

Regionales Veloleitbild 2023

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 19. Oktober 2023

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung

Martin Moser, RKBM, Fachbereichsleiter Verkehr (bis 7.10.2022)
Rebekka Christ, RKBM, Projektleiterin Verkehr (ab 10.10.2022)

Begleitgruppe

Géraldine Boesch, RKBM, Geschäftsstelle (ab April 2023)
Nicolas Hofer, Tiefbauamt Kanton Bern, Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr
Daniel Matti, Gemeinde Köniz, Leiter Bereich Verkehr
Rebecca Müller, Pro Velo Kanton Bern, Geschäftsführerin
Marco Rupp, Gemeinde Ittigen, Gemeindepräsident / Kommission Verkehr RKBM
Ruedi Schmid, TCS Region Bern
Karl Vogel, Stadt Bern, Leiter Verkehrsplanung / Kommission Verkehr RKBM

Auftragnehmer

Oliver Dreyer
B + S AG
Weltpostrasse 5
Postfach 3000 Bern 16

Inhalt

1	Ausgangslage	5
2	Ergebnis der Mitwirkung	6
3	Eingegangene Stellungnahmen	10
4	Stellungnahmen und Beantwortung	11
4.1	Gesamteindruck – Ist der Bericht inkl. Anhänge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?	11
4.2	Gesamteindruck – Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?	13
4.3	Allgemeine Rückmeldungen	15
4.4	Rückmeldungen zum Vorwort/Einordnung des Veloleitbildes	18
4.5	Rückmeldungen zu den einzelnen Leitsätzen	20

1 Ausgangslage

Dank zahlreicher Innovationen und Entwicklungen haben Velo und E-Bike als Fortbewegungsmittel in den vergangenen Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen. Auch die Anforderungen an die Veloinfrastruktur in der Region Bern-Mittelland steigen stetig.

Verändert haben sich auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Das nationale Veloweggesetz, seit dem 1. Januar 2023 in Kraft, und die derzeit laufende Anpassung des kantonalen Strassengesetzes bieten neue Chancen, erhöhen aber auch den Koordinationsaufwand für die Regionalkonferenz.

Die RKBM hat daher gemeinsam mit den Regionsgemeinden, dem Kanton sowie den Fachverbänden Pro Velo und TCS ein neues Regionales Veloleitbild konzipiert. In einem partizipativen Prozess wurden die zwei Handlungsfelder «Prozesse und Planungen» und «Verkehrsinfrastruktur» definiert und Leitsätze abgeleitet. Die Leitsätze der Veloförderung und der Zusammenarbeit gehen aus einem breit abgestützten Prozess hervor. Die Beteiligten hatten die Möglichkeit, im Rahmen eines Workshops im November 2022 mitzuarbeiten. Die Gemeinden, Behörden und Planungspartner konnten sich zudem während der Mitwirkung von Anfang Juni bis Ende August 2023 zum Dokument äussern.

Die RKBM und die kommunalen Behörden in der Region Bern-Mittelland sind aufgerufen, im Sinne des Regionalen Veloleitbilds zusammenzuarbeiten, eine positive Velokultur zu fördern und die Leitsätze sinngemäss umzusetzen.

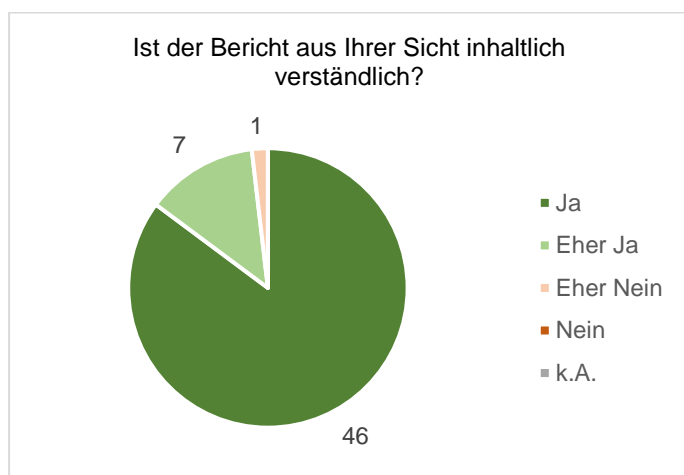
Das neue Leitbild setzt die Richtlinien für die künftige Veloförderung in der Region Bern-Mittelland. Es trägt zu einer positiven Velokultur bei und fördert die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Kanton, Region und Gemeinden. Das Leitbild dient den Behörden bei der Abstimmung der überkommunalen Velonetzplanung und gibt jenen Gemeinden eine Orientierungshilfe, die über keine eigene Netzplanung verfügen. Es berücksichtigt sowohl den Alltags- als auch den Freizeitveloverkehr (ohne Mountainbike-Trails).

2 Ergebnis der Mitwirkung

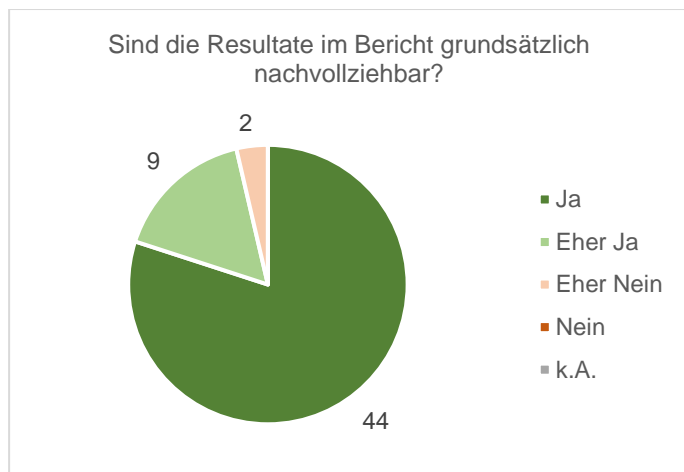
Die öffentliche Mitwirkung zum Regionalen Veloleitbild 2023 fand vom 1. Juni bis zum 21. August 2023 statt. Insgesamt trafen 57 Stellungnahmen ein, davon waren rund zwei Drittel Eingaben von Gemeinden.

Nachfolgend werden die Eingaben erläutert. Bei der statistischen Auswertung der Mitwirkungseingaben ist zu beachten, dass die Eingabe «keine Antwort» nicht zur Verfügung stand.

Gesamteindruck



Die deutliche Mehrheit der Mitwirkenden erachtete den Bericht als inhaltlich verständlich. Kritische Eingaben betrafen den als zu gross eingeschätzten Umfang des Veloleitbildes sowie der Wunsch, die Gemeinden stärker in die Pflicht zu nehmen.

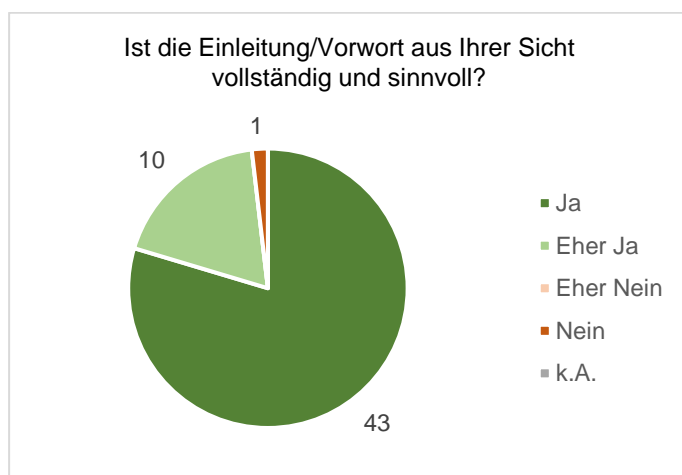


Die Ergebnisse wurden mehrheitlich als nachvollziehbar beurteilt. In verschiedenen Eingaben wurden Konkretisierung bezüglich der Umsetzung des Veloleitbildes oder der Einbettung in übrige Förder- und Koordinationsinstrumente gefordert. Im Weiteren wurde gewünscht, Räume mit niedrigerem Veloverkehrsaufkommen stärker in den Fokus zu nehmen.

Allgemeine Rückmeldungen

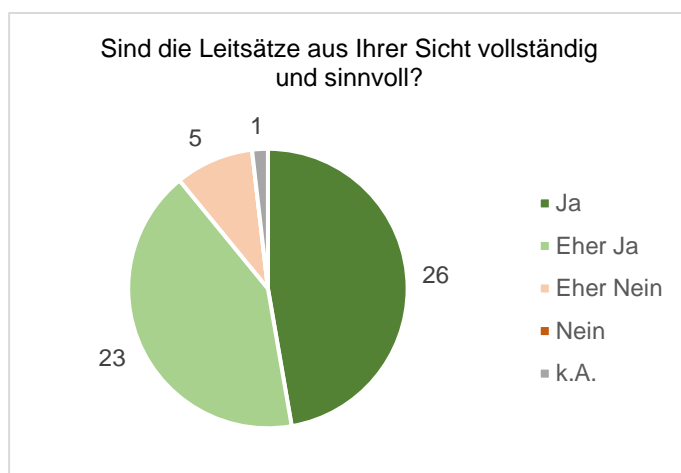
Verschiedene allgemeine Rückmeldungen trafen ein: Gewünscht wurde unter anderem eine Erweiterung mit Informationen zu den Inhalten des 2023 überarbeiteten kantonalen Strassengesetzes sowie zu potenziellen Konflikten zwischen Velos und E-Bikes. Weitere Eingaben betrafen konkrete Leitsätze oder eine detailliertere Eingabestruktur des Fragebogens.

Rückmeldungen zum Vorwort / Einordnung des Veloleitbildes



Das Vorwort wurde grossmehrheitlich begrüsst. Verschiedene Ergänzungen zur Finanzierung, der Entlastung des ÖV durch eine Verlagerung auf den Veloverkehr oder zum Aspekt «Tempo» wurden gewünscht. Zudem wurde angeregt die Entflechtung verschiedener Velotypen zu prüfen. Eine Mitwirkungsteilnehmende bat, dass sich die RKBM für eine Überarbeitung veralteter Normen einsetzen solle. Zudem wurde gebeten, einzelne Leitsätze auch auf Velo-Sportanlagen zu beziehen.

Rückmeldungen zu den einzelnen Leitsätzen



Die Eingaben betrafen verschiedene Leitsätze:

- ▶ Leitsatz 2: Wunsch nach einer verpflichtenderen Formulierung
- ▶ Leitsatz 3: Wunsch nach angepassten Finanzierungsgrundsätzen
- ▶ Leitsatz 4: velofreundliches Handeln solle auch Betrieb und Unterhalt von Anlagen wie Biketrails oder Pumptracks mit einschliessen. Der Leitsatz wurde von einer Gemeinde als zu starker Eingriff in die Gemeindeautonomie gewertet.
- ▶ Leitsatz 5: Wurde teilweise als zu verpflichtend, teilweise als äusserst sinnvoll beurteilt. Die Anpassung Vermarktung>Information von Regionalen Velorouten wurde gewünscht.
- ▶ Leitsatz 7 Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel.
- ▶ Leitsatz 8: Anstelle eines hochwertigen solle ein «angemessenes» Velonetz angestrebt werden. Anliegen, bestehende Baustellen für neue Veloinfrastruktur zu nutzen.
- ▶ Leitsatz 9: Hinweis, dass Schneeräumung je nach Kontext eingeschränkt. Wunsch nach Ergänzung Thema Beleuchtung.
- ▶ Leitsatz 10: Getrennte Verkehrsführung Alltags- und Veloverkehr wurde teilweise als bedingt sinnvoll erachtet
- ▶ Leitsatz 11: Ergänzen Finanzierungsgrundsatz. Ergänzen Aussagen zu zusätzlicher Infrastruktur (z.B. Schliessfächer).
- ▶ Leitsatz 12: Bikesharing und Service-Stellen wurde als Aufgabe privater Anbieter beurteilt. Wunsch nach Präzisierung bezüglich Umstieg bei ÖV-Haltestellen.
- ▶ Leitsatz 13: Kritik an Velomitnahme im ÖV
- ▶ Leitsatz 14: Kritik an Formulierung/Velobevorzugung zu Ungunsten ÖV und MIV
- ▶ Leitsatz 15: Konkretisierung der finanziellen Auswirkungen für Gemeinden. Konkretisierung der technischen Angaben. Leitsatz solle um die Handlungsmöglichkeiten zur Förderung von Veloabstellplätzen bei privaten Bauvorhaben ergänzt werden.
- ▶ Leitsatz 16: Konkretisierung bezüglich der Rolle privater Anbieter. Bikesharing wurde in einer Eingabe als regionale, nicht aber kommunale Aufgabe beurteilt.

Aufgrund der Mitwirkungseingaben wurden folgende Anpassungen am Veloleitbild vorgenommen:

Vorwort:

- ▶ Straffung des Vorwortes
- ▶ Ergänzungen zu den Inhalten des 2023 überarbeiteten kantonalen Strassengesetzes
- ▶ Aussage zu den Finanzierungsinstrumenten
- ▶ Konkretisierung der Verbindlichkeit des Veloleitbildes
- ▶ Grafische Optimierungen
- ▶ Verschiedene weitere inhaltliche Ergänzungen (z.B. Entlastung des ÖV sowie Aspekt «Tempo»)

Leitsätze

- ▶ Verschiedene Optimierungen und Präzisierungen der 16 Leitsätze

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme eingegeben.

Gemeinden

Bäriswil, Belp, Bern (2 Eingaben), Biglen, Bowil, Bremgarten, Brenzikofen, Ferenbalm, Fraubrunnen, Frauenkappelen, Grosshöchstetten, Herbligen, Jaberg, Jegenstorf, Kehrsatz, Kiesen, Kirchdorf, Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Kriechenwil, Laupen, Moosseedorf, Mühleberg, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri b. Bern, Neueneegg, Niedermuhlern, Oberthal, Ostermundigen, Riggisberg, Rubigen, Rüeggisberg, Thurnen, Toffen, Wichtrach, Wohlen, Zollikofen

Ämter und Regionen

Kanton Bern: AÖV, TBA BLZ sowie Entwicklungsraum Thun ERT

Transportunternehmungen

Bernmobil

Parteien

SPplus Kirchlindach

Verbände

Pro Velo Bern, VCS Regionalgruppe Bern

Privatpersonen

10 Privatpersonen aus verschiedenen Gemeinden

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck – Ist der Bericht inkl. Anhänge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Gemeinde Bäriswil	Ja		x			
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Biglen	Ja		x			
Gemeinde Bowil	Ja		x			
Gemeinde Bremgarten	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Eher Ja	Wirkt aufgrund der vielen darin enthaltenen Informationen überladen.	x			Das Leitbild wurde inhaltlich noch etwas gestrafft und aus der Berichtsform gelöst. Die geplante grafische Gestaltung trägt zur besseren Verständlichkeit bei.
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Ja	Hohe Leitbildebene	x			
Gemeinde Frauenkappelen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Herbligen	Ja		x			
Gemeinde Jaberg	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja		x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kiesen	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja	Kurz und prägnant, gut verständlich - aus unserer Sicht eine gute Form.	x			
Gemeinde Kriechenwil	Eher Ja		x			
Gemeinde Laupen	Ja	Die Gliederung ist klar verständlich.	x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Ja		x			
Gemeinde Münchenbuchsee	Ja		x			
Gemeinde Münsingen	Ja		x			
Gemeinde Muri b. Bern	Ja		x			
Gemeinde Neuenegg	Ja		x			
Gemeinde Niedermuhlern	Eher Nein	Der Bericht ist viel zu lang. Gut wäre, nur des wesentliche zu schreiben und hervor zuheben 7 Seite Einführung!	x			Das Leitbild wurde inhaltlich noch etwas gestrafft und aus der Berichtsform gelöst. Die geplante grafische Gestaltung trägt zur besseren Verständlichkeit bei.
Gemeinde Oberthal	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüeggisberg	Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Ja		x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme			Beantwortung
			berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Verkehrsplanung Stadt Bern	Ja		x			
AÖV	Eher Ja		x			
Direktion Planung und Verkehr, Gemeinde Köniz	Ja		x			
Entwicklungsraum Thun	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, DLZ	Ja		x			
SPplus Kirchlindach	Ja		x			
Pro Velo Bern	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
Privatperson, Kiesen	Ja		x			
Privatperson, Kirchlindach	Ja		x			
Privatperson, Ort1	Ja		x			
Privatperson, Ort2	Ja		x			
Privatperson, Ort3	Eher Ja		x			
Privatperson, Rubigen	Eher Ja	Wenig konkret. Ziele sind gut. Leitsatz 2: Gemeinden verpflichten wäre wünschenswerter als "kann unterstützen".	x			Gemeinden sind aufgrund des nationalen Veloweggesetzes sowie des Strassengesetzes verpflichtet, eine kommunale Velowegnetzplanung zu erstellen. Die Region kann ihre Gemeinden nicht zur Velonetzplanung verpflichten, hingegen unterstützen motivieren, die Leitsätze sinngemäss umzusetzen (vgl. Vorwort).
Privatperson, Wünnewil-Flammatt	Ja		x			
SPplus Kirchlindach	Ja		x			
Privatperson, Schwarzenburg	Ja					

4.2 Gesamteindruck – Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Gemeinde Bärswil	Ja		x			
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Biglen	Ja		x			
Gemeinde Bowil	Ja		x			
Gemeinde Bremgarten	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Eher Ja	Nicht mit allen Leitsätzen einverstanden.	x			
Gemeinde Ferenbalm	Eher Ja	Es werden Differenzen zwischen dem Bericht und der Realität festgestellt.	x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja		x			
Gemeinde Frauenkappelen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Herbligen	Eher Ja	Die Resultate sind aus unserer Sicht zuwenig umfassend und zu unklar.	x			Das Leitbild soll die Gemeinden der heterogenen Region unterstützen und motivieren, die Leitsätze sinngemäss umzusetzen und nach jeweiligen Möglichkeiten und Besonderheiten bei ihren kommunalen Planungen zu berücksichtigen. Daher ist die Flughöhe höher als bei einer Umsetzungsstrategie angesetzt.
Gemeinde Jaberg	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Ja		x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kiesen	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Kriechenwil	Eher Ja		x			
Gemeinde Laupen	Ja	Die Ergebnisse der Zusammenarbeit im Bericht sind nachvollziehbar.	x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Ja		x			
Gemeinde Münchenbuchsee	Ja		x			
Gemeinde Münchenbuchsee	Ja		x			
Gemeinde Münsingen	Ja		x			
Gemeinde Muri b. Bern	Ja		x			
Gemeinde Neuenegg	Ja		x			
Gemeinde Niedermuhlern	Eher Nein		x			
Gemeinde Oberthal	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüeggisberg	Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Ja		x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Ja		x			
Verkehrsplanung Stadt Bern	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
AÖV	Eher Ja		x			
Direktion Planung und Verkehr, Gemeinde Köniz	Ja		x			
Entwicklungsraum Thun	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, DLZ	Ja		x			
SPplus Kirchlindach	Ja		x			
Pro Velo Bern	Eher Ja	Nachvollziehbar, aber die Einbettung in übrige Förder- und Koordinationsinstrumente ist unklar.	x			Das Zusammenspiel der verschiedenen Förder- und Planungsinstrumente wurde noch in einer Grafik anschaulich aufbereitet, um den dazugehörigen Textabschnitt besser verständlich zu machen. Das Regionale Veloleitbild ist strategischer Teil der Regionalen Velonetzplanung RVNP der RKBM. Die RVNP fliesst in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2025 sowie das Agglomerationsprogramm des Bundes AP 5 ein.
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
Privatperson, Kiesen	Eher Nein	Was sollen für Resultate erreicht werden? Was war die Vorgabe? Diese Information fehlt mir, damit mit Ja beantworten kann.	x			Die Gemeinden werden aufgrund des nationalen Veloweggesetzes sowie des kantonalen Strassengesetzes verpflichtet, eine kommunale Velowegnetzplanung zu erstellen. Das Veloleitbild soll bei der Erstellung als Richtlinie dienen und motivieren, die Leitsätze koordiniert umzusetzen. Ziel ist die Stärkung und Förderung des Veloverkehrs in der Region Bern-Mittelland. Das Regionale Veloleitbild ist strategischer Teil der Regionalen Velonetzplanung RVNP der RKBM. Die RVNP fliesst in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2025 sowie das Agglomerationsprogramm des Bundes AP 5 ein
Privatperson, Kirchlindach	Ja		x			
Privatperson, Ort1	Ja		x			
Privatperson, Ort2	Ja		x			
Privatperson, Ort3	Eher Ja		x			
Privatperson, Rubigen	Ja		x			
Privatperson, Wünnewil-Flammatt	Eher Ja	Bei Aussagen: man prüft das Veloverkehrsaufkommen und entscheidet erst dann, ob für Velos separate oder sichere Spuren gemacht werden, werde ich hellhörig. Da es Orte gibt, die zur Zeit kaum Veloverkehr herrscht, weil es für Velos schwierig bis gefährlich ist, kann auch keine Nutzungsstatistik erstellt werden - oder nur eine verfälschte.	x			Daten zum Veloverkehrsaufkommen können helfen, das Velopotential besser abzuschätzen und Massnahmen zu priorisieren. Es ist nicht gemeint, dass bei wenig Veloverkehr keine Massnahmen notwendig sind. Für die Berechnung des Velopotentials werden zahlreiche weitere Faktoren berücksichtigt (z.B. Quell- und Zielorte, Topographie etc.)
SPplus Kirchlindach	Ja		x			
Privatperson Schwarzenburg	Ja		x			

4.3 Allgemeine Rückmeldungen

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Direktion Planung und Verkehr, Gemeinde Köniz		x			
Gemeinde Bäriswil		x			
Gemeinde Belp		x			
Gemeinde Biglen		x			
Gemeinde Bowil		x			
Gemeinde Bremgarten		x			
Gemeinde Brenzikofen		x			
Gemeinde Ferenbalm	Die Streckenführung für den Veloweg zwischen Gümnenen und Laupen ist seit Jahrzehnten Gegenstand von Diskussionen. Leider fehlt von Seiten des Kantons die Unterstützung und der Wille, eine für alle Seiten befriedigende Lösung zu finden.	x			<p>Im Frühjahr 2022 hat nach langwieriger Lösungssuche die öffentliche Mitwirkung zu einem Vorprojekt für den Veloweg zwischen Laupen und Gümnenen stattgefunden. Die RKBM war nicht am Planungsprozess beteiligt.</p> <p>Das kantonale Tiefbauamt, OIK II, nimmt auf Anfrage wie folgt Stellung: «Während der Mitwirkung hat die Gemeinde Ferenbalm seinen Projektpartnern überraschend die Unterstützung zum vorher gemeinsam getragenen Projekt entzogen. Das kantonale Tiefbauamt ist erstaunt über die Einschätzung der Gemeinde, es fehle seitens Kanton an Unterstützung und am Willen für eine befriedigende Lösung.»</p> <p>Das Anliegen ist ausserhalb des Regionalen Veloleitbildes zu klären. Bei Bedarf kann die RKBM beigezogen werden.</p>
Gemeinde Fraubrunnen	Bericht ist im grossen und ganzen sehr ausführlich, jedoch ist nicht so viel über die ganze Umsetzung geschrieben.	x			Das Leitbild soll die Gemeinden der heterogenen Region unterstützen und motivieren, die Leitsätze singgemäss umzusetzen und nach jeweiligen Möglichkeiten und Besonderheiten bei ihren kommunalen Planungen zu berücksichtigen. Daher ist die Flughöhe höher als bei einer Umsetzungsstrategie angesetzt.
Gemeinde Frauenkappelen	Wir haben keine Bemerkungen zum Regionalem Veloleitbild 2023	x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Nicht ganz klar ist, wie verbindlich der Beschrieb zum jeweiligen Leitsatz ist. Ein Leitbild an sich dient als Leitlinie für die weitere Planung und nicht per se als konkreter Auftrag an die Gemeinden. Entsprechend ist es für uns nicht ganz klar, ob es in einem Leitbild Sinn macht (wie dies im Beschrieb des Leitsatz 5 der Fall war) einen Auftrag an die Gemeinde zu erteilen, welche eine Ansprechperson definieren soll.		x		Mit dem Leitbild möchte die Region ihre Gemeinden unterstützen und motivieren, die Leitsätze singgemäss umzusetzen (vgl. Vorwort). LS 5 wird angepasst.
Gemeinde Herbligen		x			
Gemeinde Jaberg		x			
Gemeinde Jegenstorf	Die Förderung des Veloverkehrs wird begrüsst.	x			
Gemeinde Kehrsatz	Wir unterstützen dieses Leitbild als strategische Grundlage. Dennoch erachten wir es als wichtig, dass unsere schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, insbesondere Kinder und Senior*innen) bei allen Überlegungen nicht ausser Acht gelassen werden.	x			Das Leitbild Veloverkehr hat den Veloverkehr im Fokus, dabei sind alle velofahrenden Personen mitgemeint (von jung bis alt). Es geht jedoch nicht zu Lasten des Fussverkehrs (vgl. LS 10).
Gemeinde Kiesen		x			
Gemeinde Kirchdorf		x			
Gemeinde Kirchlindach		x			
Gemeinde Konolfingen		x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Gemeinde Kriechenwil		x			
Gemeinde Laupen		x			
Gemeinde Moosseedorf		x			
Gemeinde Mühleberg		x			
Gemeinde Münchenbuchsee	Wirkung und schlussendliches Ergebnis noch schwierig abschätzbar - wir sind gespannt. Zu Abbildung 1, Seite 7: Das Agglomerationsprogramm wird als Bericht dargelegt. Dies kann zu Verwirrung führen.	x			Die Abbildung wird zur besseren Verständlichkeit grafisch überarbeitet.
Gemeinde Münsingen	Können Resultate des neuen SG bereits im Bericht ergänzt werden?		x		Vorwort wurde angepasst (Erweiterung Finanzierungsgrundsätze für Veloverkehrsinfrastruktur abseits Kantonsstrassen).
Gemeinde Muri b. Bern	Besten Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung	x			
Gemeinde Neuenegg		x			
Gemeinde Niedermuhlern		x			
Gemeinde Oberthal		x			
Gemeinde Ostermundigen		x			
Gemeinde Riggisberg		x			
Gemeinde Rubigen		x			
Gemeinde Rüeggisberg		x			
Gemeinde Thurnen		x			
Gemeinde Toffen		x			
Gemeinde Wichtrach		x			
Gemeinde Wohlen	Das Veloleitbild ist aus unserer Sicht sauber und zukunftsorientiert ausgearbeitet worden. Es trägt dazu bei, dass der Veloverkehr sicherer und attraktiver wird.	x			
Gemeinde Zollikofen		x			
Verkehrsplanung Stadt Bern	Wir begrüßen das regionale Veloleitbild und unterstützen die darin gemachten Aussagen.	x			
AÖV	Es sollte die Möglichkeit bestehen, einzelne Fragen nicht zu beantworten ("keine Antwort" oder "weiss nicht"). Wir möchten uns grundsätzlich nur zu Fragen äussern, die uns betreffen.	x			Die Antwortmöglichkeiten werden für kommende Mitwirkungen angepasst.
Entwicklungsraum Thun	Besten Dank für die Unterlagen und die Möglichkeit zur Mitwirkung. Unsererseits konnte sich Maya Peter bereits im Rahmen des Workshops vom November 2023 einbringen. Wir begrüßen die daraus entstandenen Inhalte mit den zentralen Leitsätzen und beurteilen das Resultat als sehr gut. Aus Sicht Entwicklungsraum Thun als Nachbarregion erachten wir es als zielführend, dass die Umsetzung von Velowegen über die Regionsgrenze hinweg ebenfalls gewichtet wird (Leitsatz 6). Ausserdem sehen wir das neu erarbeitete Leitbild als wichtige Grundlage und Qualitätsvorgabe für zukünftige gemeinsame Planungen sowie Umsetzungsprojekte. Wir hoffen dir damit zu dienen und stehen bei allfälligen Rückfragen gerne zur Verfügung.	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, DLZ		x			
SPplus Kirchlindach		x			
Pro Velo Bern	Über Abkürzungen gestolpert, diese in Klammern setzen oder klickbar machen. - Die gegebenen Beispiele sind hilfreich, um sich etwas vorstellen zu können - Im Fragebogen sollten Fragen mit zwei Elementen, wie z.B. «Ist die Einleitung aus Ihrer Sicht vollständig und sinnvoll?», vermieden werden. Ansonsten bräuchte es eine komplexere Antwortstruktur.... Zudem ist «Nein» und «Keine Antwort» zu trennen.	x			Das Veloleitbild wurde sprachlich noch überarbeitet. Die Antwortmöglichkeiten werden für kommende Mitwirkungen angepasst.
VCS Regionalgruppe Bern		x			
BERNMOBIL	Zu 1. Grundangaben Absender: Bitte führen Sie dort jeweils auch die Kategorie "Transportunternehmung" auf.	x			Dies wird für kommende Mitwirkungen berücksichtigt.
Privatperson, Kiesen		x			
Privatperson, Kirchlindach		x			
Privatperson, Ort1	Es klingt alles sehr gut und velofreundlich und ich begrüße alle Leitsätze sehr. Allerdings stellt sich die Frage, was in kleinen Gemeinden geschieht, die nicht gerade einen Verkehrsrichtplan oder ähnliches ausarbeiten oder grössere Umbauten im Strassennetz anstehen: Wie wird die Gemeinde dazu gebracht, proaktiv die benannte Veloförderung voranzutreiben, besonders Angebote wie Bike-Sharing etc. bei einer 2000-Seelen-Landgemeinde, wo die meisten ohnehin auf dem Auto beharren? Gibt es da Anreize oder zwingend durchzuführende Massnahmen bis zu einem bestimmten Datum?	x			Das nationale Veloweggesetz, welches Anfang 2023 in Kraft trat, verpflichtet die Kantone, Velonetze bis 2028 zu planen und bis 2043 umzusetzen. Die Gemeinden sind aufgrund des nationalen Veloweggesetzes sowie des kantonalen Strassengesetzes (Überarbeitung Sommer 2023) verpflichtet, eine kommunale

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
					Velowegnetzplanung zu erstellen. Die Region kann ihre Gemeinden nicht zur Velonetzplanung verpflichten, hingegen unterstützen und motivieren, die Leitsätze sinngemäss und nach jeweiligen Möglichkeiten und Besonderheiten bei ihrer kommunalen Velonetzplanung zu berücksichtigen.
Privatperson, Ort2		x			
Privatperson, Ort3	Grundsätzlich ist es problematisch schnelle eBikes und übrigen Fahrradverkehr gleich zu behandeln. Der Veloverkehr ist heute heterogen. Lastenvelos und schnelle eBikes stören Radwegkonzepte. Die Forderung nach Benutzbarkeit der Radwege bei jedem Wetter ist unrealistisch und mit unverhältnismässigen Kosten verbunden.	x			Schnelle E-Bikes gelten von Gesetzes wegen als leichtes Motorfahrzeug und müssen daher i.d.R. die gleiche Infrastruktur wie Velos benutzen. Werden Radwege gemäss aktuellem Fachwissen geplant, sind sie für alle Veloarten inkl. Lastenvelos und schnelle E-bikes kompatibel.
Privatperson, Rubigen		x			
Privatperson, Schwarzenburg					
Privatperson, Wünnewil-Flammatt		x			
SPplus Kirchlindach		x			

4.4 Rückmeldungen zum Vorwort/Einordnung des Veloleitbildes

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Direktion Planung und Verkehr, Gemeinde Köniz	Eher Ja	Anfangs Einleitung könnte die Begründung für den Bedarf ("schon heute stossen Veloverkehrsanlagen in den Kernagglomerationen und Zentren an ihre Kapazitätsgrenzen") mit der Aussage ergänzt werden, dass ein starker Ausbau der Veloinfrastruktur auch deshalb erforderlich ist, weil der öffentliche Verkehr zukünftig in den Spitzenzeiten auf eine deutlich stärkere Entlastung durch den Veloverkehr angewiesen ist [gemäss der aktualisierten Verkehrsperspektiven des Bundes und des aktualisierten kantonalen Gesamtverkehrsmodells].		x		Das Vorwort wurde entsprechend ergänzt.
Gemeinde Bäriswil	Ja		x			
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Biglen	Ja		x			
Gemeinde Bowil	Ja		x			
Gemeinde Bremgarten	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Eher Ja	Kann nicht beurteilt werden	x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Ja	Leider ist nichts über die Finanzierung geschrieben.				Die Finanzierungsplanung des regionalen Velonetzes erfolgt über die Regionale Velonetzplanung und das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK / Agglomerationsprogramm (vgl. Vorwort).
Gemeinde Frauenkappelen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Herbligen	Ja		x			
Gemeinde Jaberg	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja		x			
Gemeinde Kehrsatz	Eher Ja		x			
Gemeinde Kiesen	Eher Ja	Betr Finanzierung siehe Stellungnahme unter 3.2	x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Kriechenwil	Ja		x			
Gemeinde Laupen	Eher Ja	Die Einleitung passt. Die Entflechtung bezüglich verschiedener Velo-Typen ist noch zu durchdenken.				Schnelle E-Bikes gelten von Gesetzes wegen als leichtes Motorfahrzeug und müssen daher i.d.R. die gleiche Infrastruktur wie Velos benutzen. Werden Radwege gemäss aktuellem Fachwissen geplant, sind sie für alle Veloarten inkl. Lastenvelos und schnelle E-bikes kompatibel.
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Ja		x			
Gemeinde Münchenbuchsee	Ja		x			
Gemeinde Münsingen	Ja		x			
Gemeinde Muri b. Bern	Ja		x			
Gemeinde Neuenegg	Ja		x			
Gemeinde Niedermuhlern	Nein	Viel zu lange	x			Das Leitbild wurde inhaltlich noch etwas gestrafft und aus der Mitwirkungsberichtsform gelöst. Die grafische Gestaltung wird zur besseren Verständlichkeit beitragen.
Gemeinde Oberthal	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüeggisberg	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Gemeinde Thurnen	Ja		x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Ja		x			
Verkehrsplanung Stadt Bern	Ja		x			
AÖV	Eher Ja		x			
Entwicklungsraum Thun	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, DLZ	Eher Ja	Die in der Einleitung aufgeführten Motive für das Velofahren sollten um den Aspekt «Tempo» ergänzt werden. Gerade im Siedlungsgebiet ist man mit dem Velo (angemessene Velowege vorausgesetzt) oft schneller unterwegs als mit anderen Verkehrsmitteln. Weiter wird in der Einleitung erwähnt, dass Sportanlagen für Zweiräder nicht Bestandteil des Leitbilds sind. Soll dies beibehalten werden, so ist das Leitbild entsprechend zu schärfen. So ist beispielsweise in Leitsatz 4 ein velofreundliches Handeln und die Förderung einer positiven Velokultur festgehalten. Dies schliesst unserer Ansicht nach auch Betrieb und Unterhalt von Anlagen wie Biketrails oder Pumptracks mit ein. Unter «Einordnung und Abgrenzung» wird die «überkommunale» Velonetzplanung hervorgehoben und das Leitbild zusätzlich als «Orientierungshilfe» für Gemeinden, «die über keine eigene Velonetzplanung verfügen» bezeichnet. Das ist gut und richtig. Das Leitbild unterstützt die Gemeinden aber auch bei der (gem. VWG des Bundes) kommunalen Velowegnetzplanung. Deshalb sollte dieser Abschnitt weiter gefasst werden.		x		Die Einleitung wurde zu den Aspekten "Tempo" und "Velonetzplanung" ergänzt. Grundsätzlich wird die Aussage bezl. Sportanlagen geteilt, jedoch ist die Planung dieser nicht Teil des Regionalen Veloleitbildes und Kernaufgabe der RKBM. Daher erfolgt keine Anpassung.
SPplus Kirchlindach	Ja		x			
Pro Velo Bern	Eher Ja	Angesichts der vielen Papiere, die schon existieren, dürfte es auch für Gemeinden schwierig sein einzuordnen, was sie nun mit diesem Leitbild sollen. Hierarchie und Verbindlichkeit sind nicht ohne Weiteres erkennbar. • Auch in diesem Leitbild steht nichts Neues, nichts Aussergewöhnliches, nichts Spektakuläres und eben nichts wirklich Verbindliches. • Wichtiger fänden wir eine Umsetzungsstrategie (allenfalls angesichts der immer wieder geltend gemachten knappen Ressourcen einen Etappierungsplan). - Expliziter aufführen, was die Gemeinden mit diesem Leitbild machen sollen. Die Ziele dieses Leitbildes müssen im Text zusammengesucht werden. Es mangelt zudem an einer Vision, die über diesem Leitbild leuchten würde. - Die Grafik ist hilfreich. Es wird uns allerdings nicht klar, wieso es unterschiedlich graue Pfeile hat.				Das Leitbild ist die strategische Grundlage für die regionale Velonetzplanung und die RGSK/AP. Diese Planungsinstrumente enthalten dann die konkreten Massnahmen, die zudem priorisiert sind (A-B-C-Horizonte). Die Grafik wurde aufbereitet.
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
Privatperson, Kirchlindach	Ja		x			
Privatperson, Kiesen	Ja		x			
Privatperson, Ort1	Ja		x			
Privatperson, Ort2	Ja		x			
Privatperson, Ort3	Eher Nein	Grundsätzlich ist es problematisch schnelle eBikes und übrigen Fahrradverkehr gleich zu behandeln. Der Veloverkehr ist heute heterogen. Lastenvelos und schnelle eBikes stören Radwegkonzepte. Die Forderung nach Benutzbarkeit der Radwege bei jedem Wetter ist unrealistisch und mit unverhältnismässigen Kosten verbunden. Forderung nach "schnellen" Radwegen sind absehbar.	x			Schnelle E-Bikes gelten von Gesetzes wegen als leichtes Motorfahrrad und müssen daher i.d.R. die gleiche Infrastruktur wie Velos benutzen. Werden Radwege gemäss aktuellem Fachwissen geplant, sind sie für alle Veloarten inkl. Lastenvelos und schnelle E-bikes kompatibel.
Privatperson, Rubigen	Eher Ja	Das Leitbild sollte auch auf veraltete "Technische Normen" hinweisen und den Kanton zur Überarbeitung verpflichten.	x			Weder die Region noch der Kanton können die Normen überarbeiten, dazu ist VSS und der Bund zuständig. Es bestehen jedoch bereits genügend gute Grundlagen, um zeitgemässe, velofreundliche Anlagen zu projektieren (z.B. von der Velokonferenz Schweiz).
Privatperson, Schwarzenburg	Ja					
Privatperson, Wünnewil-Flammatt	Ja		x			
SPplus Kirchlindach	Ja		x			

4.5 Rückmeldungen zu den einzelnen Leitsätzen

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Direktion Planung und Verkehr, Gemeinde Köniz	Eher Ja	12: Der Umstieg vom Velo auf den ÖV (oder auf andere Verkehrsmittel) soll nicht nur im Umfeld von Verkehrsdrehscheiben leicht möglich sein, sondern überall dort, wo ein Umstieg (von z.B. Wohnquartieren) auf den ÖV oder auf andere Verkehrsmittel wichtig ist. D.h. der Begleittext zum Leitsatz 12 könnte wie folgt ergänzt werden: "..., oder durch Veloparkiermöglichkeiten im nächsten Umfeld von ÖV-Haltestellen."	x			LS 12: Dies ist durch das Wort "zielnah" bereits berücksichtigt.
Gemeinde Bäriswil	Eher Ja	Leitsatz 13: Die Velomitnahme wird in einem bereits überstrapazierten ÖV-Angebot eine Herausforderung für die Anbieter darstellen. Ausbau des Angebotes = höhere Kosten. - Leitsatz 14: Wird das Fahrrad zu stark bevorzugt, wird der ÖV durch den MIV öfters blockiert. Hier ist sicher ein optimales Gleichgewicht zu suchen. Ob das Velo immer bevorzugt werden kann und soll ist nicht eindeutig zu beantworten. - Leitsatz 15: Definition des Begriffes "berücksichtigen" wäre wünschenswert, damit allfällige finanziellen Aufwände abgeschätzt werden können. - Leitsatz 16: Es fehlt ein Leitsatz, der besagt, dass eine notwendige Infrastruktur durch private Anbieter von Veloangeboten und nicht von den Gemeinden getragen werden sollten.	x	x	x	- LS 13: Kenntnisnahme, LS ist sehr offen formuliert, daher erfolgt keine Anpassung - LS 14: wurde entsprechend ergänzt - LS 15: Das Wort "berücksichtigen" ist im Sinne von "dran denken/prüfen" gemeint und bedeutet keinen Zwang zur Einrichtung. - LS 16: Der Kostenteiler ist im Rahmen der Umsetzungsplanung festzulegen. Für Infrastrukturmassnahmen können Bundes- und Kantons Gelder beantragt werden.
Gemeinde Belp	Eher Ja	Die Leitsätze sind sinnvoll und die Ziele konsequenterweise auch hoch gesteckt. Wir weisen Sie aber noch auf den Umstand hin, dass sich die Umsetzung von Massnahmen auch nach den finanziellen und personellen Möglichkeiten einer Gemeinde zu richten haben.	x			
Gemeinde Biglen	Ja		x			
Gemeinde Bowil	Ja		x			
Gemeinde Bremgarten	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Eher Nein	Leitsatz 9: Im Winter bzw. bei Schnee ist das Velo nicht sinnvoll - wir behalten den eingeschränkten Winterdienst auf jeden Fall bei (Schwarzräumung nicht ökologisch). Leitsatz 13: Entweder Velo oder ÖV! Generiert sonst unverhältnismässig hohe Kosten, die auch durch die Gemeinden getragen werden müssen (Lastenausgleich ÖV). Leitsatz 14: Auch Velofahrende können sich an Regeln halten! Wir können nicht nachvollziehen, weshalb Velos derart bevorzugt werden sollen (sicher KEIN Velosack, KEINE grüne Welle, KEIN freies Rechtsabbiegen bei Rot!). Damit wird ganz sicher das gegenseitige Verständnis Velo/Auto nicht gefördert.	x	x		- LS 9 Kenntnisnahme. - LS 13: Kenntnisnahme, LS ist sehr offen formuliert, daher erfolgt keine Anpassung - LS 14: Kenntnisnahme, einige der genannten Massnahmen dienen der Verkehrssicherheit (z.B. Velos sind dank Velosack für LW besser erkennbar (toter Winkel Problematik). LS wurde ergänzt.
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja		x			
Gemeinde Frauenkappelen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Herbligen	Ja		x			
Gemeinde Jaberg	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Ja	Es sind sehr viele Leitsätze, eine Konzentration auf die wichtigsten Punkte würde begrüsst. Bei kleinen Gemeinde werden übermässig viele Ressourcen (finanzielle /personelle) für die Umsetzung benötigt.	x			Das Leitbild soll die Gemeinden der heterogenen Region unterstützen und motivieren, die Leitsätze sinngemäss und nach jeweiligen Möglichkeiten und Besonderheiten bei ihrer kommunalen Planung zu berücksichtigen. Daher ist die Flughöhe höher als bei einer Umsetzungsstrategie angesetzt. Das Leitbild wird inhaltlich noch etwas gestrafft und aus der Mitwirkungsberichtsform gelöst. Die geplante grafische Gestaltung wird zur besseren Verständlichkeit beitragen.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kiesen	Eher Ja	Die Leitsätze sind grundsätzlich sinnvoll, wobei diverse Leitsätze vor allem für grosse Gemeinden/Städte oder die Agglomeration wichtig sind. Folgende Bemerkungen haben wir: Leitsatz 2 und 6 : = Auf Gemeindegebiet sind die Gde für das Velonetz verantwortlich. = korrekt. Gemeindeübergreifend ist die RKBM für eine koordinierte und partnerschaftliche Planung zuständig. = nachvollziehbar. à WICHTIG: Wie bereits bei der Planung der Velo-Hauptroute ist die Kostenteilung zwischen Kanton und Gemeinden ein zentraler Punkt für überregionale Velorouten. Eine kleine Gemeinde wie Kiesen mit einem relativ grossen Gebiet im Aaretal ist nicht in der Lage, grosse Investitionen für überregionale Velorouten zu tätigen. Bereits der Unterhalt gemäss Leitsatz 9 (insbesondere Winterdienst) wird eine zusätzliche Belastung geben. In der Einleitung Absatz 3		x		Das im Sommer 2023 verabschiedete Strassen-gesetz ermöglicht neu eine Finanzierung von wichtigen Velorouten abseits Kantonsstrassen durch den Kanton. Dieser Hinweis wird im Leitbild aktualisiert. Erst mit Vorliegen der Verordnung wird die genaue Umsetzung des Artikels klar sein. Indem Massnahmen aus den Korridorstudien in die Planungsinstrumente aufgenommen werden

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
		wird auf das zu überarbeitende kantonale Strassengesetz (SG) hingewiesen. Dort sind neu Finanzierungsgrundsätze für regionale Velorouten aufzunehmen, z.B. analog Kantonsstrasse sowie einwohnerbasierte Kostenteilung für Gemeinden.				(Sachplan Velo, RGSK, AP) ermöglichen sich entsprechend Mitfinanzierungsmöglichkeiten durch Bund und Kanton.
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Eher Ja	Grundsätzlich stimmige Leitsätze. Bei den Konfliktsituationen hätte allenfalls noch etwas mehr auf die Probleme eingegangen werden können, die insbesondere beim Veloalltagsverkehr (schnelle E-Bikes) entstehen können.				Es wurde eine kurze Ergänzung im Vorwort vorgenommen.
Gemeinde Kriechenwil	k.A.		x			
Gemeinde Laupen	Eher Ja	LS1: gut - LS5: gut es geht hier ja um die Velo - LS5: OK	x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münchenbuchsee	Ja	Leitsatz 16 für ein Leitbild zu ambioniert, detailliert. Zur Vollständigkeit: Leitsatz 9 ergänzen mit Beleuchtung (wo sinnvoll)		x	x	- LS 16: Der Ausbau des Bikesharings ist ein Anliegen der RKBM. Die Planung soll in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erfolgen. Im LS werden keine expliziten Aufträge an die Gemeinden formuliert, weshalb der LS belassen wird. Eine bedarfsgerechte Umsetzung obliegt den Gemeinden. - LS 9: wurde entsprechend ergänzt
Gemeinde Münsingen	Eher Ja	Die Leitsätze sollten so klar und einfach wie möglich formuliert werden. Insgesamt sind es auch viele Leitsätze. Die Leitsätze könnten noch präzisiert und Formulierungen gekürzt werden. Hier unsere Vorschläge. Zu Leitsatz 2: Vorschlag: Die RKBM unterstützt die Gemeinden bei ihrer kommunalen Velonetzplanung. Mit dem nationalen Veloweggesetz gewinnen die kommunalen Velonetzplanungen an Bedeutung. Gemeindeübergreifend ist die RKBM für die Velonetzplanung zuständig, Auf Gemeindegebiet sind die Gemeinden für ihre Velonetzplanung verantwortlich: Die RKBM kann den Gemeinden beratend zur Seite stehen. Die überkommunale Planung erfolgt koordiniert, transparent und partnerschaftlich. Basis bildet die Regionale Velonetzplanung RVNP. Zu Leitsatz 5: Vorschlag für letzten Satz: In jeder Gemeinde und in der RKBM ist eine Ansprechperson für Anliegen rund um das Thema Velo bestimmt. Zu Leitsatz 6: Vorschlag: Alle Beteiligten nutzen ihre Handlungsspielräume aus, um über die Gemeinde-, Regions- und Kantonsgrenzen hinweg Velowege umzusetzen. Mit planerischen Instrumenten wird der Veloverkehr auf verschiedenen Stufen und Grenzen überschreitend gefördert (Kantonaler Sachplan Veloverkehr SVV, Regionale Velonetzplanung RVNP, kommunale Velonetzplanungen). Die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden, -regionen und -kantonen wird aktiv gesucht. Mit Planungs- und Korridorstudien wird die Linienführung des Veloverkehrs frühzeitig und systematisch geklärt. Durchgängige Velowege zwischen Nachbargemeinden werden bei der Planung priorisiert. Es werden nutzerorientierte Massnahmen geplant und umgesetzt. Finanzierungs- und Förderungsinstrumente werden optimal eingesetzt. (Bitte Aussage "mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis" streichen. Es sollten gute Lösungen für Velofahrende umgesetzt werden. Zudem stünde diese Aussage in Konflikt mit Leitsatz 10 (fehlertolerant, ausreichend breit). Zu Leitsatz 7: Kann dieser ev. weggelassen werden? Inhalt geht in den anderen Leitsätzen auf. Und warum sollten nur einfach umsetzbare Massnahmen mit hoher Priorität realisiert werden und nicht einfach die besonders wichtigen z. T. auch teureren Massnahmen? Zu Leitsatz 8: Vorschlag: Alle wichtigen Zielorte sind auf hochwertigen und lückenlosen Veloverbindungen erreichbar. Die Region weist ein sicheres und durchgängiges Netz für den Veloverkehr auf. Insbesondere in den Zentren und Agglomerationen wird auf einen hochwertigen Standard geachtet. Das Velowegnetz ist intuitiv und zweckmässig signalisiert. Zu Leitsatz 9: Vorschlag: Die Veloinfrastruktur ist ganzjährig sicher benutzbar. Die Befahrbarkeit des Velonetzes ist ganzjährig und bei jedem Wetter garantiert und die Verkehrssicherheit gewährleistet. Die Veloinfrastruktur wird regelmässig durch die Strasseneigentümer unterhalten (Schnee- und Laubräumung oder Oberflächenverbesserungen). Lokale Verhältnisse/Besonderheiten sind zu berücksichtigen. Zu Leitsatz 11: Vorschlag: Die regionale Velonetzplanung priorisiert Räume mit hohem Potenzial. Die regionale Velonetzplanung legt dort den Fokus, wo am meisten Potenzial nachgewiesen ist. Die Behörden sind für ein Monitoring ihres Strassennetzes zuständig. Zu Leitsatz 15: Bei den Veloständern ist auch der Abstand zwischen den Einstellungen entscheiden. Dieser sollte grosszügig sein min. 65 cm. E-Bikes haben breite Pneus und breite Lenker. Auch eignen sich nicht alle Veloständer auf dem Markt. Ev. kann im Leitsatz diesbezüglich noch eine Ergänzung formuliert werden.		x		- LS 2: Satz wurde ergänzt - LS 5: Wurde in Abstimmung mit anderen Eingaben angepasst. - LS 6: wurde entsprechend ergänzt. - LS 7: Wird belassen. Satz hat seine Berechtigung für Priorisierung kurzfristig realisierbarer Massnahmen. - LS 8: Wurde leicht angepasst - LS 9: Wurde leicht angepasst. - LS 11: Umformuliert, letzten Satz belassen. - LS 15: Technische Standards/Vorgaben sind nicht Teil des Leitbilds
Gemeinde Muri b. Bern	Eher Ja	Leitsatz 5 sollte mit einem Hinweis ergänzt werden, dass die nicht nur aktiv kommuniziert wird, sondern auch die Bevölkerung partizipativ eingebunden werden soll. Es wäre wünschenswert, auch einen Leitsatz zur Datenerhebung zu ergänzen (z.B. "In der Region werden relevante Nutzerdaten des Veloverkehrs nach einheitlichen Kriterien erfasst und aufbereitet.")	x			- LS 5: Wird so gehandhabt. - Datenerhebung: in LS 11
Gemeinde Neuenegg	Eher Ja	Die Umsetzbarkeit der Leitsätze wird z.T. in Frage gestellt (z.B. Leitsatz Nr. 9). Zudem stellt sich die Frage nach der Finanzierung.	x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Gemeinde Niedermuhlern	Eher Nein	Es geht auch kürzer und verständlicher!	x			
Gemeinde Oberthal	Ja	Ich habe keine Frage zu den Leitsätzen sondern eine allgemeine Frage zur Umsetzung des Leitbilds. Inwiefern ist eine kleine, ländliche Gemeinde wie Oberthal bei der Umsetzung des Veloleitbildes involviert?	x			Die Gemeinden sind aufgrund des nationalen Veloweggesetzes sowie des kantonalen Strassengesetzes verpflichtet, eine kommunale Velowegnetzplanung zu erstellen. Das Leitbild soll die Gemeinden der heterogenen Region motivieren, die Leitsätze sinngemäss und nach jeweiligen Möglichkeiten und Besonderheiten bei ihrer kommunalen Velonetzplanung zu berücksichtigen. Auf Gemeindegebiet ist die jeweilige Gemeinde für die Umsetzung verantwortlich, auf regionaler Stufe die RKBM.
Gemeinde Ostermundigen	Eher Ja	Leitsatz 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 15; Ist aus unserer Sicht zielführend Leitsatz 7: Kleinere Massnahmen können schnell umgesetzt werden, verkehrstechnische oder bauliche Massnahmen sind nur langfristig umsetzbar. Leitsatz 9; Dies wird nur mit hohem maschinellm und personellen Aufwand zu realisieren sein. Leitsatz 10; Die getrennte Verkehrsführung halten wir als nicht zielführend. Da der Strassenraum begrenzt ist, wird eine Entflechtung über weite Strecken nicht möglich sein.	x			- LS 7: Kenntnisnahme - LS 9: Kenntnisnahme, LS wurde ergänzt, lokale Gegebenheiten werden berücksichtigt. - LS 10: Kenntnisnahme. Die Tendenz ist eine getrennte Führung der Veloinfrastruktur (vgl. Veloweggesetz). In der Umsetzungsplanung sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Der Folgesatz lässt auch nicht getrennte Infrastruktur zu.
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüeggisberg	Eher Ja	Der Veloverkehr hat in der Gemeinde Rüeggisberg aus topografischen Gründen nicht die Entwicklung gemacht, wie sie im urbanen Raum festgestellt werden konnte. Der Velo-verkehr beschränkt sich in Rüeggisberg in erster Linie auf Sport- und Freizeitfahrten. Die Gemeinde Rüeggisberg wird die Leitsätze aber im Rahmen ihrer Möglichkeiten umsetzen. Der Leitsatz 9 z.B. ist im Winter mit schneebedeckten Strassen und auf einer Höhe von 1'000 m nicht ganz unproblematisch und eigentlich kaum umzusetzen.	x			Die Eingabe ist nachvollziehbar und im Sinne des Leitbilds.
Gemeinde Thurnen	Ja		x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Eher Nein	Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die formulierten Leitsätze teilweise (zu) massiv in die Autonomie der Gemeinden eingreifen, was nicht tolerierbar ist, und diese folglich überarbeitet werden müssen. Zu den einzelnen Leitsätzen wird wie folgt Stellung genommen: Leitsatz 1: i.O. Leitsatz 2: i.O. Leitsatz 3: i.O. Leitsatz 4: Dieser Leitsatz ist ersatzlos zu streichen, da dieser in die Gemeindeautonomie eingreift. Die Förderung der Velonutzung auf kommunaler Stufe ist jeder Gemeinde selbst überlassen. Leitsatz 5: Die aktive Kommunikation ist soweit i.O. - hingegen wird die Definition einer Ansprechperson für Anliegen rund um das Thema Velo abgelehnt. Die diesbezügliche Organisationsfrage ist Sache der einzelnen Gemeinde und soll/darf nicht von der RKBM vorgeschrieben werden. Leitsatz 6: i.O. Leitsatz 7: Die Anpassung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur mit Fokus auf den Veloverkehr wird abgelehnt. Vielmehr sind bei der Umsetzung von Verkehrsmassnahmen sämtliche Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt zu behandeln und die optimale Variante, welche einer möglichst grossen Masse dient, umzusetzen. Leitsatz 8: i.O. Leitsatz 9: Dieser Leitsatz ist aufgrund der im Strassengesetz resp. in der Strassenverordnung des Kantons Bern geregelten Pflichten der Strasseneigentümer obsolet und somit ersatzlos zu streichen. Leitsatz 10: i.O. Leitsatz 11: Soweit eine Planung von Dritten (RKBM etc.) das zusätzliche Monitoring von gemeindeeigenen Strassen nötig macht, ist dieses durch die jeweilige Planungsinstanz zu organisieren und bezahlen. Leitsatz 12: Die Förderung der Multimodalität richtet sich nach der Marktsituation (Angebot und Nachfrage). Gerade das im Leitsatz genannte "Bikesharing" ist nicht Sache der Gemeinde und ist privat zu organisieren (z.B. SBB, Mobility etc.). Ein Eingriff in die freie Marktwirtschaft durch die Gemeinden scheint nicht zielführend. Leitsatz 13: i.O. Leitsatz 14: i.O. Leitsatz 15: Der Ausbau von Service-Stellen, Ladestationen und dergleichen richtet sich nach der Marktsituation (Angebot und Nachfrage). Analog den Ausführungen zum Leitsatz 12 handelt es sich z.B. beim Betrieb einer Service-Stelle nicht um eine Aufgabe der Gemeinde(n) und diese ist somit privat zu organisieren. Ein Eingriff in die freie Marktwirtschaft durch die Gemeinden scheint nicht zielführend. Leitsatz 16: Der Aufbau eines Bikesharing-Angebots resp. eines Velo-Mietservices auf regionaler Ebene wird begrüsst. Es darf jedoch nicht zu einem Flickenteppich verschiedener kommunaler Angebote kommen. Insofern wird der Aufbau eines solchen Netzes nicht als Sache der Gemeinde beurteilt und die RKBM sollte allenfalls Partnern aus der Privatwirtschaft (evtl. SBB?) für den Ausbau dieses Angebots gewinnen können. Der Betrieb eines Bikesharing-Angebots oder aber eines Velo-Mietservices wird denn auch nicht als Aufgabe der Gemeinden betrachtet und ein Eingriff in die freie Marktwirtschaft durch die Gemeinden scheint nicht zielführend.	x			Gemeinden sind aufgrund des nationalen Veloweggesetzes sowie des Strassengesetzes verpflichtet, eine kommunale Velowegnetzplanung zu erstellen. Für weitergehende Massnahmen kann die Region ihre Gemeinden nicht verpflichten, hingegen unterstützen und motivieren, die Leitsätze sinngemäss umzusetzen (vgl. Vorwort). - LS 4: Die Art und Weise der konkreten Veloförderung ist der Gemeinde überlassen. Die aufgelisteten Beispiele sind denkbare Möglichkeiten der Veloförderung in den Gemeinden und weder verpflichtend noch abschliessend. Einzig die kommunale Velonetzplanung ist zwingend (wie erwähnt gemäss gestzl. Vorgaben) - LS 5: wurde angepasst - LS 7: wird belassen, es steht nicht, dass die Massnahme zu Lasten anderer Verkehrsträger gehen soll. - LS 9: Kenntnisnahme, LS wird nicht gestrichen aber ergänzt - LS 11: Kenntnisnahme - LS 12: Aus Sicht Planung handelt es sich um eine Aufgabe von Gemeinden und Privaten, können Gemeinde z.B. wichtige Steuerfunktion wahrnehmen.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
						- LS 15: Das Wort "berücksichtigen" ist im Sinne von "dran denken/prüfen" gemeint und bedeutet keinen Zwang zur Einrichtung. - LS 16: Der Ausbau des Bikesharings ist ein Anliegen der RKBM. Die Planung soll in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erfolgen. Im LS werden keine expliziten Aufträge an die Gemeinden formuliert, weshalb der LS belassen wird.
Gemeinde Wohlen	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Ja	Leitsatz 4: Die Formulierung ist zu verpflichtend; zielführender ist eine «kann»-Formulierung (empfehlender Charakter). Leitsatz 5: Eine Ansprechperson pro Gemeinde zu bezeichnen ist nicht zielführend (nicht für alle Anliegen ist die gleiche Stelle zuständig). Leitsatz 8: ...ist auf einen hochwertigen guten Standard zu achten, um ... Leitsatz 10: ... Veloverkehr wird ausserorts wo möglich getrennt... Leitsatz 15: Die Formulierung im letzten Satz ist zu verpflichtend, zielführender ist eine «kann»-Formulierung (empfehlender Charakter).		x	x	- LS 4: wird nicht angepasst, da die Gemeinden aufgrund des nationalen Veloweggesetzes sowie des Strassengesetzes verpflichtet sind, eine kommunale Velowegnetzplanung zu erstellen. Zudem ist die Art und Weise der konkreten Veloförderung der Gemeinde überlassen. Die aufgelisteten Beispiele sind denkbare Möglichkeiten der Veloförderung in den Gemeinden und weder verpflichtend noch abschliessend. - LS 5: wurde angepasst - LS 8: Hochwertig meint gut, daher wird LS nicht angepasst. - LS 10: Die Tendenz ist eine getrennte Führung der Veloinfrastruktur (vgl. Veloweggesetz). In der Umsetzungsplanung sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Der Folgesatz lässt auch nicht getrennte Infrastruktur zu. - LS 15: Das Wort "berücksichtigen" ist im Sinne von "dran denken/prüfen" gemeint und bedeutet keinen Zwang zur Einrichtung.
Stadt Bern	Ja	Die Stadt Bern hat als Regionsgemeinde der RKBM am regionalen Veloleitbild 2023 mitgearbeitet. Der Gemeinderat befürwortet das vorliegende Leitbild und begrüsst es, wenn der angestossene Prozess zur Entwicklung der Velokultur und -infrastruktur, namentlich der Austausch unter den Regionsgemeinden, fortgeführt wird. Er hat keine weiteren Anmerkungen dazu.	x			
Verkehrsplanung Stadt Bern	Ja		x			
AÖV	Eher Ja	Leitsatz 14: Der Leitsatz ist zu absolut zugunsten des Veloverkehrs formuliert ("Bei Lichtsignalanlagen wird der Veloverkehr bevorzugt"). Der ÖV ist an den LSA ebenfalls prioritär zu behandeln, da sehr viele Personen betroffen sind und potenziell hohe Kosten entstehen (Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge), wenn der ÖV bei den LSA keine Priorität genießt. Wir beantragen daher die Ergänzung des Leitsatzes: "unter ebenso prioritärer Berücksichtigung der Interessen des ÖV". Besten Dank.		x		LS 14 wurde entsprechend ergänzt
Entwicklungsraum Thun	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, DLZ	Eher Ja	Die Leitsätze sind gut und sinnvoll ausformuliert und decken unserer Ansicht nach die wichtigen Themen ab. Insbesondere die Benennung einer Ansprechperson (Velofachstelle) in jeder Gemeinde (Leitsatz 5) erachten wir als sehr positiv für die Veloförderung. Die Gemeinden sind aufgrund des nationalen Veloweggesetzes sowie des Strassengesetzes verpflichtet, eine kommunale Velowegnetzplanung zu erstellen. Den Regionen kommt hierbei eine wichtige beratende Rolle bei. Dieser Sachverhalt ist unseres Erachtens in verschiedenen Leitsätzen noch zu wenig abgebildet, weshalb wir der RKBM empfehlen, die Leitsätze dahingehend nochmals zu überprüfen und wo nötig entsprechend zu schärfen. Im Weiteren schlagen wir folgende Ergänzungen und Präzisierungen vor: Leitsatz 5 Bau und Unterhalt sind Sache der Strasseneigentümer, eine allfällige Vermarktung der Angebote erfolgt primär durch die Tourismusorganisationen. Dies sind keine eigentlichen Aufgaben der Gemeinden und der Region. Wir schlagen deshalb vor, den Begriff «Vermarktung von regionalen Velorouten» mit dem Begriff «Information über regionale Routen» zu ersetzen.. Leitsatz 7 Konkretisierung im Titel; neu: «Einfach umsetzbare Verbesserungen im kommunalen Velowegnetz werden von den Gemeinden mit hoher Priorität realisiert». Leitsatz 8 In Titel und Text wird ein «hochwertiges» Velowegnetz postuliert, was grundsätzlich sowohl in Bezug auf die Netzthematik wie auch die Infrastrukturgestaltung zu begrüssen ist. Angestrebt wird jedoch ein Velowegnetz mit «angemessenem», ggf. differenziertem Standard sowie ausreichender Netzdicke sowohl für Landgemeinden wie auch für Agglomerationen. Neuer Titel: «Alle wichtigen Zielorte sind auf angemessenen und lückenlosen Veloverbindungen erreichbar.» Neuer Text: «In der Region wird ein sicheres und durchgängiges Netz für den Veloverkehr angestrebt. Insbesondere in den Zentren und Agglomerationen ist auf einen angemessenen Standard zu achten, um ein hohes Veloverkehrsaufkommen zu erzielen. Wichtige Zielorte sind Arbeits- und Bildungsschwerpunkte, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen	x	x	x	- LS 5 wurde ergänzt, - LS 7: wird nicht angepasst, da auch der Kanton seine Quickwins in der Region rasch umsetzen will. - LS 8: das Wort "hochwertig" wird nicht durch "angemessen" ersetzt, das Leitbild strebt einen guten Standard an - LS 10: Letzter Satz wurde angepasst - LS 15: wurde ergänzt

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
		sowie Wohnschwerpunkte. Das Velowegnetz ist intuitiv und zweckmässig signalisiert.» Leitsatz 10: Der Gesetzgeber hat vorgegeben, zwei separate Netze für den Alltag und die Freizeit zu planen. Darüber hinaus sollte der Fokus darauf liegen, dass das Freizeitnetz auf bestehender Infrastruktur geführt wird. Werden durch neue Velowege für den Alltagsverkehr auch Netzoptimierungen für den Freizeitverkehr möglich, so sollen diese Synergien genutzt werden. Eine Trennung von Alltags- und Freizeitverkehr kann aufgrund der Anforderungen an das Freizeitnetz (Der Weg ist das Ziel) oder aufgrund des Veloverkehrsaufkommens im Zuge einer Veloalltagsverbindung sinnvoll sein. Anpassung Überschrift: «Angemessene Velowege ermöglichen ein respektvolles und konfliktarmes Miteinander der Verkehrsteilnehmenden» Anpassung im Text, letzter Satz: «Wo notwendig ist der Alltagsverkehr vom Freizeitverkehr zu trennen». Leitsatz 15 Im Rahmen von UeO, ZPP, Baugesuchen etc. besteht ein grosser Spielraum zur Förderung von (privaten) Veloabstellplätzen. Ähnlich dem Leitsatz 6 sollte dies auch hier berücksichtigt werden. Neuer Text: «Veloabstellplätze sind attraktiv, wenn sie in hoher Anzahl vorhanden sind, möglichst zielnah liegen und eine bedarfsgerechte Infrastruktur aufweisen (z. B. Überdachung, Anschliessmöglichkeiten, Platzverfügbarkeit für Spezialvelos). Alle beteiligten Stellen nutzen ihre Handlungsspielräume, damit auch bei privaten Bauvorhaben ausreichend, sichere und attraktive Veloabstellplätze realisiert werden können. Das Sicherheitsempfinden wird bei der Planung von öffentlichen Veloabstellplätzen berücksichtigt (z. B. gute Beleuchtung und Einsehbarkeit), damit eine sichere Nutzung auch bei Dunkelheit gewährleistet ist. Die Gemeinden berücksichtigen Service-Stellen und Ladestationen bei der Planung ihrer Veloabstellplätze.				
SPplus Kirchlindach	Eher Ja	Sinnvoll: ja Vollständig: Es fehlt ein Satz zum Herausfinden von gefährlichen Stellen im Veloverkehr. Es gibt bereits Tools, die das Herausarbeiten von Gefahrenstellen im Verkehr einfach erfassen (z.B. durch Nutzende, die Stellen markieren und sogar mit einem Foto dokumentieren können). Ich sehe dies als Aufgabe der Gemeinden und somit dürfte es auch im Leitbild aufgenommen werden.	x			Gefährliche Stellen werden in der Regionalen Velonetzplanung erfasst. Zudem sind die Strasseneigentümer für das Monitoring ihrer Strassen zuständig.
Pro Velo Bern	Eher Nein	Leitsatz 1: Es wird nicht ersichtlich, wer welche Rolle bei der Planung und wer den Lead hat. - Leitsatz 2: Die «kann»-Formulierung ist sehr offen. Ist diese zielführend? - Leitsätze 7 und 11: Einfach umsetzbare Verbesserungen sowie Räume mit hohem Potential haben beide Priorität. Hoffentlich reicht es für beides. - Leitsatz 10: Der erste Erklärungssatz ist anzupassen: «Die Veloinfrastruktur ist fehlertolerant (für Ungeübte sicher nutzbar),...». Die Klammer ist wegzulassen. Fehlertoleranz ist für alle wichtig, Fehler machen Geübte und Ungeübte. - Leitsatz 10: Der letzte Erklärungssatz ist anzupassen: Es geht unserer Meinung nach viel weniger darum, den Alltags- und Freizeitveloverkehr zu entflechten, als für beide attraktive Routen zu finden. - Es fehlt ein Leitsatz, der explizit darauf hinweist, dass die Velo-Infrastruktur für die unterschiedlichen Bedürfnisse von verschiedenen Velofahrenden und für verschiedene Velos funktionieren muss; für die speziellen Bedürfnisse von Kindern, gerade auch auf Schulwegen, Senior_innen, Frauen, Menschen mit Behinderungen, aber auch von Fahrer_innen von Dreirädern, immer grösser werdenden Lastenvelos und Rikschas. - Der MIV als grosser Elefant im Raum wird kaum angesprochen. Ein anderer Umgang mit diesem ist aber zwingend notwendig, wenn wir wirklich etwas fürs Velo bewirken wollen. - Auch die Finanzierung als zweiter Elefant wird nur sehr knapp angesprochen. - Wie wird sichergestellt, dass dieses Leitbild auch benutzt wird und zukünftige Taten an-«leitet»? -	x	x		- LS 1: Bei regionalen Planungen hat die RKBM den Lead, die Erarbeitung erfolgt partnerschaftlich. - LS 2: LS wurde ergänzt - LS 7 und 11: Z.K. - LS 10: Satz wurde angepasst - Im Vorwort wird auf die verschiedenen Formen und Nutzenden des Veloverkehrs eingegangen - Der MIV wird in der regionalen Mobilitätsstrategie abgedeckt, der Fokus beim Veloleitbild liegt auf dem Veloverkehr - Mit der RVNP und den Massnahmen in den RGSK/AP wird die Umsetzung konkretisiert. Insbesondere die Massnahmen in den AP sind verpflichtend für die Gemeinden/den Kanton.
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Eher Ja	Leitsatz 7: Dem Vorhaben, die bestehende Infrastruktur mit Fokus auf den Nutzen für den Veloverkehr zu optimieren, stimmt BERNMOBIL grundsätzlich zu. Dies darf aber nicht zu Lasten des ÖV geschehen. Leitsatz 12: Der direkte, einfache und sichere Umstieg vom ÖV auf das Velo und umgekehrt wird von BERNMOBIL grundsätzlich begrüsst. Die baulichen und betrieblichen Massnahmen dürfen aber nicht zu Lasten des ÖV geschehen. Leitsatz 13: Der Transport von Velos (ausserhalb der Sperrzeiten) ist nur bei genügend Platz möglich. Sperrzeiten (kein Velotransport erlaubt): Mo – Fr. 07:00 – 09:00 sowie 16:00 – 19:00 Uhr. Für alle Velos benötigen wird ein Billett zum reduzierten Preis (reduziert ½). Die nationalen Velobillette (Velo-Pass, Velo-Tageskarte) sind bei allen BERNMOBIL-Linien gültig. Der Transport von Spezialvelos (Tandems, Liegevelos, Lastenvelos etc.) ist nicht gestattet. Schon heute verfügen die grösseren Fahrzeuge von BERNMOBIL über grosszügige Platzverhältnisse für Rollstühle, Rollatoren Velos oder Kinderwagen sowie Gepäck. Mit dem Einsatz der Tralink-Fahrzeuge und der neuen Elektro-Gelenkbusse werden sich die Platzverhältnisse nochmals verbessern. Das Einladen von Velos ist bei allen Fahrzeugen problemlos und komfortabel möglich. Bei zweiachsigen Bussen, welche auf den Tangential- und Regionallinien verkehren, ist es schwierig, den nötigen Platz für Velos zur Verfügung zu stellen. Die gefahrenen Strecken sind für die Fahrgäste länger und es werden deshalb genügend Sitzplätze erwartet und angeboten. Leitsatz 14: Der Bevorzugung des Veloverkehr bei Lichtsignalanlagen stimmt BERNMOBIL grundsätzlich zu. Dies darf aber nicht zu Lasten des ÖV geschehen. Es muss beachtet werden, dass der ÖV - um ein attraktives Angebot anbieten zu können - ebenfalls auf eine Bevorzugung bei Lichtsignalanlagen angewiesen ist. Passiert dies nicht, verlängert sich die Fahrzeit und die Wendezeit wird dadurch reduziert. Dies kann dazu führen, dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss, damit der Fahrplan weiterhin stabil betrieben werden kann. Ein zusätzliches Fahrzeug löst höhere Kosten aus und verteuert den ÖV.	x	x		LS 7, 12 und 13: Kenntnisnahme der Eingabe, die LS sind nicht zu Ungunsten des ÖV zu verstehen. LS 14: LS wurde entsprechend ergänzt
Privatperson, Kiesen	Eher Nein	die meisten Leitsätze kann ich nachvollziehen. Was fehlt ist die differenzierte Nutzungssicht - wird der Veloweg als Pendelstrecke genutzt (schnell und direkt von A nach B) oder in der Freizeit wo nicht die selben Anforderungen bestehen sondern eher auf die Umgebung, Abwechslung der Landschaft geachtet wird.	x			Im Vorwort ist dies erwähnt.
Privatperson, Kirchlindach	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
Privatperson, Ort		<p>Meine wichtigstes Anliegen ist den Fokus auch auf die private Infrastruktur zu legen. So empfinde aus eigener Erfahrung wichtig die Sensibilisierung von Unternehmen, Freizeiteinrichtungen etc. die notwendige Veloinfrastruktur für Personal und Besucher:innen (Schliessfächer ideal belüftet, Duschen, Garderoben, Veloabstellplätze zum Festbinden). Könnte in Leitsatz 4 (für Verwaltung und öffentliche Einrichtungen) und Leitsatz 5 (für private Akteure wie Arbeitgeber und Freizeiteinrichtungen) untergebracht werden.</p> <p>Leitsatz 8 Die RKBM soll sich auf nationaler Ebene für die Schaffung unterschiedlicher Wegweiser der unterschiedlichen Radverkehrsarten einsetzen. In der Niederlanden gab es schon vor 30 Jahren flächendeckend rote und grüne Fahrradwegweiser (rot = Alltagsveloverkehr; grün = Freizeitveloverkehr). Die Signalisation ist ein wesentliches Element, um den Fahrradverkehr massentauglich zu machen.</p> <p>Leitsatz 10 Verstehe den Hintergrund von folgendem Satz nicht: «Bei geringem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen und angepasstem Verkehrsregime ist eine gemeinsame Führung möglich.» Falls kaum Potential besteht für ein grosses Aufkommen von Verkehr (aller Arten), ist schon heute ein gutes Nebeneinander gewährleistet. Der Grundsatz wäre aber unangebracht, falls auf einer Strasse nur geringes Fuss- und Veloverkehrsaufkommen besteht, weil sich Fussgänger und Radfahrer nicht auf die diese Strasse wagen, wegen vieler Motorfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit oder weil man in einer Steigung als Radfahrer viel langsamer ist als der mit 80 km/h verkehrende MIV. Es muss also nicht nur wenig Fuss- und Veloverkehr haben, sondern auch kein entsprechendes Potential bestehen. Entscheidend ist was mit "angepasstem Regime" gemeint ist. Ausserorts schlage ich nebst allenfalls anderen Massnahmen eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vor, bei schmalen, unübersichtlichen oder stark ansteigenden Strassen oder Steigungen auch weniger.</p> <p>Leitsatz 11 Eine Velozählung ist ungeeignet, um das Potential zu erfassen. Die Ergebnisse der Velozählung liefern zusammen mit der Potentialeinschätzung, wie gut das Potential ausgeschöpft ist. Zu berücksichtigen ist bei den Ergebnissen von Velozählungen beispielsweise, dass Personen die aus Angst nicht Radfahren nicht gezählt werden. Umfahren Radfahrer gefährliche Stellen ergibt die Zählung auf einer Umwegstrecke hohe Zahlen, aber das Potential wäre an einer anderen Stelle. Insgesamt könnte das Potential auf dem direkten Weg noch grösser sein, denn ohne Umweg würden noch mehr Leute aufs Velo wechseln. Ähnliches gilt für topographische Hürden, welche z.B. durch Hochbrücken oder Seilbahnen beseitigt werden könnten. Datenbasis muss somit das Mobilitätsmonitoring (insgesamt) sein, von wo nach wo wie häufig gereist wird (heute vielleicht mit dem MIV oder dem öV). Liegen die Distanzen im Bereich des E-Bike Radius besteht ein Potential, sonst besteht generell ein Potential zu den öV Knotenpunkten. Wo heute unterdurchschnittlich Velo gefahren wird liegt wohl ein Problem mit dem Strassennetz vor, denn Menschen die ihre alltäglichen Wege mit dem Velo zurücklegen möchten gibt vermutlich überall.</p> <p>Leitsatz 15 Veloabstellplätze Ergänzungsvorschlag: - Schliessfächer für Gepäck, denn im Gegensatz zum Auto kann das Velo nicht als Materialdepot dienen, weil nicht abschliessbar. Das kann sowohl im Alltag (Verschiedene Aktivitäten nacheinander, man braucht nicht alles Material die ganze Zeit mitzuschleppen) oder auch für Radreisende hilfreich sein (Gepäck kann eingelagert werden für Aktivitäten). - Öffentliche Garderoben mit Duschen. Wohl nicht flächendeckend aber in grösseren Zentren sinnvoll. Effizient wäre die Umsetzung zusammen mit bestehenden Einrichtungen wie Garderoben von Sportanlagen.</p>	x	x		<p>- LS 4: Das Veloleitbild richtet sich hauptsächlich an Gemeinden und Fachverbände. Das Veloleitbild soll Gemeinden unterstützen, die Leitsätze bei kommunalen Planungen (beispielsweise Überbauungsordnungen) anzuwenden.</p> <p>- LS 8: Die Signalisation ist nicht Kernaufgabe der Region, sondern des Kantons.</p> <p>- LS 10: Der Leitsatz / Erläuterungen sind so zu verstehen.</p> <p>- LS 11: z.K. Flächendeckende Velozählungen können zusammen mit weiteren Analysen nützliche quantitative Erkenntnisse zu Velopotenzial und -verhalten liefern. Heute fehlt die Datengrundlage für den Veloverkehr vielerorts noch.</p> <p>- LS 15: Schliessfächer mit Gepäck wurden ergänzt.</p>
Privatperson, Ort1	Ja		x			
Privatperson, Ort2	Eher Ja	<p>Wäre es nicht möglich, die Leitsätze noch etwas kompakter und knackiger zu machen? Dies könnte allenfalls durch eine Verdichtung und Priorisierung von Themen gelingen.</p>		x		<p>Das Leitbild wurde inhaltlich noch etwas gestrafft und aus der Mitwirkungsberichtsform gelöst. Die geplante grafische Gestaltung wird zur besseren Verständlichkeit beitragen.</p>
Privatperson, Ort3	Eher Ja	<p>Die Heterogenität des "Fahrradverkehrs" wird zwar angesprochen, im Konzept aber nicht ausreichend berücksichtigt. Auf die Finanzierung der Vorschläge wird zu wenig eingegangen.</p>	x			<p>Aus der Eingabe ist nicht klar, in welcher Form und aus welchem Grund es eine vertieftere Auseinandersetzung mit der Heterogenität des Veloverkehrs braucht.</p> <p>Die Massnahmen sind durch den jeweiligen Strasseneigentümer zu tragen, bei Investitionen stehen verschiedene Mitfinanzierungsinstrumente zur Verfügung (kantonales Strassengesetz, Agglomerationsprogramme des Bundes).</p>
Privatperson, Rubigen	Eher Ja	<p>Leitsatz 2: Gemeinden verpflichten, Mängel zu beheben, z.B. das Velowegnetz/ Vortritte, Technische Umsetzungen anzupassen. Und nicht nur "Unterstützung" anbieten, wenn diese eingefordert wird. Leitsatz 8: Bevorstehende Bauprojekt nutzen, um Veloschnellstrassen oder neue Velohaupttrouten zu erstellen. Z.B. wird die Bahnlinie Rubigen - Gümligen angepasst (Untertunnelung). Eine Baupiste des Werkverkehrs zur Erschliessung der Baustelle wird nötig sein. Die Baupiste von Rubigen (Kiesgrube) nach Gümligen (Tunnel) so planen, dass im Anschluss ans Bahnprojekt eine Veloschnellstrasse entlang der Bahn erstellt werden kann. Konkret: Umfahrung Allmendingen --</p>	x	x		<p>LS 2: Die Region kann ihre Gemeinden nicht zur Velonetzplanung verpflichten, hingegen unterstützen und motivieren, die Leitsätze sinngemäss umzusetzen (vgl. Vorwort). LS wurde ergänzt.</p> <p>- LS 8: Die erwähnte Massnahme ist im</p>

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung
		> 60 Höhenmeter einsparen. Leitsatz 9: Da kann der Stadt Bern ganz viel abgeschaut werden. z.B. Schneeräumungskonzepte (prioritär auch Velowege behandeln), Wartezonen vor Ampeln, rechtsabbiegen bei Rotlicht, breite Velowege (E-Bike, Anhänger etc.) Oder Autobahnbau im Grauholz-Wankdorf: Veloschnellstrasse entlang der Autobahn fordern (analog Abschnitt Wankdorf bis Altikofen).				kantonalen Sachplan Veloverkehr aufgeführt (Teil der Netzlücke 21). Massnahmen sind nicht Teil des Veloleitbildes, sondern in die regionale Velonetzung aufzunehmen/zu konkretisieren. - LS 9: z.K.
Privatperson, Schwarzenburg	Eher Ja	Meines Erachtens fehlt die gebührende Berücksichtigung des Freizeitverkehrs, welcher vorallem ausserhalb der Zentren und der Agglomeration unterwegs ist. Den Leitsätzen ist zu entnehmen, dass man den Verkehrswegen mit viel Veloverkehr den Vorzug geben will. Ich weise darauf hin, dass es ebenso wichtig ist, die Randregionen wie das Schwarzenburgerland u.a. velosicherer zu gestalten angesichts des hohen motorisierten Verkehrs auf den Haupt- und einigen Nebenstrassen. Also muss bei der Planung auch das hohe motorisierte Verkehrsaufkommen auch ausserhalb der zentren und Agglomerationen gebührend berücksichtigt werden (Leitsätze 8, 10 und 11).	x			Der Fokus des Leitbildes liegt auf dem Veloalltagsverkehr. Auch wird berücksichtigt, dass auch ausserhalb der Kernagglomeration Bedarf an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr besteht. Im Rahmen der Regionalen Velonetzung werden die Massnahmen auf dem Regionalen Velonetz priorisiert. Aufgrund der beschränkten Ressourcen der Planungsträger ist das Velopotenzial ein wichtiges Kriterium für die Priorisierung von Massnahmen.
Privatperson, Wünnewil-Flammatt	Eher Ja	siehe Antwort bei Frage 2.2	x			
SPplus Kirchlindach	Eher Ja	Zusätzlicher Punkt zum Thema Herausarbeiten von Gefahrenstellen im Veloverkehr.	x			Gefährliche Stellen werden in der Regionalen Velonetzung erfasst.