

## Anhang 2 Schwachstellen und Netzlücken aus der RVNP 2024

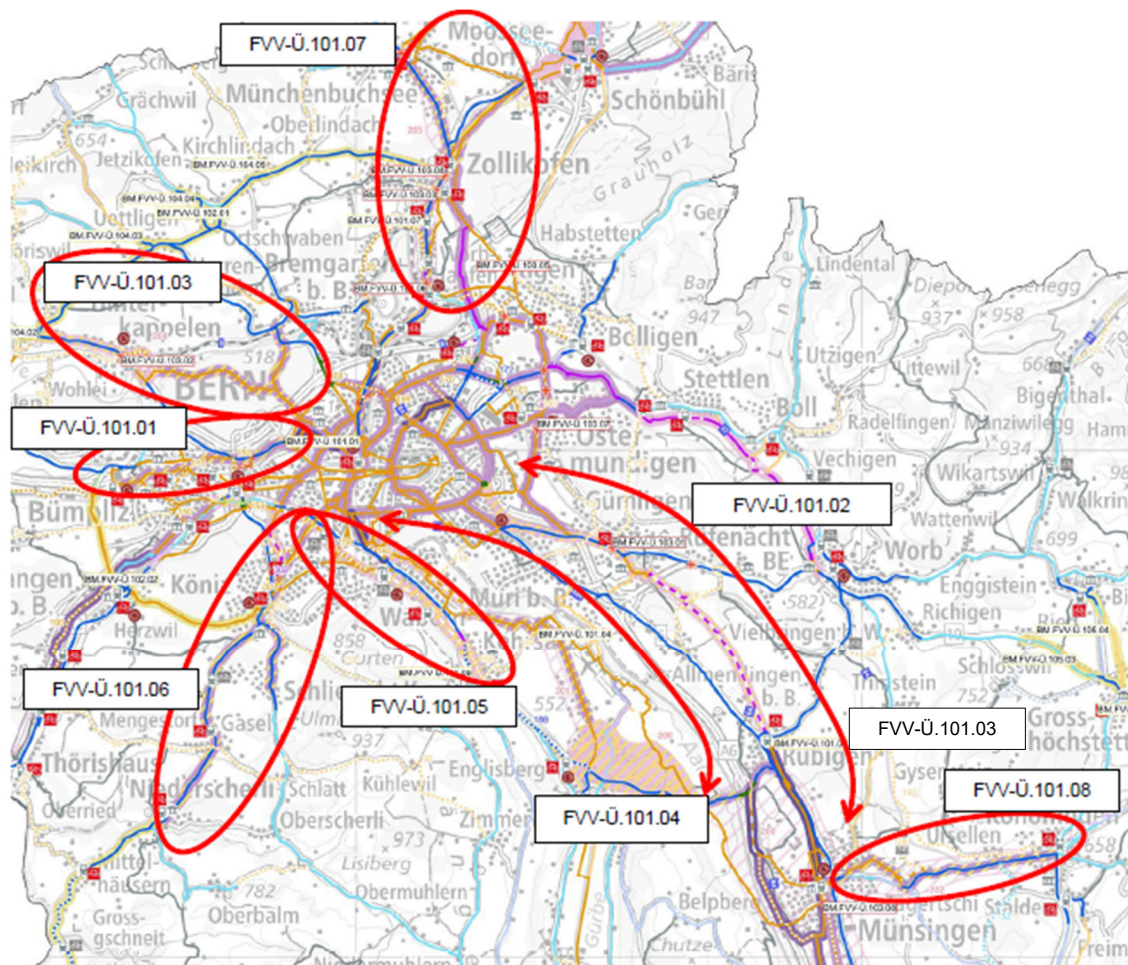
Nr.	Massnahme/Titel	Federführung
<b>BM.FVV-Ü.101</b>	<b>Planung Velobahnen</b>	
BM.FVV-Ü.101.01	Bern, Brünnen – Bern, Bahnhof (SVV V15)	Stadt Bern
BM.FVV-Ü.101.02	Münsingen – Muri – Bern/Ostermundigen/Ittigen (SVV V11)	TBA, DLZ
BM.FVV-Ü.101.03	Wohlen b. Bern/Halenbrücke – Bern, Bahnhof (SVV V16)	TBA, DLZ
BM.FVV-Ü.101.04	Münsingen - Belp – Bern Bahnhof (SVV V10)	TBA, DLZ
BM.FVV-Ü.101.05	Kehrsatz – Wabern – Bern, Bümpliz (SVV V12)	TBA, DLZ
BM.FVV-Ü.101.06	Niederscherli/Schliern – Köniz – Bern (SVV V13)	TBA, DLZ
BM.FVV-Ü.101.07	M'buchsee – Zollikofen - Worblaufen – Bern (SVV V18/20)	TBA, DLZ
BM.FVV-Ü.101.08	Konolfingen – Münsingen (SVV V9)	TBA, DLZ
<b>BM.FVV-Ü.102</b>	<b>Planung Tangentiale Hauptverbindungen</b>	
BM.FVV-Ü.102.01	Wohlen – Uetligen – Ortschaften – Kirchlindach - Zollikofen	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.102.02	Bern West – Niederwangen – Köniz	Stadt Bern / Köniz
<b>BM.FVV-Ü.103</b>	<b>Planung Verkehrssicherheit Knoten</b>	
BM.FVV-Ü.103.01	Muri bei Bern, Worb- / Moosstrasse	TBA, OIK II / Muri b. Bern
BM.FVV-Ü.103.02	Wohlen bei Bern, Bern- / Dorfstrasse	TBA, OIK II / Wohlen b. Bern
BM.FVV-Ü.103.03	Zollikofen, Bern- / Kreuz- / Schulhausstrasse	TBA, OIK II / Zollikofen
BM.FVV-Ü.103.04	Zollikofen, Bern- / Kirchlindachstrasse	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.103.05	Ittigen, Grauholz- / Längfeldstrasse	Ittigen
BM.FVV-Ü.103.06	Ittigen, Tiefenau- / Worblaufenstrasse	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.103.07	Ostermundigen, Obere Zollgasse / Bahnhofstrasse	Ostermundigen
BM.FVV-Ü.103.08	Münsingen, Belpberg- / Industriestrasse / Erlenuweg	Münsingen
<b>BM.FVV-Ü.104</b>	<b>Planung siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten</b>	
BM.FVV-Ü.104.01	Schwarzenburg (alle Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet)	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.104.02	Wohlen bei Bern	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.104.03	Uetligen, Wohlen bei Bern	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.104.04	Ortschaften, Meikirch	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.104.05	Kirchlindach – Oberlindach, Kirchlindach	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.104.06	Fraubrunnen	TBA, OIK II
<b>BM.FVV-Ü.105</b>	<b>Planung Verkehrssicherheit Strecken</b>	
BM.FVV-Ü.105.01	Iffwil – Jegenstorf	Jegenstorf
BM.FVV-Ü.105.02	Zuzwil BE – Jegenstorf	Jegenstorf
BM.FVV-Ü.105.03	Ried bei Worb – Grosshöchstetten	Grosshöchstetten
BM.FVV-Ü.105.04	Biglen – Grosshöchstetten	Grosshöchstetten
BM.FVV-Ü.105.05	Zäziwil – Grosshöchstetten	Grosshöchstetten
BM.FVV-Ü.105.06	Kiesen – Wichtrach	Wichtrach
BM.FVV-Ü.105.07	Mühlethurnen – Riggisberg	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.105.08	Rüeggisberg – Riggisberg	Riggisberg
BM.FVV-Ü.105.09	Rüscheegg – Schwarzenburg	Schwarzenburg
BM.FVV-Ü.105.11	Gerzensee – Wichtrach	TBA, OIK II
BM.FVV-Ü.105.12	Niederscherli – Schwarzenburg	TBA, OIK II
<b>BM.FVV-Ü.106</b>	<b>Planung und Umsetzung Veloparkierung</b>	
BM.FVV-Ü.106.01	Bike & Ride-Anlagen, Massnahmentyp A+B	

## Prioritärer Handlungsbedarf: Massnahmeblätter

### Planung Velobahnen

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101	-	5. Generation	1. Priorität (2025-2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Massnahmenpaket

Karte



Ausschnitt Netzplan Regionale Velonetzung

#### Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Leitsatz Nr. 11 des regionalen Veloleitbild legt fest, dass die regionale Velonetzung 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.

---

#### 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 06. März 2023
  - Regionales Veloleitbild 2023
-

**Planung Velobahnen****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

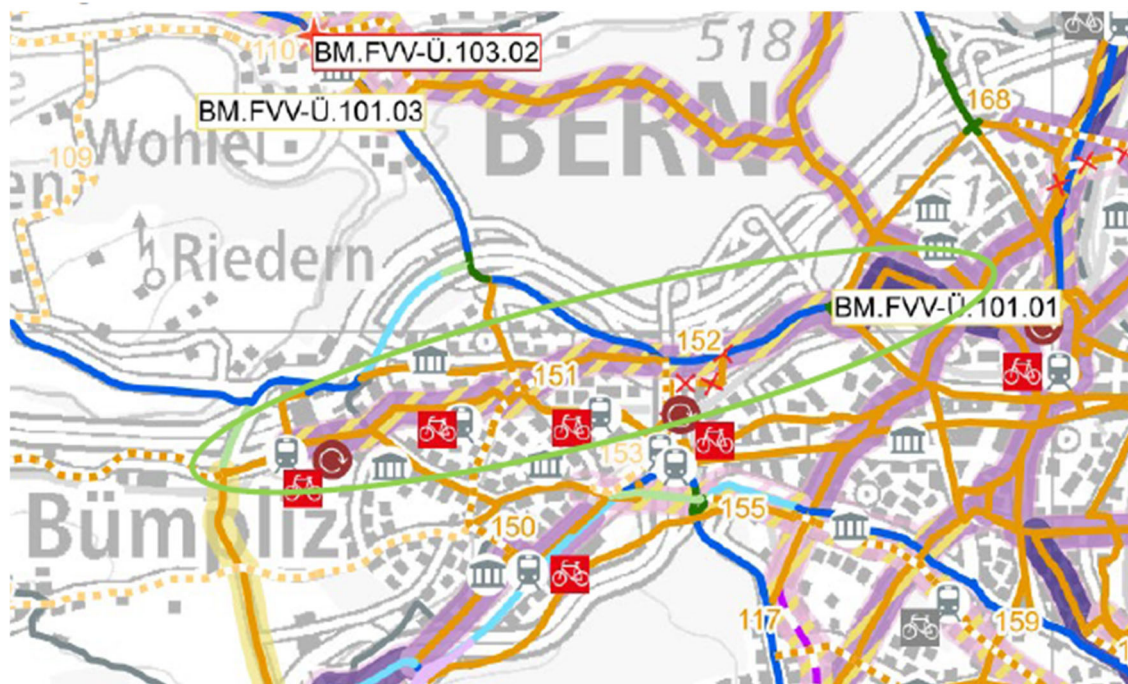
## Kurzbeschreibung

Die Velobahn 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 Weyeremannshaus 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	TBA, DLZ	betroffene TU, RKBM	Vororientierung
Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten	Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
-	-	≤ CHF 50'000.-	-

## Auszug Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Velobahnen**  
**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 Paket

Kurzbeschreibung

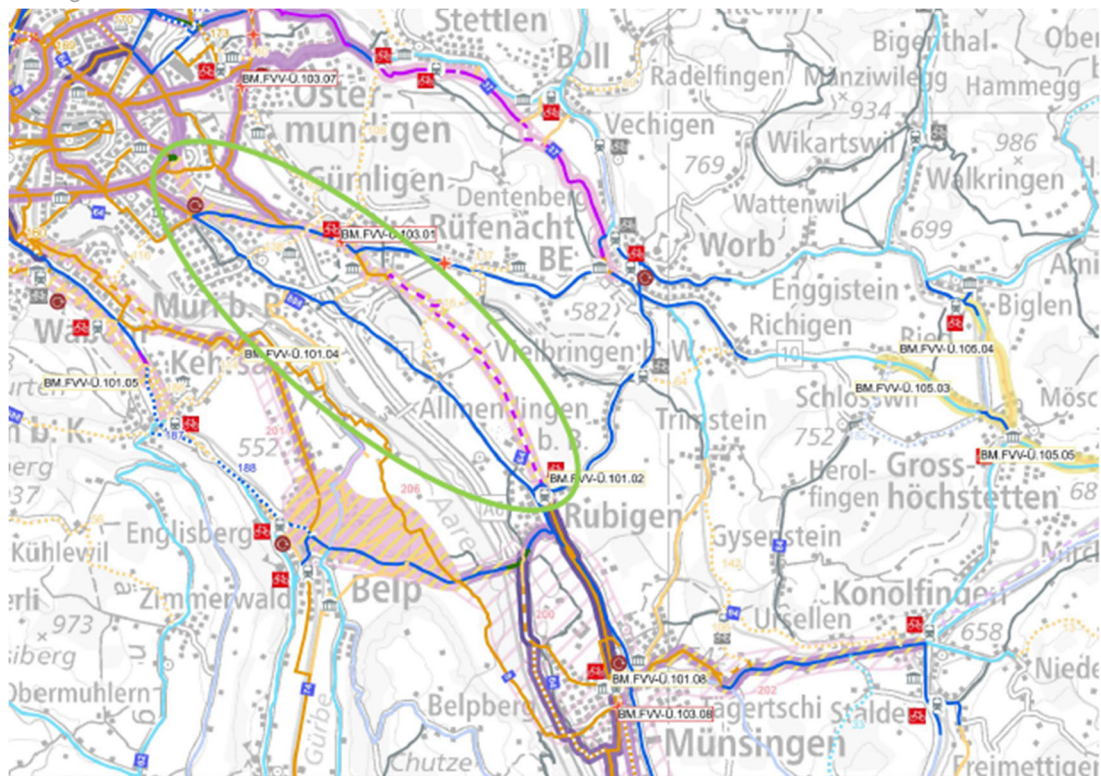
Die Velobahn zwischen Münsingen und Bern stellt eine Alternative zu den parallel führenden Strecken von Autobahn und Bahn dar.

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 Velobahnen 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.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Velobahnen**  
**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 Velobahn erschliesst die nordwestlichen Agglomerationsgürtelgemeinden mit der Stadt Bern und bindet damit wichtige Siedlungs- und Naherholungsräume an die Kernstadt.  
 Die Velobahnen schliesst an die Tangentialverbindung Wohlen – Uetligen – Ortschaften – Kirchlin-dach – Zollikofen (BM.FVV-Ü.102.01) sowie die Velobahnen Bern – Halenbrücke –Uetligen/Ortschwa-ben 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Velobahnen  
Münsingen – Belp – Bern, Bahnhof (SVV V10)**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.101.04	-	5. Generation	1. Priorität (2025 – 2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

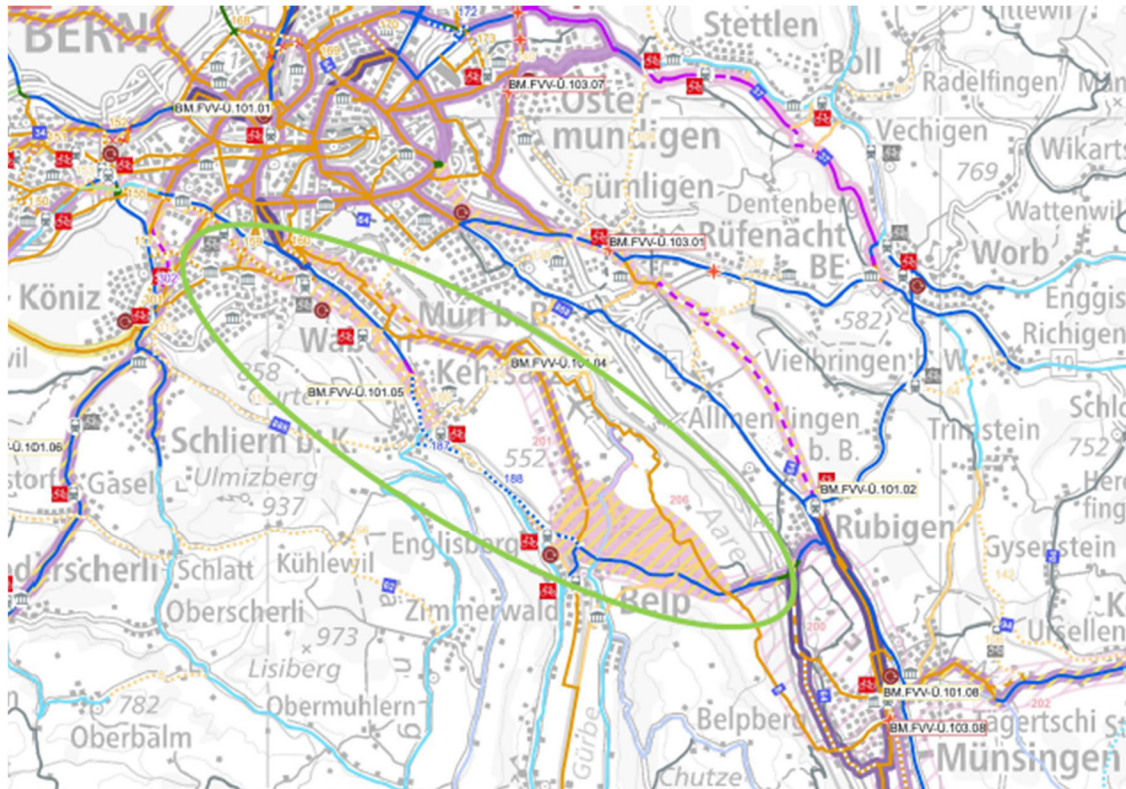
Die Velobahn zwischen Belp und Bern stellt eine Alternative zu den parallel führenden Strecken von S-Bahn und Kantonsstrasse dar. Die Routenführung ist weniger direkt, erschliesst jedoch einen Grossteil des Belper Kernsiedlungsgebietes sowie dem nördlichen Ortsteil von Wabern und führt insgesamt auf 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Velobahnen**  
**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 Veloweg entlang der Bahngleise 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 ErgeVHV Ilisse 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 – Grünaustrasse (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.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzplanung

**Planung Velobahnen  
Niederscherli – 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 Pa- ket

**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 Velobahnen 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 Insepsital.

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.-	-

**Auszug Karte**



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzplanung

**Planung Velobahnen  
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 Velobahn 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 Verkehrs-drehscheiben 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Velobahnen  
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 Velobahn 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.-	-

Auszug Karte

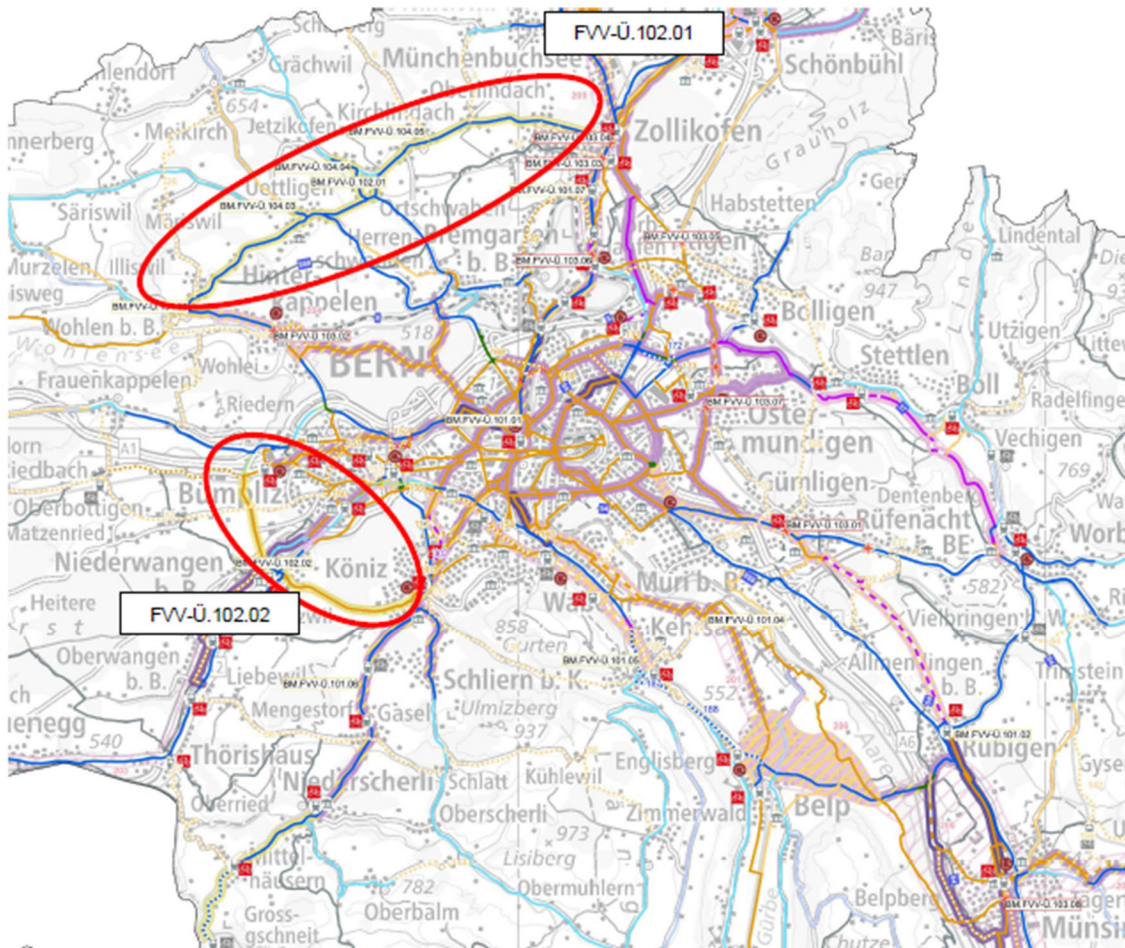


Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Tangentiale Velohauptverbindungen**

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 Velonetzung

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Velobahnen bilden ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsarmen, radialen und tangentialen Velohauptverbindung 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 Velobahnen dient der Umsetzung des angestrebten Velowegnetzes.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Die Massnahmen haben zum Ziel prioritäre Velobahnen 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 Velowegnetzplan definierten Velowegnetzes 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 06. März 2023
  - Regionales Veloleitbild 2023
-

**Planung Tangentiale Velohauptverbindungen  
Wohlen – Uettligen – Ortschaften – Kirchlindach – Zollikofen**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.102.01	-	5. Generation	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 Velobahnen 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Tangentiale Velohauptverbindungen  
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 Paket

**Kurzbeschreibung**  
 Die Achse Köniz – Niederwangen – Bern-Brünnen bildet die direkteste und topographie-freundlichste Velohauptverbindung I 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.

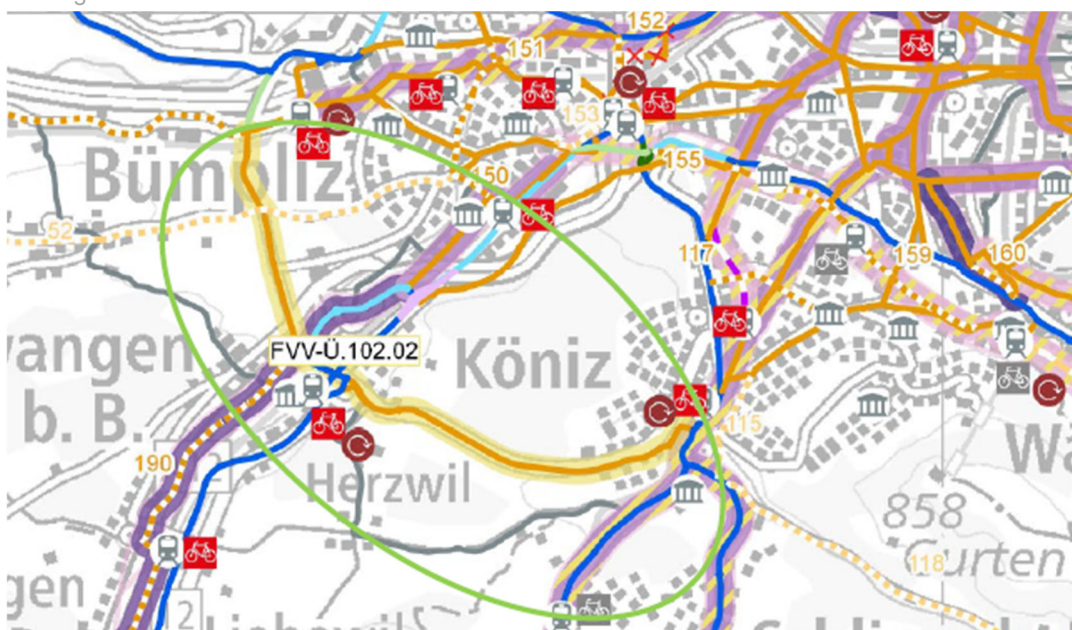
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

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.-	-

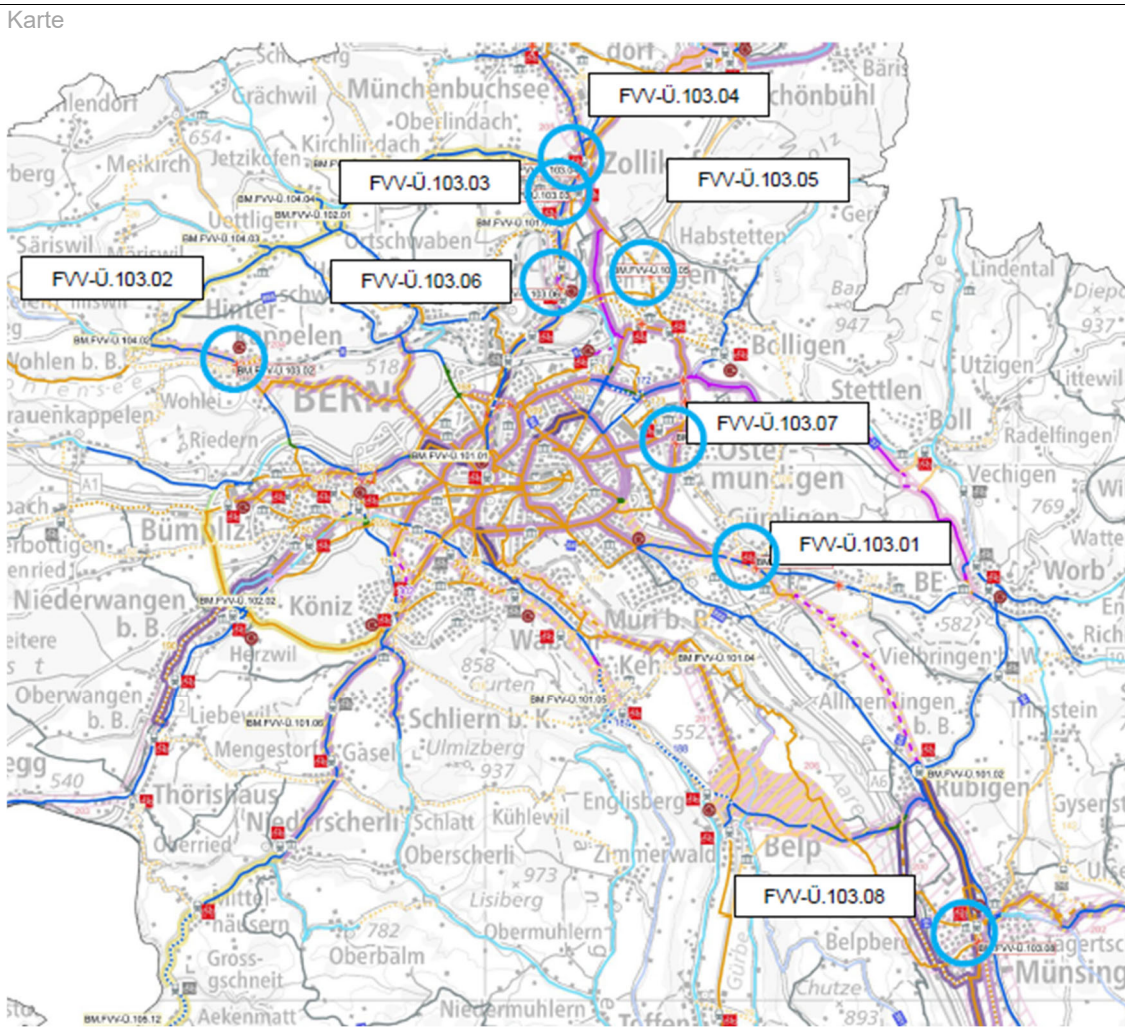
Auszug Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzplanung

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Sicherstellung und Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Pflicht und Daueraufgabe der jeweiligen Strasseneigentümer. Im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanung erfolgte eine umfassende Analyse der Unfälle mit Velobeteiligung. Dabei fiel auf, dass sie Netzelemente mit einer erhöhten Velounfallhäufigkeit 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 06. 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

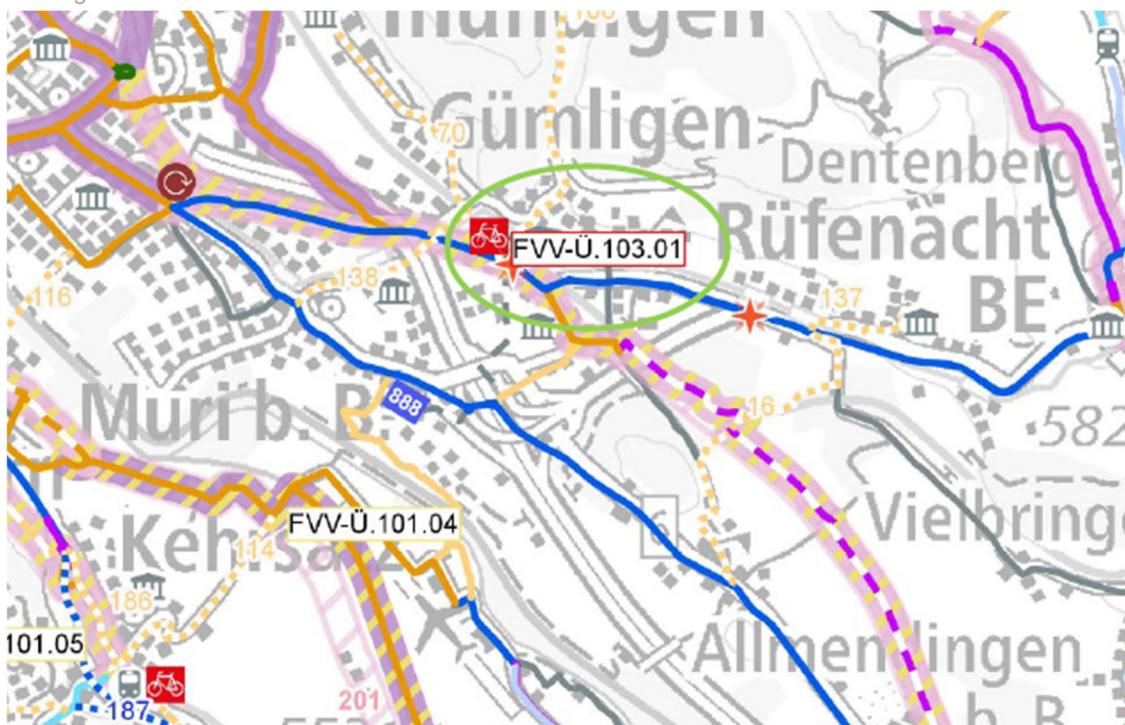
Netzhierarchie: geplante Vorrangroute Münsingen – Rubigen – Gümligen – Egghölzli – Freudenbergplatz/Bern (BM.FVV-Ü.101.03)

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 Velobahnen Münsingen – Rubigen – Gümligen – Egghölzli – Freudenbergplatz/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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

### 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

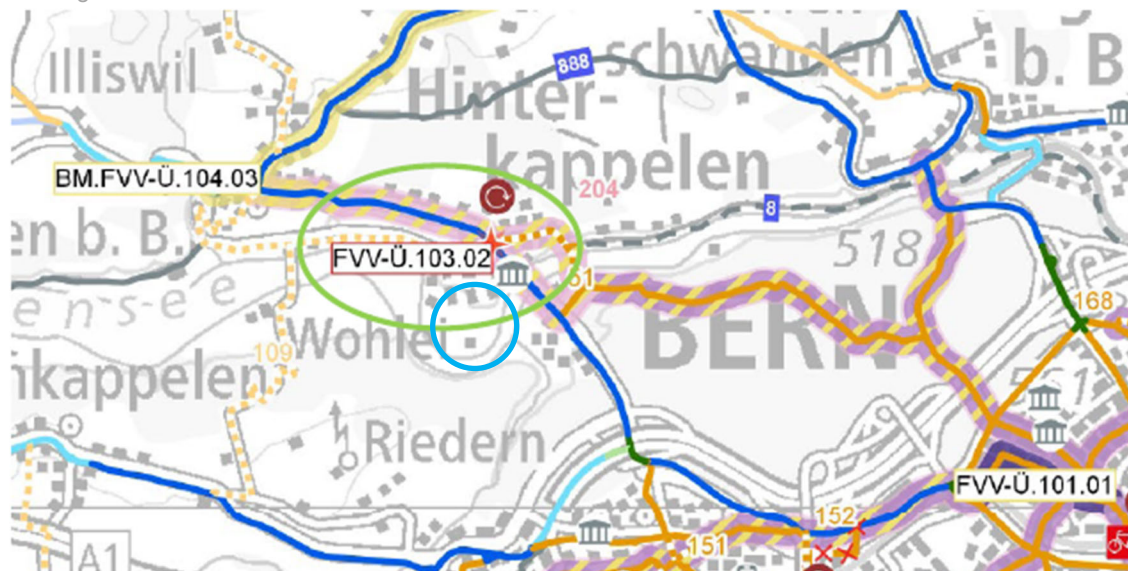
Netzhierarchie: geplante Velobahnen Wohlen – Hinterkappelen – Eymatt – Länggasse/Bern (BM.FVV-Ü.101.01)

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 Velobahnen 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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 Velobahnen Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf (BM.FVV-Ü.101.07)

Der Knoten Bern-/Kreuz-/Schulhausstrasse befindet auf der geplanten Velobahnen 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/HAFI 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.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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 Velobahnen Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf (BM.FVV-Ü.101.07)

Der Knoten Bern-/Kirchlindachstrasse ist der zentrale Verteilknoten in der Gemeinde Zollikofen. Er verbindet die Velobahnen Bern – Zollikofen – Münchenbuchsee/Moosseedorf mit der Tangentialverbindung Wohlen – Uetligen – Ortschwaben – Kirchlindach – Zollikofen (BM.FVV-Ü.102.01) mit den weiterführenden Velowege Richtung Kappelisacker/Ittigen und Löchligut – 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

### 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

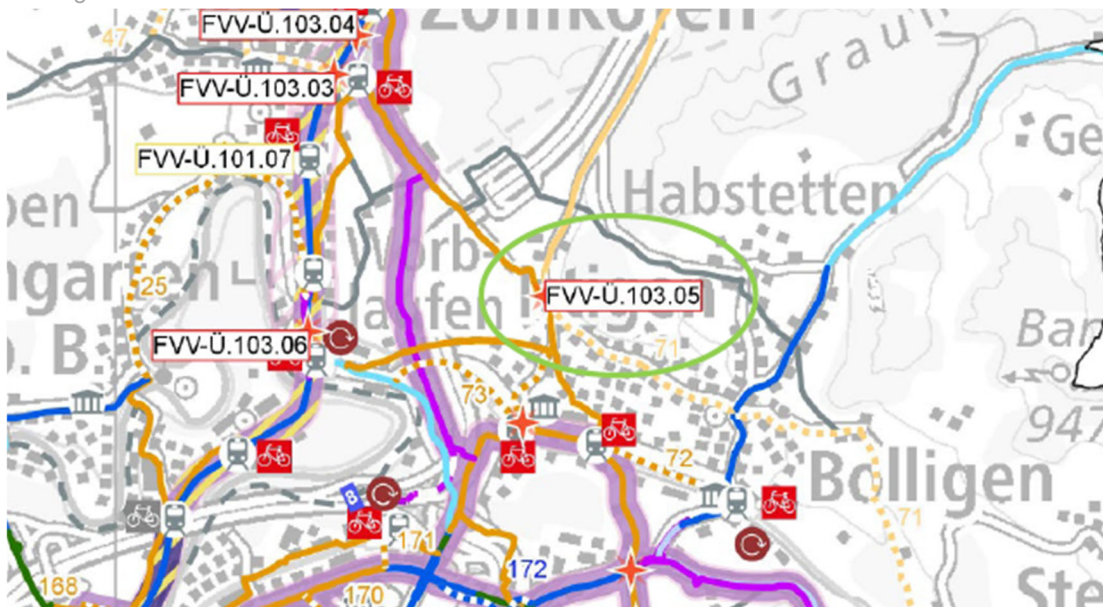
Netzhierarchie: Velohauptverbindung | Alltagsverkehr, Gemeindestrasse

Der Knoten Grauholz-/Längfeldstrasse ist ein Netzelement der grossräumigen Direktverbindung zwischen Zollikofen – Ittigen – Ostermundigen – Murfeld/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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

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

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.103.06	-	5. Generation	1. Priorität (2025 – 2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

Kurzbeschreibung

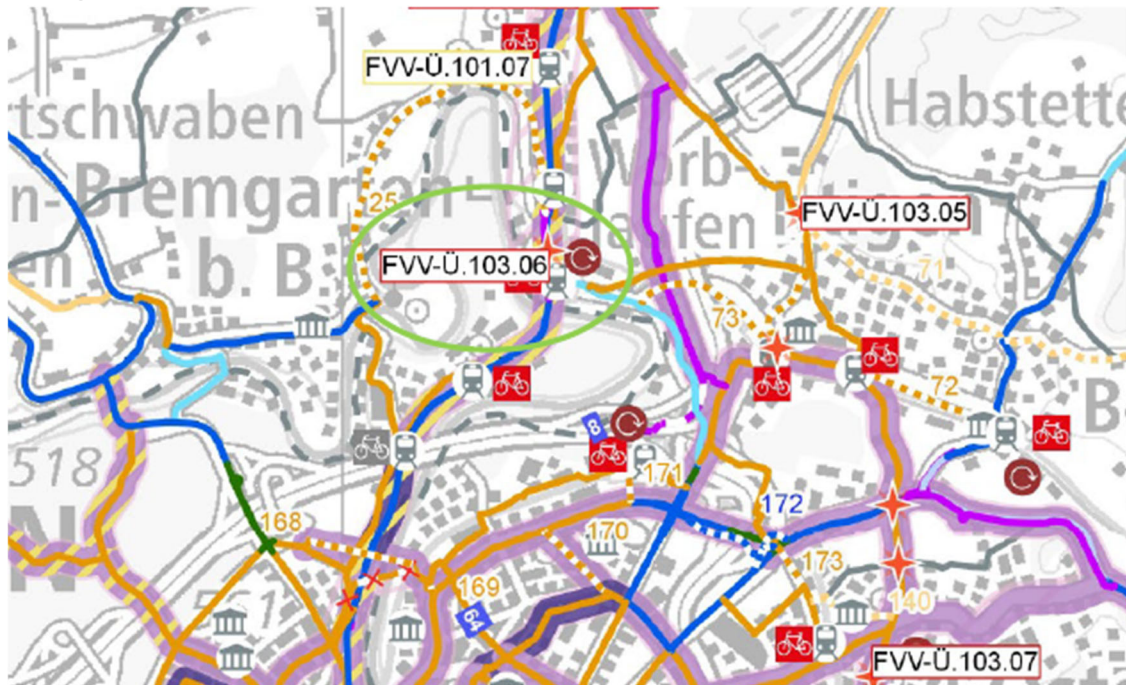
Netzhierarchie: geplante Velobahnen Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf (BM.FVV-Ü.101.07)

Der Knoten Tiefenau-/Worblaufenstrasse fungiert als Haupterschliessungsknoten zu dem Ittiger Hubelgut-Quartier und verbindet die Velobahnen Bern – Zollikofen – Münchenbuchsee/Moosseedorf mit den weiterführenden Velowege 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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: Velohauptverbindung | Alltagsverkehr, Gemeindestrasse; Korridor Velobahnen

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 – Murfeld/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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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 Velobahnen Münsingen – Thun

Der Knoten erfüllt mehrere Funktionen: Neben der Schnittstelle von regionaler Velobahnen und der Velo-weg für die Freizeit 37, nimmt der Knoten eine wichtige Verteilfunktion innerhalb des Gemeinde-veloweg-netzes ein. Infolge der zentralverlaufenden Bahngleise besteht eine geringe Anzahl an Ost-West-Que-rungsstellen für alle Verkehrsteilnehmenden. Unmittelbar neben dem Knoten Belpberg-strasse / Industrie-strasse / Erlenuweg liegt die südlichste Querungsmöglichkeit, die als südliche Haupterschliessung des Westquartiers und Nebenerschliessung der Nachbargemeinde Gerzensee ein-geordnet werden kann, wodurch das Gesamtverkehrsaufkommen in diesem Knoten besonders hoch ist. Die Industriestrasse er-schliesst 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

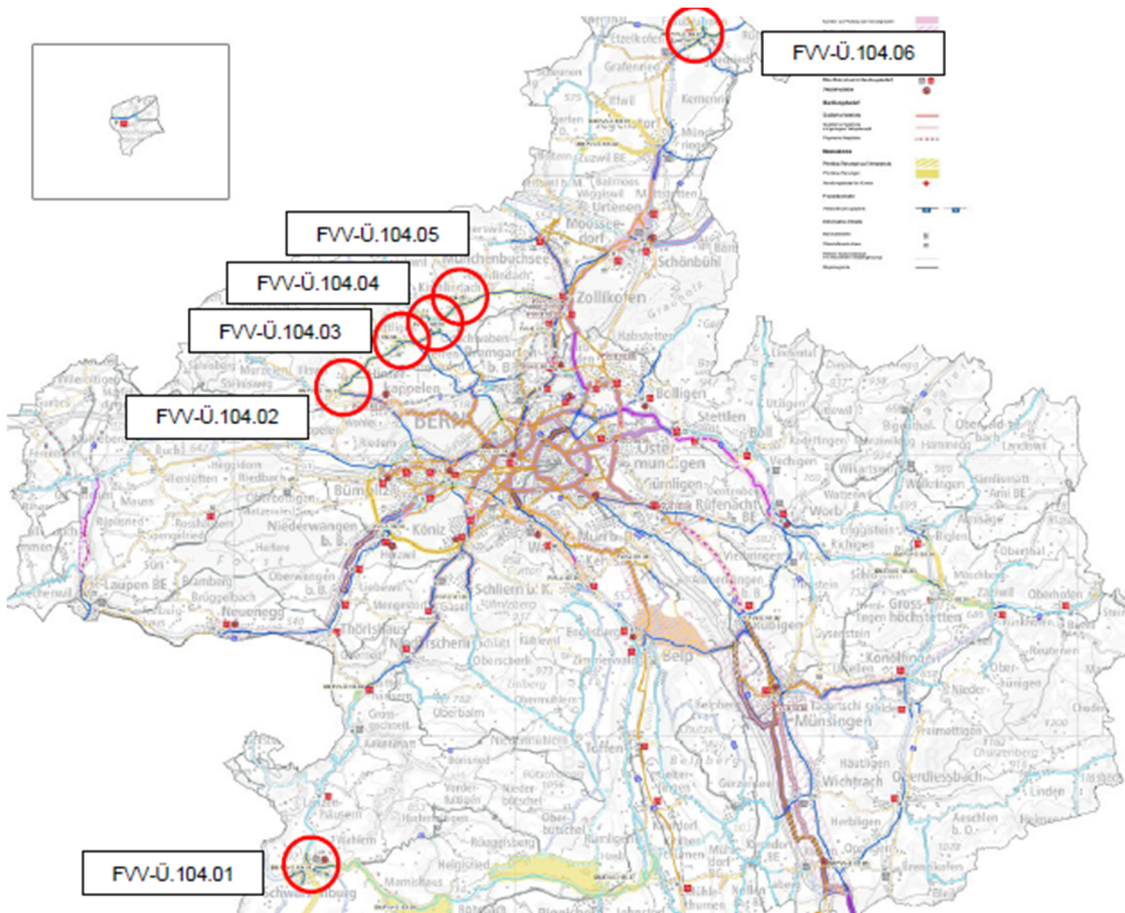


Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung veloverkehrsfreundliche Ortsdurchfahrten**

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

Karte



**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 Velowegnetzplan definierten Velowegnetzes 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 06. 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: Velohauptverbindung I 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-S-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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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: Velohauptverbindung I 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.

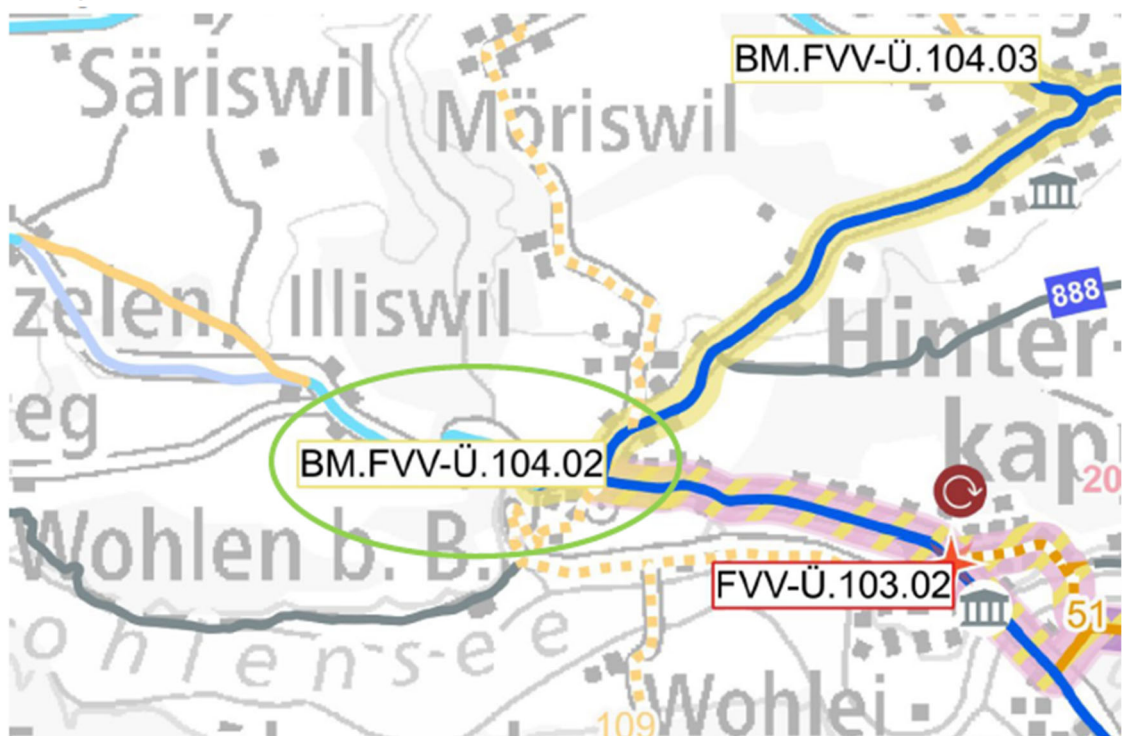
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-Ü.102.01 Planung Tangentiale Velohauptverbindung I, Wohlen – Uetligen – 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.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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: Velohauptverbindung I 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.

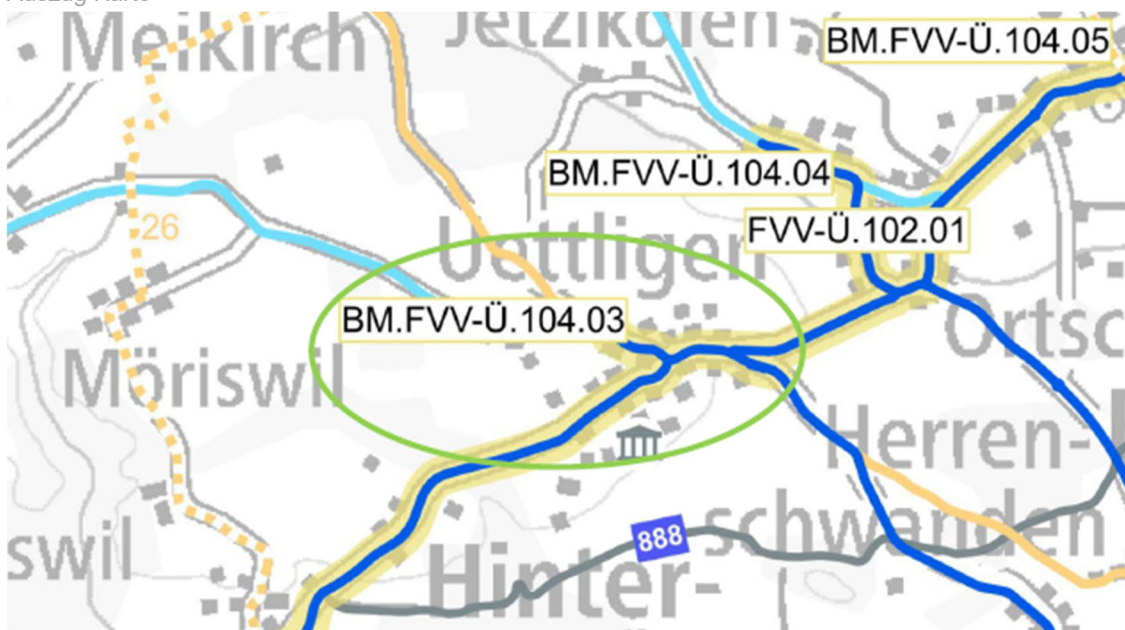
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

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

Auszug Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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

Kurzbeschrieb

Netzhierarchie: Velohauptverbindung I 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 Velohauptverbindung Ien, 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 ≤ C HF 150'000.-	-

Auszug Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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: Velohauptverbindung I 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.

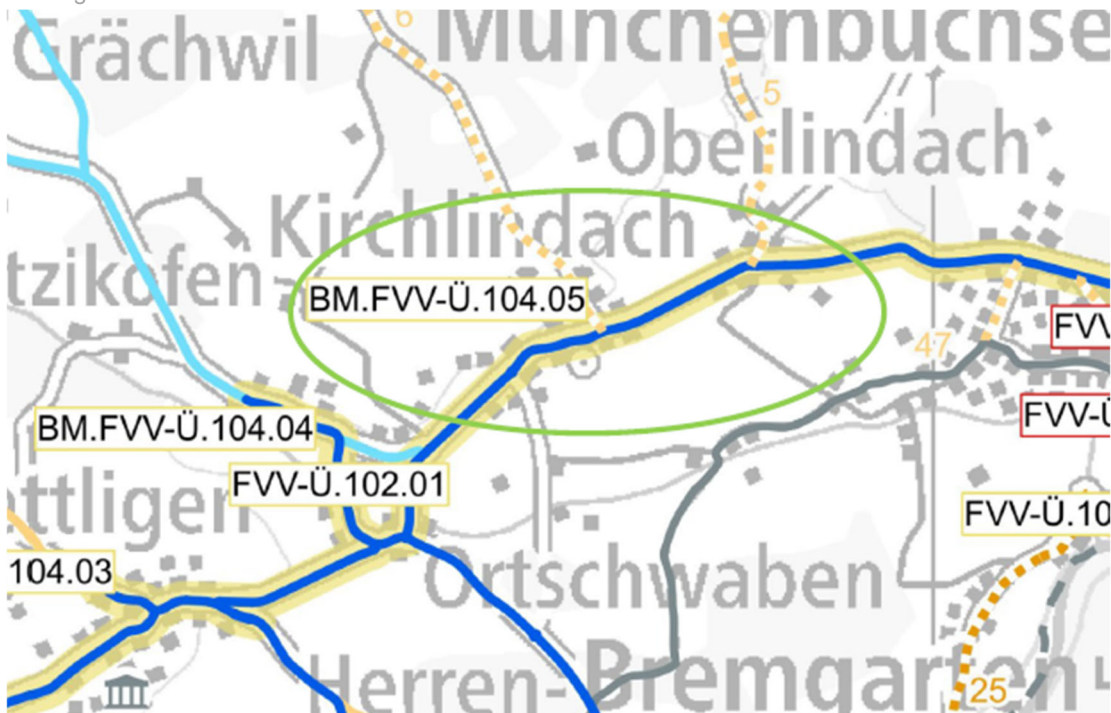
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Zu berücksichtigende Massnahmen:

- BM.FVV-Ü.102.01 Planung Tangentiale Velohauptverbindungen, Wohlen – Uetligen – 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



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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 Paket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Velohauptverbindung I 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

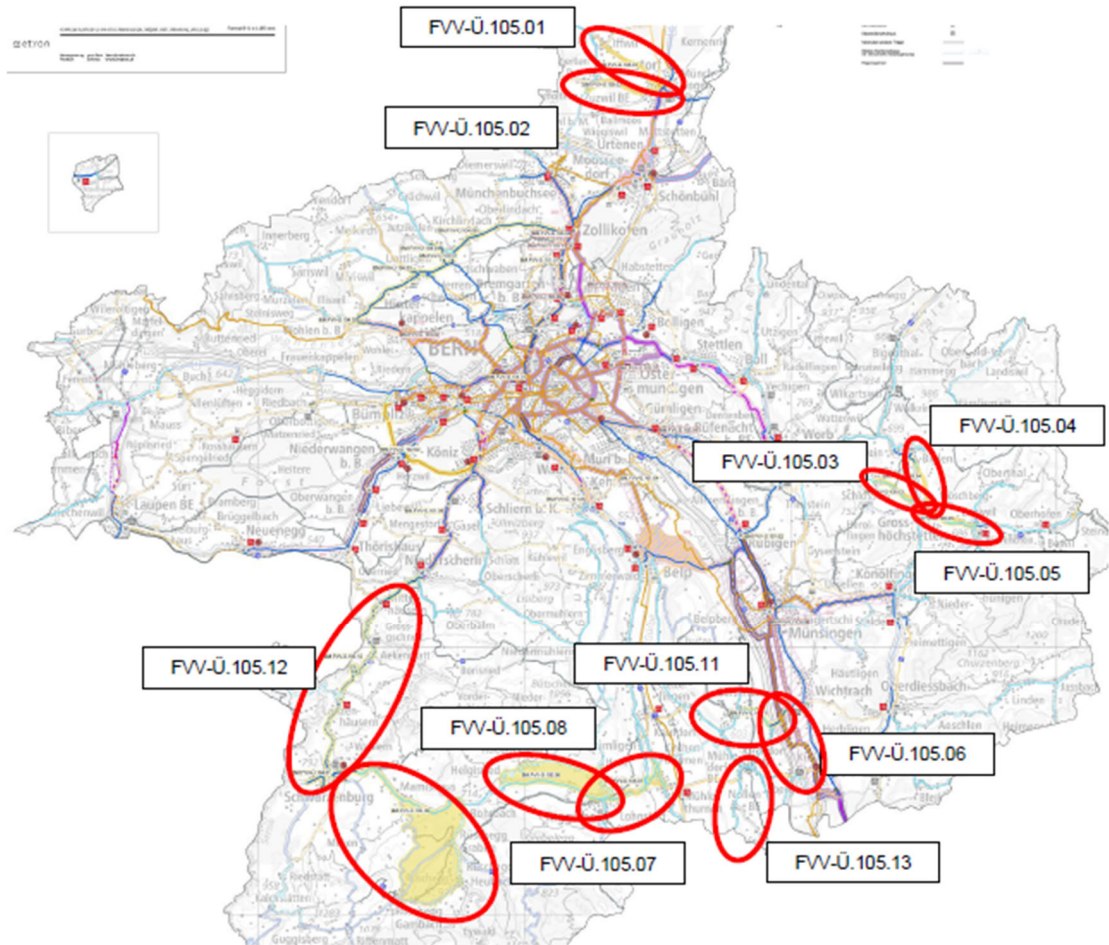


Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken**

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

Karte



Ausschnitt Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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 Velowegnetzplan definierten Velowegnetzes 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 06. 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

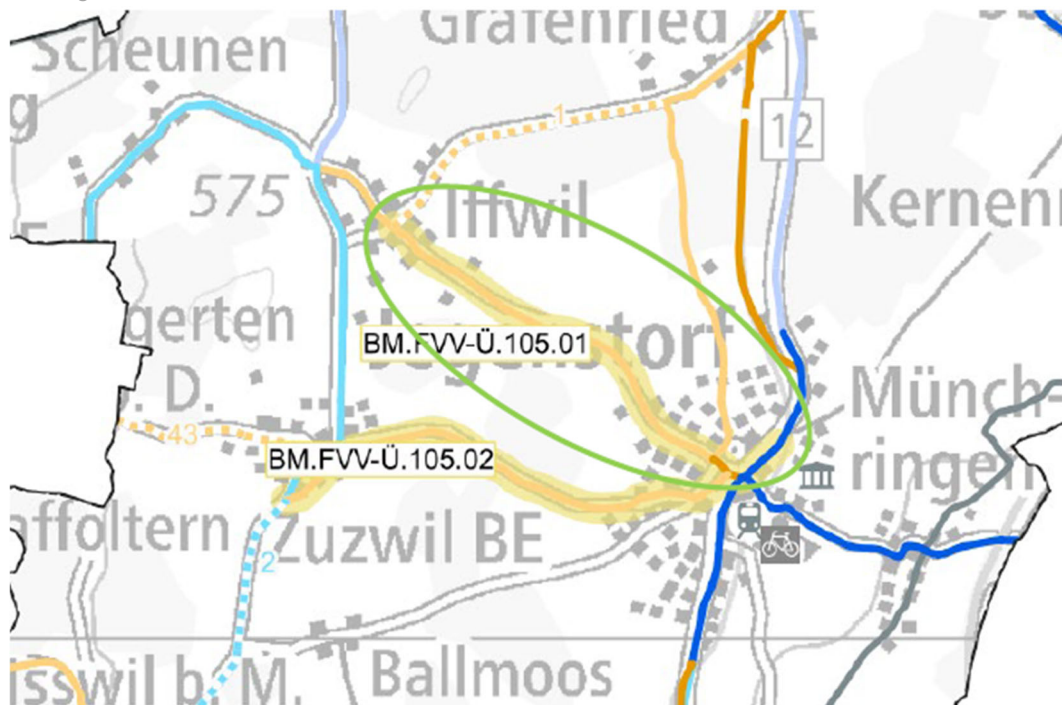
Netzhierarchie: Velohauptverbindung II Alltagsverkehr, Gemeindestrasse

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 Gemeindefwebseite 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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

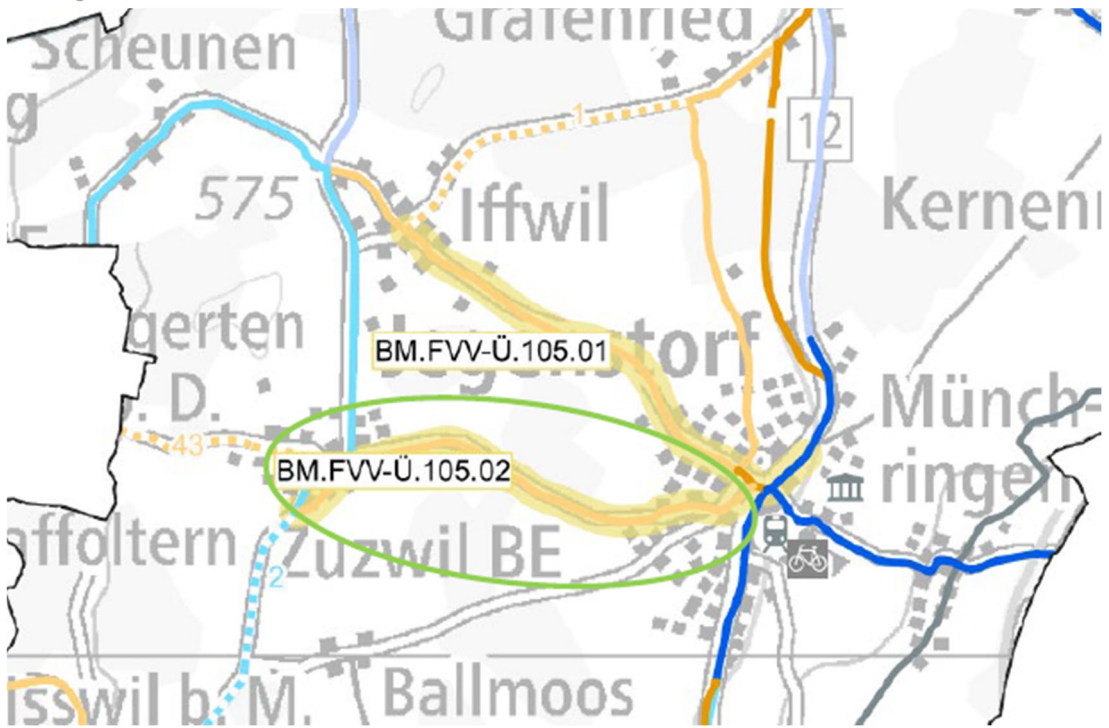
Netzhierarchie: Velohauptverbindung II Alltagsverkehr, Gemeindestrasse

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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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: Velohauptverbindung II Alltagsverkehr, Gemeindestrasse / Velohauptverbindung II 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 Schwachstellenplan zur Regionalen 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 Pa- ket

Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Velohauptverbindung II Alltagsverkehr, Gemeindestrasse / Velohauptverbindung II 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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: Velohauptverbindung II Alltagsverkehr, Gemeindestrasse / Velohauptverbindung II 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.

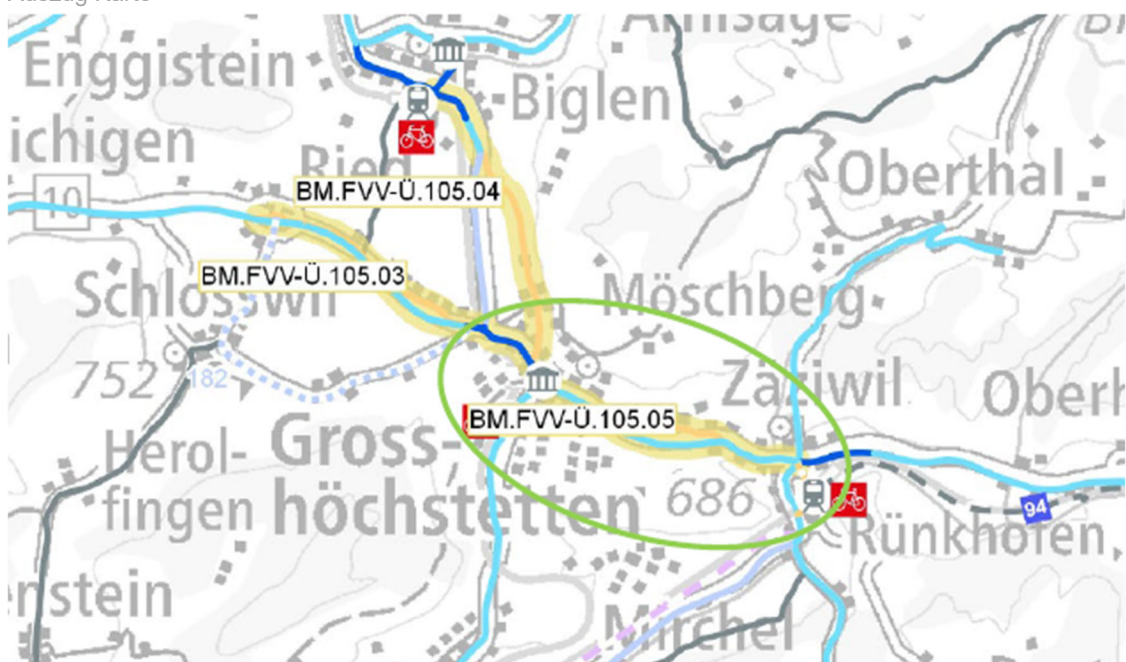
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**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 Paket

## Kurzbeschreibung

Netzhierarchie: Velohauptverbindung I Alltagsverkehr, Gemeindestrasse; Velobahnen

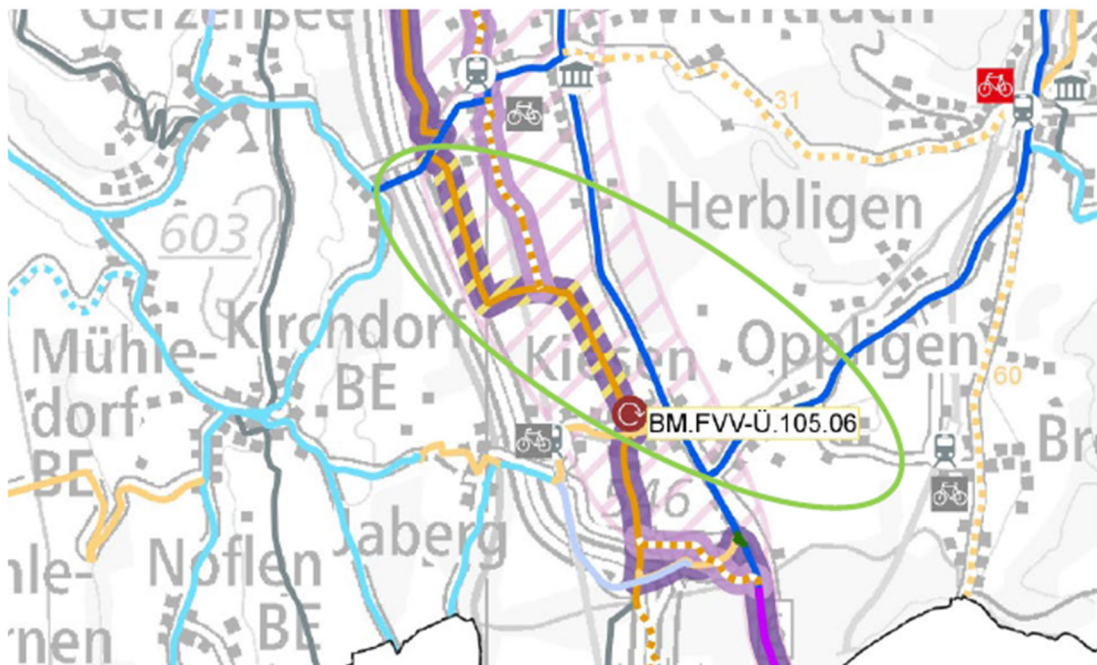
Die Gemeinde Kiesen führt keine eigene Sekundar- und Realschule. Oberstufen-Schüler:innen der Gemeinde gehen in der Nachbargemeinde Wichtrach zur Schule.

Als Alternative zur vielbefahrenen Kantonsstrasse ist die Verbindung für den Alltags- und Freizeit-veloverkehr 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken  
Mühlethurnen – 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: Velohauptverbindung II Alltagsverkehr, Gemeindestrasse / Velohauptverbindung II 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.

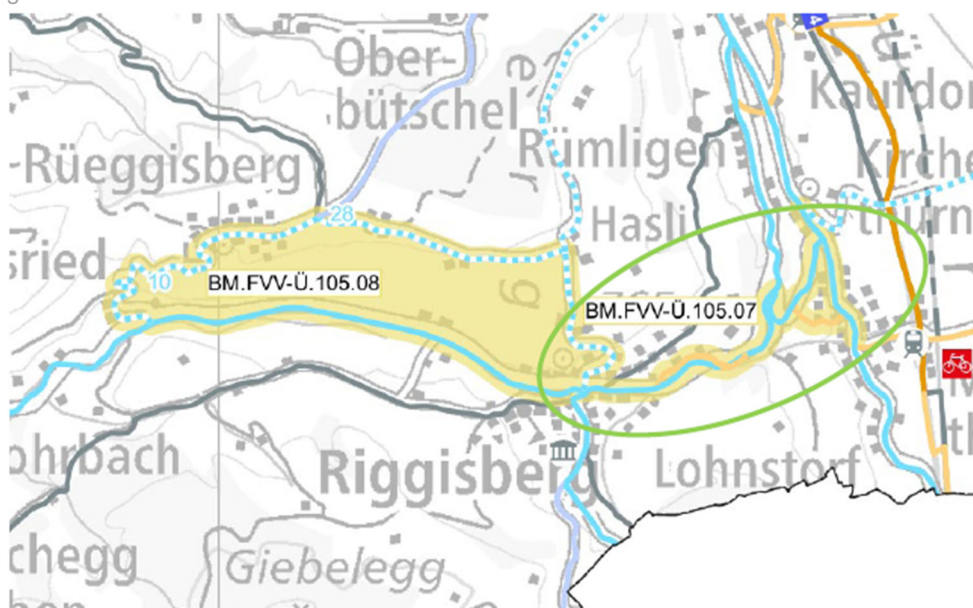
Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung



**Planung Verkehrssicherheit Strecken  
Rüschegg – Schwarzenburg**

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

Kurzbeschreibung

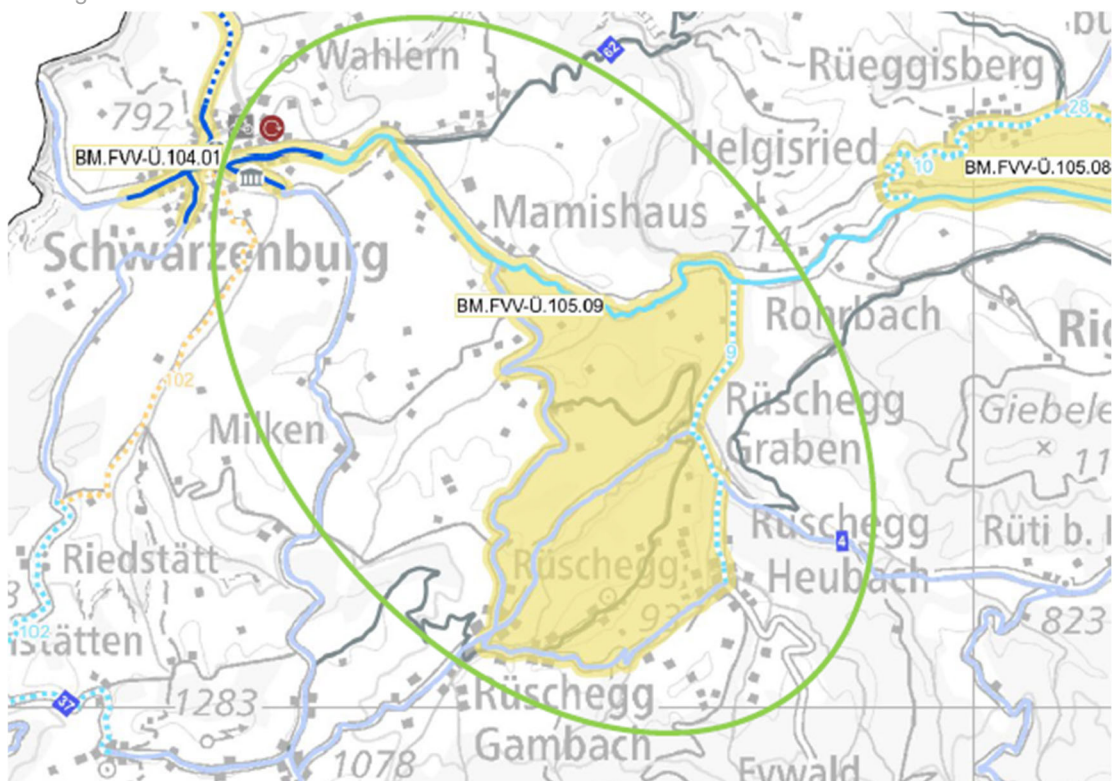
Netzhierarchie: weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr, vorgeschlagene Netzergänzung / Velohauptverbindung II Alltagsverkehr, Kantonsstrasse

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

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Rüschegg, Schwarzenburg	TBA, Schwarzenburg	Rüschegg, 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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

## Planung Verkehrssicherheit Strecken Gerzensee – Wichtrach

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.11	-	-	1. Priorität (2025-2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

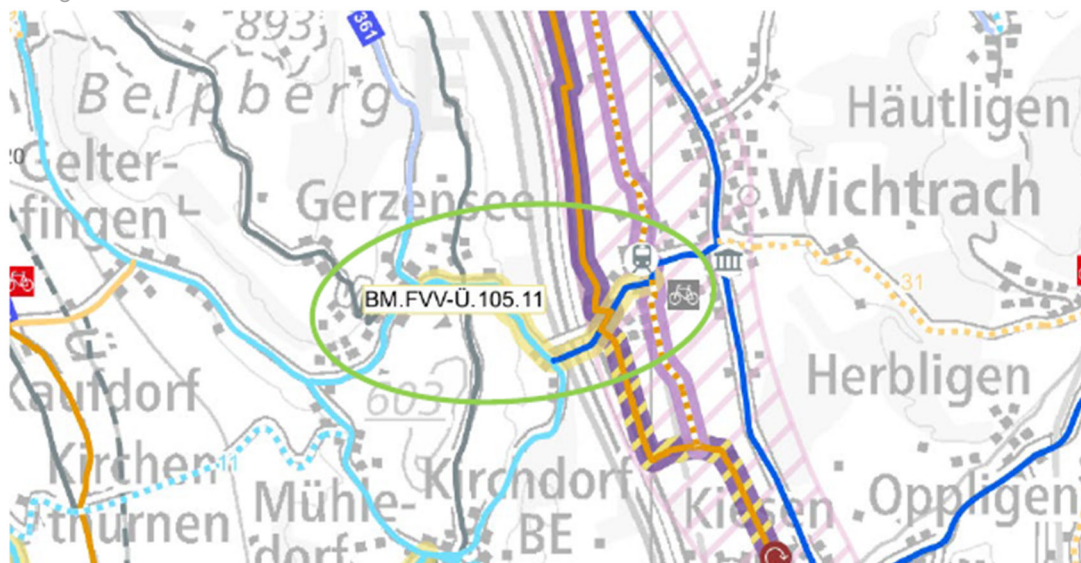
### Kurzbeschreibung

Die Schule Region Gerzensee führt zwei Standorte, einen in Kirchdorf und einen in Gerzensee. An beiden Standorten werden die Schülerinnen und Schüler vom Kindergarten bis zur Primarstufe unterrichtet. Die Realschule wird am Schulstandort Gerzensee geführt. Die Sekundarschule befindet sich in Wichtrach.

### Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Gerzensee, Wichtrach	OIK II	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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

**Planung Verkehrssicherheit Strecken  
Niederscherli – Schwarzenburg**

Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.105.12	-	-	1. Priorität (2025-2031)
Früherer-Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
-	-	FVV	Teilmassnahme Paket

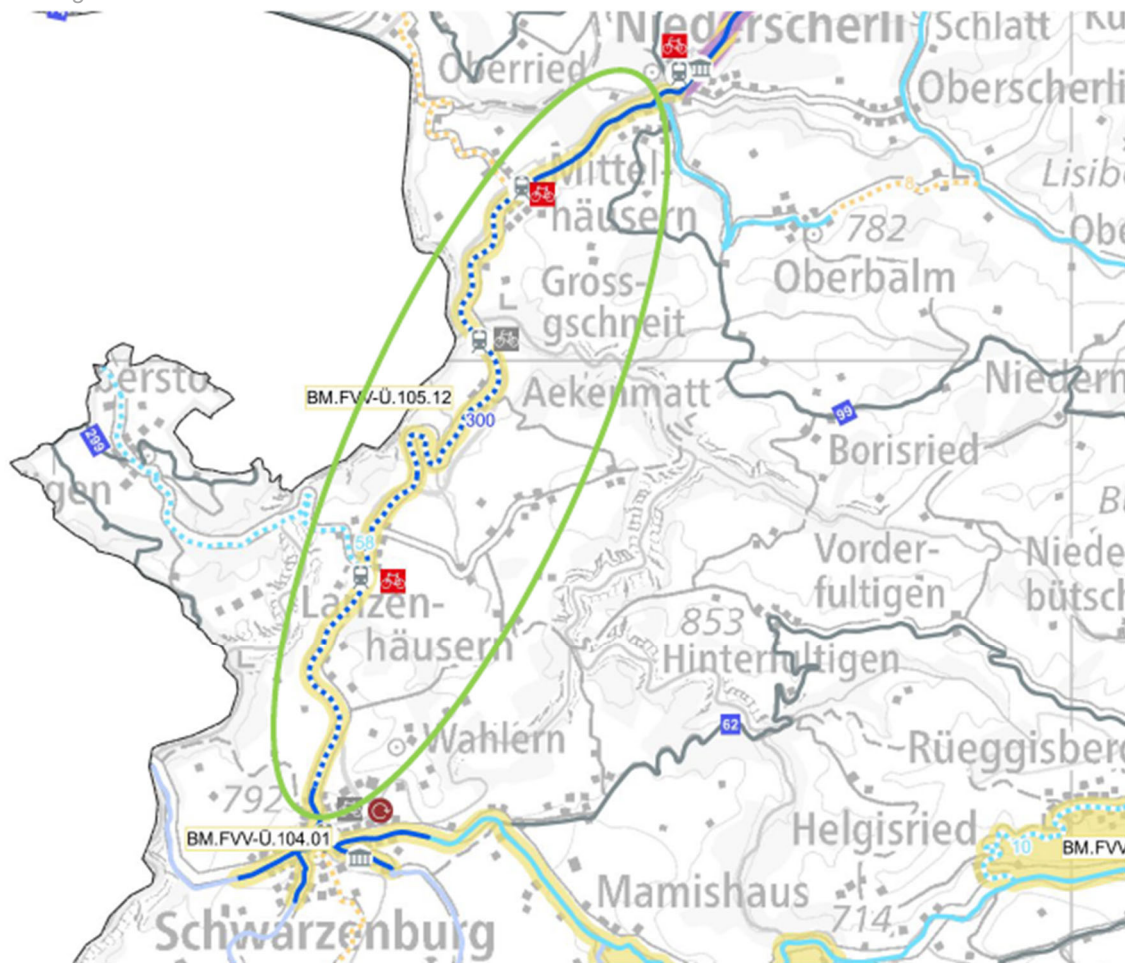
Kurzbeschreibung

Die Verbindung Köniz – Schwarzenburg verbindet zwei bedeutende regionale Zentren. Sie hat den Charakter einer Velohauptverbindung I und soll durchgehend einen einheitlichen Ausbaustandard aufweisen.

Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
Gerzensee, Wichtrach	OIK II		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 Schwachstellenplan zur Regionalen Velonetzung

## 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

Karte

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand
ganze Region	RKBM	Gemeinden, betroffene TU, TBA	Vororientierung

### Beschreibung

Zur einer attraktiven Veloinfrastruktur gehören gut ausgebaute Bike and 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 Erar-beitung des RGSK 2025 zahlenmässig erhoben. Mit Hilfe der prognostizierten Fahrgastzahlen 2040 (Ein-steigende) der Bahn, wurde das bestehende Angebot überprüft.

### Angestrebtes Ergebnis: Planungsstufe Vorprojekt

#### Zweckmässigkeit

Die im Rahmen der Planungsstudien zu erarbeitenden Massnahmen unterstützen massgeblich die Teil-strategien Verkehr, indem eine attraktive Veloverkehrsinfrastruktur mit ausreichend Veloparkierungs-angeboten an den Bahnhöfen ausgebildet wird. Durch eine attraktive und sichere Veloparkierungsinfra-struktur wird die intermodale Mobilität massgeblich gestärkt.

#### Nutzen

- Wirkungskriterium 1.2 –Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnach-frage: Die Massnahme trägt zu einer Stärkung der Intermodalität bei, indem attraktive Veloparkierungs-infra-strukturen an Verkehrsdrehscheiben bereitgestellt werden
- Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Mit den Massnahmen wird das Velo-verkehrsnetz sicherer und kann seine Wirkung insbesondere auf den kurzen Strecken besser ausüben.
- Wirkungskriterium 4.1 – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemis-sionen: Die Massnahmen tragen zu einer Attraktivierung des siedlungs-, umwelt- und klimaverträglichen Velo-verkehrs bei (Verbesserung Modal Split und Verringerung Verkehrsbelastung in den Siedlungsge-bieten).

#### Gesamtkosten (Mio. CHF)

#### Finanzierungsschlüssel

#### Qualitative Angaben, Dokumente (u.a.)

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, nachgeführt am 06. 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

<b>Sektor Bern / Köniz</b>		<b>Sektor Nord</b>		<b>Sektor Südost</b>	
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	Untenzollikofen	B	Zäziwil	B
Bern Tiefenau	B	Urtenen	B		
Bern Wankdorf	A	Zollikofen	B	<b>Sektor Ost</b>	
Niederscherli	B			Boll-Utzigen	B
Niederwangen	B	<b>Sektor Süd</b>		Bolligen	B
Oberwangen	B	Belp	B	Ittigen	B
		Kehrsatz	B	Ostermundigen	B
<b>Sektor West</b>		Kehrsatz-Nord	B	Papiermühle	B
Neuenegg	B	Toffen	B	Stettlen	B
				Worb-Dorf	B
				Worblaufen	B

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

### Auszug Karte

-