

Abb. 7: Netzanteile der Hierarchiestufen mit Velopotenzial

3.4 Schwachstellenanalyse RKBM

Um den Handlungsbedarf in der Region Bern-Mittelland zu ermitteln, liess die RKBM eine Schwachstellenanalyse des regionalen Velowegnetzes durchführen. Dabei wurde der angestrebte Zielzustand der Veloinfrastruktur (siehe Kap. 2.3) mit dem Ist-Zustand verglichen. Der Vergleich erfolgte über die Betrachtung der bestehenden und der erforderlichen Strassenbreite. Dabei wurden der minimal erforderliche Strassenquerschnitt und der zur Erfüllung des Zielbildes angestrebte optimale Querschnitt berücksichtigt.

Für die bestehende Strassenbreite wurde ein Datensatz aus dem topografischen Geländemodell (TLM) der Swisstopo verwendet. Der Datensatz klassiert die Strassenbreiten in einem Intervall von einem Meter.

Auf Netzabschnitten mit einer täglichen Verkehrsbelastung von weniger als 1'250 Fahrzeugen ist keine spezifische Veloinfrastruktur erforderlich. Die entsprechenden Netzabschnitte wurden von der Schwachstellenanalyse ausgeklammert.

Handlungsbedarf besteht auf Strassenabschnitten, in denen der definierte Zielzustand der Veloinfrastruktur (siehe Kap. 2.3) nicht erfüllt ist. Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Vorgehen bei der Planung von Massnahmen wird zwischen den Streckenabschnitten inner- und ausserorts unterschieden. Die nachfolgende Tabelle zeigt den erhobenen Handlungsbedarf, gegliedert nach den Hierarchiestufen des Velonetzes, und den jeweiligen Ausbaubedarf inner- und ausserorts.

Prio.	Netzhierarchie und Velopotenzial	Differenz Strassenbreite SOLL-IST in Meter						Gesamttotal
		Innerorts			Ausserorts			
		1-2 m	> 2m	Total	1-2 m	> 2m	Total	
Optimaler Querschnitt								
1	Vorrangrouten (VVR)	25	107	132	3	25	28	160
2	Hauptverbindungen, Velopotenzial > 650	3	95	98	0	28	28	126
3	Hauptverbindungen und Basisnetz, Velopotenzial > 500	5	120	125	1	106	107	232
4	Restliche Strassen	3	77	80	0	131	131	211
Total		36	399	435	4	290	294	729
Minimaler Querschnitt								
1	Vorrangrouten (VVR)	8	107	115	3	25	28	143
2	Hauptverbindungen, Velopotenzial > 650	6	82	88	0	28	28	116
3	Hauptverbindungen und Basisnetz Velopotenzial > 500	18	103	121	4	102	106	227
4	Restliche Strassen	10	71	81	7	124	131	212
Total		42	363	405	14	279	293	698

Abb. 8: Handlungsbedarf mit Netzanteilen Ausbau

Die geringe Differenz zwischen dem aus Sicht des Veloverkehrs minimalen und dem optimalen Strassenquerschnitt ist dadurch erklärbar, dass die erforderlichen Strassenbreiten deutlich näher beieinander liegen als vermutet. Die Analyse bestätigt somit, dass die angestrebte Umsetzung des optimalen Strassenquerschnitts verhältnismässig ist.

Das Strassennetz in der Region RKBM misst insgesamt rund 750 km. Rund 700 km weisen gegenüber den Standards einen Handlungsbedarf auf. Dies stellt eine Herausforderung für die Erfüllung des Zielbilds Veloinfrastruktur (siehe Kap. 2.3.) dar.

3.5 Handlungsbedarf

Die Ergebnisse der Situationsanalyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Mikrozensus 2021 bestätigt für die Region eine Zunahme des Veloverkehrs.
- Die Netzhierarchie des kantonalen Sachplans Veloverkehr spiegelt das vorhandene Velopotenzial.
- Die Schwachstellenanalyse zeigt einen grossen Handlungsbedarf für die Umsetzung des Zielbilds Veloinfrastruktur (siehe Kap. 2.3) auf.
- Ein tiefer angesetztes Zielbild Veloinfrastruktur (siehe Kap. 2.3) ist nicht zielführend, weil die erforderliche Qualitätssteigerung zur Aktivierung des Velopotenzials ansonsten nicht erreicht werden kann.

Die Situationsanalyse zeigt einen hohen Handlungsbedarf im regionalen Velowegnetz auf. Gleichzeitig sorgt ein Stau der Massnahmenumsetzung aus dem AP4 dafür, dass eine grosse Anzahl der Massnahmen aus dem AP4 als A- oder B-Massnahmen in das AP5 überführt wird. Vor diesem Hintergrund gilt es, neue und zusätzliche Massnahmen aus der RVNP 2024 zuhanden des RGSK 2025 / AP5 mit Bedacht und gut begründet zu definieren. Aus diesem Grund wurde im Nachgang zur Netzplanung zusätzlich der prioritäre Planungsbedarf abgeleitet (siehe Kap. 5).

4 Regionales Velowegnetz 2024

Die RVNP macht Vorschläge zu Netzelementen, die in einem nächsten Planungsschritt konkretisiert und zu umsetzungsfähigen Massnahmen ausgearbeitet werden sollen. Da die Daten der RVNP 2014 nicht als GIS-Daten vorliegen, bildet der Sachplan Veloverkehr SVV, Stand März 2023, die Grundlage für die Aktualisierung der Netzplanung. Die RVNP 2024 ist im WebGIS-Portal der RKBM verfügbar.

Das Velowegnetz bildet sich aus der Überlagerung der drei Hierarchiestufen (Velovorrangroute [VVR], Hauptverbindung [HV], Basisnetz [BN]). Gegenüber der Darstellung im kantonalen Sachplan SVV bestehen folgende Abweichungen:

- Die Vorrangrouten sind in einer Farbabstufung hinterlegt, die eine Aussage zum Planungs- resp. Realisierungsstand ermöglicht
- Dargestellt ist die Reduktion von Vorrangroutenkorridoren
- Bezeichnet sind Bike-&-Ride-Standorte mit Ausbaubedarf
- Vorgeschlagen sind Standorte für Veloverkehrsdrehscheiben
- Der qualitative Handlungsbedarf in Bezug auf das Velopotenzial ist in zwei Stufen dargestellt
- Dargestellt ist der prioritäre Planungsbedarf (auf VVR, auf HV, in Knoten)
- Verortet und beschrieben sind Anpassungen gegenüber dem Sachplan Veloverkehr (siehe Anhang 10)

4.1 Bereinigung der Wunschlinien

Die Wunschlinien, welche die Ziel- und Quellorte von regionaler Bedeutung verbinden, wurden auf das bestehende Stassen- und Wegnetz umgelegt und in zwei Teilschritten bereinigt.

Fehlende Verbindungen

In einem ersten Schritt wurden die im Netz des Sachplans Veloverkehr fehlenden Verbindungen ermittelt.

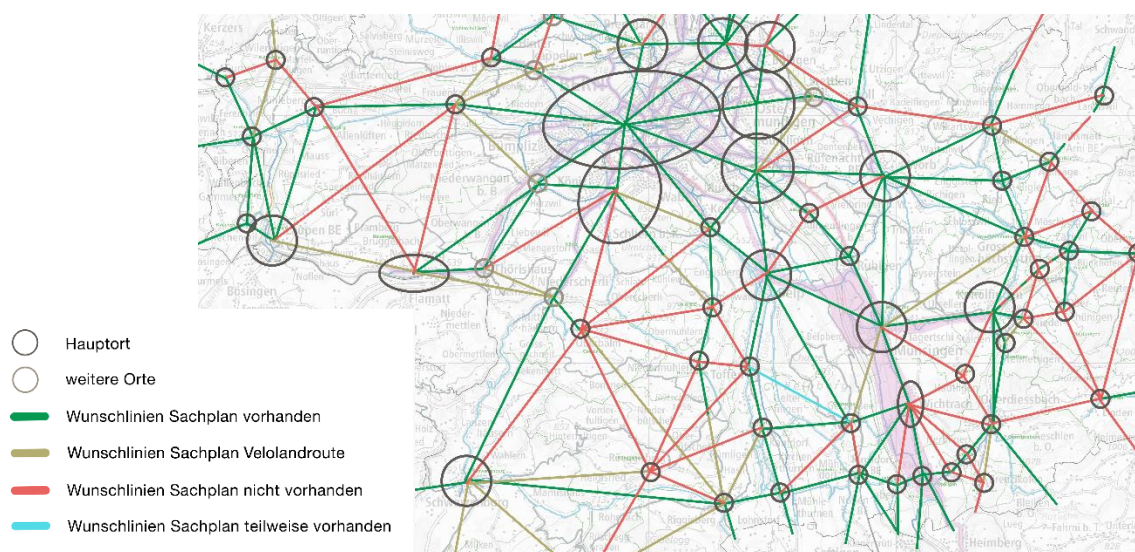


Abb. 9: Wunschlinien Hauptorte Gemeinden: Differenz zu kantonalen Sachplan Veloverkehr SVV

Velopotenzial der fehlenden Verbindungen

In einem zweiten Schritt wurde geprüft, ob die fehlenden Verbindungen mit Blick auf das Velopotenzial begründet sind und ob sie sich sinnvoll auf das bestehende Strassen- und Wegnetz umlegen lassen.

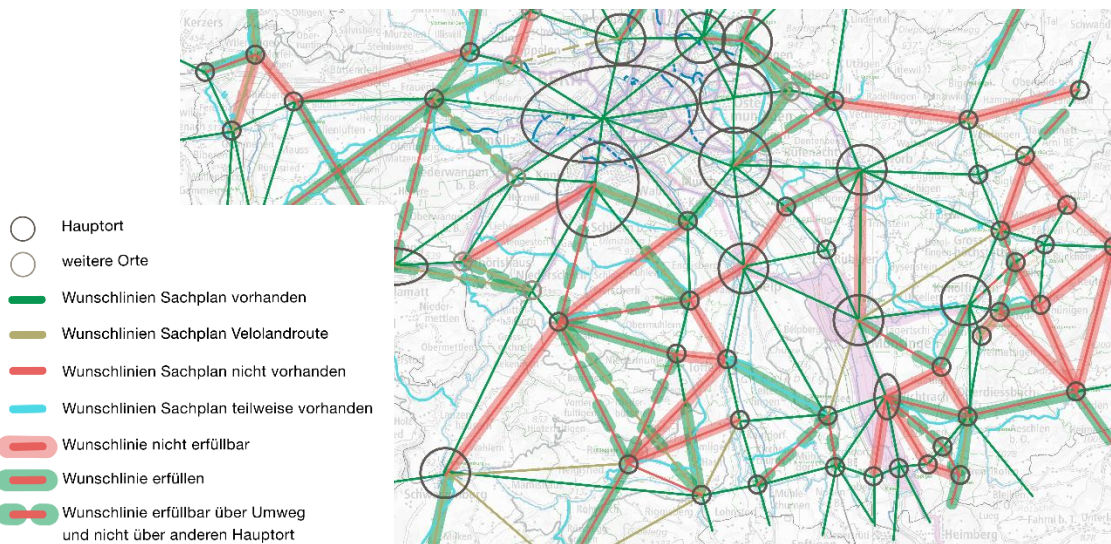


Abb. 10: Wunschlinien Hauptorte Gemeinden: Ergebnis Prüfung

Das Ergebnis ist im bereinigten Wunschlinienplan dokumentiert:

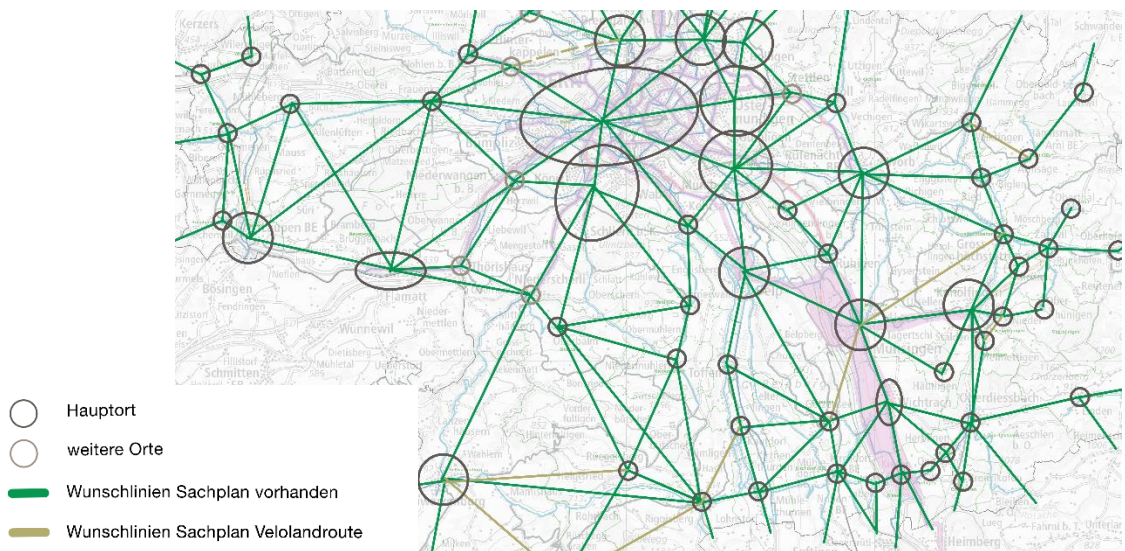


Abb. 11: Wunschlinien Hauptorte Gemeinden: Bereinigte Wunschlinien

4.2 Anpassungen zuhanden des kantonalen Sachplans Verkehr

Die Inhalte und die Darstellung des regionalen Netzplans wurden eng mit dem Kanton (Tiefbauamt des Kantons Bern, Fachstelle Langsamverkehr und Oberingenieurkreis II) abgestimmt. Die vorgeschlagenen Anpassungen im kantonalen Sachplan Veloverkehr sind mit einer eindeutigen Nr. versehen. Sie können im WebGIS-Portal der RKBM ein-/ausgeblendet werden und sind als Tabelle im Anhang 10 zusammengestellt.

4.3 Legende / Lesebeispiel

Die Legende des Netzplans basiert auf der Legende des Sachplans Veloverkehr. Ergänzt sind die Signaturen für die Erkennbarkeit des Planungs-/Umsetzungsstandes der Vorrangrouten, die Standorte der Velodrehscheiben und für die Massnahmen mit prioritärem Planungsbedarf.

Auf der folgenden Seite befindet sich ein Lesebeispiel der Legende. Die in der Legende blau dargestellten Kästen mit Nummer nehmen Bezug zum Lesebeispiel.

Festlegung gemäss Art. 45 Abs. 2 SG

Alltagsverkehr

	Vorrangroute	Hauptverbindung	Basisnetz	Geplante Alltagsrouten	Netzergänzungen	Aufzuhebende Routen
Nationalstrasse 3. Klasse						
Kantonsstrasse						
Kantonaler Radweg						
Gemeinde- oder Privatstrasse						

Vorrangrouten

Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten		← 2
Korridor reduziert		← 3
Routenverlauf definiert, Massnahmen zu definieren		← 4
Routenverlauf und Massnahmen definiert		

Veloinfrastruktur

Bike+Ride (ohne/mit Handlungsbedarf)	
Velodrehscheibe	

Handlungsbedarf

Qualitative Netzlücke	
Qualitative Netzlücke mit geringem Velopotenzial	
Physische Netzlücke	

Massnahmen

Prioritäre Planungen auf Vorrangroute		← 5
Prioritäre Planungen		← 6
Handlungsbedarf an Knoten		

Freizeitverkehr

Velolandroute (geplant)	
-------------------------	--

Informative Inhalte

Bahnhaltestelle	
Oberstufenschulhaus	
Weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr (Netzergänzung)	
Regionsgrenze	

Abb. 12: Legende Netzplan

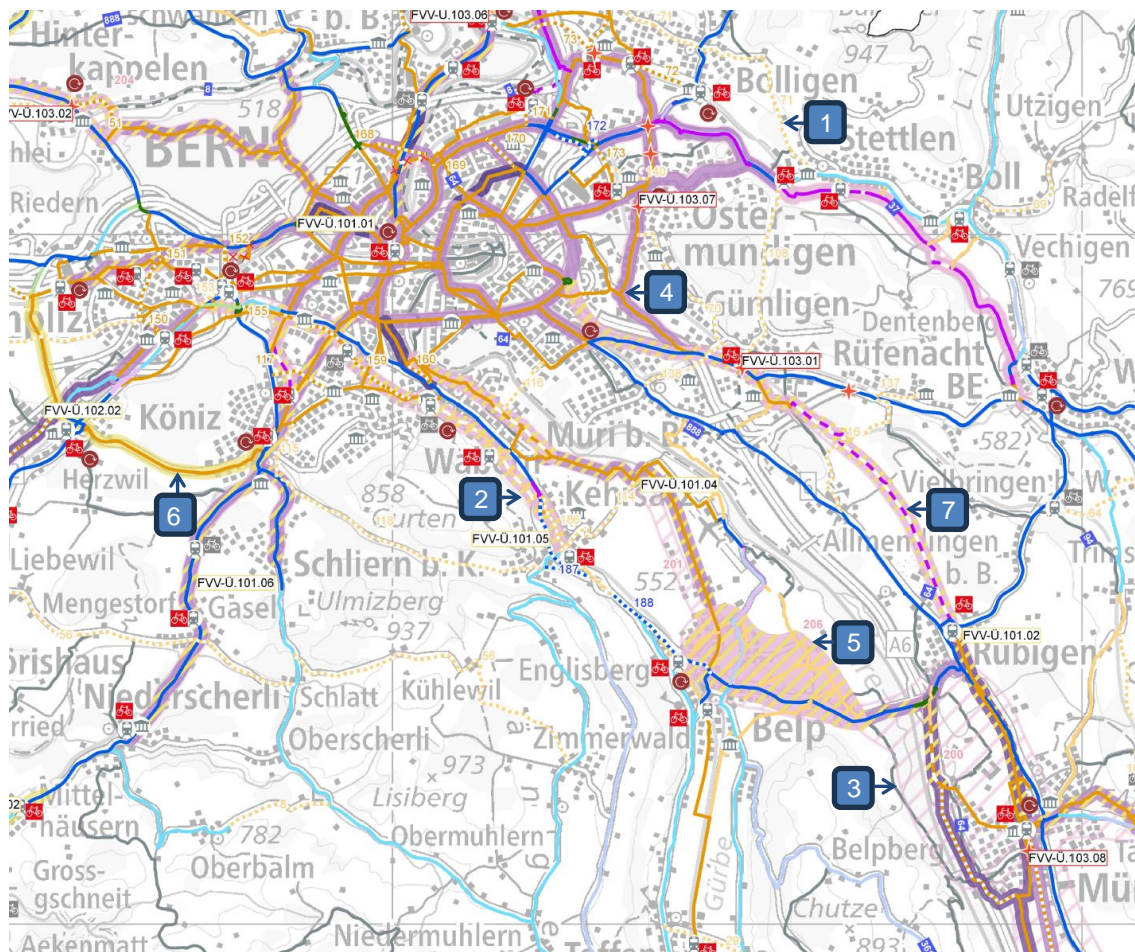


Abb. 13: Ausschnitt regionaler Velowegnetzplan mit vorgeschlagenen Anpassungen im kantonalen Sachplan Veloverkehr

- 1 Netzlücke auf Gemeinde-/Privatstrasse (Antrag: Anpassung Sachplan Veloverkehr)
- 2 Korridor zur Prüfung einer Vorrangroute in Kombination mit einer Netzlücke auf einer Gemeinde-/Privatstrasse und einer prioritären Massnahme (Planung)
- 3 Reduzierter Korridor zur Prüfung einer Vorrangroute
- 4 Vorrangroute, Routenverlauf definiert, Massnahmen zu definieren
- 5 Korridor zur Prüfung einer Vorrangroute in Kombination mit einer prioritären Massnahme (Planung)
- 6 Hauptverbindung in Kombination mit einer prioritären Massnahme (Planung)
- 7 Netzlücke kantonaler Radweg in Kombination mit einer prioritären Massnahme (Planung)

5 Prioritärer Planungsbedarf

Im Nachgang zur Netzplanung wurde zusätzlich der prioritäre Planungsbedarf abgeleitet: Dieser wird in Form von Massnahmenblättern bis auf Stufe Vorstudie konkretisiert (siehe Anhang 2). Bei der Festlegung des prioritären Planungsbedarfs stehen die Handlungsfelder Wirkung (Velopotenzial) und Sicherheit im Vordergrund.

5.1 Herleitung

Wirkung

Vorrangrouten

Die regionale Velonetzplanung priorisiert Räume mit hohem Potenzial. Die grössten Potenziale werden durch die im kantonalen Sachplan Veloverkehr definierten Vorrangrouten erschlossen. Massnahmen zur Umsetzung dieser qualitativ höchstwertigen Verbindungen erzielen die grösste Wirkung und stehen bei der Festlegung der prioritären Planungen im Vordergrund.

Tangentiale Verbindungen

Das Vorrangroutennetz des SVV definiert ausschliesslich radiale Verbindungen aus der Region ins Zentrum der Agglomeration Bern. Eine hohe Bedeutung haben jedoch auch ergänzende tangentielle Verbindungen, welche direkte Netzverbindungen wichtiger Ziel- und Quellorte in der Agglomeration, ausserhalb der Kerngemeinde, sicherstellen.

Veloparkierung

Zur einer attraktiven Veloinfrastruktur gehören gut ausgebaute Bike-&-Ride-Anlagen (B+R) an den Bahnhöfen und S-Bahnstationen in der ganzen Region. B+R-Anlagen sind für die Feinerschliessung ab den Bahnhöfen zentral. Das bestehende B+R-Angebot an Bahnhöfen wurde im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2025 zahlenmässig erhoben, jedoch nicht bezüglich Belegungs-/Auslastungsgrad der Anlagen.

Mit Hilfe der prognostizierten Fahrgastzahlen 2040 (Einsteigende) der Bahn wurde das bestehende Angebot überprüft. Dabei kamen unterschiedliche Ansätze zur Abschätzung des anzustrebenden Angebots zur Anwendung. Aufgrund einer Einschätzung des heutigen Belegungsgrades und der räumlichen Verhältnisse wurde der künftige Bedarf mit 2, 3 oder 4 Abstellplätzen pro 10 Einsteigende gerechnet:

Anzahl Abstellplätze pro 10 Einsteiger*innen	Beschrieb Rahmenbedingungen
4	Zentrale ÖV-Knotenpunkte und Haltpunkt von Intercity- und Interregio-Zügen
3	ÖV-Knotenpunkte mit Halt mehrerer Bahnverbindungen
2	Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen
1	Bahnhöfe mit beschränktem Einzugsgebiet

Abb. 14: Zusammenstellung Rahmenbedingungen für Abschätzung B+R-Bedarf

Die Abschätzung des Ausbaubedarfs ist für die Bahnhöfe der Region Bern-Mittelland im Anhang 8 dokumentiert. Das Angebot an Bushaltestellen wurde bei der Bestandesaufnahme nicht erfasst. Buslinien erschliessen das Siedlungsgebiet in der Regel direkt, zudem liegt ihr Einzugsgebiet meist auch

im Bereich längerer Velofahrten (E-Bikes). Auf die Analyse der Abstellanlagen bei Bushaltestellen wurde deshalb verzichtet. In Einzelfällen ist die Erstellung von Abstellanlagen prüfenswert und sinnvoll. Zu den Qualitätsanforderungen und zur Ausgestaltung der B+R-Anlagen definiert die RVNP 2024 keine Vorgaben. Es sind die bekannten und anerkannten Normen und Arbeitshilfen des ASTRA / des Vereins Velokonferenz Schweiz anzuwenden.

Velodrehscheiben

Velodrehscheiben bieten den Velofahrenden einen Zusatznutzen. Sie sind Verknüpfungs- und Informationspunkt sowie Self-Servicestation. Sie werden an Knotenpunkten von Hauptverbindungen angeordnet und sind idealerweise mit Veloverleihstandorten und Abstellanlagen kombiniert.

Die bezeichneten Standorte für Velodrehscheiben liegen für eine erste Ausbaustufe an Knotenpunkten des Velowegnetzes oder in regionalen Zentren (siehe Anhang 9). Die Standorte sind unabhängig zu den Verkehrsdrehscheiben MIV/ÖV, die durch die RKBM bereits definiert wurden, eine Kombination ist in der weiteren Planung zu prüfen. Die effektiven Standorte und deren Ausrüstung sind in einem weiteren Planungsschritt zu definieren. Nach einer Auswertung der Benutzung und der Betriebserfahrungen der ersten Etappe ist die Definition einer Netzverdichtung sinnvoll.

Verkehrssicherheit

Sicherheit in Knoten

Die Sicherstellung und Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Pflicht und Daueraufgabe der Strasseneigentümerschaften. Der Kanton hat für den Zeitraum 2018–2022 eine umfassende Analyse der Unfälle, in denen ein velofahrende Person beteiligt war, vorgenommen. Sie zeigt auf, dass die Häufigkeit von Velounfällen in Knoten zunimmt. Die betreffenden Knoten sind in der Tabelle mit prioritärem Planungsbedarf aufgeführt (siehe Anhang 2).

Sicherheit auf überkommunalen Schulwegverbindungen

Der Schulwegsicherheit kommt eine hohe Bedeutung zu. Oberstufenschüler/innen dürfen für den Schulweg in der Regel das Velo benutzen. Die RVNP 2024 übernimmt die Oberstufen-Schulstandorte aus dem Sachplan Veloverkehr. In einer weiteren Analyse wurden Netzelemente ermittelt, die als überkommunale Schulwegverbindungen benutzt werden. Die betreffenden Verbindungen oder Korridore sind in der Tabelle mit prioritärem Planungsbedarf aufgeführt (siehe nachfolgende Abb. 14).

Sicherheit auf innerörtlichen Hauptverbindungen

Innerhalb von Siedlungen ist es aufgrund der meist kaum erweiterbaren Strassenräume schwierig oder nicht möglich, eine Veloinfrastruktur zu erstellen. Um eine veloverkehrsgerechte Lösung zu definieren, ist deshalb in der Regel die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes erforderlich, welches den ganzen Strassenraum und alle strassengebundenen Verkehrsträger einschliesst. Die Liste der prioritären Planungen definiert regional wichtige Ortszentren mit Handlungsbedarf aus Sicht des Veloverkehrs.

5.2 Massnahmen

In der nachfolgenden Zusammenstellung ist der prioritäre Planungsbedarf aus Sicht der RKBM zusammengestellt. Der Kanton Bern wird die Massnahmen in seiner Zuständigkeit aus seiner Sicht priorisieren. Im Sinn einer rollenden Planung können in den nächsten Jahren weitere Massnahmen aufgenommen werden. Der prioritäre Planungsbedarf soll ab 2025 soweit möglich bis auf Stufe Vorstudie konkretisiert werden. Umsetzungen der Massnahmen können ab 2028 starten. Die Planungsstufe Vorprojekt stellt die Erarbeitung eines durchgängigen Massnahmenkonzepts sicher. Das Ergebnis ist mit den Standortgemeinden und den hauptbetroffenen Grundeigentümerschaften vor der Eingabe als RGSK/AP-Massnahme inhaltlich soweit möglich zu konsolidieren. Mit diesem Vorgehen soll die weitere Planung und Umsetzung der Massnahmen nach der Eingabe als RGSK/AP-Massnahme vereinfacht werden. Die nachfolgende Zusammenstellung listet den prioritären Planungsbedarf auf:

Nr.	Massnahme/Titel	Federführung	
BM.FVV-Ü.101	Planung Vorrangrouten (Sachplan S119/120)		28
BM.FVV-Ü.101.01	Bern, Brünnen – Bern, Bahnhof (SVV V15)	Stadt Bern	28
BM.FVV-Ü.101.02	Münsingen – Muri – Bern/Ostermundigen/Ittigen (SVV V11)	TBA, DLZ	29
BM.FVV-Ü.101.03	Wohlen b. Bern/Halenbrücke – Bern, Bahnhof (SVV V16)	TBA, DLZ	30
BM.FVV-Ü.101.04	Münsingen – Belp – Bern Bahnhof (SVV V10)	TBA, DLZ	31
BM.FVV-Ü.101.05	Kehrsatz – Wabern – Bern, Bümpliz (SVV V12)	TBA, DLZ	32
BM.FVV-Ü.101.06	Niederscherli/Schliern – Köniz – Bern (SVV V13)	TBA, DLZ	33
BM.FVV-Ü.101.07	M'buchsee – Oberzollikofen – Worblaufen – Bern (SVV V18/20)	TBA, DLZ	34
BM.FVV-Ü.101.08	Konolfingen – Münsingen (SVV V9)	TBA, DLZ	35
BM.FVV-Ü.102	Planung Tangentiale Hauptverbindungen		36
BM.FVV-Ü.102.01	Wohlen – Uettligen – Ortschaften – Kirchlindach – Zollikofen	TBA, OIK II	38
BM.FVV-Ü.102.02	Bern West – Niederwangen – Köniz	Stadt Bern / Köniz	40
BM.FVV-Ü.103	Planung Verkehrssicherheit Knoten		42
BM.FVV-Ü.103.01	Muri bei Bern, Worb- / Moosstrasse	TBA, OIK II / Muri b. Bern	44
BM.FVV-Ü.103.02	Wohlen bei Bern, Bern- / Dorfstrasse	TBA, OIK II / Wohlen b. Bern	45
BM.FVV-Ü.103.03	Zollikofen, Bern- / Kreuz- / Schulhausstrasse	TBA, OIK II / Zollikofen	46
BM.FVV-Ü.103.04	Zollikofen, Bern- / Kirchlindachstrasse	TBA, OIK II	47
BM.FVV-Ü.103.05	Ittigen, Grauholz- / Längfeldstrasse	Ittigen	48
BM.FVV-Ü.103.06	Ittigen, Tiefenau- / Worblaufenstrasse	TBA, OIK II	49
BM.FVV-Ü.103.07	Ostermundigen, Obere Zollgasse / Bahnhofstrasse	Ostermundigen	50
BM.FVV-Ü.103.08	Münsingen, Belpberg- / Industriestrasse / Erlenuweg	Münsingen	51
BM.FVV-Ü.104	Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten		52
BM.FVV-Ü.104.01	Schwarzenburg (alle Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet)	TBA, OIK II	54
BM.FVV-Ü.104.02	Wohlen bei Bern	TBA, OIK II	55
BM.FVV-Ü.104.03	Uettligen, Wohlen bei Bern	TBA, OIK II	56
BM.FVV-Ü.104.04	Ortschaften, Meikirch	TBA, OIK III	57
BM.FVV-Ü.104.05	Kirchlindach – Oberlindach, Kirchlindach	TBA, OIK II	58
BM.FVV-Ü.104.06	Fraubrunnen	TBA, OIK III	59
BM.FVV-Ü.105	Planung Verkehrssicherheit Strecken		60
BM.FVV-Ü.105.01	Iffwil – Jegenstorf	Jegenstorf	62
BM.FVV-Ü.105.02	Zuzwil BE – Jegenstorf	Jegenstorf	63
BM.FVV-Ü.105.03	Ried bei Worb – Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	64
BM.FVV-Ü.105.04	Biglen – Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	65
BM.FVV-Ü.105.05	Zäziwil – Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	66
BM.FVV-Ü.105.06	Kiesen – Wichtrach	Wichtrach	67
BM.FVV-Ü.105.07	Kirchenturnen, Turnen – Riggisberg	TBA, OIK II	68
BM.FVV-Ü.105.08	Rüeggisberg – Riggisberg	Riggisberg	69
BM.FVV-Ü.105.09	Rüschegg – Schwarzenburg	Schwarzenburg	70
BM.FVV-Ü.105.10	Guggisberg – Schwarzenburg	Schwarzenburg	71
BM.FVV-Ü.106	Planung und Umsetzung Veloparkierung		72
BM.FVV-Ü.106.01	Bike-&-Ride-Anlagen, Massnahmentyp A+B		73

Abb. 15: Massnahmen

5.3 Fazit und weiteres Vorgehen

Die Bedeutung des Veloverkehrs hat in den letzten Jahren weiter zugenommen. Die Nachfrage nach einer durchgehenden und hochwertigen Veloinfrastruktur für alle Velofahrenden in der Region Bern-Mittelland ist hoch und wird weiter steigen. Die Region verfügt trotz ihrer vielfältigen Raumstrukturen über ein hohes Velopotenzial. Zugleich zeigt eine Schwachstellenanalyse im RKBM-Perimeter einen grossen Handlungsbedarf für die Umsetzung velogerechter Infrastrukturstandards auf – dies auf rund 700 km des ca. 750 km langen regionalen Strassennetzes. Mit der aktualisierten Regionalen Velonetzplanung RVNP 2024 liegt die Grundlage für die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung und Ergänzung des regionalen Velonetzes vor.

Die RVNP fliesst ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK der RKBM sowie ins Agglomerationsprogramm AP des Bundes ein. Damit ist die RVNP die Grundlage für das Auslösen von Planungs- und Korridorstudien sowie für die Aktualisierung des Sachplans Veloverkehr des Kantons Bern SVV. Voraussetzung für die Finanzierung eines Ausbaus der Veloinfrastruktur über Bundes- und Kantonsgelder ist wie oben erwähnt die Aufnahme ins AP. Gemeinden ausserhalb des vom Bund definierten Agglomerationsperimeters können jedoch beim Kanton finanzielle Unterstützung für Investitionen in Velowege beantragen. Verantwortlich für die Planung und Realisation der definierten Massnahmen (siehe Anhang 2) sind die jeweiligen Strasseneigentümerschaften, das heisst die Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM und der Kanton Bern.

Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
BN	Basisnetz
B+R	Bike-&-Ride-Anlagen
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
DTV	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
KS	Kantonsstrasse
HV	Hauptverbindung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZMV	Mikrozensus Mobilität und Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RVNP	Regionale Velonetzplanung
SVV	Kantonaler Sachplan Veloverkehr 2014 (angepasst 2020, überarbeitet 2023)
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
TLM	Topgrafisches Geländemodell
VVR	Velovorrangroute

Anhang 1: Netzplanung 2024

Der Netzplan im Massstab 1:50'000 ist Bestandteil der Dokumentation. Er liegt als separate Dokumente als Gesamtplan im Format A0, oder aufgeteilt in Teilbereiche im Format A3 vor.

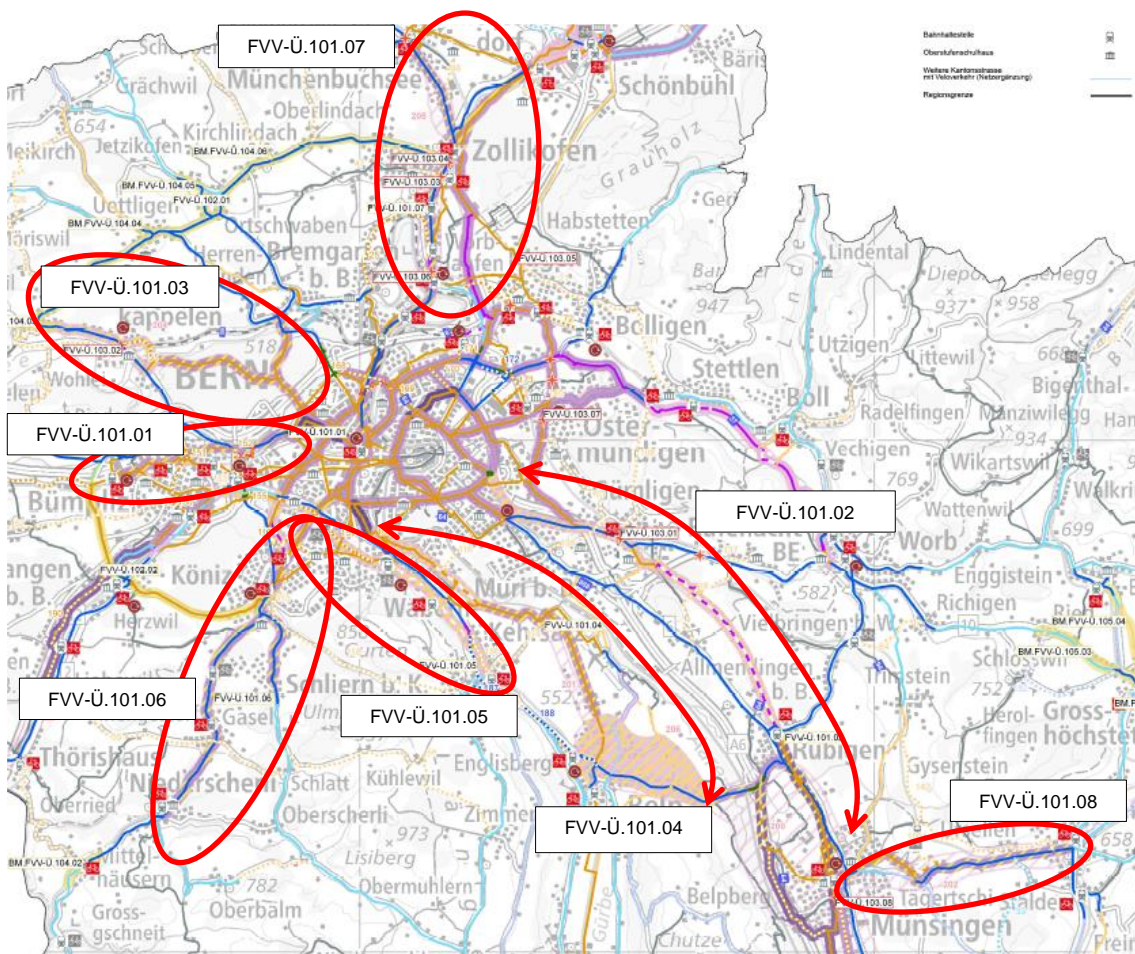
Anhang 2: Massnahmenblätter

Die im Rahmen der RVNP definierten Massnahmen werden in die Erarbeitung des aktuellen RGSK 2025 Bern-Mittelland überführt. Das RGSK sieht für jede Massnahme eine Umsetzungspriorität vor, damit Schwerpunkte und die vorrangig zu behandelnden Massnahmen klar ausgewiesen sind. Die in den Massnahmenblättern ausgewiesene Priorität «1. Priorität» stellt die höchste Priorität dar und signalisiert einen angestrebten Start der Bearbeitung zwischen 2025 bis 2031.

Planung Vorrangrouten

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Massnahmenpaket

Karte



Ausschnitt Netzplan Regionale Velonetzplanung

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Leitsatz Nr. 11 des regionale Veloleitbild legt fest, dass die regionale Velonetzplanung Räume mit hohem Potenzial priorisiert. Das grösste Potenzial liegt in den im Sachplan Veloverkehr definierten Vorrangrouten. Diese sind grossräumige, überkommunale Verbindungsachsen, die wichtige regionale Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete anbinden und miteinander auf möglichst direktem Weg erschliessen.

Die Vorrangrouten bilden ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsarmen, radialen und tangentialen Velohauptverbindungen zwischen wichtigen Quell- und Zielorten des täglichen Verkehrs. Sie erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und ÖV und tragen damit zu einem höheren Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs bei. Die Planung prioritärer Vorrangrouten dient der Umsetzung des angestrebten Velonetzes.

Die Massnahmen haben zum Ziel prioritäre Vorrangrouten mittels Planungsstudie und Vorprojekt zu erarbeiten. Die Abstimmung und Koordination umfasst eine Mitwirkung innerhalb der Region (Planungsstudie), sowie der beteiligten Gemeinden und der durch Landerwerb tangierten Grundeigentümer (Planungsstudie)

und Vorprojekt). Die Massnahme trägt zur Weiterentwicklung des mit dem Regionalen Velonetzplan definierten Velonetzes bei. Das Ziel der Planung besteht in der Definition breit abgestützter und damit umsetzungsfähiger Massnahmen.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zweckmässigkeit

Die im Rahmen der Planungsstudien zu erarbeitenden Massnahmen unterstützen massgeblich die Teilstrategien Verkehr, indem ein dichtes und flächiges Veloverkehrsnetz ausgebildet wird. Durch eine attraktive und sichere Veloverkehrsinfrastruktur werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf das Velo im Alltag geschaffen.

Die Planungsstudien definieren die Linienführung und Grundkonzeption der Vorrangrouten, die anschließende Vernehmlassung stellt die strategische Ausrichtung und Koordination innerhalb der RKBM sicher. Im Rahmen der Vorprojekte erfolgt die vertiefte Abstimmung und Koordination mit den beteiligten Stellen und betroffenen Grundeigentümern. Die Planungstiefe und die frühzeitige Abstimmung schaffen die Grundlagen für die Definition von Massnahme im Rahmen des RGSK 2029 / Agglomerationsprogramm 6. Generation.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr:

Mit den Massnahmen wird das Veloverkehrsnetz sicherer und kann seine Wirkung insbesondere auf den kurzen Strecken besser ausüben.

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen:

Die Massnahmen tragen zu einer Attraktivierung des siedlungs-, umwelt- und klimaverträglichen Veloverkehrs bei (Verbesserung Modal Split und Verringerung Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten).

Vorgehen - Zeitplan

Erarbeitung Planungsstudie	Januar – Dezember 2025
Vernehmlassung und Abschluss Planungsstudie (RKBM, Beteiligte, Grundeigentümer)	Januar – Juni 2026
Erarbeitung Vorprojekt	August 2026 – Juni 2027
Vernehmlassung und Abschluss Vorprojekt (Beteiligte und Grundeigentümer)	August – Dezember 2027
Erarbeitung Massnahmen RGSK 2029 / AP6	Januar – Juni 2028

Gesamtkosten (Mio. CHF)

≤ 1.15 Mio. CHF (Total der Planungskosten der Massnahmenblätter BM.FVV-Ü.101.01-.08)

Finanzierungsschlüssel

-

Qualitative Angaben, Dokumente (u. a.)

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, nachgeführt am 6. März 2023
- Regionales Veloleitbild 2023

**Planung Vorrangrouten
Bern, Brünnen – Bern, Bahnhof (SVV V15)**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.01	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung
 Die Vorrangroute Bern-Brünnen – Murtenstrasse verbindet als direkte West-Ost-Verbindung die drei Fokusräume Bern, Brünnen (inkl. der regionalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brünnen und dem weitgehend abgeschlossenem kantonalem Programm des Entwicklungsschwerpunkt ESP Bern Brünnen), Bern Ausserholligen (mit dem Umstrukturierungsgebiet Weyermannshaus und dem zukünftigen Campus der Berner Fachhochschule) und Bern Länggasse-Neufeld mit dem wichtigen Bildungsstandorten von Universität, Hochschule PH und Gymnasium miteinander.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	≤ CHF 50'000.-	-



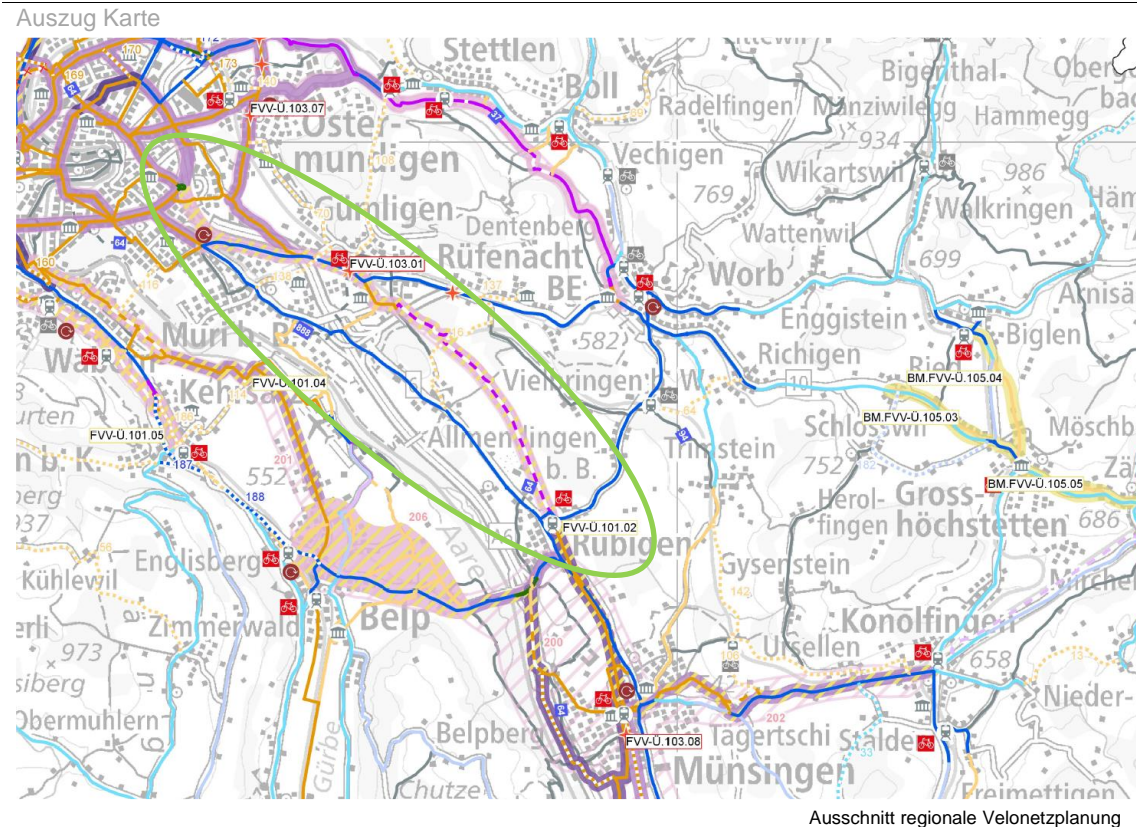
Planung Vorrangrouten
Münsingen – Muri – Bern/Ostermundigen/Ittigen (SVV V11)

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.02	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
BM.LV-Ü.24.3	-	FVV	Teilmassnahme Pa- ket

Kurzbeschreibung
 Die Velovorrangroute zwischen Münsingen und Bern stellt eine Alternative zu den parallel führenden Strecken von Autobahn und Bahn dar.
 Die Route verbindet den regionalen Fokusraum Münsingen, mit der regionalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Münsingen, mit den Agglomerationsgürtelgemeinden (inkl. der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Gümligen) und der Stadt Bern. Zusammen mit der in Planung befindlichen Vorrangroute Münsingen – Thun entsteht eine überregionale, direkte und durchgehende Verbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Münsingen, Rubigen, Allmendingen, Muri bei Bern, Stadt Bern	TBA, DLZ	Gemeinden, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 50'000.- Vorprojekt: CHF 150'000.- Total ≤ CHF 200'000.-	-



Planung Vorrangrouten

Wohlen b. Bern/Halenbrücke – Bern, Bahnhof (SVV V16)

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.03	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Die Vorrangroute erschliesst die nordwestlichen Agglomerationsgürtelgemeinden mit der Stadt Bern und bindet damit wichtige Siedlungs- und Naherholungsräume an die Kernstadt.
 Die Vorrangroute schliesst an die Tangentialverbindung Wohlen – Uetligen – Ortschaften – Kirchlin-dach – Zollikofen (BM.FVV-Ü.102.01) sowie die Vorrangroute Bern – Halenbrücke –Uetligen/Ortschaften an.

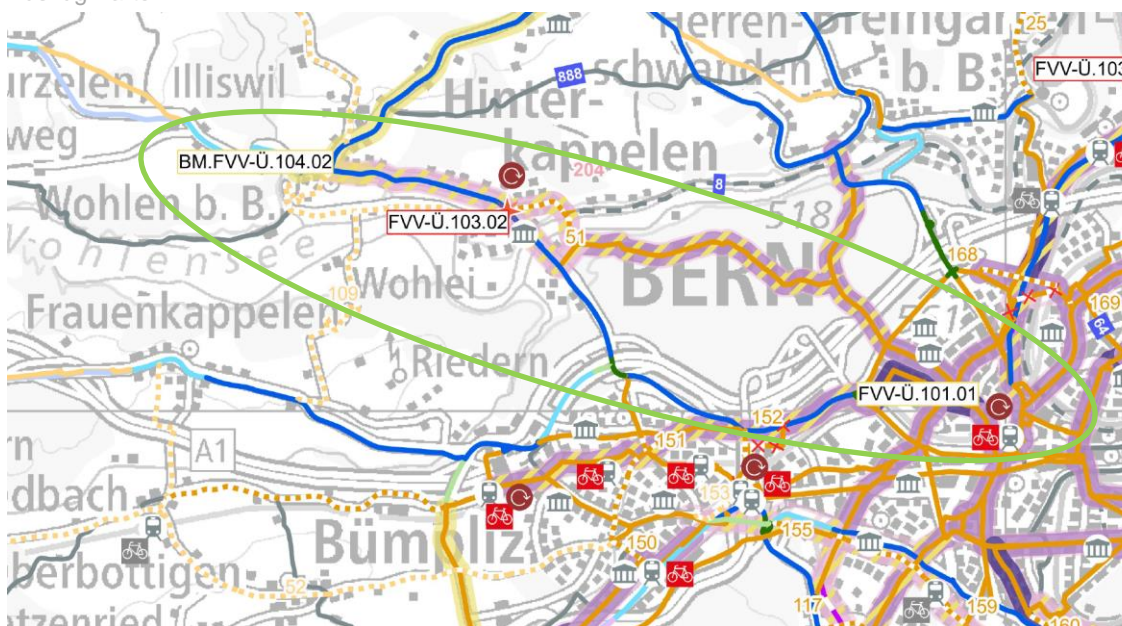
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-Ü.103.02 Planung Verkehrssicherheit Knoten, Wohlen bei Bern, Bernstrasse / Dorfstrasse
- BM.FVV-Ü.104.03 Planung veloverkehrsfreundliche Ortsdurchfahrten, Wohlen bei Bern

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Wohlen bei Bern, Stadt Bern	TBA, DLZ	Gemeinden, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 30'000.- Vorprojekt: CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Vorrangrouten
Münsingen – Belp – Bern Bahnhof (SVV V10)**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.04	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	Teilmassnahme Pa- ket
-	-	FVV	

Kurzbeschreibung

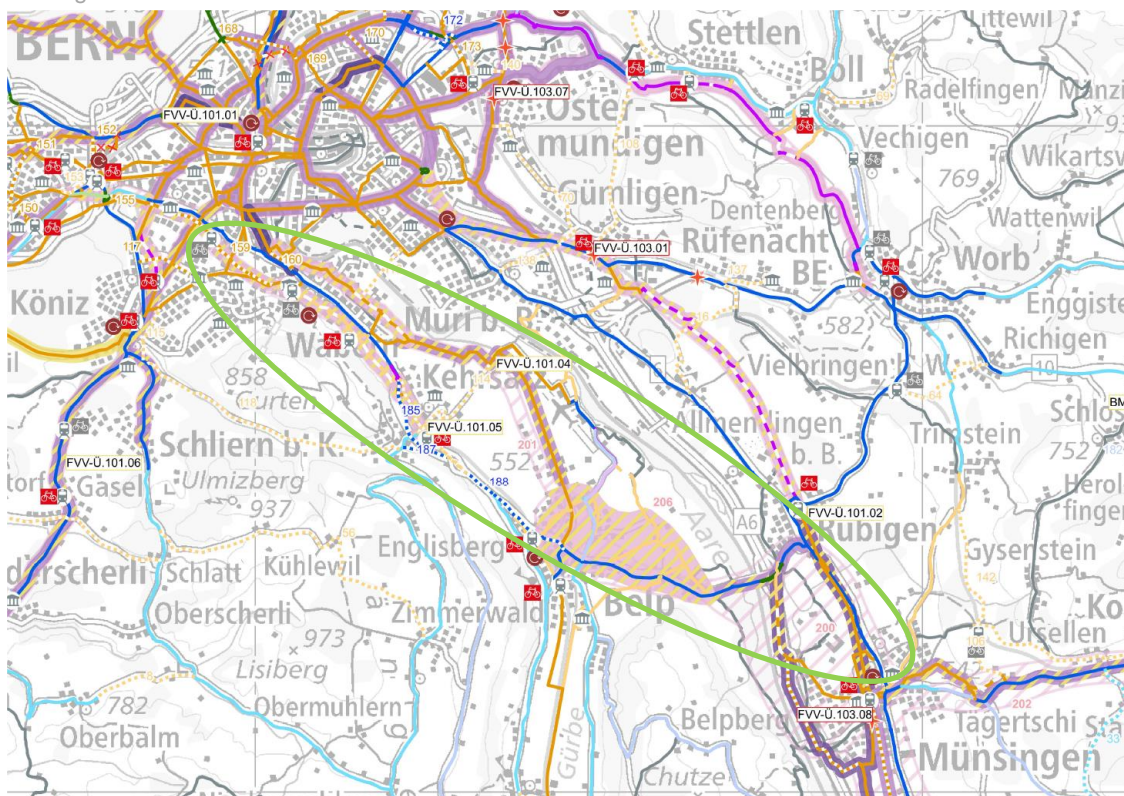
Die Velovorrangroute zwischen Belp und Bern stellt eine Alternative zu den parallel führenden Strecken von S-Bahn und Kantonsstrasse dar. Die Routenführung ist weniger direkt, erschliesst jedoch einen Grossteil des Belper Kernsiedlungsgebietes sowie dem nördlichen Ortsteil von Wabern und führt insgesamt auf wenig MIV-befahrenen Strecken. Dies ermöglicht eine attraktive Verbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Die Route verbindet die Agglomerationsgürtelgemeinden im Südwest-Korridor, inkl. der regionalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Belp, mit der Stadt Bern.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Belp, Kehrsatz, Köniz, Stadt Bern	TBA, DLZ	Gemeinden, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 50'000.- Vorprojekt: CHF 100'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Planung Vorrangrouten
Kehrsatz – Wabern – Bern, Bümpliz (SVV V12)

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.05	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Pa- ket

Kurzbeschreibung

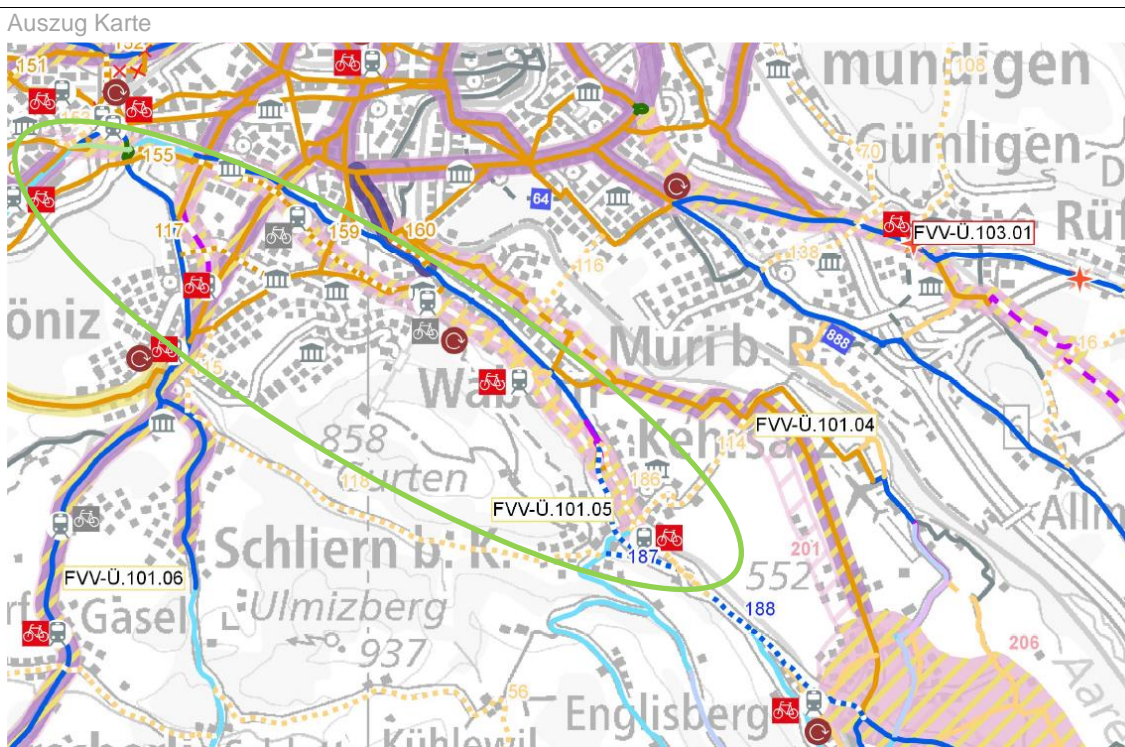
Die Achse zwischen Kehrsatz und Ausserholligen stellt ein wichtige Haupterschliessung zwischen dem Südwest-Korridor und der Stadt Bern dar. Im Abschnitt Kehrsatz – Wabern ist als Alternative zur viel befahrenen Kantonsstrasse eine Veloroute entlang der Bahnleiße mit einem durchgehenden Radweg geplant. Die Route verbindet die drei regionalen Fokusräume Köniz Wabern/Kehrsatz, Bern/Köniz Morillon und Bern Ausserholligen miteinander. Die planerischen Grundlagen und Ergebnisse zum Fokusraum Morillon sind bei der Studie zu berücksichtigen.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-xx Köniz, Fuss- und Veloverbindung Wabern, Rotes Kreuz – Grünastrasse (0351.3.072)
- BM.FVV-xx Köniz, Kehrsatz, Fuss- und Veloverbindung entlang der Bahnlinie; ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern – S-Bahnhaltestelle Kehrsatz Nord (Abschnitt 5)

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Kehrsatz, Köniz, Stadt Bern	TBA, DLZ	Gemeinden, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 50'000.- Vorprojekt: CHF 200'000.- Total ≤ CHF 250'000.-	-



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Vorrangrouten
Niederscherli/Schliern – Köniz – Bern (SVV V13)**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.06	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung
 Der Veloverkehr zwischen dem Zentrum von Köniz, via Waldegg und Fischermätteli in Richtung Ausserholligen und Innenstadt Stadt Bern, wickelt sich mangels attraktiver Alternativrouten vornehmlich über die Hauptverkehrsstrassen ab. Die Vorrangroute Niederscherli/Schliern – Köniz – Bern Loryplatz schliesst diese physische Netzlücke und verbindet Niederscherli über den regionalen Fokusraum Köniz Zentrum / Liebefeld, inkl. Der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Köniz (Typ E regionale Verkehrsdrehscheibe), mit dem Zentrum von Bern und den wichtigen Arbeits- und Ausbildungsstätten rund um das Inselfspital.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-xx Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6 (0351.4.078).
- BM.ÖV-Nat.5 Doppelspurausbau

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
	TBA, DLZ	Gemeinden, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 50'000.- Vorprojekt: CHF 100'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-



**Planung Vorrangrouten
Münchenbuchsee – Oberzollikofen – Worblaufen – Bern (SVV V18/20)**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.07	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
BM.LV-Ü.33	-	FVV	Teilmassnahme Pa- ket

Kurzbeschreibung
Die Vorrangroute Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee durchläuft auf direktem Weg einen agglomerationsnahen Abschnitt des Korridors Nord und verbindet die zentralen Siedlungsgebiete der Gemeinden miteinander. Das Verlagerungspotenzial ist dementsprechend hoch. Entlang der Route befinden sich der regionale Fokusraum Zollikofen/Moosseedorf/Münchenbuchsee und die regionalen Verkehrsdrehscheiben Bahnhof Zollikofen und Bahnhof Worblaufen.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Ittigen, Zollikofen, Münchenbuchsee	TBA, DLZ	Gemeinden, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 30'000.- Vorprojekt: CHF 120'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

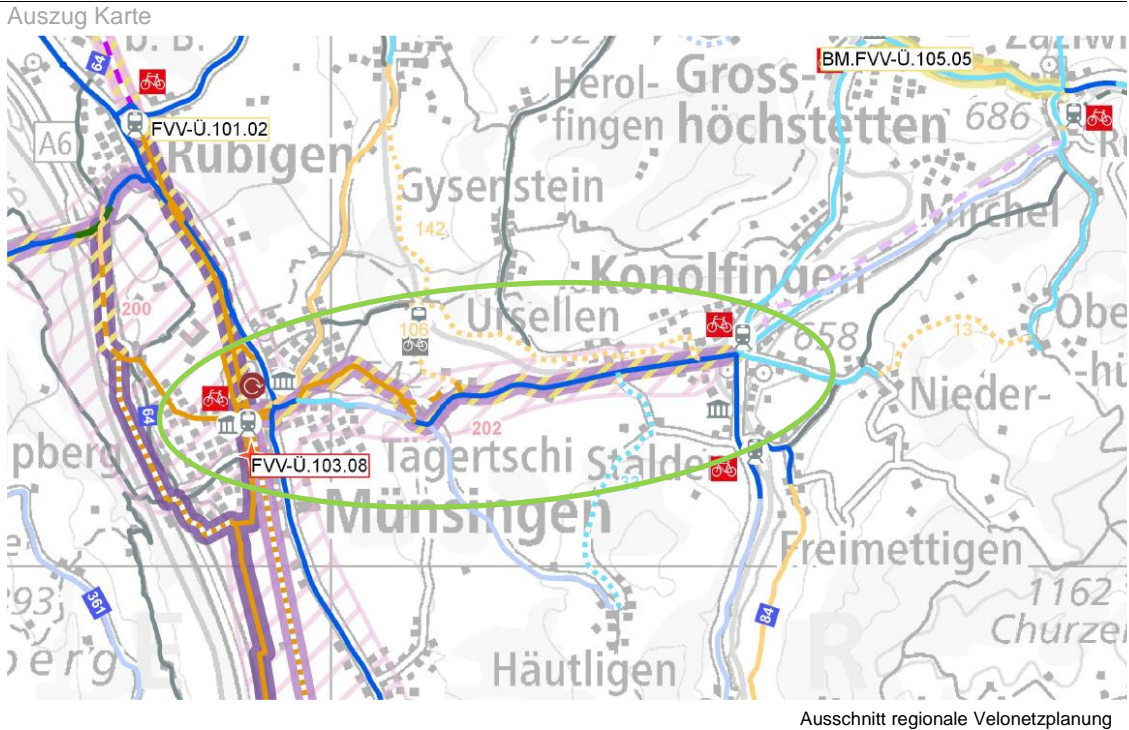
**Planung Vorrangrouten
Konolfingen – Münsingen (SVV V09)**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.08	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
BM.LV-Ü.30	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung
 Die Vorrangroute Konolfingen – Münsingen ermöglicht als tangentielle Verbindung eine attraktive und direkte Verbindung zwischen dem Aaretal und dem Emmental («Konolfingen – das Tor zum Emmental»). In den beiden Siedlungszentren bestehen mehrere Siedlungserweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten (6 Vorranggebiete, 6 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und 2 Regionale Schwerpunktgebiete) sowie die Verkehrsdrehscheiben Bahnhof Münsingen und Bahnhof Konolfingen (Typ F Regionale Verkehrsdrehscheiben), bei denen der Übergang zu den beiden Bahnkorridoren und Buslinien erfolgen kann.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

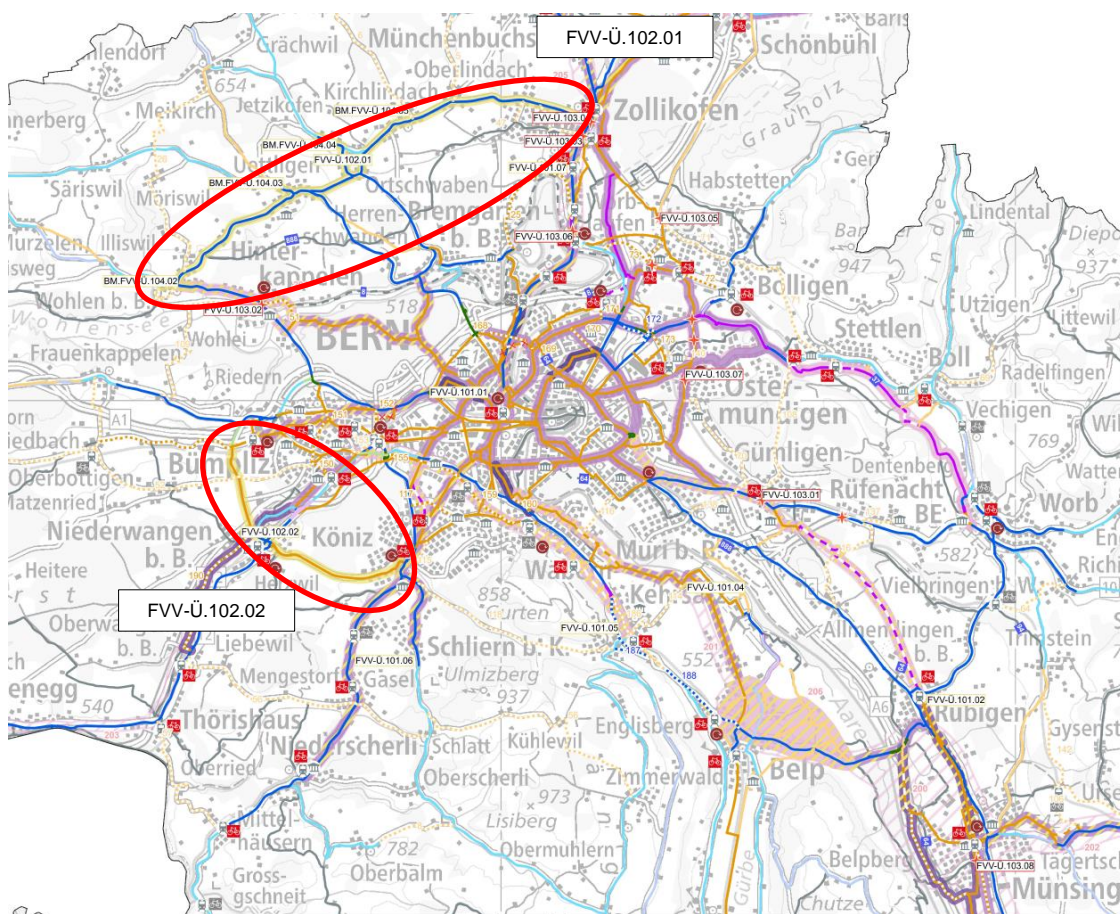
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Konolfingen, Münsingen	TBA, DLZ	Gemeinden, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 30'000.- Vorprojekt: CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-



Planung Tangentiale Hauptverbindungen

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.102	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Massnahmenpaket

Karte



Ausschnitt Netzplan Regionale Velonetzplanung

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Vorrangrouten bilden ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsarmen, radialen und tangentialen Velohauptverbindungen zwischen wichtigen Quell- und Zielorten des täglichen Verkehrs. Sie erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und ÖV und tragen damit zu einem höheren Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs bei. Die Planung prioritärer Vorrangrouten dient der Umsetzung des angestrebten Velonetzes.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Die Massnahmen haben zum Ziel prioritäre Vorrangrouten mittels Planungsstudie und Vorprojekt zu erarbeiten. Die Abstimmung und Koordination umfasst eine Mitwirkung innerhalb der Region (Planungsstudie), sowie der beteiligten Gemeinden und der durch Landerwerb tangierten Grundeigentümer (Planungsstudie und Vorprojekt). Die Massnahme trägt zur Weiterentwicklung des mit dem Regionalen Velonetzplan definierten Velonetzes bei. Das Ziel der Planung besteht in der Definition breit abgestützter und damit umsetzungsfähiger Massnahmen.

Zweckmässigkeit

Die im Rahmen der Planungsstudien zu erarbeitenden Massnahmen unterstützen massgeblich die Teilstrategien Verkehr, indem ein dichtes und flächiges Veloverkehrsnetz ausgebildet wird. Durch eine attraktive und sichere Veloverkehrsinfrastruktur werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf das Velo im Alltag geschaffen.

Die Planungsstudien definieren die Linienführung und Grundkonzeption der Tangentialverbindungen, die anschliessende Vernehmlassung stellt die strategische Ausrichtung und Koordination innerhalb der RKBM sicher. Im Rahmen der Vorprojekte erfolgt die vertiefte Abstimmung und Koordination mit den beteiligten Stellen und betroffenen Grundeigentümern. Die Planungstiefe und die frühzeitige Abstimmung schaffen die Grundlagen für die Definition von Massnahme im Rahmen des RGSK 2029 / Agglomerationsprogramm 6. Generation.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr:

Mit den Massnahmen wird das Veloverkehrsnetz sicherer und kann seine Wirkung insbesondere auf den kurzen Strecken besser ausüben.

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen:

Die Massnahmen tragen zu einer Attraktivierung des siedlungs-, umwelt- und klimaverträglichen Veloverkehrs bei (Verbesserung Modal Split und Verringerung Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten).

Vorgehen - Zeitplan

Erarbeitung Planungsstudie	Januar – Dezember 2025
Vernehmlassung und Abschluss Planungsstudie (RKBM, Beteiligte, Grundeigentümer)	Januar - Juni 2026
Erarbeitung Vorprojekt	August 2026 – Juni 2027
Vernehmlassung und Abschluss Vorprojekt (Beteiligte und Grundeigentümer)	August – Dezember 2027
Erarbeitung Massnahmen RGSK 2029 / AP6	Januar – Juni 2028

Gesamtkosten (Mio. CHF)

≤ 0.3 Mio. CHF (Total der Planungskosten der Massnahmenblätter BM.FVV-Ü.102.01-.02)

Finanzierungsschlüssel

Qualitative Angaben, Dokumente (u.a.)

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, nachgeführt am 6. März 2023
 - Regionales Veloleitbild 2023
-

Planung Tangentiale Hauptverbindungen Wohlen – Uettligen – Ortschaften – Kirchlindach – Zollikofen

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.102.01	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Die Tangentialverbindung Wohlen – Uettligen – Ortschaften – Kirchlindach – Zollikofen verbindet grossräumig die beiden Korridore Nord und Nordwest miteinander. Dabei ermöglicht sie an mehreren Positionen den Übergang zu den zentral ausgerichteten Vorrangrouten Wohlen – Hinterkappelen – Eymatt – Länggasse/Bern (BM.FVV-Ü.101.01), Bern – Halenbrücke – Uettligen/Ortschaften und Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf (BM.FVV-Ü.101.07), inklusive der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Zollikofen).

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigen:

- BM.FVV-Ü.104.03 Planung veloverkehrsfreundliche Ortsdurchfahrten, Wohlen bei Bern
- BM.FVV-Ü.104.04 Planung veloverkehrsfreundliche Ortsdurchfahrten, Uettligen, Wohlen bei Bern
- BM.FVV-Ü.104.05 Planung veloverkehrsfreundliche Ortsdurchfahrten, Ortschaften, Meikirch
- BM.FVV-Ü.104.06 Planung veloverkehrsfreundliche Ortsdurchfahrten, Kirchlindach – Oberlindach, Kirchlindach
- BM.MIV-Auf.01.04 Veloverbindung Halenbrücke – Uettligen – Kirchlindach

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Wohlen bei Bern, Meikirch, Kirchlindach, Zollikofen	TBA, OIK II	Gemeinden, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 30'000.- Vorprojekt: CHF 70'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Tangentiale Hauptverbindungen
Bern West – Niederwangen – Köniz**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.102.02	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Pa- ket

Kurzbeschreibung

Die Achse Köniz – Niederwangen – Bern-Brünnen bildet die direkteste und topographie-freundlichste Hauptverbindung zwischen den drei Siedlungsgebieten, welche u.a. die kommunalen Entwicklungsschwerpunkte und regionalen Fokusräumen Köniz Niederwangen und Bern Brünnen beinhalten. Die Route verbindet drei regionale Verkehrsdrehscheiben (Typ E) miteinander.

Als grossräumig einzige südwestliche Tangentiale weist die Verbindung für den Veloverkehr und öffentlichen Verkehr eine hohe Bedeutung auf. Für den Veloverkehr sind u.a. aufgrund der langen Ausserortsabschnitte Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erarbeiten.

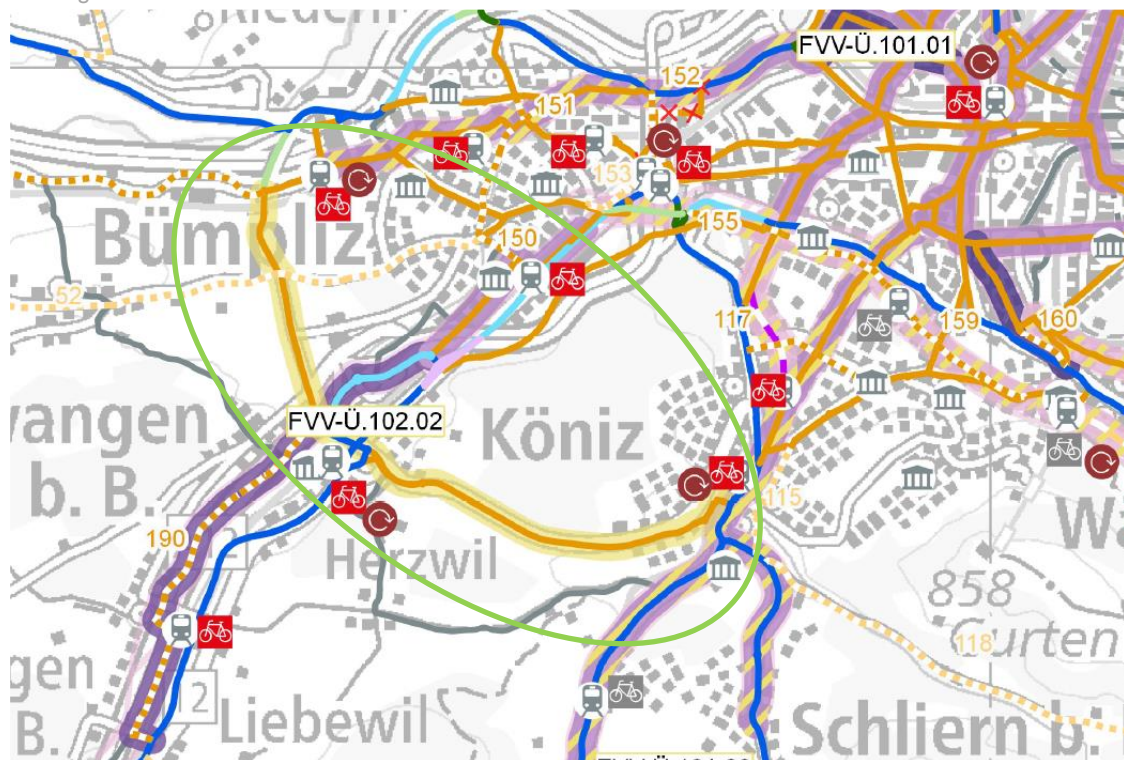
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-xx Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse – Moosweg (0351.4.067)
- BM.FVV-Ü.03.20 Köniz, Verkehrssicherheit Veloverkehr Landorfstrasse, Abschnitt Köniz, Sägestrasse – Niederwangen, Schwendistutz

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Stadt Bern, Köniz	Stadt Bern, Gemeinde Köniz	TBA, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Variantenstudie: CHF 0.- Vorprojekt: CHF 150'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

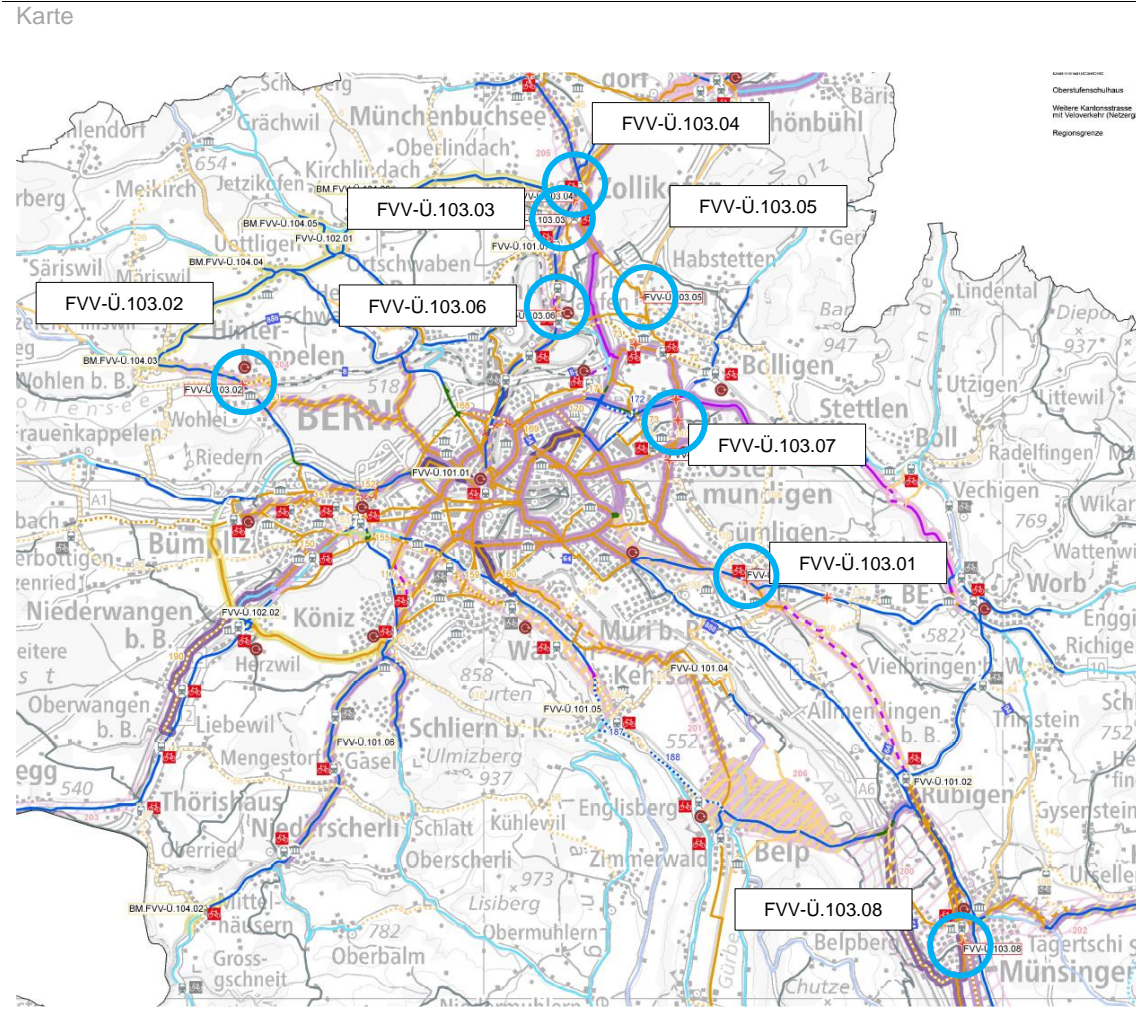
Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Planung Verkehrssicherheit Knoten

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Massnahmenpaket



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Sicherstellung und Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Pflicht und Daueraufgabe der jeweiligen Strasseneigentümer. Im Rahmen der regionalen Velonetzplanung erfolgte eine umfassende Analyse der Unfälle mit Velobeteiligung. Dabei fiel auf, dass sie Netzelemente mit einer erhöhten Unfallhäufigkeit ausschliesslich Knoten sind. Knoten nehmen in den Gesamtnetzen eine bedeutende Rolle ein, indem sie unterschiedliche Strecken miteinander verbinden und Verkehrsströme verteilen. Mit einem Fokus auf die Behebung von Handlungsbedürfnissen und Sicherheitsrisiken an Knoten wird ein wichtiger Beitrag zu einem sicheren und widerstandsarmen regionalen Veloverkehrnetz geleistet.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zweckmässigkeit

Die im Rahmen der Planungsstudien zu erarbeitenden Massnahmen unterstützen massgeblich die Teilstrategien Verkehr, indem ein dichtes und flächiges Veloverkehrsnetz ausgebildet wird. Durch eine attraktive und sichere Veloverkehrsinfrastruktur werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf das Velo im Alltag geschaffen.

Die Planungsstudien definieren die zweckmässigsten Lösungen zur Behebung der punktuellen Schwachstellen im Netz. Im Rahmen der Vorprojekte erfolgt die vertiefte Abstimmung und Koordination mit den beteiligten Stellen und betroffenen Grundeigentümern. Im Rahmen der Vorprojekte erfolgt die vertiefte Abstimmung und Koordination mit den beteiligten Stellen und betroffenen Grundeigentümern. Die Planungstiefe und die frühzeitige Abstimmung schaffen die Grundlagen für die Definition von Massnahme im Rahmen des RGSK 2029 / Agglomerationsprogramm 6. Generation.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr:

Mit den Massnahmen wird das Veloverkehrsnetz sicherer und kann seine Wirkung insbesondere auf den kurzen Strecken besser ausüben.

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen:

Die Massnahmen tragen zu einer Attraktivierung des siedlungs-, umwelt- und klimaverträglichen Veloverkehrs bei (Verbesserung Modal Split und Verringerung Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten).

Gesamtkosten (Mio. CHF)

≤ 0.4 Mio. CHF (Total der Planungskosten der Massnahmenblätter BM.FVV-Ü.103.01-.08)

Finanzierungsschlüssel

Qualitative Angaben, Dokumente (u.a.)

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, nachgeführt am 6. März 2023
 - Regionales Veloleitbild 2023
-

**Planung Verkehrssicherheit Knoten
Muri bei Bern, Worbstrasse / Moosstrasse**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.01	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

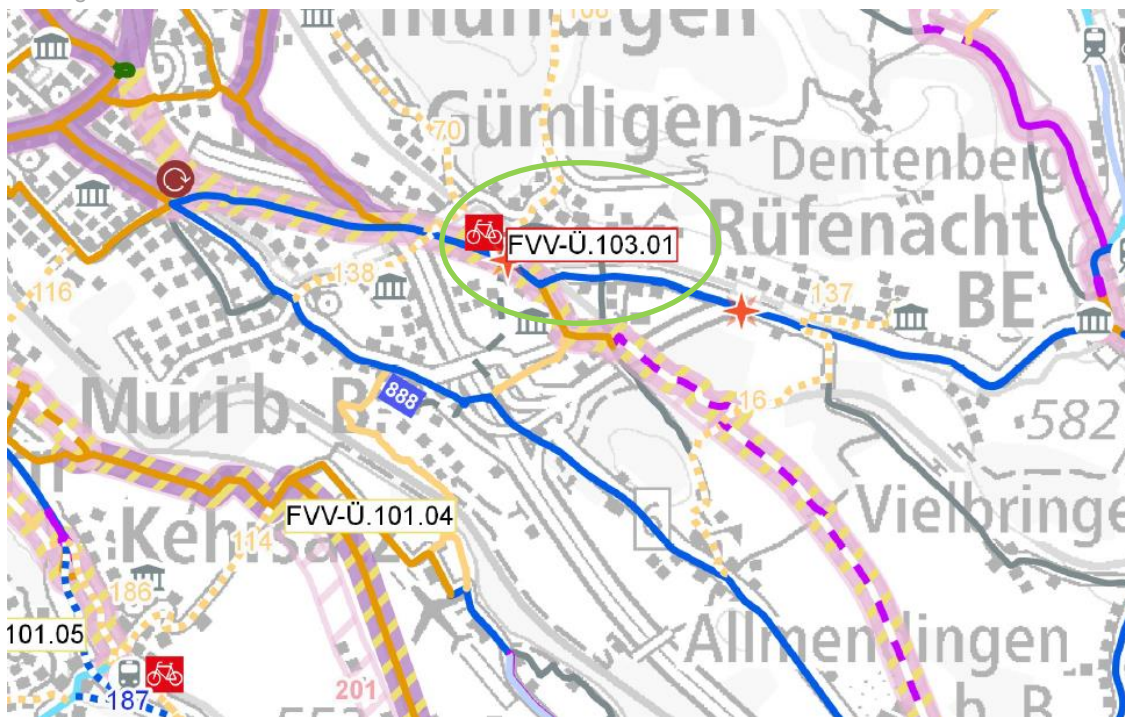
Netzhierarchie: geplante Vorrangroute Münsingen – Rubigen – Gümligen – Egghölzli – Freudenbergrplatz/Bern (BM.FVV-Ü.101.03)

Der Worbstrasse weist durch ihre Erschliessungs- und Verbindungsfunktion eine hohe Bedeutung im (über-)kommunalen Verkehrsnetz von Muri auf. Der Knoten ist Bestandteil des Zentrums vom Ortsteil Muri; hier verteilt sich der Verkehr in die angrenzenden Wohnquartiere und Arbeitsstandorte. Der Knoten Worb-/Moosstrasse befindet sich auf der geplanten Vorrangroute Münsingen – Rubigen – Gümligen – Egghölzli – Freudenbergrplatz/Bern und unmittelbar neben der regionalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Gümligen. Die Frequentierung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden am Knoten hoch (Worbstrasse DTV ca. 8'000 gemäss Geoportal Kt Bern).

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Muri bei Bern	TBA, OIK II / Muri bei Bern	betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	CHF ≤ 50'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionaler Velonetzplan

**Planung Verkehrssicherheit Knoten
Wohlen bei Bern, Bernstrasse / Dorfstrasse**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.02	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: geplante Vorrangroute Wohlen – Hinterkappelen – Eymatt – Länggasse/Bern (BM.FVV-Ü.101.01)

Der Knoten Bern-/Dorfstrasse/Kappelenring weist eine wichtige Verkehrsfunktion im Ortsteil Hinterkappelen auf. Hier treffen die unterschiedlichen Verkehrsströme von Velo, MIV und ÖV zusammen resp. verteilen sich. Die Velovorrangroute Wohlen – Hinterkappelen – Eymatt – Länggasse/Bern führt hier lang. Mit der nahe gelegenen Oberstufenschule, Alterszentrum, unterschiedlichen Versorgungs-/Einkaufsmöglichkeiten sowie dem Übergang zu Naherholung und Sport im Aare-/Wohlenseeraum, ist die Frequentierung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden am Knoten hoch (Bernstrasse DTV ca. 9'000 gemäss Geoportal Kt Bern).

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Wohlen bei Bern	TBA, OIK II / Wohlen bei Bern	betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	CHF ≤ 50'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionaler Velonetzplan

**Planung Verkehrssicherheit Knoten
Zollikofen, Bernstrasse / Kreuzstrasse / Schulhausstrasse**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.03	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung
 Netzhierarchie: geplante Vorrangroute Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf (BM.FVV-Ü.101.07)

Der Knoten Bern-/Kreuz-/Schulhausstrasse befindet auf der geplanten Vorrangroute Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf. Am Knoten verteilen sich die Verkehrsströme u.a. ins angrenzende Wohnquartier, aber auch in Richtung Bahnhof Oberzollikofen und in der Weiterführung zu den Bildungsstandorten der Fachhochschule BFH/HAFL und dem Inforama. Die Verkehrsbelastung auf der Bernstrasse ist mit einem DTV von ca. 15'000 hoch (Geoportal Kt Bern).

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Zollikofen	TBA, OIK II / Zollikofen	betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	CHF ≤ 50'000.-	-



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Knoten
Zollikofen, Bernstrasse / Kirchlindachstrasse**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.04	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: geplante Vorrangroute Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf (BM.FVV-Ü.101.07)

Der Knoten Bern-/Kirchlindachstrasse ist der zentrale Verteilknoten in der Gemeinde Zollikofen. Er verbindet die Velovorrangroute Bern – Zollikofen – Münchenbuchsee/Moosseedorf mit der Tangentialverbindung Wohlen – Uetligen – Ortschaften – Kirchlindach – Zollikofen (BM.FVV-Ü.102.01) mit den weiterführenden Velorouten Richtung Kappelisacker/Ittigen und Löchligen – Bern-Wankdorf. Der Knoten befindet sich unmittelbar neben der regionalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Worblaufen und die Verkehrsbelastung auf der Bernstrasse ist hoch (DTV ca. 15'000 gemäss Geoportal Kt Bern).

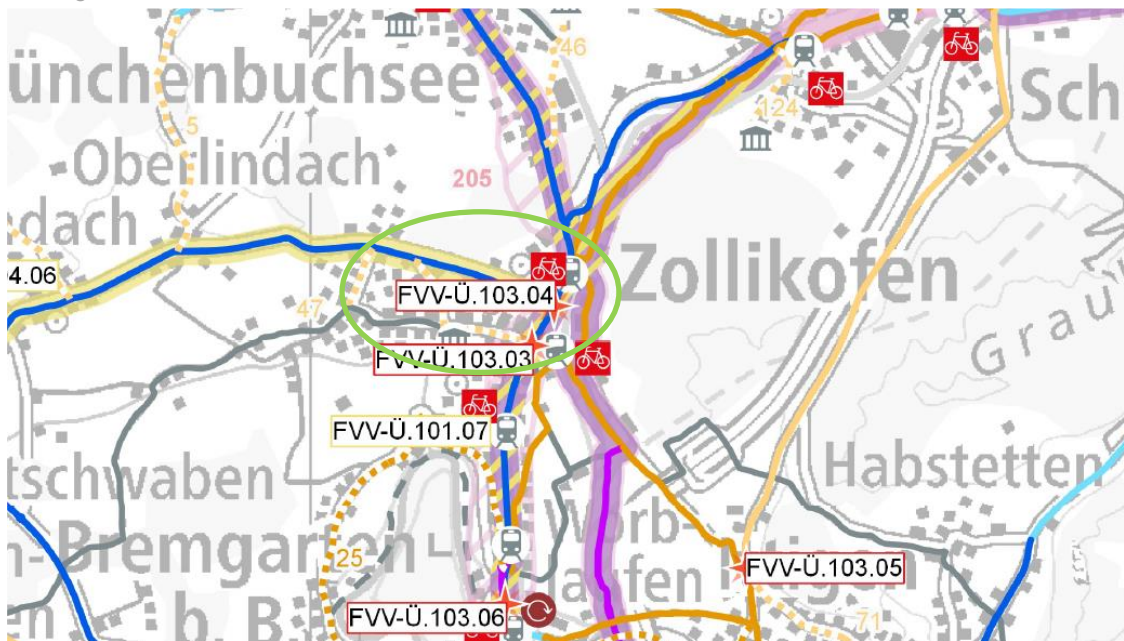
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.MIV-Auf.03.06 Sanierung Ortsdurchfahrt Zollikofen

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Zollikofen	TBA, OIK II	Gemeinde, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	CHF ≤ 50'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Knoten
Ittigen, Grauholzstrasse / Längfeldstrasse**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.05	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Gemeindestrasse

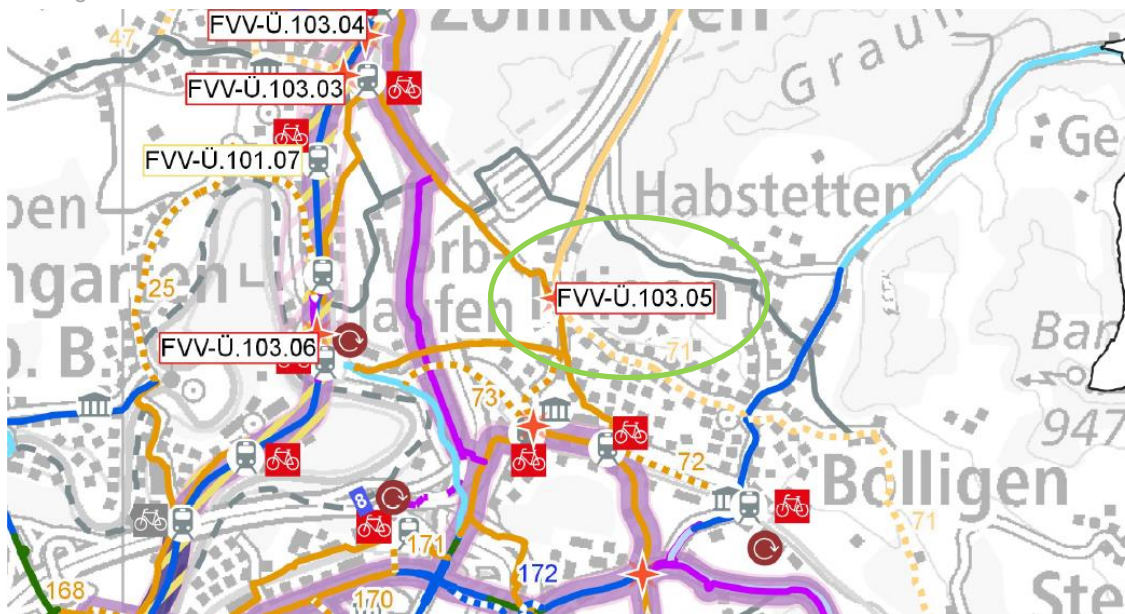
Der Knoten Grauholz-/Längfeldstrasse ist ein Netzelement der grossräumigen Direktverbindung zwischen Zollikofen – Ittigen – Ostermundigen – Murifeld/Bern und daher bedeutend für den Alltags- und Freizeitverkehr in den Agglomerationsgürtelgemeinden. Die Achse führt u.a. zu den Bildungsstandorten der BFH/HAFL und dem Inforama. Des Weiteren befinden sich in der Nähe des Knotens mehrere Schul-/Kinderbetreuungseinrichtungen und das Hallenbad Kappelisacker. Die Frequentierung des Knotens durch verschiedene Verkehrsteilnehmenden ist dementsprechend hoch.

Der Knoten ist Bestandteil des kommunalen Fuss- und Velowegenetzes.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Ittigen	Ittigen	TBA, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	CHF ≤ 50'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Knoten
Ittigen, Tiefenaustrasse / Worblaufenstrasse**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.06	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

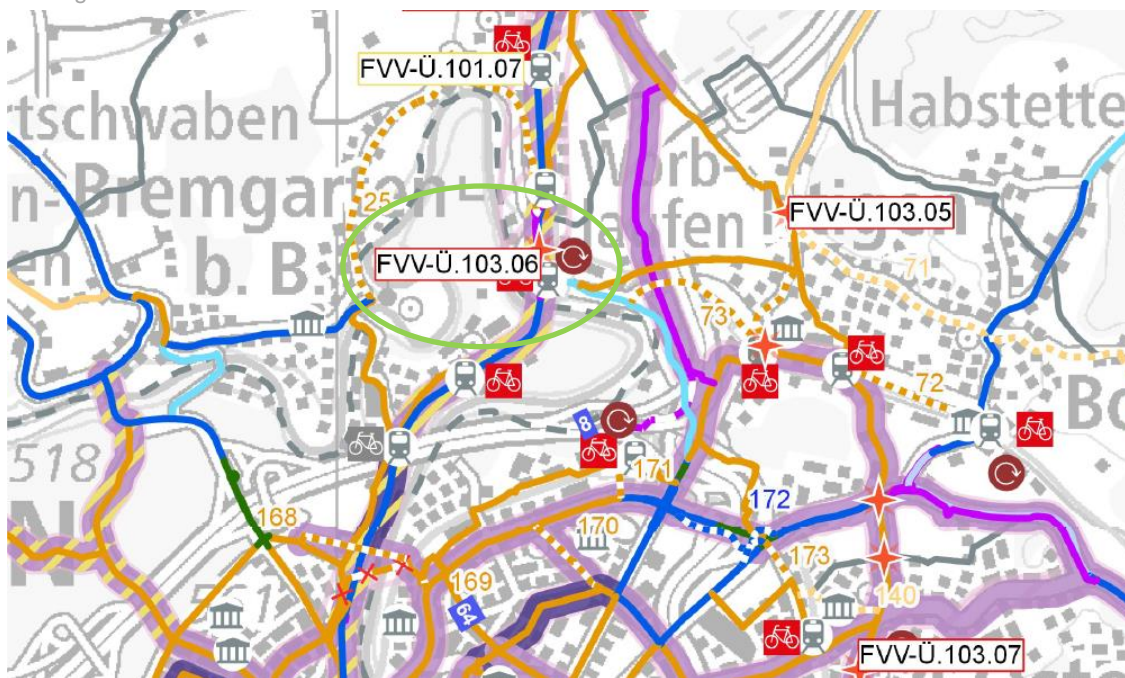
Netzhierarchie: geplante Vorrangroute Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf (BM.FVV-Ü.101.07)

Der Knoten Tiefenau-/Worblaufenstrasse fungiert als Haupterschliessungsknoten zu dem Ittiger Hubelgut-Quartier und verbindet die Velovorrangroute Bern – Zollikofen – Münchenbuchsee/Moosseedorf mit den weiterführenden Velorouten Richtung Kappelisacker/Ittigen und Löchligut – Bern-Wankdorf. Der Knoten befindet sich unmittelbar neben der regionalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Worblaufen und die Verkehrsbelastung ist hoch (DTV ca. 15'000 gemäss Geoportal Kt Bern).

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Ittigen	TBA, OIK II	Gemeinde, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	CHF ≤ 50'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Planung Verkehrssicherheit Knoten Ostermundigen, Obere Zollgasse / Bahnhofstrasse

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.07	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung
 Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Gemeindestrasse; Korridor Vorrangroute

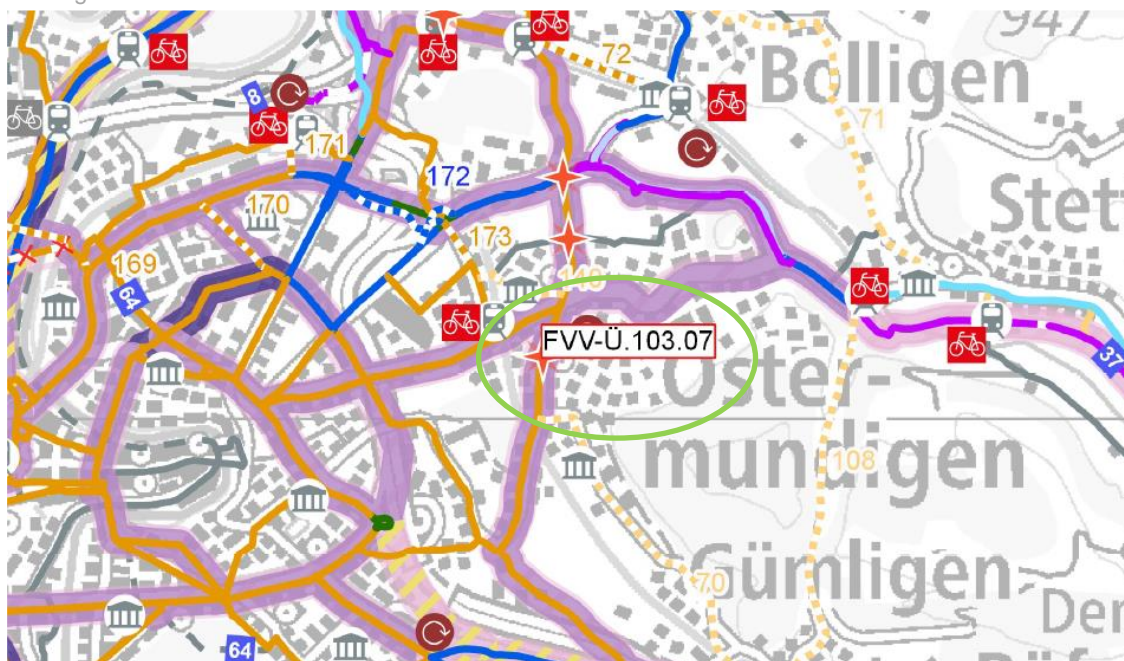
Die Achse Untere Zollgasse – Obere Zollgasse ist in der Gemeinde Ostermundigen die wichtigste Nord-Süd-Verbindung. Des Weiteren ist sie ein Netzelement der grossräumigen Direktverbindung zwischen Zollikofen – Ittigen – Ostermundigen – Murifeld/Bern und daher bedeutend für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Der Knoten Obere Zollgasse/Bahnhofstrasse ist Bestandteil des kommunalen Fuss- und Velowegenetzes und als Schulwegnetzelement ausgewiesen.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Ostermundigen	Ostermundigen	TBA, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	CHF ≤ 50'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Planung Verkehrssicherheit Knoten

Münsingen, Belpbergstrasse / Industriestrasse / Erlenuweg

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.08	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: geplante Vorrangroute Münsingen – Thun

Der Knoten erfüllt mehrere Funktionen: Neben der Schnittstelle von regionaler Velovorrangroute und der Velofreizeitroute 37, nimmt der Knoten eine wichtige Verteilfunktion innerhalb des Gemeindevelonetzes ein. Infolge der zentralverlaufenden Bahngleise besteht eine geringe Anzahl an Ost-West-Querungsstellen für alle Verkehrsteilnehmenden. Unmittelbar neben dem Knoten Belpbergstrasse / Industriestrasse / Erlenuweg liegt die südlichste Querungsmöglichkeit, die als südliche Haupterschliessung des Westquartiers und Nebenerschliessung der Nachbargemeinde Gerzensee eingeordnet werden kann, wodurch das Gesamtverkehrsaufkommen in diesem Knoten besonders hoch ist. Die Industriestrasse erschliesst auf direktem Weg den Bahnhof Münsingen.

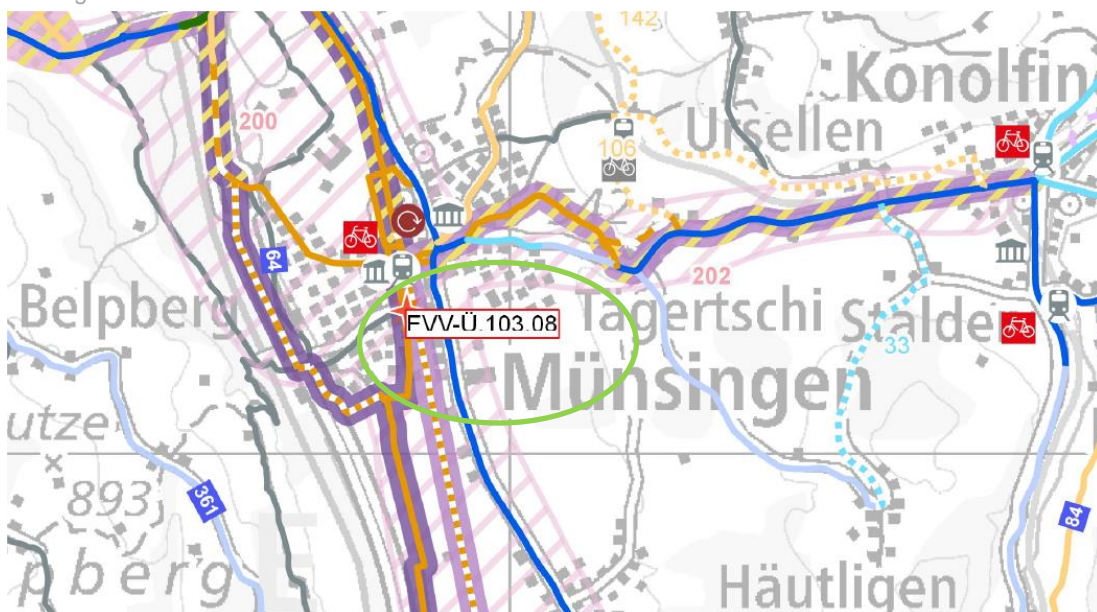
Die Gemeinde sieht vor, die Industriestrasse zu verlegen. Die Massnahme zur Knotensanierung ist mit dieser Planung zeitlich und inhaltlich abzustimmen.

Die Gemeinde Münsingen ist als Fokusraum innert der Region klassiert und weist mit ihrem Bahnhof eine «regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration» auf.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Münsingen	Münsingen	TBA, betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	CHF ≤ 50'000.-	-

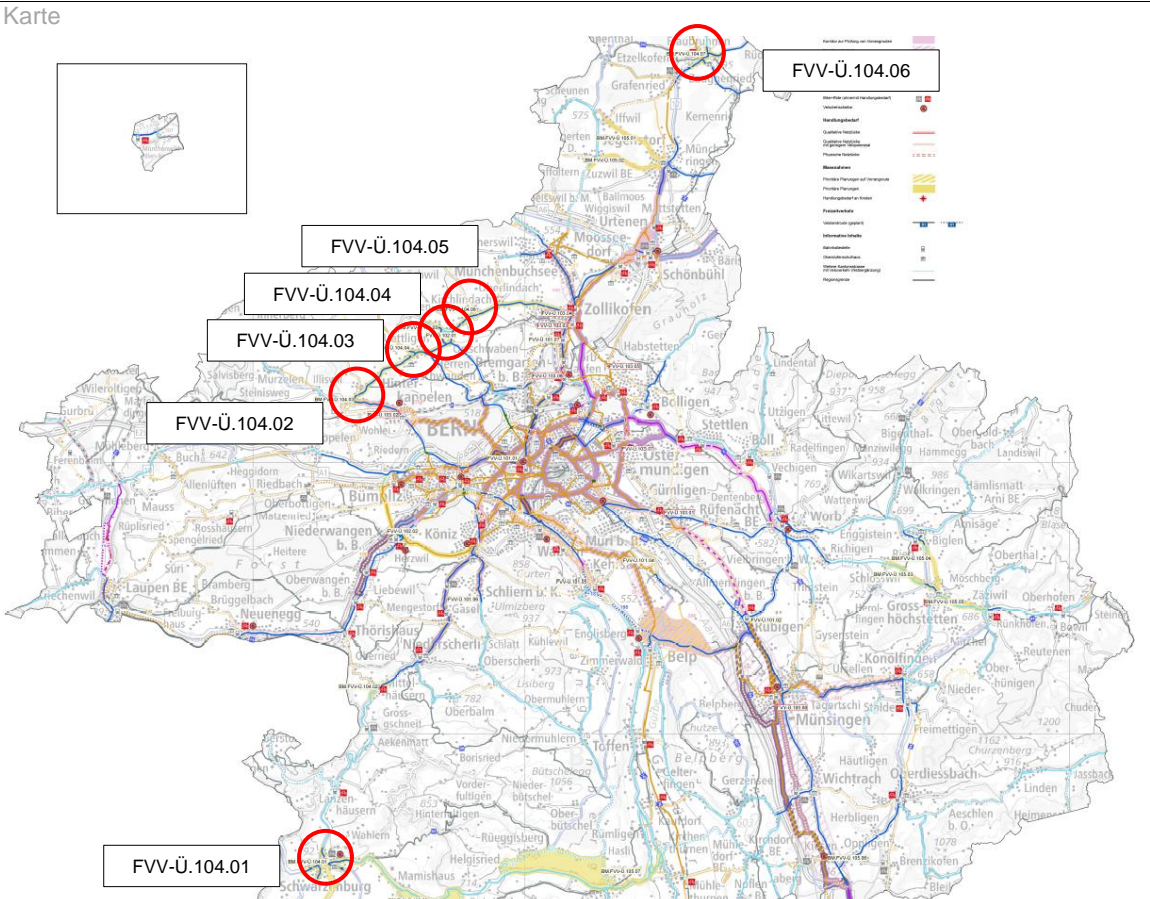
Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.104	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Massnahmenpaket



Beschreibung

Die Ortsdurchfahrten erfüllen neben der Erschliessungsfunktion der Gemeinden und der vielerorts bestehenden Zentrums- und Versorgungsfunktion mit Geschäften und Verweilorten sowie Kreuzungsstellen von Quartierstrassen und Schulwegen, auch häufig eine Transitfunktion. Die Anforderungen an diese Strassenräume sind hoch und Handlungsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden überlagern sich. Der Veloverkehr ist auf diesen Strecken zu stärken, um den Anteil siedlungsverträglich zurückgelegter Wege zu erhöhen und die Zentrumsfunktion zu erhalten.

Die Massnahmen haben zum Ziel veloverkehrsfreundliche Ortsdurchfahrten mittels Planungsstudie und Vorprojekt zu erarbeiten. Die Abstimmung und Koordination umfasst eine Mitwirkung innerhalb der Region (Planungsstudie), sowie der beteiligten Gemeinden und der durch Landerwerb tangierten Grundeigentümer (Planungsstudie und Vorprojekt). Die Massnahme trägt zur Weiterentwicklung des mit dem Regionalen Velonetzplan definierten Velonetzes bei. Das Ziel der Planung besteht in der Definition breit abgestützter und damit umsetzungsfähiger Massnahmen.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zweckmässigkeit

Die im Rahmen der Planungsstudien zu erarbeitenden Massnahmen unterstützen massgeblich die Teilstrategien Verkehr, indem ein dichtes und flächiges Veloverkehrsnetz ausgebildet wird. Durch eine attraktive und sichere Veloverkehrsinfrastruktur werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf das Velo im Alltag geschaffen.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr:

Mit den Massnahmen wird das Veloverkehrsnetz sicherer und kann seine Wirkung insbesondere auf den kurzen Strecken besser ausüben.

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen:

Die Massnahmen tragen zu einer Attraktivierung des siedlungs-, umwelt- und klimaverträglichen Veloverkehrs bei (Verbesserung Modal Split und Verringerung Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten).

Gesamtkosten (Mio. CHF)

≤ 1.0 Mio. CHF (Total der Planungskosten der Massnahmenblätter BM.FVV-Ü.104.01-07)

Finanzierungsschlüssel

wird Massnahmen-spezifisch festgelegt

Qualitative Angaben, Dokumente (u.a.)

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, nachgeführt am 6. März 2023
 - Regionales Veloleitbild 2023
-

**Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten
Schwarzenburg (alle Kantonsstrassen)**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.104.01	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Schwarzenburg weist als Zentrum 3. Stufe eine hohe regionale Bedeutung auf. In den nächsten Jahren sind grössere Entwicklungen im Bereich Wohnen und Arbeiten geplant (2 Siedlungserweiterungsgebiete BM.S-VW.2.3, BM.S-VW.2.4; 2 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (BM.S-UV.2.4, BM.S-UV.2.5 und ein regionaler Arbeitsschwerpunkt «Ringgenmatt» BM-SA.2.1), die eine Erhöhung der Raumnutzenden in der Gemeinde und eine stärkere Frequentierung der Veloverkehrsinfrastruktur zur Folge haben wird.

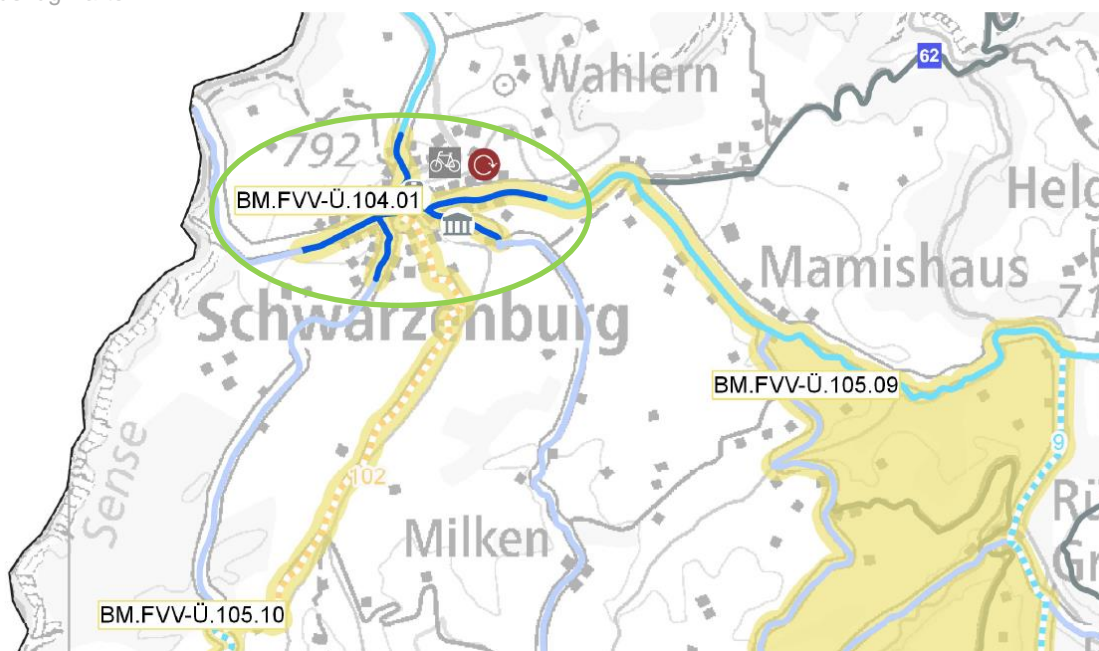
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-Ü.105.10 Planung Verkehrssicherheit Strecken, Rüscheegg – Schwarzenburg
- BM.FVV-Ü.105.11 Planung Verkehrssicherheit Strecken, Guggisberg – Schwarzenburg

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Schwarzenburg	TBA, OIK II	Gemeinde, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	BGK: ≤ CHF 50'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 100'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten
Wohlen bei Bern**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.104.02	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

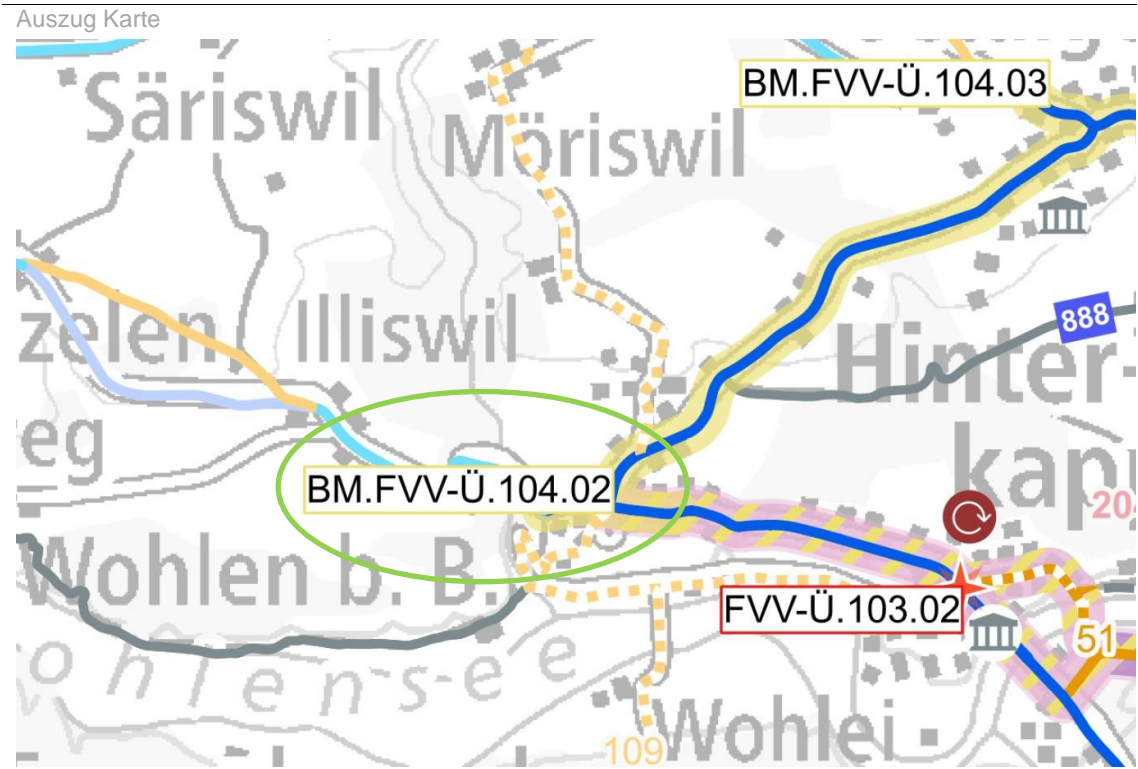
Kurzbeschreibung
 Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Wohlen bei Bern ist eine agglomerationskernnahe Gemeinde, die aus mehreren Ortsteilen und Weilern besteht und rund 9'500 Einwohner:innen aufweist. In den nächsten Jahren ist mit dem Siedlungserweiterungsgebiet «Schulgasse» (BM.S-VW.1.53) eine grössere Entwicklungen im Hauptort Wohlen geplant. Im Schulbezirk Wohlen befinden sich die Basisstufen und ein Primarschulhaus.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:
 - BM.FVV-Ü.102.01 Planung Tangentiale Hauptverbindungen, Wohlen – Uettligen – Ortschwaben – Kirchlindach – Zollikofen

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Wohlen bei Bern	TBA, OIK II	Gemeinde, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	BGK: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten
Uettligen, Wohlen bei Bern**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.104.03	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

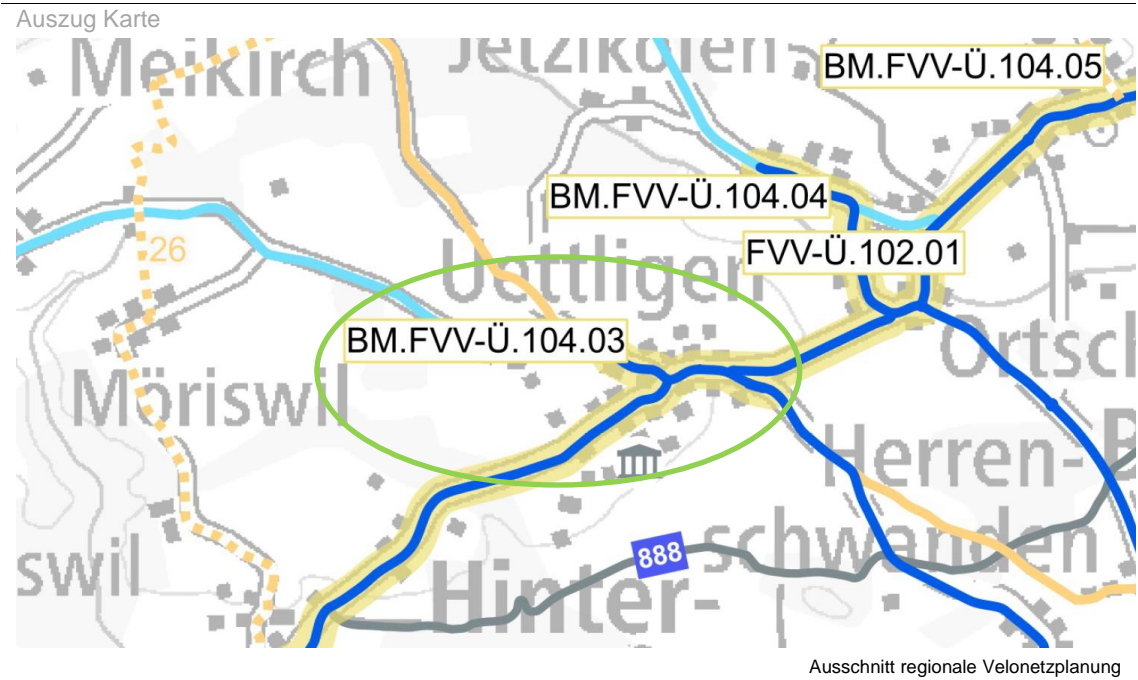
Kurzbeschreibung
 Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Wohlen bei Bern ist eine agglomerationskernnahe Gemeinde, die aus mehreren Ortsteilen und Weilern besteht und rund 9'500 Einwohner:innen aufweist. Mit 2 Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen (BM.S-VW.1.51, BM.S-VW.1.52) und einem Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet (BM.S-UV.1.130) sind in den nächsten Jahren grössere Entwicklungen im Ortsteil Uettligen geplant. Im Schulbezirk Uettligen befinden sich ein Kindergarten und ein Primarschulhaus.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

- Zu berücksichtigende Massnahmen:
- BM.FVV-Ü.102.01 Planung Tangentiale Hauptverbindungen, Wohlen – Uettligen – Ortschaften – Kirchlindach – Zollkofen
 - BM.MIV-Auf.01.04 Veloverbindung Halenbrücke – Uettligen – Kirchlindach

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Wohlen bei Bern	TBA, OIK II	Gemeinde, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	BGK: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-



**Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten
Ortschwaben, Meikirch**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.104.04	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Meikirch ist eine agglomerationskernnahe Gemeinde, die aus drei Dörfern und drei Weilern besteht und rund 2'600 Einwohner:innen aufweist. Im Ortsteil Ortschwaben befindet sich die Schulanlage Ortschwaben inkl. Kindergarten.

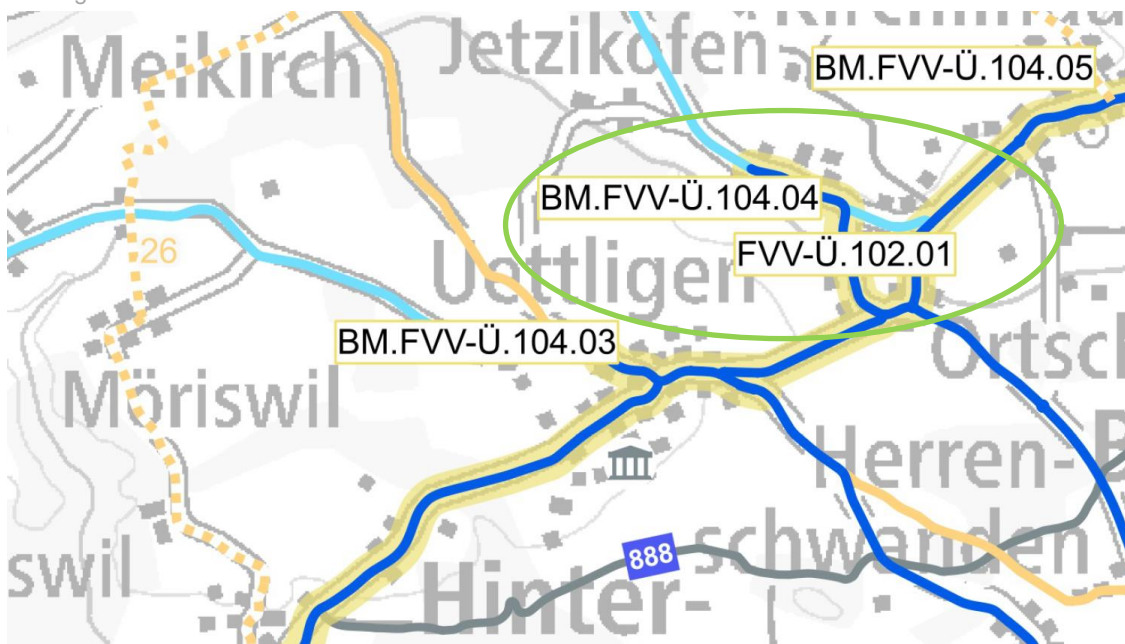
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-Ü.102.01 Planung Tangentiale Hauptverbindungen, Wohlen – Uettligen – Ortschwaben – Kirchlindach – Zollikofen
- BM.FVV-Ü.03.30 Veloverbindung Ortschwaben – Meikirch
- BM.MIV-Auf.01.04 Veloverbindung Halenbrücke – Uettligen – Kirchlindach

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Meikirch	TBA, OIK III	Gemeinde, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	BGK: ≤ CHF 50'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 100'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten
Kirchlindach – Oberlindach, Kirchlindach**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.104.05	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Kirchlindach ist eine agglomerationskernnahe Gemeinde, die aus zwei Hauptorten und 4 Ortsteilen besteht und rund 3'200 Einwohner:innen aufweist. Im Hauptort Kirchlindach befindet sich die Schulanlage sowie weitere Versorgungs- und Einkaufsmöglichkeiten.

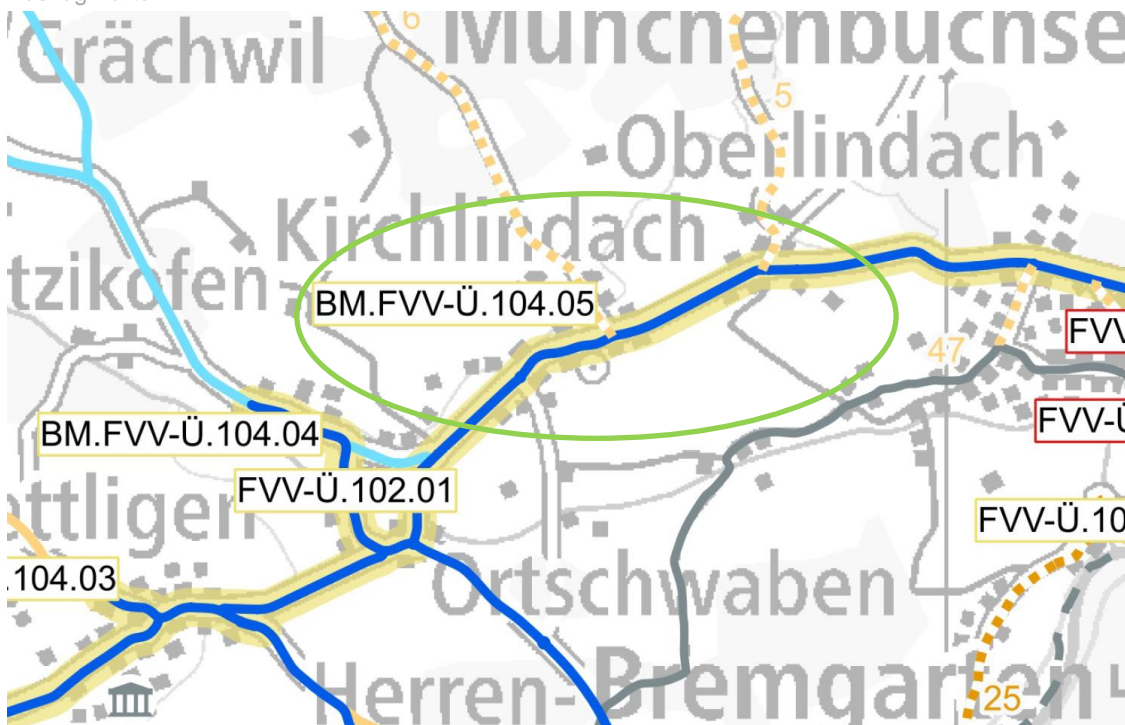
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-Ü.102.01 Planung Tangentiale Hauptverbindungen, Wohlen – Uettligen – Ortschaften – Kirchlindach – Zollikofen

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Kirchlindach	TBA, OIK II	Gemeinde, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	BGK: ≤ CHF 50'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 150'000.- Total ≤ CHF 200'000.-	-

Auszug Karte



**Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten
Fraubrunnen**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.104.06	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Pa- ket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Die Gemeinde Fraubrunnen setzt sich aus 8 Dörfern zusammen und bietet im Hauptsiedlungskern ein attraktives Zentrum für seine rund 1'850 Einwohner:innen. Mit 2 regionalen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten (BM.S-UV.1.72, BM.S-UV.1.73) und einem Vorranggebiet Wohnen (BM.S-VW.1.11) sind in den nächsten Jahren grössere Entwicklungen geplant. Fraubrunnen liegt auf der beförderungstarken RBS-Linie und der geplanten Velohaupttroute Solothurn – Bern.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Fraubrunnen	TBA, OIK III	Gemeinde, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	BGK: ≤ CHF 50'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 100'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

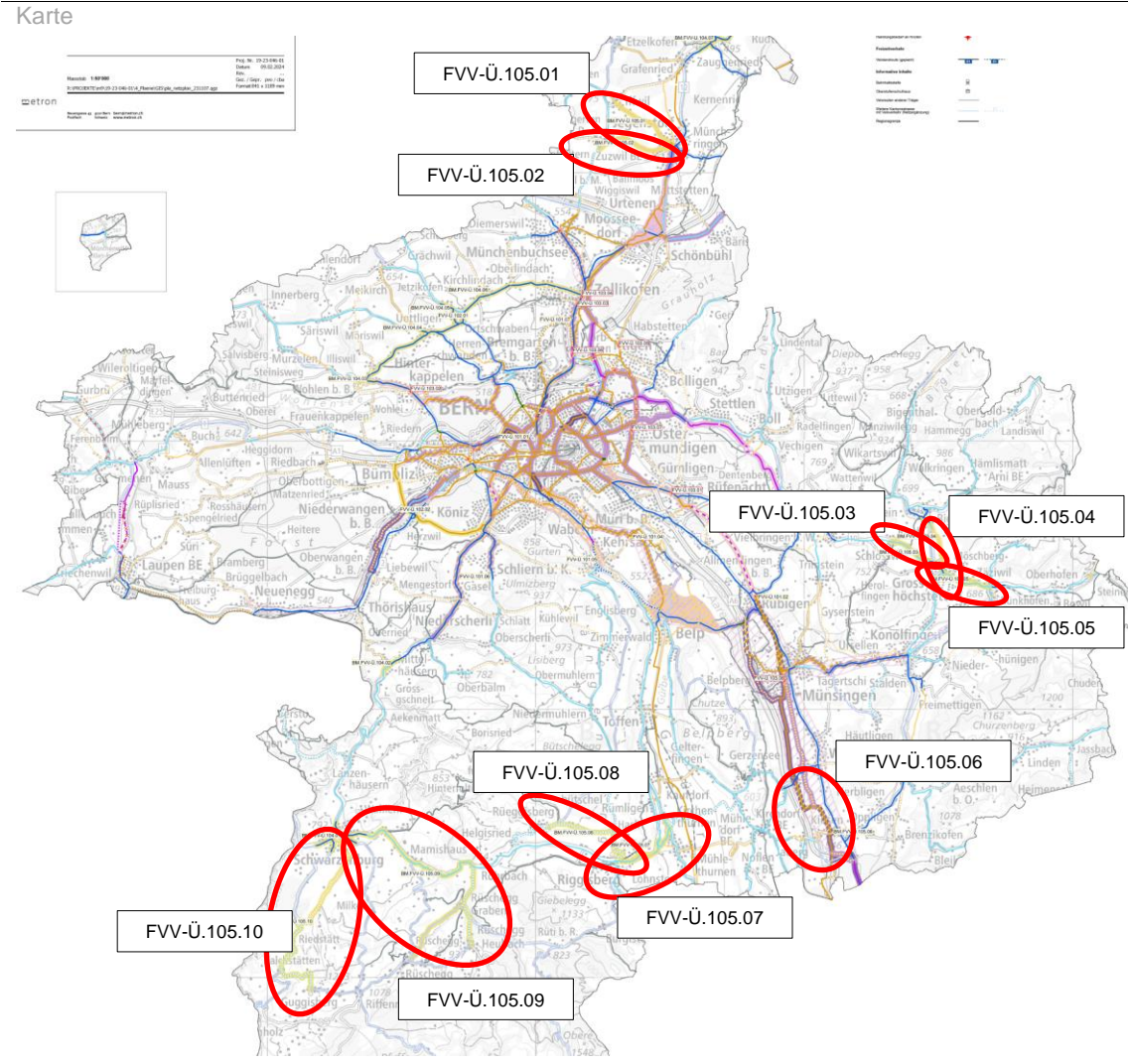
Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Planung Verkehrssicherheit Strecken

Nr. BM.FVV-Ü.105	ARE-Code -	AP-Generation -	Priorität 1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr. -	Ersetzt Massnahme -	Kategorie FVV	Massnahmenpaket



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Beschreibung

Die Massnahmen haben zum Ziel Siedlungsgebiete velofreundlich miteinander zu verbinden. Dies insbesondere dort, wo überkommunale Schul- und Pendlerwege bestehen sowie wo ein erhöhtes Mobilitätsbedürfnis infolge neuer Siedlungserweiterungsgebiete (Wohnen, Arbeiten) zukünftig bestehen wird, dass bei der Potenzialanalyse des TBA-OIK noch nicht erfasst worden ist. Es sollen mittels Planungsstudie und Vorprojekt erarbeitet werden. Die Abstimmung und Koordination umfasst eine Mitwirkung innerhalb der Region (Planungsstudie), sowie der beteiligten Gemeinden und der durch Landerwerb tangierten Grundeigentümer (Planungsstudie und Vorprojekt). Die Massnahme trägt zur Weiterentwicklung des mit dem Regionalen Velonetzplan definierten Velonetzes bei. Das Ziel der Planung besteht in der Definition breit abgestützter und damit umsetzungsfähiger Massnahmen.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zweckmässigkeit

Die im Rahmen der Planungsstudien zu erarbeitenden Massnahmen unterstützen massgeblich die Teilstrategien Verkehr, indem ein dichtes und flächiges Veloverkehrsnetz ausgebildet wird. Durch eine attraktive und sichere Veloverkehrsinfrastruktur werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf das Velo im Alltag geschaffen.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr:

Mit den Massnahmen wird das Veloverkehrsnetz sicherer und kann seine Wirkung insbesondere auf den kurzen Strecken besser ausüben.

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen:

Die Massnahmen tragen zu einer Attraktivierung des siedlungs-, umwelt- und klimaverträglichen Veloverkehrs bei (Verbesserung Modal Split und Verringerung Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten).

Gesamtkosten (Mio. CHF)

≤ 1.1 Mio. CHF (Total der Planungskosten der Massnahmenblätter BM.FVV-Ü.105.01-.10)

Finanzierungsschlüssel

wird Massnahmen-spezifisch festgelegt

Qualitative Angaben, Dokumente (u.a.)

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, nachgeführt am 6. März 2023
 - Regionales Veloleitbild 2023
-

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Iffwil – Jegenstorf**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.01	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

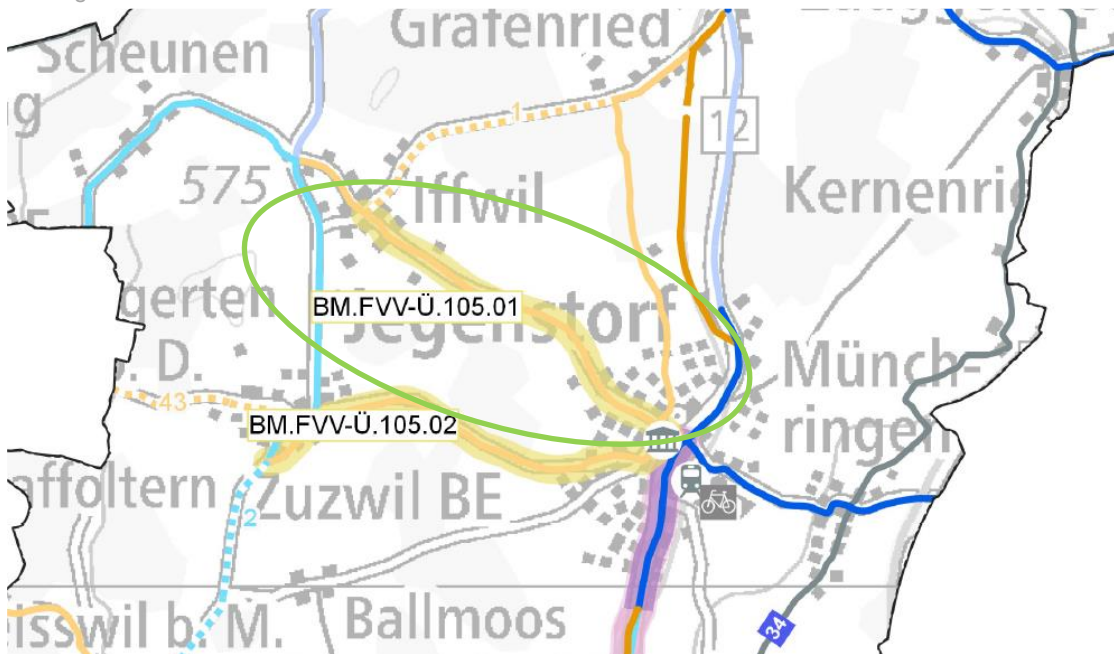
Netzhierarchie: Basisnetz Alltagsverkehr, Gemeindestrasse

Die Gemeinde Iffwil führt seit 2020 keine eigene Sekundar- und Realschule mehr. Oberstufen-Schüler:innen der Gemeinde gehen seitdem in der Nachbargemeinde Jegenstorf zur Schule. Auf der Gemeindefseite wird auf das Velo als Verkehrsmittel der Schüler:innen verwiesen («Die Schülerinnen und Schüler bewältigen den Schulweg nach Jegenstorf mit dem Fahrrad. Die Fahrzeit beträgt c. 10 bis 15 Minuten.»).

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Iffwil, Jegenstorf	Jegenstorf	Iffwil, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Zuzwil BE – Jegenstorf**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.02	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

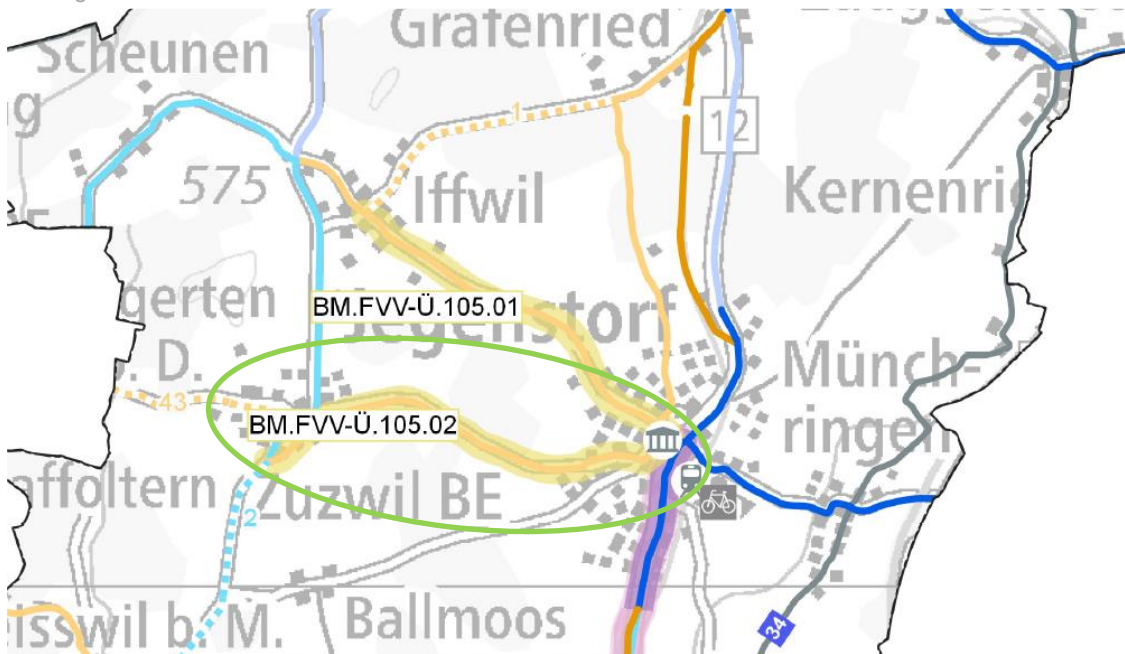
Netzhierarchie: Basisnetz Alltagsverkehr, Gemeindestrasse

Die Gemeinde Zuzwil führt keine eigene Sekundar- und Realschule. Oberstufen-Schüler:innen der Gemeinde gehen in der Nachbargemeinde Jegenstorf zur Schule. Auf der Gemeindefseite wird auf das Velo als Verkehrsmittel der Schüler:innen verwiesen («Die Real- und Sekundarschule in Jegenstorf ist für die Schülerinnen und Schüler einfach per Fahrrad erreichbar. Die Fahrzeit beträgt etwa 10 bis 15 Minuten.»).

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Zuzwil BE, Jegenstorf	Jegenstorf	Zuzwil BE, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Ried bei Worb – Grosshöchstetten**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.03	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Basisnetz Alltagsverkehr, Gemeindestrasse / Basisnetz Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Für die Bewohner:innen von Ried bei Worb und dem Grosshöchstetter Ortsteil Nest befindet sich das nächstgelegene Zentrum für Arbeit, Einkauf und Schule in Grosshöchstetten. Entlang der Strecke befindet sich des Weiteren der Sportplatz Arniacher. Beide Siedlungsgebiete sind über die Luzernstrasse resp. die parallel führende Alte Bernstrasse an das Kerngebiet von Grosshöchstetten angebunden.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Worb, Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	Worb, TBA, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 0.- Vorprojekt: ≤ CHF 50'000.- Total ≤ CHF 50'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Biglen – Grosshöchstetten**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.04	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Basisnetz Alltagsverkehr, Gemeindestrasse / Basisnetz Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

In der Gemeinde Biglen besteht das Vorranggebiet Siedlungserweiterung «Dättlig I» (AP4 BM.S-VW.1.7) und das regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet «Dättlig II» (BM.S-UV.1.67). Die Gemeinde Grosshöchstetten weist das Vorranggebiet Arbeiten «Trogmatt» aus (BM.S-VA.1.3, A-Horizont). Bereits im Bestand besteht ein reger Austausch zwischen den beiden Gemeinden für Pendlerverkehr, Einkauf etc. Im Zuge der geplanten Siedlungserweiterungen werden sich auch mehr Raumnutzende zwischen den beiden Gemeinden bewegen.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Biglen, Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	Biglen, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Zäziwil – Grosshöchstetten**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.05	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Pa- ket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Basisnetz Alltagsverkehr, Gemeindestrasse / Basisnetz Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

In der Gemeinde Zäziwil besteht der regionale Wohnschwerpunkt «Zäzibach» (BM.S-SW.1.25, A-Horizont). Die Gemeinde Grosshöchstetten weist das Vorranggebiet Arbeiten «Trogmatt» aus (BM.S-VA.1.3, A-Horizont). Bereits im Bestand besteht ein reger Austausch zwischen den beiden Gemeinden für Pendlerverkehr, Einkauf etc. Im Zuge der geplanten Siedlungserweiterungen werden sich auch mehr Raumnutzende zwischen den beiden Gemeinden bewegen.

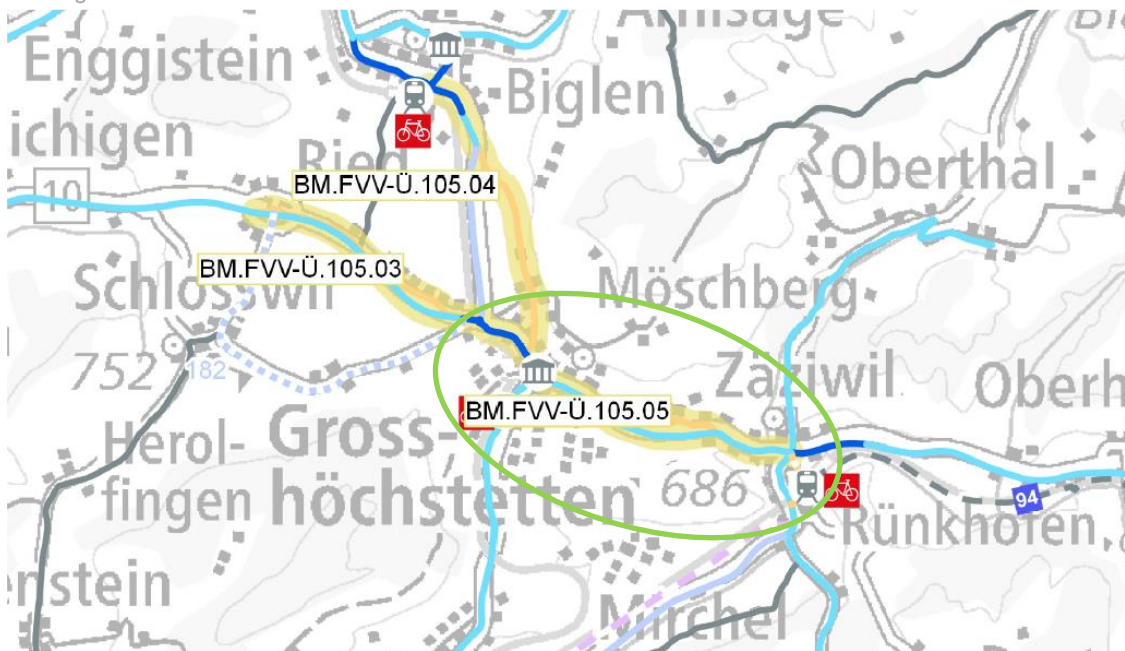
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.MIV-Auf.03.05 Sanierung Bernstrasse Zäziwil

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Zäziwil, Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	Zäziwil, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Kiesen – Wichtrach**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.06	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Pa- ket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Hauptverbindung Alltagsverkehr, Gemeindestrasse; Vorrangroute

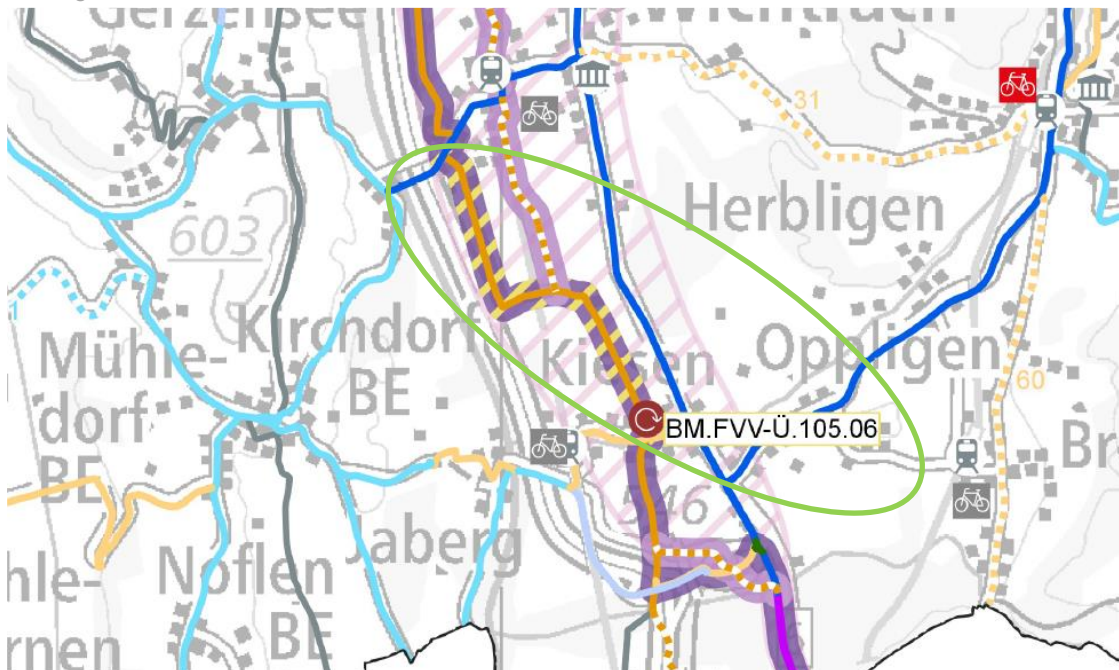
Die Gemeinde Kiesen führt keine eigene Sekundar- und Realschule. Oberstufen-Schüler:innen der Gemeinde gehen in der Nachbargemeinde Wichtrach zur Schule.

Als Alternative zur vielbefahrenen Kantonsstrasse ist die Verbindung für den Alltags- und Freizeitveloverkehr zu stärken.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Kiesen, Wichtrach	Wichtrach	Kiesen, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Kirchenthurnen, Thurnen – Riggisberg**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.07	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Basisnetz Alltagsverkehr, Gemeindestrasse / Basisnetz Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Die Gemeinde Thurnen führt keine eigene Sekundar- und Realschule. Oberstufen-Schüler:innen der Gemeinde gehen in der Nachbargemeinde Riggisberg zur Schule.

In der Gemeinde Thurnen besteht das Vorranggebiet Siedlungserweiterung «Mühlethurnen» (BM.S-VW.1.45) und das regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet «Bahnhofplatz» (BM.S-UV.1.127). Bereits im Bestand besteht ein reger Austausch zwischen den beiden Gemeinden für Pendlerverkehr, Einkauf etc. Im Zuge der geplanten Siedlungserweiterungen werden sich auch mehr Raumnutzende zwischen den beiden Gemeinden bewegen.

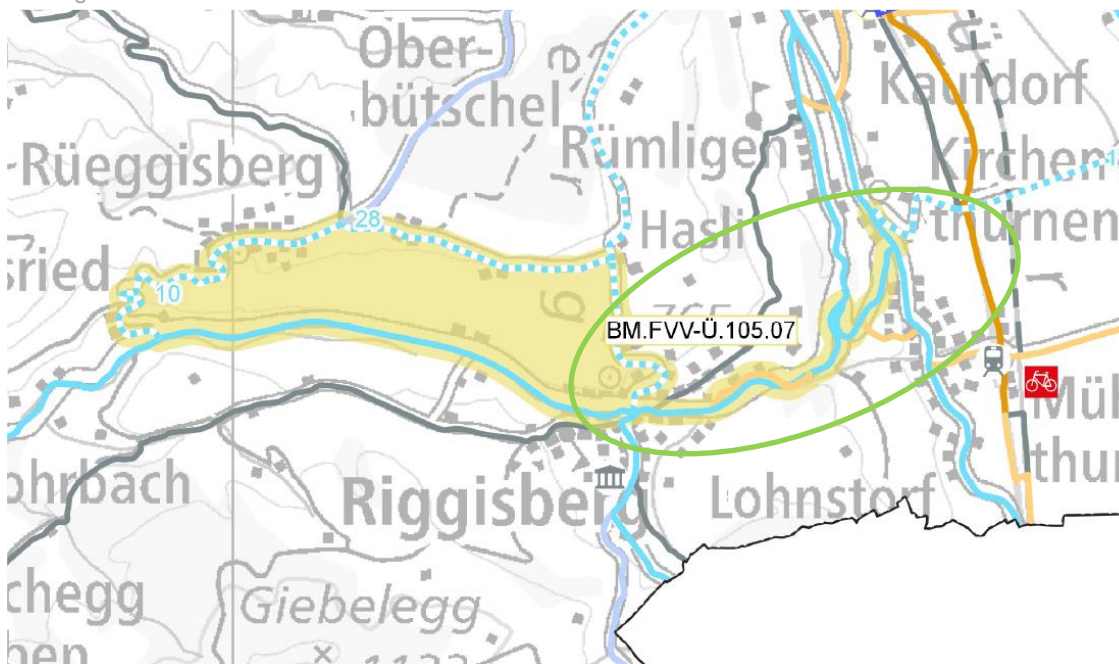
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.MIV-Auf.02.04 Thurnen, Mühlethurnen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Riggisberg, Thurnen	TBA, OIK II	Thurnen, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 50'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 100'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Rüeggisberg – Riggisberg**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.08	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

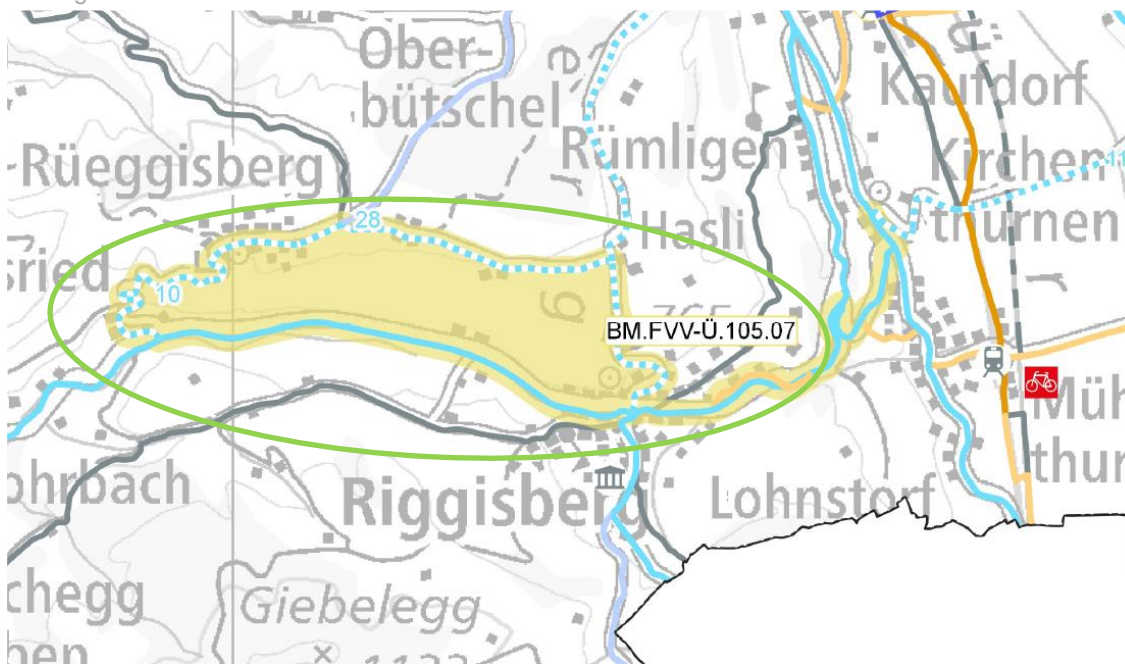
Netzhierarchie: weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr, vorgeschlagene Netzergänzung

Die Gemeinde Rüeggisberg führt keine eigene Sekundar- und Realschule. Oberstufen-Schüler:innen der Gemeinde gehen in der Nachbargemeinde Riggisberg zur Schule.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Rüeggisberg, Riggisberg	Riggisberg	Rüeggisberg, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Rüscheegg – Schwarzenburg**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.09	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	Teilmassnahme Pa- ket
-	-	FVV	

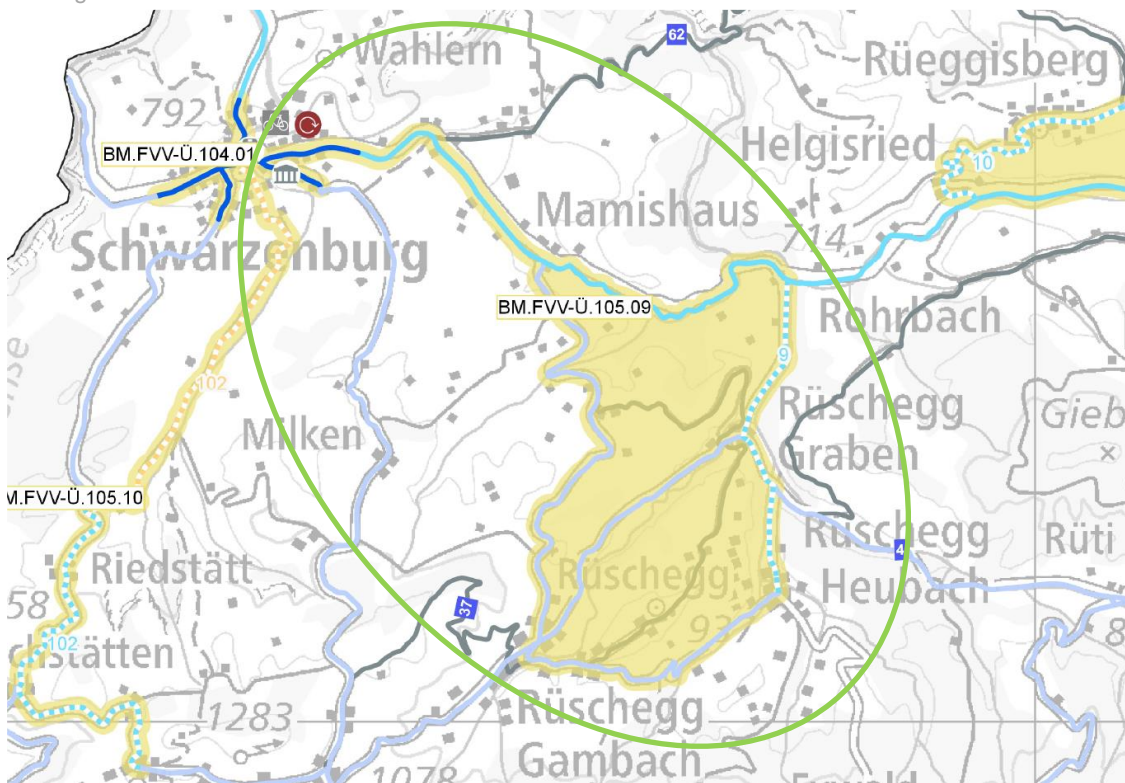
Kurzbeschreibung
 Netzhierarchie: weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr, vorgeschlagene Netzergänzung / Basisnetz Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

Die Gemeinde Rüscheegg ist geprägt von einem weitläufigen Streusiedlungsgebiet. Schüler:innen von Kindergarten, Primar- und Realschule gehen in Rüscheegg zur Schule. Oberstufen-Schüler:innen (Sekundarschule) gehen in der Nachbargemeinde Schwarzenburg zur Schule.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Rüscheegg, Schwarzenburg	Schwarzenburg	Rüscheegg, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 50'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 100'000.- Total ≤ CHF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken
Guggisberg – Schwarzenburg**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.10	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Pa- ket

Kurzbeschreibung

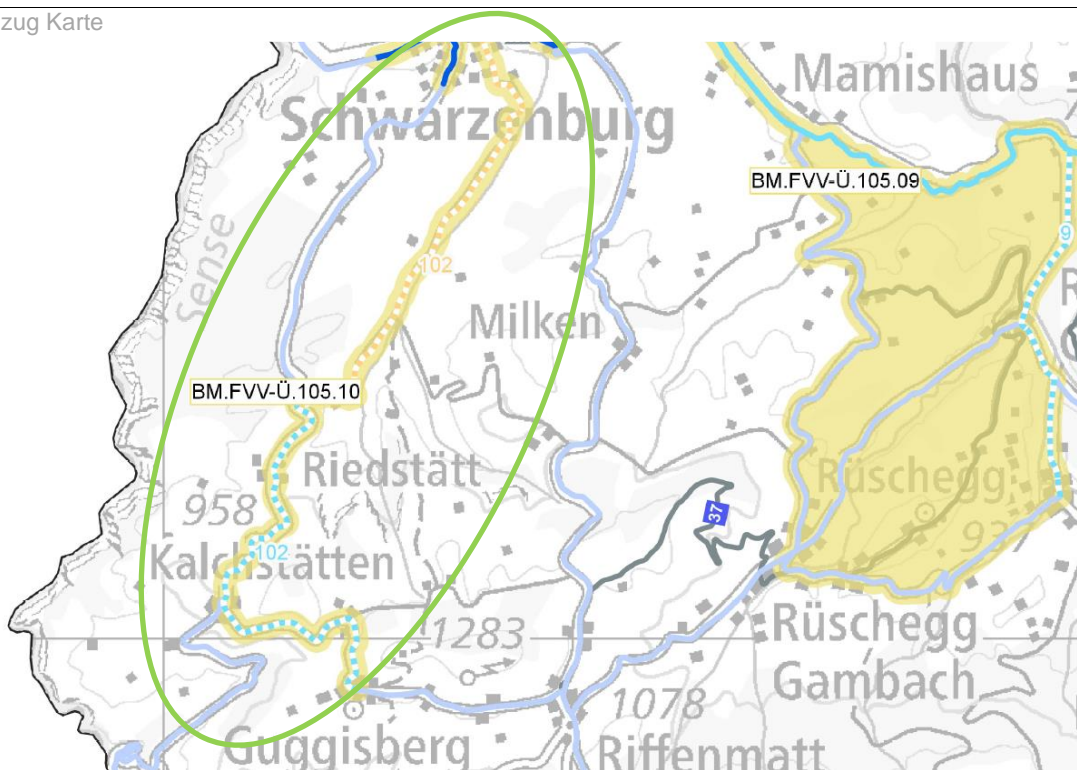
Netzhierarchie: weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr, vorgeschlagene Netzergänzung

Die Gemeinde Guggisberg ist geprägt von einem weitläufigen Streusiedlungsgebiet. Schüler:innen von Kindergarten und Primarschule gehen an Standorten in Guggisberg und Riffenmatt zur Schule. Oberstufen-Schüler:innen (Real- und Sekundarschule) gehen in den Nachbargemeinden Schwarzenburg und Plaffeien (FR) zur Schule.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Guggisberg, Schwarzenburg	Schwarzenburg	Guggisberg, betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	Var.-Studie: ≤ CHF 30'000.- Vorprojekt: ≤ CHF 70'000.- Total ≤ CHF 100'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt regionale Velonetzplanung

Planung und Umsetzung Veloparkierung

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.106	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Einzelmassnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
ganze Region	RKBM	Gemeinden, betroffene TU, TBA	Vororientierung

Beschreibung

Zur einer attraktiven Veloinfrastruktur gehören gut ausgebaute Bike-&-Ride-Anlagen (B+R) an den Bahnhöfen und S-Bahnstationen in der ganzen Region. B+R-Anlagen sind für die Feiner-schliessung ab den Bahnhöfen zentral. Das bestehende B+R-Angebot bei Bahnhöfen wurden im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2025 zahlenmässig erhoben. Mit Hilfe der prognostizierten Fahrgastzahlen 2040 (Einsteigende) der Bahn, wurde das bestehende Angebot überprüft.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zweckmässigkeit

Die im Rahmen der Planungsstudien zu erarbeitenden Massnahmen unterstützen massgeblich die Teilstrategien Verkehr, indem eine attraktive Veloverkehrsinfrastruktur mit ausreichend Veloparkierungsangeboten an den Bahnhöfen ausgebildet wird. Durch eine attraktive und sichere Veloparkierungsinfrastruktur wird die intermodale Mobilität massgeblich gestärkt.

Nutzen

- Wirkungskriterium 1.2 –Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:
Die Massnahme trägt zu einer Stärkung der Intermodalität bei, indem attraktive Veloparkierungsinfrastrukturen an Verkehrsdrehscheiben bereitgestellt werden
- Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr:
Mit den Massnahmen wird das Veloverkehrsnetz sicherer und kann seine Wirkung insbesondere auf den kurzen Strecken besser ausüben.
- Wirkungskriterium 4.1 – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen:
Die Massnahmen tragen zu einer Attraktivierung des siedlungs-, umwelt- und klimaverträglichen Veloverkehrs bei (Verbesserung Modal Split und Verringerung Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten).

Gesamtkosten (Mio. CHF)

Finanzierungsschlüssel

Qualitative Angaben, Dokumente (u.a.)

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, nachgeführt am 6. März 2023
- Regionales Veloleitbild 2023

**Planung und Umsetzung Veloparkierung
Bike-&-Ride-Anlagen, Massnahmentyp A+B**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.106.01	-	-	1. Priorität (2025–2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

Gemäss Analyse der regionalen Bike-&-Ride-Anlagen, wird er Ausbaubedarf an Standorten mit dem in der zugeordneten Massnahmentyp A und B als prioritär eingeordnet. Hier sind Lösungen für ein bedarfsgerechtes und zukunftsorientiertes Parkierungsangebot als erstes zu erarbeiten.

Angestrebtes Ergebnis: Ausführung

Massnahmentyp A:

Bedarf > 1'000 zusätzliche Plätze an zentralen ÖV-Knoten, Etappierte Planung und Umsetzung möglich

Massnahmentyp B:

Bedarf 101 bis 1'000 zusätzliche Plätze, Raumsicherung Gesamtangebot, etappierte Umsetzung

Sektor Bern / Köniz		Sektor Nord		Sektor Südost	
Bern Bahnhof	A	Moosseedorf	B	Gümligen	B
Bern Europaplatz	A	Münchenbuchsee	B	Konolfingen	B
Bern Bümpliz Nord	B	Oberzollikofen	B	Münsingen	B
Bern Bümpliz Süd	B	Schönbühl-SBB	B	Rubigen	B
Bern Stöckacker	B	Unterschollikon	B	Zäziwil	B
Bern Tiefenau	B	Urtenen	B		
Bern Wankdorf	A	Zollikofen	B	Sektor Ost	
Niederscherli	B			Boll-Utzigen	B
Niederwangen	B	Sektor Süd		Bolligen	B
Oberwangen	B	Belp	B	Ittigen	B
		Kehrsatz	B	Ostermundigen	B
		Kehrsatz-Nord	B	Papiermühle	B
Sektor West		Toffen	B	Stettlen	B
Neuenegg	B			Worb-Dorf	B
				Worblaufen	B

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Ganze Region		Betroffene TU	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-		-

Anhang 3: Grundlagen

Gemeinden

Stadt Bern, Masterplan Veloinfrastruktur: Standards und Netzplan (Stand Ämtervernehmlassung 2023)

Gemeinde Köniz, Richtplan Velo (2014), VeloGuide (2022), Revision Richtplan (inkl. Verkehr) (ab 2023)

Gemeinden, Ortsplanungen, Veloleitbilder, Infrastrukturvorhaben o.ä. anderer Gemeinden
Gemeindeumfrage, Rückmeldungen der Gemeinden Juli/August 2023

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland (2014)

Regionale Velonetzplanung gemäss RGSK II und kantonaler Sachplan Veloverkehr. Dokumentation der Differenzen (2019)

Konzept Systematik RVNP (Entwurf 2023)

Regionales Veloleitbild 2022 (Entwurfsversion vor Mitwirkung)

Planungsstudien der RKBM zum Veloverkehr

- Bätterkinden – Fraubrunnen – Lohnstorf
- Worblental
- Korridor Gürbetal
- Korridor Gürbetal – Münsingen
- Münsingen – Thun
- Korridor Münsingen – Konolfingen – Zäziwil
- Korridor Halen
- Korridor Zollikofen – Urtenen-Schönbühl – Ittigen

Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 (2019)

Mitwirkungsangabe zur Anpassung des kantonalen Sachplan Veloverkehr (28. Oktober 2019)

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern Mittelland 2021 und Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 4. Generation (2021)

Kanton

Strassengesetz (BSG 732.11) vom 4.6.2008 (Stand 1.1.2012)

Strassenverordnung (BSG 732.111.1) vom 29.10.2008 (Stand 1.1.2020)

Kantonaler Richtplan (2022)

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern (2022)

Kantonaler Strassennetzplan (2022)

Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen (2017)

Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr (2021)

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern (angepasst 2020, nachgeführt 2023)

Velowegnetzplanung im Kanton Bern, Gesamtprozess und Planungssystematik (2024)

Velopotenzialanalyse Kanton Bern (Aktualisierung 2022)

Verkehrsprognose MIV und ÖV 2040 für Perimeter RKBM (2023)

Korridorstudie Veloverkehr Laupen – Neuenegg (2019)

Bund

Planung von Velorouten – Handbuch (2008)

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz), 1. Januar 2023

Arbeitshilfe Velowegnetzplanung (Entwurf), (Stand September 2023)

Weitere

Velonetzplanungen der Nachbarregionen der RKBM
Kantonale Velonetzplanung Kanton Fribourg (2018)

Anhang 4: Mikrozensus

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) dient dazu, die Mobilität der Schweizer Bevölkerung statistisch zu erfassen. Die Erhebung wird alle 5 Jahre durchgeführt und gehört zum System der Volkszählung. Es werden jeweils rund 55'000 zufällig ausgewählte Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Der Mikrozensus liefert Angaben zu den täglich zurückgelegten Distanzen, den verwendeten Verkehrsmitteln, den Auslösern des persönlichen Mobilitätsverhaltens. Die Ergebnisse ermöglichen gezielte und faktenbasierte Entscheide in den Bereichen Verkehrspolitik und Raumplanung. Durch die Corona-Pandemie wurde die Erhebung um ein Jahr verspätet 2021 (anstelle 2020) durchgeführt. Bei der Interpretation des Mikrozensus 2021 muss der Einfluss durch die Covid-19-Pandemie und die damit einhergehenden Unsicherheiten berücksichtigt werden.

Detailauswertung Mikrozensus

Der Kanton Bern wertet die erhobenen Daten Bern-spezifisch weiter aus. Die nachfolgende Zusammenfassung basiert auf dem Bericht der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) «Mikrozensus 2021, Mobilität im Kanton Bern: Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021», sowie der Zusatzauswertung zur Velonutzung.

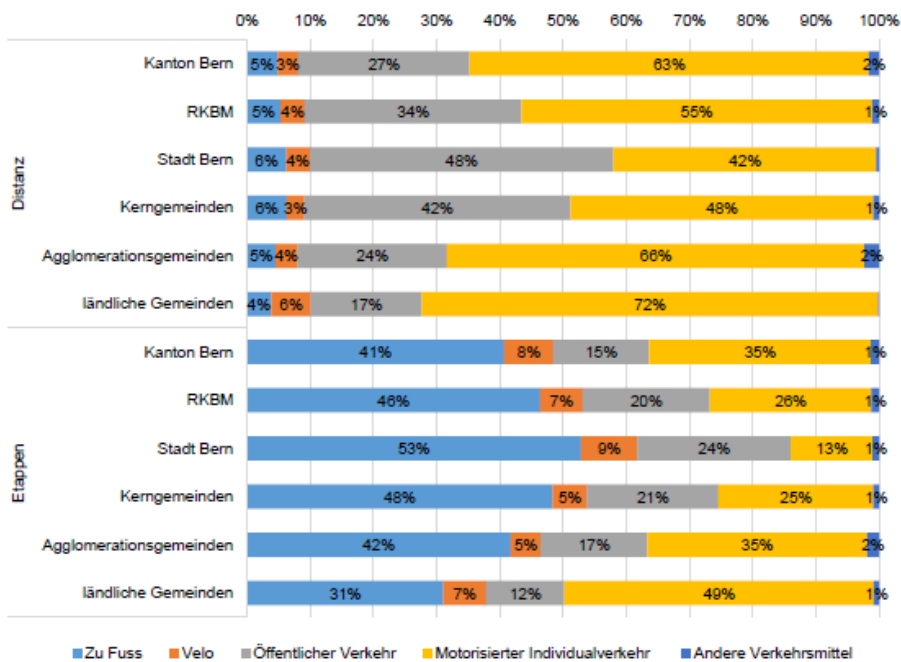
Die RKBM hat, basierend auf der Studie des Kantons, den Mikrozensus 2015 detailliert ausgewertet. Die entsprechende Detaillierung des Mikrozensus 2021 seitens RKBM liegt aktuell noch nicht vor. In der nachfolgenden Zusammenfassung werden deshalb in einigen Punkten die Aussagen aus dem Mikrozensus 2015 verwendet.

Die Entwicklung des Veloverkehrs wird in der Zusatzauswertung zur Velonutzung BVD folgend zusammengefasst: «Die Ergebnisse der Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021» bestätigen die Tendenz einer steigenden Velonutzung in diversen Bereichen. So ist der Veloanteil am Gesamtverkehr insgesamt weiter gestiegen und auch der Anteil an Velofahrenden nahm zu. Während andere Verkehrsmittel bei der Anzahl Etappen und bei der Etappenlänge eine Abnahme verzeichnen, haben sich die entsprechenden Werte beim Velo nicht verändert. Diese positive Entwicklung hängt möglicherweise auch von der zunehmenden stärkeren Verbreitung der E-Bikes ab. Im Vergleich mit dem schweizerischen Durchschnitt weist der Kanton Bern weiterhin eine positive Entwicklung auf. Die grosse Mehrheit der Planungsregionen verzeichnet eine Zunahme der Veloanteile sowohl an der Gesamtdistanz als auch an den Anzahl Etappen. Bei der Verkehrsmittelwahl weist das Velo bei der Wegzweck-Kategorie Freizeit eine bedeutende Zunahme des Anteils an der Tagesdistanz aus. Bei allen anderen Wegzwecken hat dagegen der Anteil des Velos an der Tagesdistanz abgenommen. Mit Blick auf die verschiedenen Alterskategorien lässt sich bei allen Alterskategorien eine (teilweise bedeutende) Zunahme des Veloanteils an der Tagesdistanz feststellen.»

Veloanteil nach Etappen und Distanz

Die durchschnittliche Tagesdistanz ist im Kanton Bern konstant geblieben. Seit 2005 ist eine kontinuierliche Zunahme des Veloanteils an der Tagesdistanz, der Tagesunterwegszeit und auch der Anzahl Etappen im Vergleich mit dem Gesamtverkehr zu verzeichnen.

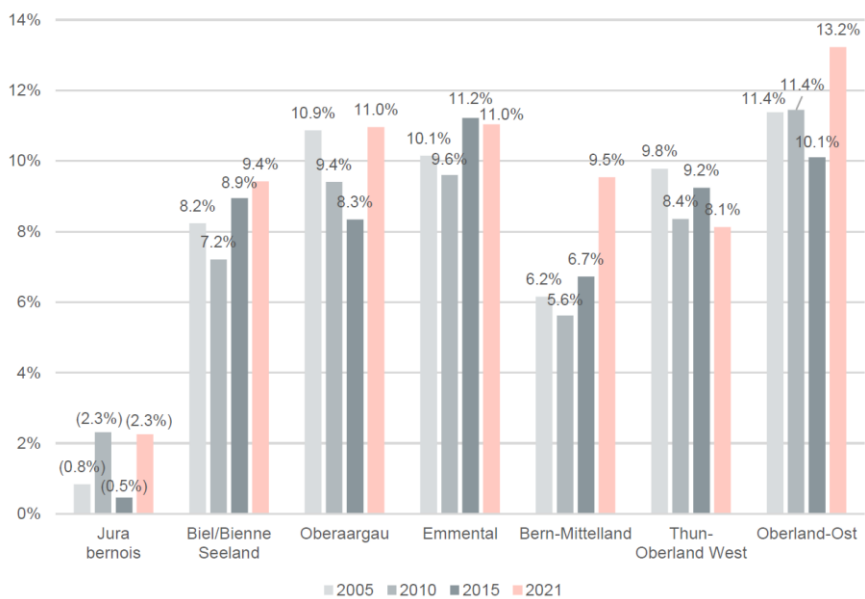
Die Detaillierte Auswertung für die Region Bern Mittelland vom Jahr 2021 liegt noch nicht vor. Folgender Text basiert auf die Werte von 2015. In der Region Bern-Mittelland lag der Durchschnittliche Verkehrsanteil des Velos an den täglichen Etappen bei knapp 7 %. Dies entspricht dem tiefsten Wert der verschiedenen Regionen des Kantons Berns. Dafür sind in der Region Bern-Mittelland die täglichen Etappen des ÖV und der Zufussgehenden am höchsten, sowie der MIV gegenüber den anderen Regionen am kleinsten. In der folgenden Tabelle sieht man die Detailanalyse in der Region Bern-Mittelland.



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren
 Stichprobe: Kanton Bern: 21 269 Etappen, RKBM: 7 737 Etappen, Stadt Bern: 2 685 Etappen

Mikrozensus: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Distanz nach Zentralität (Mobilität in der Region Bern-Mittelland Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten).

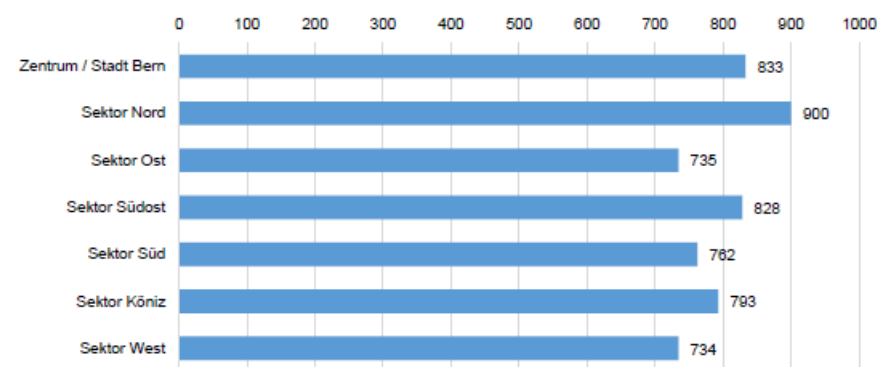
Die Region Bern-Mittelland verzeichnet 2021 ein markantes Wachstum des Veloanteils an den täglichen Etappen im Vergleich zu den früheren Jahren.



Durchschnittliche Veloanteile an den täglichen Etappen in den Planungsregionen des Kantons Bern von 2005 bis 2021

Velobesitz

Die Detaillierte Auswertung für die Region Bern Mittelland vom Jahr 2021 liegt noch nicht vor. Folgender Text basiert auf die Werte von 2015. Die Velodichte in den Sektoren der RKBM sind mehrheitlich ausgeglichen. Am meisten Velos hat es im Sektor Nord, dort kommen auf zehn Personen neun Velos. Gegenüber früher hat die Anzahl Velos zugenommen. Gegenüber dem Jahr 2010 hat in der Stadt Bern die Velodichte auf 1'000 Personen um 34 Fahrzeug zugenommen. Auch im Sektor Ost und im Sektor Köniz hat die Anzahl Velos auf 1'000 Personen um 37 respektive 81 zugenommen. Demgegenüber ist die Anzahl Velos pro 1'000 Einwohner*innen im Sektor Süd und Sektor West um je 100 zurückgegangen.



Grundgesamtheit: Haushalte und Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM
 Stichprobe: 1 462 Haushalte mit 3 939 Haushaltspersonen

Anzahl Velos auf 1000 Einwohner*innen nach Sektoren (Mobilität in der Region Bern-Mittelland Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten).

Die durchschnittliche Anzahl Velos pro Haushalt hat nach einem jahrelangen negativen Trend 2021 wieder zugenommen. E-Bikes werden eher als Ersatz oder als Ergänzung für konventionelle Velos beschafft und weniger als Ersatz für andere Fahrzeugkategorien.

Veloparkierung

Jede Velofahrt startet und endet an einem Veloabstellplatz. Über die Veloparkierung macht der Mikrozensus 2021 keine Aussagen. Aus diesem Grund stammen folgende Werte aus dem Mikrozensus 2015. Die Veloabstellinfrastruktur zu Haus ist in der Region Bern-Mittelland sehr gut ausgebaut. Neun von zehn Haushalten haben einen Veloabstellplätze zur Verfügung. In der Region können vier von fünf Menschen ihr Velo am ihrem Arbeits- oder Ausbildungsort abstellen (80 %). Dies ist ein tieferer Wert als im Kanton Bern 82,5 %. Jedoch sind beide Werte höher als in der Schweiz (80 % respektive 77 %).


Anhang 5: Unfälle mit Velobeteiligung


Zahlen gerundet

Beschrieb	Velo		E-Bike 25		E-Bike 40		Total	
Lage								
Innerorts (Tempo ≤ 50)	950	59%	260	16%	190	12%	1400	88%
Ausserorts (Tempo > 50)	110	7%	40	3%	50	3%	200	12%
Strecke	620	39%	170	10%	160	10%	950	59%
Verzweigung	320	19%	60	4%	50	3%	420	26%
Kreisel	140	9%	50	3%	20	1%	210	13%
Hauptstrassen	-	-	-	-	-	-	900	56%
Nebenstrassen	-	-	-	-	-	-	700	44%
Tempo								
Tempo ≤ 30	250	16%	60	4%	30	2%	330	21%
Tempo 40/50	710	44%	200	13%	160	10%	1070	67%
Tempo 60-80	110	9%	35	2%	50	3%	200	13%
Beteiligung								
PW	570	36%	130	8%	100	6%	800	50%
LW/Lieferwagen	60	4%	20	1%	20	1%	100	6%
Mofa/ Motorrad	-	-	-	-	-	-	20	1%
Bus/Tram	-	-	-	-	-	-	20	1%
Fussgänger	50	3%	10	<1%	10	<1%	70	4%
Unfallgruppe								
Abbiegeunfall	145	9%	45	3%	40	3%	230	14%
Auffahrunfall	60	4%	10	<1%	10	<1%	80	5%
Einbiegeunfall	250	16%	60	4%	50	3%	360	23%
Schleuder-/Selbstunfall	340	21%	130	8%	90	6%	560	35%
Überholunfall	60	4%	20	1%	20	1%	100	6%
Frontalunfall	30	2%	10	<1%	10	<1%	50	3%
Queren der Fahrbahn	70	4%	10	<1%	10	<1%	90	6%
Parkieren	20	1%	5	<1%	5	<1%	30	2%
Unfallfolgen								
Leichtverletzte	780	49%	190	12%	160	10	1130	71%
Schwerverletzte	260	16%	80	5%	80	5	420	26%
Getötete (ohne Rundung)	6	<1%	2	<1%	1	<1%	9	<1%

Anhang 6: Zielbild Veloinfrastruktur

	Kontext	Velonetzplan	Radstreifen		Radweg		Fuss- & Radweg ⁴	Mischverkehr
					Einrichtung	Zweirichtung		
innerorts	Quartierstrasse Tempo 30	Vorrangroute						bis max. 2'500 DTV Velostrasse
		Basisnetz + Hauptverbindung						bis max. 5'000 DTV Velostrasse optional
	Hauptverkehrsstrasse Tempo 30 + 50	Vorrangroute	T30 2.25 T50 2.50	2.50	4.00			
		Hauptverbindung	1.80 bis max. 7'500 DTV 2.00 bis max. 10'000 DTV	2.00 ³	3.00			T30 bis max. 5'000 DTV T50 bis max. 2'500 DTV
		Basisnetz	1.50 bis max. 5'000 DTV ¹ 1.80 bis max. 10'000 DTV ¹	1.80 ³	2.50 ³	3.00		T30 bis max. 5'000 DTV T50 bis max. 2'500 DTV
	frei geführt	Vorrangroute		2.50	4.00			
		Hauptverbindung		2.00	3.00	3.50		
		Basisnetz		1.80 ³	2.50 ³	3.00		
	ausserorts	Tempo 60	Vorrangroute	2.25 bis max. 10'000 DTV ²	2.50		4.00	
Hauptverbindung			1.80 bis max. 7'500 DTV ² 2.00 bis max. 10'000 DTV ²	2.00 ³		3.00	T60 bis max. 2'500 DTV T80 bis max. 1'250 DTV	
Basisnetz			1.80 bis max. 10'000 DTV ²	1.80 ³		2.50 ³	T60 bis max. 2'500 DTV T80 bis max. 1'250 DTV	
Tempo 80		Vorrangroute	2.25 bis max. 7'500 DTV ² 2.50 bis max. 10'000 DTV ²	2.50		4.00		
		Hauptverbindung	2.00 bis max. 7'500 DTV ² 2.25 bis max. 10'000 DTV ²	2.00 ³		3.00	T60 bis max. 2'500 DTV T80 bis max. 1'250 DTV	
		Basisnetz	1.80 bis max. 7'500 DTV ² 2.00 bis max. 10'000 DTV ²	1.80 ³		2.50 ³	T60 bis max. 2'500 DTV T80 bis max. 1'250 DTV	
frei geführt		Vorrangroute		2.50	4.00	4.00		
		Hauptverbindung		2.00 ³	3.00	3.00		
		Basisnetz		1.80 ³	2.50 ³	3.00		

 in der Regel empfohlene Führungsart

 weitere zu prüfende Führungsarten

¹ Zwischen zwei Fahrspuren 1.80 m

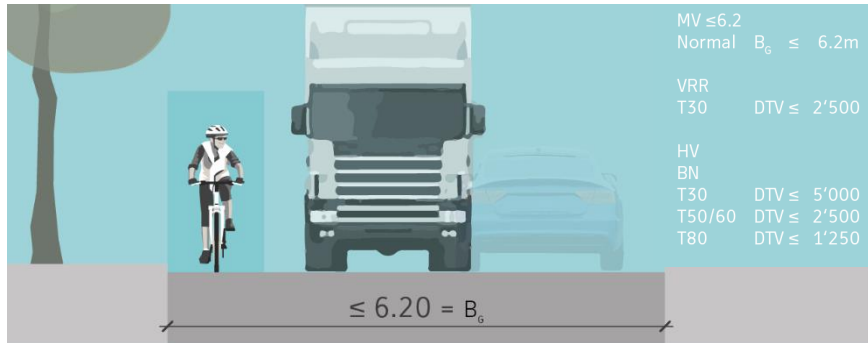
² In der Regel ununterbrochen

³ Lichtraumprofil muss frei sein

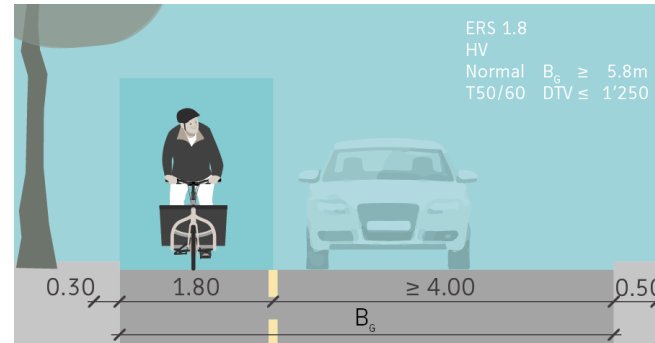
⁴ Kombinierte Fuss- & Radwege sind nur geeignet, wenn Begegnungen zwischen Velofahrenden und Gehenden selten sind. Güterstrassen oder Landwirtschaftswege mit Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (Sig. 2.13 und 2.14) fallen unter die Kategorie Fuss- & Radwege.

Darstellung Zielbild Veloinfrastruktur in Querschnitten

Mischverkehr

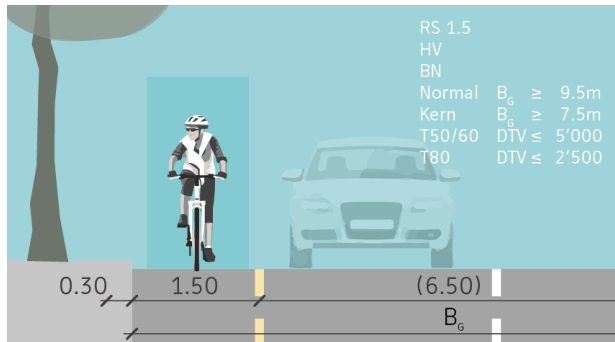


Velo im Mischverkehr: Nur bei tiefer Verkehrsbelastung

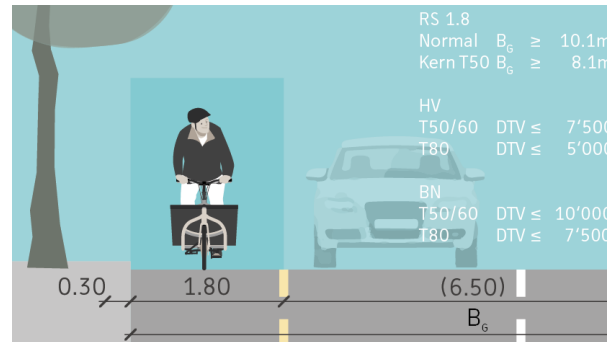


Einseitiger Velostreifen in Steigungen

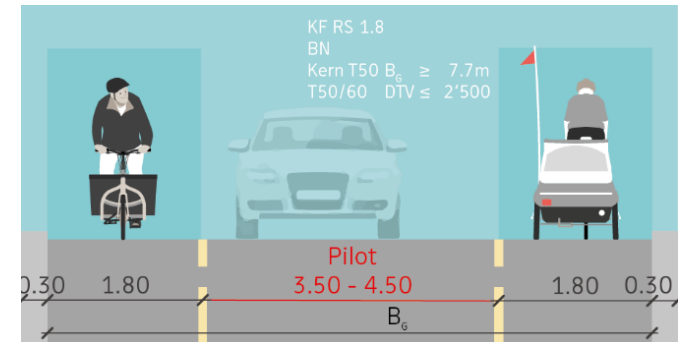
Velostreifen



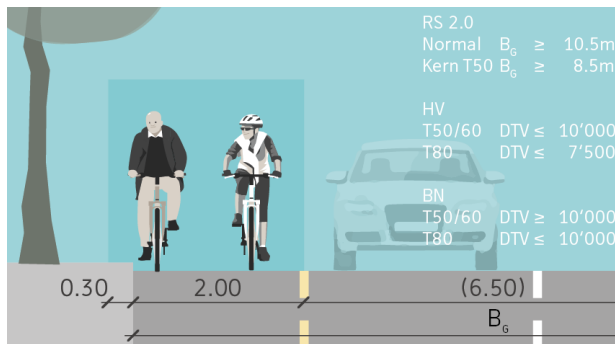
Minimaler Velostreifen in beengten Verhältnissen



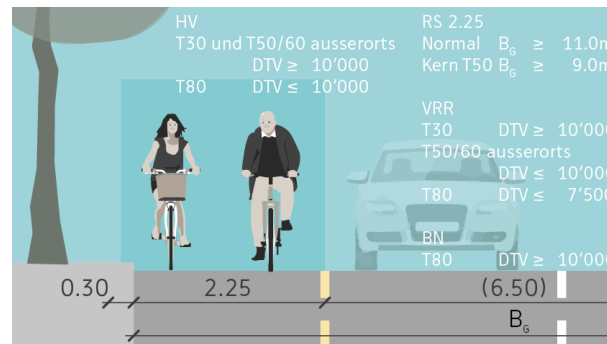
Anzustrebender Normalbreite für Velostreifen



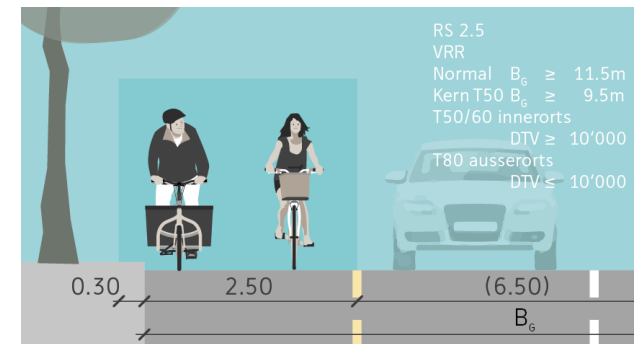
Kernfahrbahn mit redizertem Kern/Mitte



Velostreifen bei hoher Verkehrsbelastung

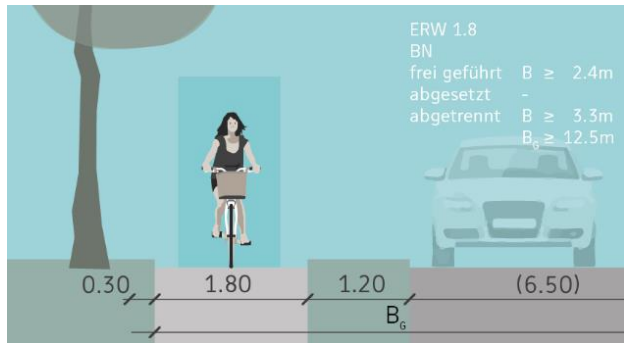


Velostreifen bei hoher Verkehrsbelastung

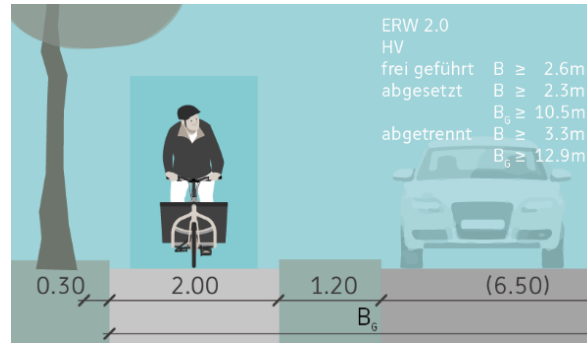


Velostreifen bei sehr hoher Verkehrsbelastung

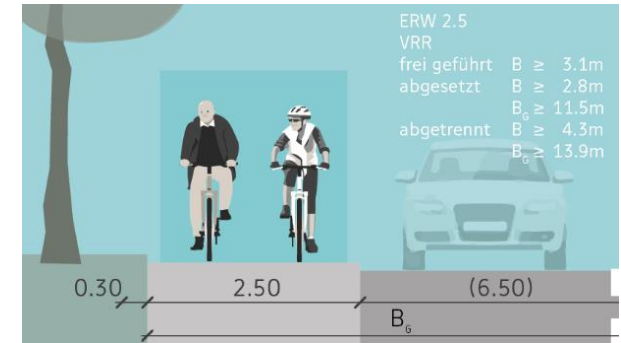
Einrichtungsradwege



Minimaler Einrichtungsradweg ausserorts

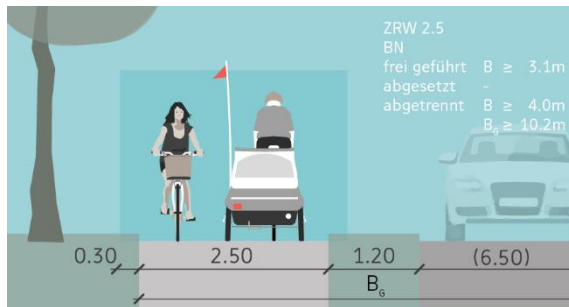


Normalbreite Einrichtungsradweg

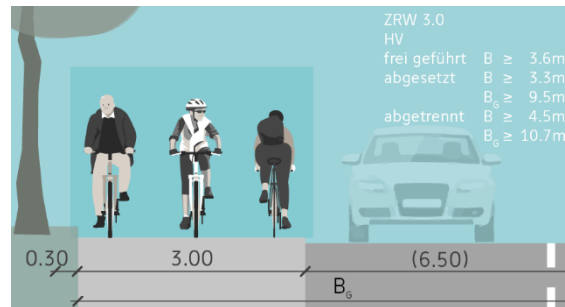


Einrichtungsradweg bei Vorrangrouten innerorts

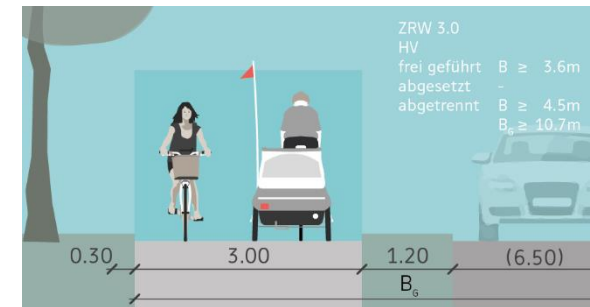
Zweirichtungsradwege



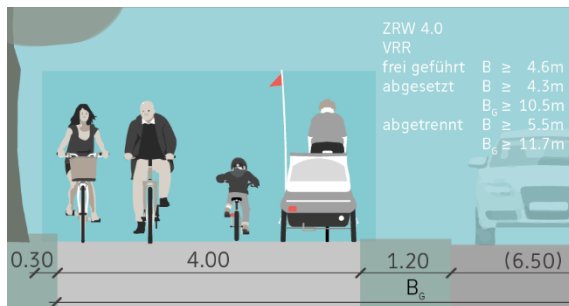
Minimaler Zweirichtungsradweg ausserorts



Normalbreite Zweirichtungsradweg innerorts

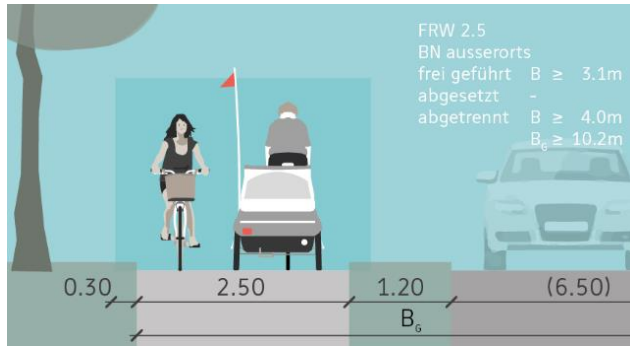


Zweirichtungsradweg ausserorts

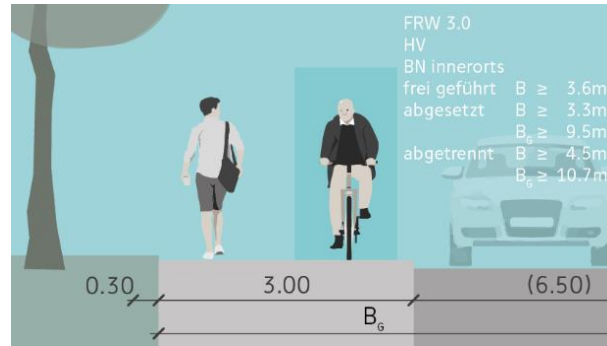


Zweirichtungsradweg bei hoher Vorrangrouten

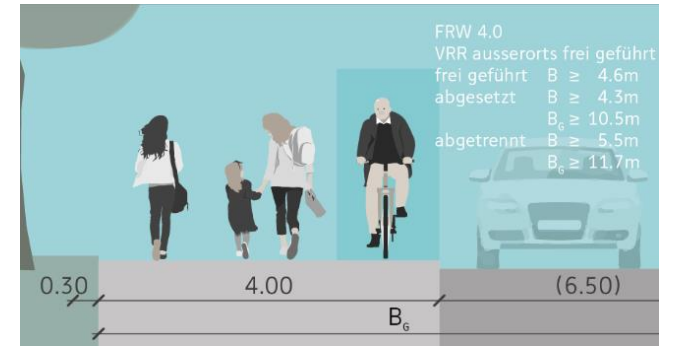
Fuss- und Radwege



Minimaler Fuss- und Radweg ausserorts



Normalbreite Fuss- und Radweg innerorts



Fuss- und Radweg ausserorts

Anhang 7: Grundlagen Schwachstellenanalyse

Für die Erarbeitung der Netzplanung als GIS-Daten und der im Pflichtenheft definierten Schwachstellenanalyse sind umfangreiche digitale Grundlagendaten erforderlich. Bei deren Verwendung sind Qualität und Vollständigkeit entscheidend für die Aussagekraft der Ergebnisse. Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt einen Überblick über die verwendeten Daten.

Beschrieb digitaler Datensatz	Verwendung					Verfügbarkeit	Eignung Qualität	Bezug
	Schwachstellenanalyse	Handlungsbedarf	Massnahmen	Netzplan	Koordination Inhalte			
Regionaler Velonetzplan 2014				X		nein		RKBM
Velopotenzial		X		X		ja		TBA
Verkehrsdaten MIV 2040	X	X	X			ja		TBA
Sig. Höchstgeschwindigkeit	X	X	X			ja		TBA
Breite der bestehenden Fahrbahn	X	X	X			bedingt (TLM)		swisstopo
Längsneigung der Fahrbahn	X	X	X			ja		Metron
Bestehende Veloinfrastruktur	X	X	X		X	nein		-
Grenze innerorts-/ausserorts	X	X	X			bedingt (Bauzonen)		swisstopo
Umgesetzte Massnahmen Netzplan 2014			X	(X)	X	nein		-
Umgesetzte Massnahmen AP1–3			X	(X)	X	nein		-
Massnahmen AP4	X	X	X	(X)	X	teilweise		RKBM
Planungsstudien RKBM	X	X	X	(X)	X	ja		RKBM
Planungsstudien Kanton	X	X	X	(X)	X	nein		-
Planungsstudien Gemeinden	X	X	X	(X)	X	nein		-

Anhang 8: Bike-&-Ride-Anlagen

Bahnhof	Einsteiger 2040	Anz. VAP pro 10 Ein- steiger	Soll	Ist	Differenz	Massnah- mentyp
Sektor Bern / Köniz						
Bern Bahnhof (SBB/BLS/RBS)	29'696	4	11'878	4670	7'208	A
Bern Europaplatz (BLS/SBB)	6'008	4	2'403	85	2'318	A
Bern Brunnen	1'027	2	205	114	91	C
Bern Bümpliz Nord	1'503	2	301	31	270	B
Bern Bümpliz Süd	2'550	2	510	66	444	B
Bern Felsenau	234	1	23	0	23	D
Bern Stöckacker	3'296	1	330	10	320	B
Bern Tiefenau	1'717	1	172	0	172	B
Bern Wankdorf	4'708	4	1'883	559	1'324	A
Bern Weissenbühl	393	1	39	14	25	D
Gasel	342	2	68	23	45	C
Köniz Bahnhof	613	3	184	89	95	C
Liebefeld	495	3	148	30	118	C
Mittelhäusern	446	2	89	21	68	C
Moos	198	1	20	30	-10	D
Niederscherli	1'003	2	201	90	111	B
Niederwangen	3'025	2	605	30	575	B
Oberwangen	910	2	182	7	175	B
Thörishaus Dorf	730	2	146	47	99	C
Thörishaus Station	364	2	73	10	63	C
Wabern	544	2	109	118	-9	D
Kleinwabern	1'027		200	0	200	
Sektor Nord						
Fraubrunnen	1041	2	208	180	28	C
Grafenried	505	2	101	100	1	D
Jegenstorf	1506	2	301	470	-169	D
Moosseedorf	2048	2	410	140	270	B
Münchenbuchsee	1932	2	386	263	123	B
Oberzollikofen	1975	2	395	60	335	B
Schönbühl-SBB	329	2	66	40	26	C
Schönbühl-RBS	9	2	2	140	-138	D
Unterzollikofen	1685	2	337	120	217	B
Urtenen	2217	2	443	60	383	B
Zollikofen	2550	2	510	205	305	B
Sektor Ost						
Boll-Utzigen	2224	3	667	100	567	B
Bolligen	1758	3	527	70	457	B
Deisswil	454	2	91	20	71	C
Ittigen	2331	1	233	30	203	B
Ostermundigen	1102	4	441	280	161	B
Papiermühle	3404	1	340	50	290	B
Stettlen	1059	2	212	50	162	B
Vechigen	0	2	0	10	-10	D
Worb SBB	236	2	47	88	-41	D
Worb-Dorf	1704	3	511	200	311	B
Worbboden	231	1	23	60	-37	D
Worblaufen	3883	2	777	90	687	B

Bahnhof	Einsteiger 2040	Anz. VAP pro 10 Ein- steiger	Soll	Ist	Differenz	Massnah- mentyp
Sektor Südost						
Bigenthal	129	2	26	15	11	D
Biglen	325	2	65	38	27	C
Bowil	590		118	48	70	C
Brenzikofen	193	2	39	68	-29	D
Grösshöchstetten	858	2	172	43	99	C
Gümligen	2491	2	498	164	334	B
Kiesen	566	2	113	202	-89	D
Konolfingen	2832	3	850	528	322	B
Münsingen	4526	3	1'358	1'000	358	B
Oberdiessbach	975	2	195	123	72	C
Rubigen	1408	2	282	121	161	B
Stalden i.E.	333	2	67	12	55	C
Tägertschi	187	1	19	28	-9	D
Walkringen	189	2	38	36	2	D
Wichtrach	1128	2	226	225	1	D
Zäziwil	708	2	142	40	102	B
Sektor Süd						
Belp	2806	3	842	393	449	B
Belp-Steinbach	639	2	128	68	60	C
Kaufdorf	501	2	100	68	32	C
Kehrsatz	1445	2	289	48	241	B
Kehrsatz-Nord	1047	2	209	30	179	B
Lanzenhäusern	321	2	64	20	44	C
Schwarzenburg	989	2	198	188	10	D
Schwarzwasserbrücke	0	1	0	5	-5	D
Thurnen	697	2	139	95	44	C
Toffen	1136	2	227	100	127	B
Sektor West						
Gümmenen	763	2	153	203	-50	D
Laupen	897	2	179	192	-13	D
Münchwiler-Courgevaux	756	1	76	20	56	C
Neuenegg	1048	2	210	61	149	B
Riedbach	175	2	35	34	1	D
Rosshäusern	501	2	100	49	51	C

Massnahme A

Bedarf > 1'000 zusätzliche Plätze an zentralen ÖV-Knoten, Etappierte Planung und Umsetzung möglich

Massnahme B

Bedarf 101 bis 1'000 zusätzliche Plätze, Raumsicherung Gesamtangebot, etappierte Umsetzung

Massnahme C

Bedarf 26 bis 100 zusätzliche Plätze, Ausbau ohne Etappierung

Massnahme D

Bedarf 0 bis 25 zusätzliche Plätze, vorerst Verzicht auf Ausbau

Allgemein

Flächen Spezialvelos 5 % Bern 20 %, E-Bike-Ladestationen

Anhang 9: Velodrehscheiben

Standorte Velodrehscheiben

Sektor Bern / Köniz

Bern Bahnhof

Bern Europaplatz

Bern Brünen

Bern Wankdorf

Bern Egghölzli

Köniz Bahnhof

Kleinwabern

Niederwangen

Sektor Nord

Urtenen-Schönbühl

Sektor Ost

Bolligen

Ostermundigen

Worb

Worblaufen

Sektor Südost

Kiesen

Münsingen

Sektor Süd

Belp

Schwarzenburg

Sektor West

Neuenegg

Hinterkappelen

Anhang 10: Anpassungen zuhanden SVV

Nr.	Beschrieb	Betroffene Gemeinde	Betroffene Gemeinde	Art
1	zwei Gde. direkt verbinden	Fraubrunnen	Iffwil	BN
2	zwei Gde. direkt verbinden	Zuzwil	Deisswil bei Münchenbuchsee	BN
3	zwei Gde. direkt verbinden	Wiggiswil	Urtenen-Schönbühl	BN
4	zwei Gde. direkt verbinden	Mattstetten	Bäriswil	BN
5	zwei Gde. direkt verbinden	Diemerswil	Kirchlindendach	BN
6	zwei Gde. direkt verbinden	Kirchlindach	Schüpfen	BN
7	Erschliessung Bahnhof	Mühleberg		BN
8	zwei Gde. direkt verbinden	Oberbalm	Niedermuhlern	BN
9	zwei Gde. direkt verbinden	Rüeschegg	Rüeggisberg	BN
10	zwei Gde. direkt verbinden	Rüeggisberg	(Rüeschegg)	BN
11	zwei Gde. direkt verbinden	Thurnen	Kirchdorf	BN
13	zwei Gde. direkt verbinden	Niederhünigen	Oberhünigen	BN
16	zwei Gde. direkt verbinden	Allmendingen	Worb	BN
25	zwei Gde. direkt verbinden	Zollikofen	Bremgarten bei Bern	HV
26	zwei Gde. direkt verbinden	Wohlen bei Bern	Meikirch	BN
27	zwei Gde. direkt verbinden	Gurbü	Wileroltigen	BN
28	zwei Gde. direkt verbinden	Riggisberg	Rüeggisberg	BN
29	zwei Gde. direkt verbinden	Toffen	(Kirchdorf)	BN
31	zwei Gde. direkt verbinden	Oberdiessbach	Wichtrach	BN
32	zwei Gde. direkt verbinden	Oberdiessbach	Linden	BN
33	zwei Gde. direkt verbinden	Konolfingen	Hautligen	BN
35	zwei Gde. direkt verbinden	Landiswil	(Arni)	BN
40	Fehler im Sachplan	Fraubrunnen		BN
43	überregionale Verbindung	Zuzwil		BN
44	zwei Gde. direkt verbinden	Mattstetten	Urtenen-Schönbühl	BN
46	Erschliessung Schulstandort	Münchenbuchsee		BN
47	Erschliessung Sportstätte	Zollikofen		BN
51	alternative Führung zur Kt-Str.	Wohlen bei Bern	Stadt Bern	HV
52	zwei Gde. direkt verbinden	Stadt Bern	(Mühleberg)	BN
54	alternative Führung zur Kt-Str.	Laupen		HV
55	zwei Gde. direkt verbinden	Laupen	Mühleberg	BN
56	Regionale tangentielle Verbindung	Köniz	Zimmerwald	BN
57	zwei Gde. direkt verbinden	Köniz	Neuenegg	BN
58	überregionale Verbindung	Schwarzenburg	Albigen (FR)	BN
61	überregionale Verbindung	Linden		BN
64	Erschliessung Bahnhof	Worb		BN
65	zwei Gde. direkt verbinden	Worb	Walkringen	BN
69	Erschliessung Dorfkern (Utzen)	Vechigen		BN
70	Erschliessung Schulstandort	Ostermundigen	Muri bei Bern	BN
71	zwei Gde. direkt verbinden	Stettlen	Bolligen	BN
72	zwei Gde. direkt verbinden	Ittigen	Bolligen	HV
73	Erschliessung ESP	Ittigen		HV
100	zwei Gde. direkt verbinden	Riggisberg	Rüeggisberg, Nieder- dermuhlen	BN
102	zwei Gde. direkt verbinden, alternative Führung zur Kt-Str.	Guggisberg	Schwarzenburg	BN
107	überregionale Verbindung	Walkringen		BN
108	zwei Gde. direkt verbinden	Muri bei Bern	Stettlen, Vechigen	BN
109	zwei Gde. direkt verbinden	Frauenkappelen	Wohlen bei Bern	BN
110	zwei Gde. direkt verbinden	Frauenkappelen	Wohlen bei Bern	BN
111	zwei Gde. direkt verbinden	Laupen	Neuenegg	HV
112	zwei Gde. direkt verbinden	Laupen, Mühleberg	Frauenkappelen	BN
113	zwei Gde. direkt verbinden	Neuenegg	Mühleberg	BN
114	zwei Gde. direkt verbinden	Kehrsatz	Muri bei Bern	BN
115	alternative Führung zur Kt-Str.	Köniz		BN
116	Netzlücke Aarequerung Wabern-Elfenau	Köniz	Stadt Bern	BN
117	Regionale tangentielle Verbindung	Köniz		HV
124	Erschliessung Schulstandort	Moosseedorf		BN
129	Erschliessung Schulstandort	Zollikofen		BN
137	Erschliessung Schulstandort	Worb		BN
138	Erschliessung Schulstandort	Muri bei Bern		BN

Nr.	Beschrieb	Betroffene Gemeinde	Betroffene Gemeinde	Art
140	Erschliessung Schulstandort	Ostermundigen		BN
150	Hauptverbindung gemäss MP	Stadt Bern		HV
151	VVR gemäss MP	Stadt Bern		HV
152	Linienführung Netzlücke klarer	Stadt Bern		HV
153	Erschliessung Schulstandort	Stadt Bern		BN
155	VVR gemäss MP	Stadt Bern		HV
159	VVR gemäss MP	Stadt Bern		geplante HV
160	alternative Führung zur Kt.-Str., HV gemäss MP	Stadt Bern		HV
168	Linienführung Netzlücke klarer	Stadt Bern		HV
169	Anschluss FVV und VVR	Stadt Bern		HV
170	VVR MP	Stadt Bern		geplant BN
171	Erschliessung Arbeitsschwerpunkt	Stadt Bern		HV
172	VVR MP	Stadt Bern		HV
180	weitere Kt.-Str.	Laupen	Neuenegg	Weitere KS
181	Linienführung klarer	Laupen		Weitere KS
182	weitere Kantonsstrasse	Grosshöchstetten		Weitere KS
183	Anpassung BV, wegen Doppelführung	Ferenbalm		BV
184	Anpassung Linienführung	Laupen		HV
185	Neue Strassenführung (als Massnahme Teil des AP5)	Kehrsatz		HV
186	Eigentümerwechsel- Kt.-Str. zu Gde.-Str	Kehrsatz		-
187	Netzergänzung Anschluss an Kt.-Str.	Kehrsatz		HV
188	Anpassung Routenhierarchie BN zu HV	Kehrsatz	Belp	HV
200	VVR Korridor Anpassung	Belp, Rubigen, Münsingen	Wichtrach, Kiesen, Oppligen	VVR
201	VVR Korridor Anpassung	Belp		VVR
202	VVR Korridor Anpassung	Münsingen	Konolfingen	VVR
203	VVR Korridor Anpassung	Neuenegg		VVR
204	VVR Korridor Anpassung	Wohlen bei Bern		VVR
205	VVR Korridor Anpassung	Münchenbuchsee		VVR
206	VVR Korridor Anpassung	Belp		VVR

Gde. = Gemeinde, Kt. = Kanton, VVR = Velovorrangroute, HV = Hauptverbindung, BN = Basisnetz, ESP = Entwicklungsschwerpunkt, MP = Masterplan Bern Veloinfrastruktur, KS = Kantonsstrasse

Die fehlenden Zahlen, sind Strecken und Flächen, welche nicht aufgenommen wurden. Die Nummern werden voraussichtlich nach der Mitwirkung geändert.