



REGIONALES VELOLEITBILD

Oktober 2023

VELOREGION BERN-MITTELLAND

Velofahren gewinnt an Bedeutung

Velofahren liegt im Trend, der Veloverkehr nimmt zu. Die klimaschonende, flächeneffiziente, flexible, kostengünstige und gesundheitsfördernde Mobilitätsform hat in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen. Das widerspiegelt sich auch in der wachsenden Vielfalt an Veloarten (E-Bikes, Lastenvelos, Velos mit Anhängern und Kindersitzen etc.). Der Bedarf an einer durchgehenden und hochwertigen Veloinfrastruktur für alle Velofahrenden in der Region Bern-Mittelland ist hoch und wird weiter steigen. Das gilt sowohl für die Alltags- wie auch für die Freizeitverkehrsnutzung.

Bestehende Veloverkehrsinfrastruktur reicht nicht aus

Schon heute stossen Veloverkehrsanlagen in den Agglomerationen und Zentren an ihre Kapazitätsgrenzen. Bestehende Verkehrsanlagen erfüllen vielerorts die Anforderungen an einen sicheren Veloverkehr nicht – etwa, um das Konfliktpotenzial von E-Bikes mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu entschärfen. Ein Ausbau der Veloinfrastruktur ist auch deshalb erforderlich, weil der öffentliche Verkehr zukünftig in den Spitzenzeiten auf eine deutlich grössere Entlastung durch den Veloverkehr angewiesen sein wird.

Eine Region mit grossem Velopotenzial

Die Region Bern-Mittelland weist insgesamt ein hohes Velopotenzial auf – trotz ihrer vielfältigen Raumstrukturen, die jeweils unterschiedliche Anforderungen für den Veloverkehr mit sich bringen. Das Velo lässt sich gut in eine Mobilitätskette integrieren, da es mit anderen Verkehrsmitteln und/oder Wegetappen kombinierbar ist. Die fortschreitende Digitalisierung vereinfacht den Verkehrsmittelwechsel. Mit einer guten Abstimmung von Siedlung und Verkehr lässt sich der Stellenwert des Velos in der Mobilitätskette stärken.

Neue gesetzliche Rahmenbedingungen

Anfang 2023 ist das nationale Veloweggesetz in Kraft getreten. Es verpflichtet die Kantone und Gemeinden, bis 2028 Velonetze zu planen und diese bis 2043 umzusetzen. Auch die im Sommer 2023 beschlossene Überarbeitung des kantonalen Strassengesetzes bietet Chancen für die verstärkte Förderung des Veloverkehrs, indem das Gesetz unter anderem die Finanzierungsgrundsätze für Veloinfrastrukturen abseits der Kantonsstrassen erweitert. Dies bringt neue Aufgaben für die Behörden mit sich

und/oder intensiviert bestehende. Vor diesem Hintergrund gewinnen kommunale und damit auch regionale Velonetzplanungen an Bedeutung. Für die Region entsteht ein erhöhter Koordinationsbedarf.

Wozu ein Regionales Veloleitbild?

Ziel des vorliegenden Leitbilds ist die Stärkung und Förderung des Veloverkehrs. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM, die für die Planung des regionalen Velonetzes verantwortlich ist, hat das Leitbild zusammen mit ihren Gemeinden, dem Kanton Bern sowie mit den Fachverbänden Pro Velo und TCS in einem partizipativen Prozess erarbeitet. Es soll zu einer positiven Velokultur beitragen und die partnerschaftliche Zusammenarbeit der zuständigen Behörden und verschiedenen Akteur/innen im Bereich Velo fördern.

An wen richtet sich das Leitbild?

Das Regionale Veloleitbild richtet sich an die Gemeinden und Fachverbände der Region Bern-Mittelland sowie an die RKBM. Es soll bei kommunalen und regionalen Planungen als Leitlinie dienen und die Gemeinden motivieren, die Leitsätze sinngemäss

und entsprechend den Möglichkeiten der jeweiligen Gemeinde zu berücksichtigen. Die insgesamt 16 Leitsätze gliedern sich in die zwei Handlungsfelder «Prozesse und Planungen» sowie «Verkehrsinfrastruktur».

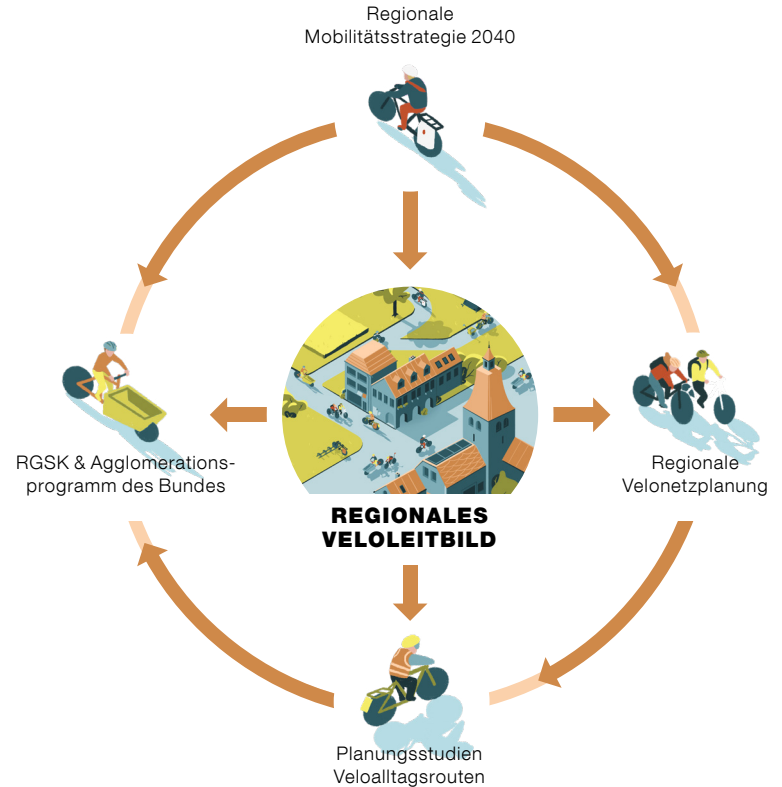
Verknüpfung mit regionalen Planungsinstrumenten

Das Regionale Veloleitbild konkretisiert die Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 im Bereich Veloverkehr und setzt die strategischen Leitplanken für die Regionale Velonetzplanung (RVNP) der RKBM. Die RVNP fliesst ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) sowie ins Agglomerationsprogramm des Bundes (AP) ein (vgl. Abbildung auf nächster Seite). Damit ist die Regionale Velonetzplanung Grundlage für das Auslösen von Planungs- und Korridorstudien sowie für die Aktualisierung des Sachplans Veloverkehr Kanton Bern (SVV). Voraussetzung für die Finanzierung eines Ausbaus der Veloinfrastruktur über Bundes- und Kantonsgelder ist die Aufnahme ins AP. Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters können beim Kanton finanzielle Unterstützung für Investitionen in Velowege beantragen (vgl. kantonales Strassengesetz und SVV).

Einordnung und Abgrenzung

Das Veloleitbild hat den Alltagsveloverkehr im Fokus, dennoch sind auch die Anforderungen des Freizeitveloverkehrs zu berücksichtigen: Während Alltagsvelofahrende vor allem direkte Velowege suchen, bevorzugen Freizeitvelofahrende landschaftlich attraktive Routen.

Weiter betreffen infrastrukturelle Voraussetzungen des Veloverkehrs teilweise auch andere Verkehrsarten (z. B. Fussverkehr und fahrzeugähnliche (elektrische) Geräte wie Elektrostehroller, E-Trottinette oder Inline-Skates). Nicht Bestandteil des Leitbilds sind Sportanlagen für Zweiräder (Pumptracks, Downhill-Strecken oder -Anlagen sowie Mountainbike-Trails). Das Leitbild enthält keine technischen Standards und Normen.



LEITSÄTZE

Prozesse und Planungen



LEITSÄTZE PROZESSE UND PLANUNGEN

1 Die RKBM plant mit den Gemeinden und dem Kanton das regionale Velonetz.

- ▶ Ein durchgehendes und sicheres regionales Velonetz trägt entscheidend dazu bei, dass in der Region möglichst viele Wege gesundheitsfördernd und klimaschonend zurückgelegt werden können.
- ▶ Zusammen mit den Gemeinden und dem Kanton erarbeitet die RKBM die Regionale Velonetzplanung (RVNP) sowie Planungs- und Korridorstudien.

2 Die RKBM unterstützt die Gemeinden bei ihrer kommunalen Velonetzplanung.

- ▶ Mit dem nationalen Veloweggesetz gewinnen die kommunalen Velonetzplanungen an Bedeutung.
- ▶ 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) der RKBM.

3 Die RKBM und die Gemeinden nutzen neue Entwicklungen für innovative Velolösungen.

- ▶ Die RKBM und die Gemeinden setzen sich mit neuen Trends im Bereich Veloverkehr auseinander, suchen gemeinsam nach innovativen Lösungen und realisieren diese zusammen mit ihren jeweiligen Partnern/Beteiligten.
- ▶ Dank digitaler Produkte und einer vielfältigen Palette an Veloarten ist künftig insbesondere in urbanen Räumen und Agglomerationen mit neuen Nutzungsmöglichkeiten im Bereich des Logistikverkehrs zu rechnen (z. B. Paket- oder Einkaufslieferdienste mit Lastenvelos).

4 Die RKBM und die Gemeinden fördern mit ihren Aktivitäten die Velonutzung.

- ▶ Die RKBM und die Gemeinden handeln velofreundlich und fördern eine positive Velokultur.
- ▶ Sie gehen mit gutem Beispiel voran, indem sie das Velofahren konzeptionell fördern und aktiv in den Alltag integrieren (z. B. Velonetzplanung, Mobilitätsmanagement, Veloförderung in Schulen und Verwaltung mit Bike-to-Work/-School, Bereitstellung von Veloabstellplätzen und Gemeinde-E-Bikes).

LEITSÄTZE PROZESSE UND PLANUNGEN

5 Die RKBM und die Gemeinden kommunizieren im Bereich Veloverkehr aktiv.

- ▶ Die RKBM und die Gemeinden informieren und sensibilisieren aktiv. Sie machen auf velobezogene Angebote aufmerksam (z. B. umgesetzte Velomassnahmen, Information über regionale Velorouten, niederschwellige Beratung).
- ▶ Idealerweise ist in jeder Gemeinde und in der RKBM eine Ansprechperson/-stelle für Anliegen rund um das Thema Velo bestimmt.

6 Alle Beteiligten nutzen ihre Handlungsspielräume, um über die Gemeinde-, Regions- und Kantongrenzen hinweg Velowege zu realisieren.

- ▶ Der Veloverkehr wird mit planerischen Instrumenten auf verschiedenen Stufen gefördert: Sachplan Veloverkehr Kanton Bern (SVV), Regionale Velonetzplanung (RVNP) sowie kommunale Velonetzplanungen.
- ▶ Die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden, -regionen und -kantonen wird aktiv gesucht.
- ▶ Planungs- und Korridorstudien klären die Linienführung des Veloverkehrs frühzeitig und systematisch.

- ▶ Durchgängige Velowege zwischen Nachbargemeinden werden bei der Planung priorisiert.
- ▶ Die geplanten und umgesetzten Massnahmen weisen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.
- ▶ Finanzierungs- und Förderungsinstrumente werden optimal eingesetzt.



LEITSÄTZE

Verkehrsinfrastruktur



LEITSÄTZE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

1 Einfach umsetzbare Verbesserungen im Velonetz werden mit hoher Priorität realisiert.

- ▶ Die bestehende Infrastruktur ist stets mit Fokus auf den Nutzen für den Veloverkehr zu optimieren.
- ▶ Schwachstellen, die mittels rasch umsetzbarer Massnahmen mit geringem Kostenaufwand wie Markierungen und Signalisationen oder kleineren Ausbauten behoben werden können, gilt es zeitnah zu beseitigen («Quick Wins»).

2 Alle wichtigen Zielorte sind über hochwertige und lückenlose Veloverbindungen erreichbar.

- ▶ Die Region weist ein sicheres und durchgängiges Netz für den Veloverkehr auf. Wichtige Zielorte sind ÖV-Haltestellen, Arbeits- und Bildungsschwerpunkte, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Wohnschwerpunkte.
- ▶ Insbesondere in den stark frequentierten Zentren und Agglomerationen wird auf einen hochwertigen Standard geachtet.
- ▶ Das Velowegnetz ist intuitiv und zweckmässig signalisiert.

3 Die Veloinfrastruktur ist ganzjährig und sicher benutzbar.

- ▶ Die Befahrbarkeit des Velonetzes ist ganzjährig und bei jedem Wetter garantiert, die Verkehrssicherheit gewährleistet.
- ▶ Die Strasseneigentümer/innen unterhalten die Veloinfrastruktur regelmässig (Schnee- und Laubräumung oder Oberflächen-ausbesserungen sowie Beleuchtung).
- ▶ Lokale Verhältnisse oder Besonderheiten sind zu berücksichtigen (z. B. Amphibienwanderungen, topografisch anspruchsvolles Terrain).

4 Die Veloinfrastruktur ermöglicht ein respektvolles und konfliktarmes Miteinander.

- ▶ Die Veloinfrastruktur ist fehlertolerant, ausreichend breit für Überholmanöver oder für ein Nebeneinanderfahren.
- ▶ Der Veloverkehr wird – wo möglich – getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt.
- ▶ Besonders dort, wo sich keine alternativen, separaten Velowege realisieren lassen, ist das übergeordnete Strassennetz sicher zu gestalten.

LEITSÄTZE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

- ▶ Bei geringem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen und angepasstem Verkehrsregime ist eine gemeinsame Führung möglich.
- ▶ Wo notwendig, ist der Alltagsveloverkehr vom Freizeitveloverkehr zu trennen.

5 Die regionale Velonetzplanung priorisiert Räume mit hohem Potenzial.

- ▶ Die regionale Velonetzplanung setzt dort Akzente, wo am meisten Potenzial nachgewiesen ist. Sie stützt sich dabei auf Angaben zum Bedarf von Gemeinden und der Potenzialanalyse des Kantons.
- ▶ Die Behörden sind für das Monitoring ihres Strassennetzes zuständig. Als Basis können Velozählungen dienen, mit welchen das Veloverkehrsaufkommen an relevanten Orten erhoben wird.

6 Der Umstieg zwischen Velo und anderen Verkehrsmitteln ist im Umfeld von Verkehrsdrehscheiben einfach und sicher möglich.

- ▶ Attraktive Multimodalität ermöglicht den direkten, einfachen und sicheren Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere. Sie wird durch bauliche und betriebliche Massnahmen gefördert.

Dies sind z. B. zielnahe Veloabstellplätze, Bikesharing-Angebote und hochwertige Velowege im Umfeld von Verkehrsdrehscheiben.

7 Der Bedarf für die Velomitnahme im öffentlichen Verkehr wird bei regionalen Planungen mitberücksichtigt.

- ▶ Die Mitnahme des Velos im öffentlichen Verkehr soll dort möglich sein, wo es aufgrund von Nachfrage und Verkehrszweck sinnvoll und in Abstimmung mit der Infrastruktur (Busmodelle etc.) praktikabel ist.
- ▶ Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr setzen sich die Behörden im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass das Velo komfortabel eingeladen werden kann und genügend Abstellplätze vorhanden sind.



LEITSÄTZE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

8 Die Ausgestaltung von Verkehrskreuzungen, Lichtsignalanlagen und Baustellen berücksichtigt die Bedürfnisse der Velofahrenden.

- ▶ Bei Verkehrskreuzungen werden die Anliegen des Veloverkehrs besonders berücksichtigt, indem die Führung sicher und intuitiv sowie bei Bedarf signalisiert ist.
- ▶ Bei Lichtsignalanlagen wird der Veloverkehr unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs bevorzugt. Mögliche Massnahmen sind die Grüne Welle (technische Steuerung von Lichtsignalanlagen, sodass bei konstanter Fahrgeschwindigkeit bei der nächsten Lichtsignalanlage weitergefahren werden kann) oder ein grosszügiger sogenannter Velosack (gelb markierter Wartebereich für Velos vor einer Lichtsignalanlage). Neben dem Vorstart und dem freien Rechtsabbiegen bei Rot für Velos ist auch das Anbringen von Haltebügeln oder Fusstützen denkbar.
- ▶ Bei Baustellen ist eine konstant sichere Führung für den Veloverkehr gewährleistet.

9 Veloabstellplätze stehen in genügender Anzahl, guter Qualität und für alle Veloarten zur Verfügung.

- ▶ 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, Schliessfächer für Gepäck).

- ▶ Alle beteiligten Stellen nutzen ihre Handlungsspielräume, damit auch bei privaten Bauvorhaben sichere und attraktive Veloabstellplätze in ausreichender Zahl realisiert werden.
- ▶ Das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden wird bei der Planung von öffentlichen Veloabstellplätzen berücksichtigt (z. B. gute Beleuchtung und Einsehbarkeit), damit eine komfortable Nutzung auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
- ▶ Die Gemeinden berücksichtigen bei der Planung ihrer Veloabstellplätze Service-Stellen und Ladestationen.

10 In der Region stehen bedarfsgerechte und benutzerfreundliche Bikesharing-Angebote und Mietvelos zur Verfügung.

- ▶ In der Region ist ein bedarfsgerechtes, leicht zugängliches Netz von Bikesharing-/Mietvelo-Standorten zu schaffen, wo neben klassischen Velos auch E-Bikes, Lastenvelos, Kinderverlos und Veloanhänger ausgeliehen und regional genutzt werden können.

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Fachbereich Verkehr

Holzikofenweg 22, Postfach

3001 Bern

031 370 40 70

verkehr@bernmittelland.ch

bernmittelland.ch

Impressum

Projektleitung

Martin Moser, RKBM, Fachbereichsleiter Verkehr (bis 7.10.2022)

Rebekka Christ, RKBM, Projektleiterin Verkehr (ab 10.10.2022)

Auftragnehmer

B + S AG, Oliver Dreyer, Bern

Begleitgruppe

Géraldine Boesch, RKBM, Geschäftsstelle (ab April 2023)

Nicolas Hofer, Tiefbauamt Kanton Bern, Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr

Daniel Matti, Gemeinde Köniz, Leiter Abteilung Verkehr und Unterhalt

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

Redaktion

abplanalp kommunikation, Bern

Grafik

atelier v, Worb

Publikation

Das Regionale Veloleitbild erscheint als PDF-Datei.