



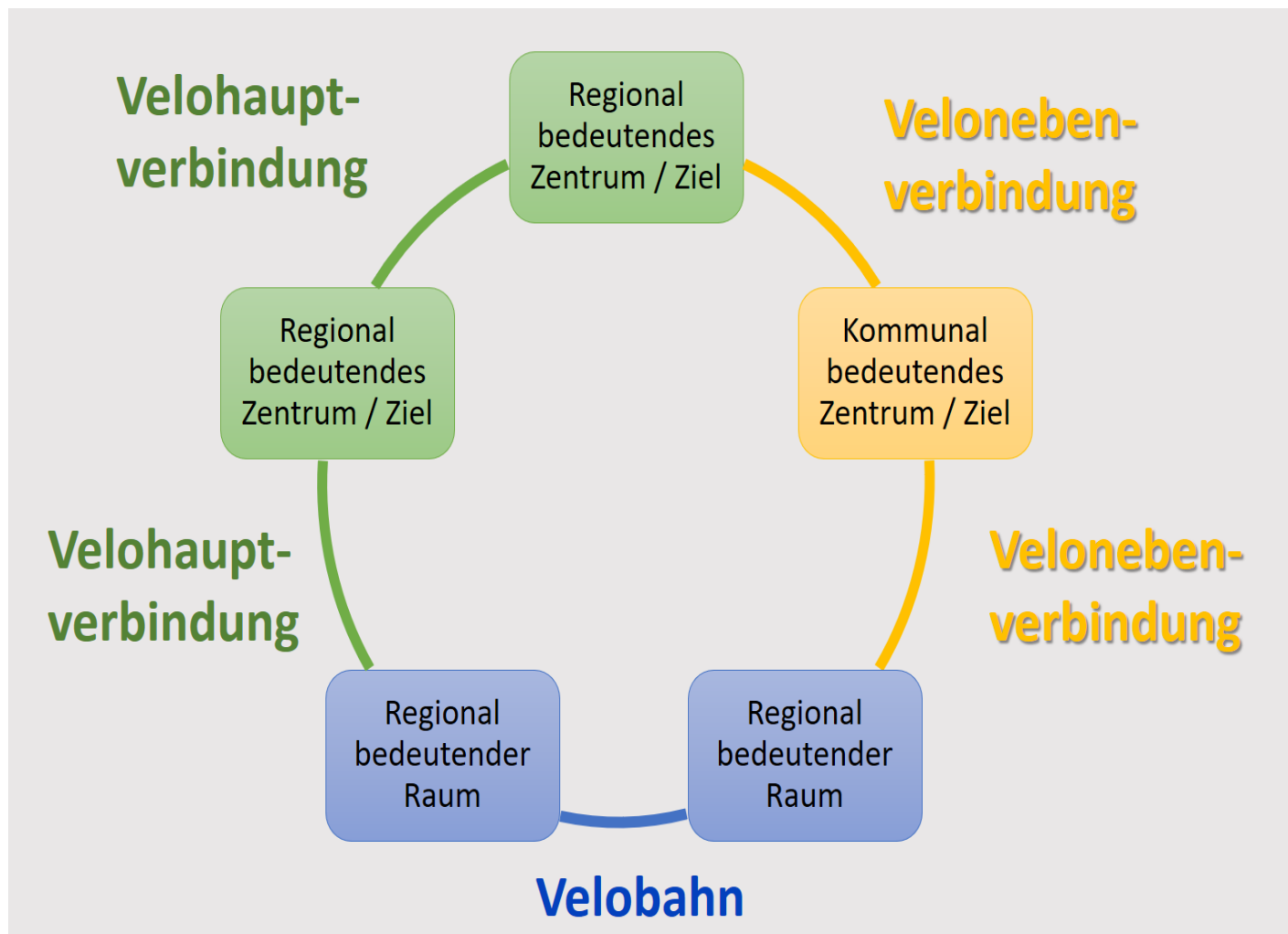
Richtlinie

# Velowegnetzplanung im Kanton Bern

## Gesamtprozess und Planungssystematik

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt

01.10.2025



## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>3</b>
1.1	Zielsetzung der Richtlinie .....	3
1.2	Geltungsbereich und Abgrenzung .....	4
1.3	Gesetzliche Grundlagen und übrige Grundlagen .....	4
<b>2.</b>	<b>Gesetzliche Zuständigkeiten und Verantwortungen .....</b>	<b>4</b>
2.1	Zuständigkeiten des Bundes .....	4
2.2	Zuständigkeiten des Kantons .....	5
2.3	Zuständigkeiten der Regionen .....	5
2.4	Zuständigkeiten der Gemeinden .....	5
<b>3.</b>	<b>Planungssystematik der Velowegnetzplanung im Kanton Bern .....</b>	<b>5</b>
3.1	Veloalltagsnetz .....	6
3.1.1	Netzplanung .....	6
3.1.2	Netzhierarchie .....	7
3.2	Velofreizeitnetz .....	9
3.2.1	Velowandern .....	9
3.2.2	Mountainbiken .....	9
3.3	Festlegung der Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen .....	9
3.3.1	Behördenverbindliche Festlegung Veloalltagsnetz .....	10
3.3.2	Behördenverbindliche Festlegung Velofreizeitnetz .....	10
3.3.3	Behördenverbindliche Festlegung der wesentlichen Elemente .....	10
3.4	Velowegnetzplanung und Ausbaustandards .....	11
3.5	Netzlücken und Schwachstellen .....	11
3.6	Veloparkierungsanlagen .....	12
<b>4.</b>	<b>Prozess Velowegnetzplanung für alle Planungsstufen .....</b>	<b>12</b>
4.1	Planungsprozess auf der Zeitachse .....	13
4.2	Controlling .....	13
<b>5.</b>	<b>Finanzierungsmodalitäten und Beiträge .....</b>	<b>14</b>
<b>Anhang 1: Roadmap Erstellung und Aktualisierung der Velowegnetzpläne .....</b>		<b>16</b>
<b>Anhang 2: Verantwortlichkeiten für die Planungsprozesse .....</b>		<b>18</b>
<b>Anhang 3: Glossar .....</b>		<b>19</b>
<b>Anhang 4: Regionale Velowegnetzplanungen RVNP 2026 .....</b>		<b>21</b>
<b>Anhang 5: Potentialschwellen Alltagsnetz .....</b>		<b>26</b>

## Impressum

Prozessverantwortung: Leitung Fachstelle Planungen – Kai Kattau  
Freigabe: Kreiskonferenz / Amtsleitung – Stefan Studer

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt  
Kontakt: [www.be.ch/tba](http://www.be.ch/tba)

## 1. Ausgangslage

Durch das Veloweggesetz (VWG) hat der Bund eine neue Rechtsgrundlage für die Veloverkehrsförderung geschaffen. Demnach müssen die Kantone die bestehenden und vorgesehenen Velowegnetze für Alltag und Freizeit bis Ende 2027 in behördenverbindlichen Plänen festlegen und bis Ende 2042 umsetzen (Art. 2 bis 5 und 19 VWG). Die Bundesstellen nehmen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben Rücksicht auf die in den Plänen festgelegten Velowegnetze.

Gemäss Art. 45 des Strassengesetzes (SG) werden die Velowege mit kantonaler Netzfunktion mit dem Sachplan Velowegnetz (SVN) festgelegt. Der Sachplan wird durch den Regierungsrat erlassen. Mit dem bestehenden Sachplan Veloverkehr (zukünftig Sachplan Velowegnetz) liegt im Kanton Bern bereits eine behördenverbindliche Planung des Netzes der Velowege mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr vor, welche die Anforderungen des Bundes zu weiten Teilen erfüllt. Auch auf regionaler und kommunaler Ebene wurden in den zurückliegenden Jahren bereits Velowegnetzplanungen erarbeitet. Bisher erfolgten solche Planungen über die verschiedenen Zuständigkeitsebenen hinweg jedoch wenig koordiniert. Manche der vorhandenen Planungen müssen in den nächsten Jahren aktualisiert oder ergänzt werden.

Vor dem Hintergrund der im VWG festgelegten Planungs- und Umsetzungszeiträume hat der Kanton unter Einbezug der Regionen eine Planungssystematik und einen Planungsprozess entwickelt. Denn im Kanton Bern obliegt die Planungspflicht aus dem VWG gemäss Strassengesetz gemeinsam dem Kanton, den Gemeinden und den Regionen.

### 1.1 Zielsetzung der Richtlinie

Die vorliegende Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern» unterstützt alle Beteiligten bei der Velowegnetzplanung im Kanton Bern. Sie beschreibt die Zuständigkeiten bei der Velowegnetzplanung sowie den Gesamtprozess auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene.

Der Kanton Bern will in allen Regionen angemessene Veloalltags- und Velofreizeitnetze sicherstellen. Damit die Velowegnetze der verschiedenen Planungsstufen koordiniert entwickelt werden, gibt die vorliegende Richtlinie die Grundzüge einer einheitlichen Planungssystematik vor und legt den gemeinsamen Prozess der Planung der Velowegnetze für den Alltag und für die Freizeit auf den einzelnen Planungsstufen fest.

Der Begriff «Velowegnetz» wird im Einklang mit dem VWG und dem SG in der vorliegenden Richtlinie für geeignete Veloinfrastruktur in Form von Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwegen, Wegen, Velowander- und Mountainbike-Routen, Veloparkierungsanlagen u. ä. Infrastrukturen für Velos verwendet.

Die Einhaltung der Vorgaben in dieser Richtlinie sind zudem eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Velowege mit kantonaler Netzfunktion im Sachplan Velowegnetz festgelegt werden können und der Kanton den Gemeinden damit Investitionsbeiträge an kommunale Velowegprojekte gemäss Art. 59 SG ausrichten kann.

## 1.2 Geltungsbereich und Abgrenzung

Die Richtlinie wendet sich an die kantonalen Fachstellen, die Regionen und die Gemeinden. Sie regelt die Velowegnetzplanung im Kanton Bern und die Schnittstelle zwischen Netzplanung und Massnahmenplanung sowie deren Abgrenzung voneinander. Die Planung und Umsetzung konkreter Velowegprojekte sowie die dabei einzuhaltenden Standards sind nicht Gegenstand dieser Richtlinie. Hier wird auf die entsprechenden kantonalen und eidgenössischen Arbeitshilfen sowie die Normen verwiesen.

Ebenfalls nicht Gegenstand der vorliegenden Richtlinie sind die Planungsgrundsätze für Mountainbike-Routen. Hier wird auf die kantonale Arbeitshilfe «Mountainbike-Routen im Kanton Bern: Planung, Projektierung und Realisierung» verwiesen.

## 1.3 Gesetzliche Grundlagen und übrige Grundlagen

- Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) vom 18. März 2022 (VWG, SR 705)
- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (Stand 01.02.2024) (SG, BSG 732.11)
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (Stand 01.02.2024) (SV, BSG 732.111.1)
- Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014, angepasst am 27.5.2020, nachgeführt am 6.3.2023
- Praxishilfe Velowegnetzplanung, ASTRA, 31. Januar 2024
- Publikation ASTRA «Velobahnen – Handbuch Infrastruktur» (erscheint im Frühling 2024)
- Kantonale Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr»
- TBA-Richtlinie «Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velowege auf Gemeinde- und Privatstrassen»
- TBA-Richtlinie «Kantonsbeiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität»
- TBA-Richtlinie «Kantonsbeiträge an Planungen der Regionen»

## 2. Gesetzliche Zuständigkeiten und Verantwortungen

Das Strassengesetz des Kantons Bern geht bei Planung, Projektierung, Bau, Betrieb und Unterhalt von Velowegen von geteilten Verantwortungen zwischen Kanton und den Gemeinden aus (Art. 46 und Art. 47 SG).

Der Bund hat im Rahmen des VWG die Zuständigkeit für Velowege an Nationalstrassen übernommen.

Die Regionen nehmen die Aufgaben im Bereich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, der Erstellung der RGSK und der Agglomerationsprogramme gemäss Art. 98 und Art. 98a BauG wahr. Sie können regionale Richtpläne erlassen.

Jedes Gemeinwesen verfügt über hohe Freiheitsgrade, wie es seine jeweiligen Aufgaben erfüllt. Den Rahmen gibt die kantonale und die Bundesgesetzgebung vor.

### 2.1 Zuständigkeiten des Bundes

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist zuständig für die Planung, Projektierung, Realisierung, den Betrieb und den Unterhalt von Velowegen auf oder entlang von Nationalstrassen 3. Klasse und bei Anschlüssen an Nationalstrassen 1. oder 2. Klasse. Sofern solche Velowege kantonale Netzfunktion aufweisen, werden sie im SVN festgelegt.

## 2.2 Zuständigkeiten des Kantons

Der Kanton legt die Velowege mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr im SVN fest. Es sind dies

- Kantonale Velowege auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse (Art. 45 Abs. 2 Bst. a SG)
- Kantonale Radwege abseits von Kantonsstrassen (Art. 45 Abs. 2 Bst. b SG)
- Wichtige Velowege auf Gemeinde- und Privatstrassen (Art. 45 Abs. 2 Bst. c SG)
- Wichtige Mountainbike-Routen (Art. 45 Abs. 2 Bst. d SG).
- Ersatzverbindungen (Art. 49 Abs. 1a SG und Art. 33a SV)

Der Regierungsrat erlässt den SVN (Art. 45 Abs. 1 SG). Der Kanton baut, betreibt und unterhält die kantonalen Velowege nach Art. 45 Abs. 2 Bst. a und b SG. Diese Wege befinden sich im Eigentum des Kantons (Art. 11 SG).

Kann der Kanton mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot auf der Kantonsstrasse schaffen und sieht der SVN aus diesem Grund eine ersatzweise Führung des Veloalltagsverkehrs auf einer Gemeinde- oder Privatstrasse vor, trägt der Kanton die Kosten für diesen Veloweg (Art. 49 Abs. 1a SG). In solchen Fällen sprechen sich Kanton und die betroffenen Gemeinden ab, wer die Wege plant, projiziert, baut, betreibt und unterhält und sie legen gemeinsam Kostenteiler fest.

## 2.3 Zuständigkeiten der Regionen

Die Regionen planen gestützt auf ihre gesetzlichen Aufgaben gemäss Art. 98 und Art. 98a BauG die regionalen Velowegnetze und führen dazu Studien durch.

## 2.4 Zuständigkeiten der Gemeinden

Die Gemeinden sind zuständig für Planung, Projektierung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt der kommunalen Velowege, die sich auf Gemeinde- oder Privatstrassen befinden. Unter kommunalen Velowegen werden solche ohne kantonale Netzfunktion und solche mit kantonaler Netzfunktion (Art. 45 Abs. 2 Bst. c SG) verstanden. Kommunale Velowege befinden sich entweder im Eigentum der Gemeinden oder im Eigentum von Privaten (Art. 11 Abs. 2 SG). Die Gemeinden halten die kommunalen Velowegnetze in kommunalen Richtplänen bzw. der Ortsplanung fest.

## 3. Planungssystematik der Velowegnetzplanung im Kanton Bern

Das Ziel der «Velowegnetzplanung im Kanton Bern» ist die koordinierte Planung und Festlegung attraktiver Velowegnetze durch die Regionen, die Gemeinden und den Kanton. Diese Velowegnetze sollen möglichst sicher, zusammenhängend, direkt, durchgehend, angemessen dicht, nachfragegerecht, finanzierbar, bewilligungsfähig und umsetzbar sein.

Das Veloweggesetz (Art. 3 und 4 VWG) wie auch das Strassengesetz unterscheiden zwischen Velowegnetzen für den Alltag und für die Freizeit. Mit dem Velowegnetz Alltag und der damit verbundenen Infrastruktur ist eine breite Nutzergruppe anzusprechen. Im Gegensatz dazu umfasst das Velowegnetz für die Freizeit abgestimmt auf konkrete Zielgruppen geeignete Routen für das Velowandern und Mountainbiken. Die beiden Velowegnetze können sich abschnittsweise überlagern. Der aktuell gültige Sachplan Veloverkehr unterscheidet diese beiden Netzarten bereits entsprechend.

### 3.1 Veloalltagsnetz

Die Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten (Art. 3 VWG). Sie umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen. Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit.

Ein umso grösserer Teil der Bevölkerung kann für das Velofahren im Alltag gewonnen werden, je attraktiver das vorhandene Velowegnetz ist. Um möglichst das gesamte Fahrtenpotential auszuschöpfen, berücksichtigt das Alltagsnetz die Bedürfnisse von Menschen aller Alters- und Anspruchsgruppen. Verkehrsteilnehmende aus der weitaus grössten potentiellen Nutzergruppe der so genannten «Interessierten» (Familien, Schulkinder, ungeübte oder unsichere Velofahrende, Seniorinnen und Senioren etc.) würden aufgrund von Studien häufiger und in grösserer Anzahl mit dem Velo fahren, wenn sie eine hochwertige, durchgehende und subjektiv als sicher empfundene Infrastruktur nutzen könnten.

#### 3.1.1 Netzplanung

Die Planung eines angemessenen Veloalltagsnetzes soll in mehreren Schritten erfolgen. Die einzelnen Planungsschritte sollten über «Teilpläne» mit ergänzenden Erläuterungsberichten abgeschlossen werden. Der Kanton Bern empfiehlt, in Anlehnung an die «Praxishilfe Velowegnetzplanung» des ASTRA, folgende fünf Planungsschritte durchzuführen:

1. Grundlagenanalyse:  
Erarbeitung einer Grundlagenkarte u. a. mit den vorhandenen Strassen und Wegenetz, den behördenverbindlich festgelegten Velowegnetzen gem. SVN, den behördenverbindlich festgelegten kommunale Velowegnetzplanungen (KVNP), den Velowegnetzen angrenzender Regionen oder Kantone, der Frequenz des Veloverkehrs, den Unfällen mit Velobeteiligung, den bestehenden Velomassnahmen aus den RGSK und AP, sowie weitere wichtige Randbedingungen.
2. Quell-Ziel-Analyse:  
Ausweisen der regional bedeutenden Räume, der regionalen bedeutenden Quellen und Ziele sowie der kommunal bedeutenden Quellen und Ziele des Veloalltagsverkehrs und eine begründete Abgrenzung untereinander. Die ermittelten Räume, Zentren, Quellen und Ziel des Alltagsverkehrs sind in einer Quell-Ziel-Karte festzuhalten.
3. Velopotentialanalyse:  
Mit Hilfe der Quell-Ziel-Karte werden die Wunschlinien definiert und gemäss des zukünftig zu erwartenden Velopotentials (quantitative oder qualitative Herleitung) differenziert sowie anschliessend durch Fachleute plausibilisiert. Das Ergebnis ist ein Potentialplan der Wunschlinien mit höchstem, grossem, mittlerem und ausreichendem Velopotential. Die Schwellenwerte für höchstes, grosses und mittleres Potential werden durch den Kanton festgelegt (vgl. Kap. 3.1.2).
4. Strukturbild:  
Auf Basis der Grundlagen-, der Quell-Ziel- und der Velopotentialanalysen werden die Grundzüge des übergeordneten Netzes festgelegt. Die wesentlichen Netzkorridore, insbesondere mit höchstem, grossem und mittlerem Potential (Velobahnen und Velohauptverbindungen) werden bestimmt und einer Netzhierarchiestufe zugeordnet sowie im Strukturbild dargestellt.
5. Netzumlegung:  
Ausgehend vom Strukturbild kann die Umlegung auf das Strassen- und Wegenetz durchgeführt werden. Wesentlich hierbei ist die Festlegung der konkreten Linienführung des Velowegnetzes bestehend aus Velobahnen, Velohauptverbindungen, Velonebenverbindungen und den Veloparkierungsanlagen, sowie eine allfällige Netzverdichtung.

Von dieser Planungssystematik kann abgewichen werden (z. B. Nachführung bestehender Planung, Anwendung neuer Planungsmethoden und Erkenntnisse etc.), wenn es zweckmässig erscheint und die Qualität sowie die Nachvollziehbarkeit der VWNP mindestens gleichwertig erfüllt werden können.

### 3.1.2 Netzhierarchie

Das in Plänen festgelegte Velowegnetz für den Alltagsverkehr gliedert sich im Kanton Bern in insgesamt vier Netzhierarchiestufen. Die Netzhierarchie beeinflusst insbesondere die Standards, die Anforderungen hinsichtlich des Fahrflusses (u. a. Knotenpunkte) und die Qualität der Ausstattung.

Bei der Planung des Alltagsnetzes für den Veloverkehr müssen die Netzhierarchiestufen klar voneinander abgegrenzt werden. Folgende Netzhierarchiestufen sind zu unterscheiden:

- die «**Velobahnen**» (VB), sie verbinden regional bedeutende Räume und haben höchstes Velopotential
- die «**Velohauptverbindungen I**» (VH I), sie verbinden regional bedeutende Zentren und Ziele und verfügen über grosses Velopotential
- die «**Velohauptverbindungen II**» (VH II), verbinden ebenfalls regional bedeutende Zentren und Ziele, verfügen aber lediglich über mittleres Velopotential
- die «**Velonebenverbindungen**» (VN), sie binden kommunal bedeutende Zentren und Ziele und kleinere ländliche Gemeinden an das kantonale Netz an, sie haben kein mittleres, aber ausreichendes Velopotential und dienen als lokale Verbindungen, als Ergänzung sowie als Zubringer zu Velohauptverbindungen oder Velobahnen

Im Anhang 3 zu dieser Richtlinie sind die «regional bedeutenden Räume» sowie die «regional bedeutenden Zentren und Ziele» definiert.

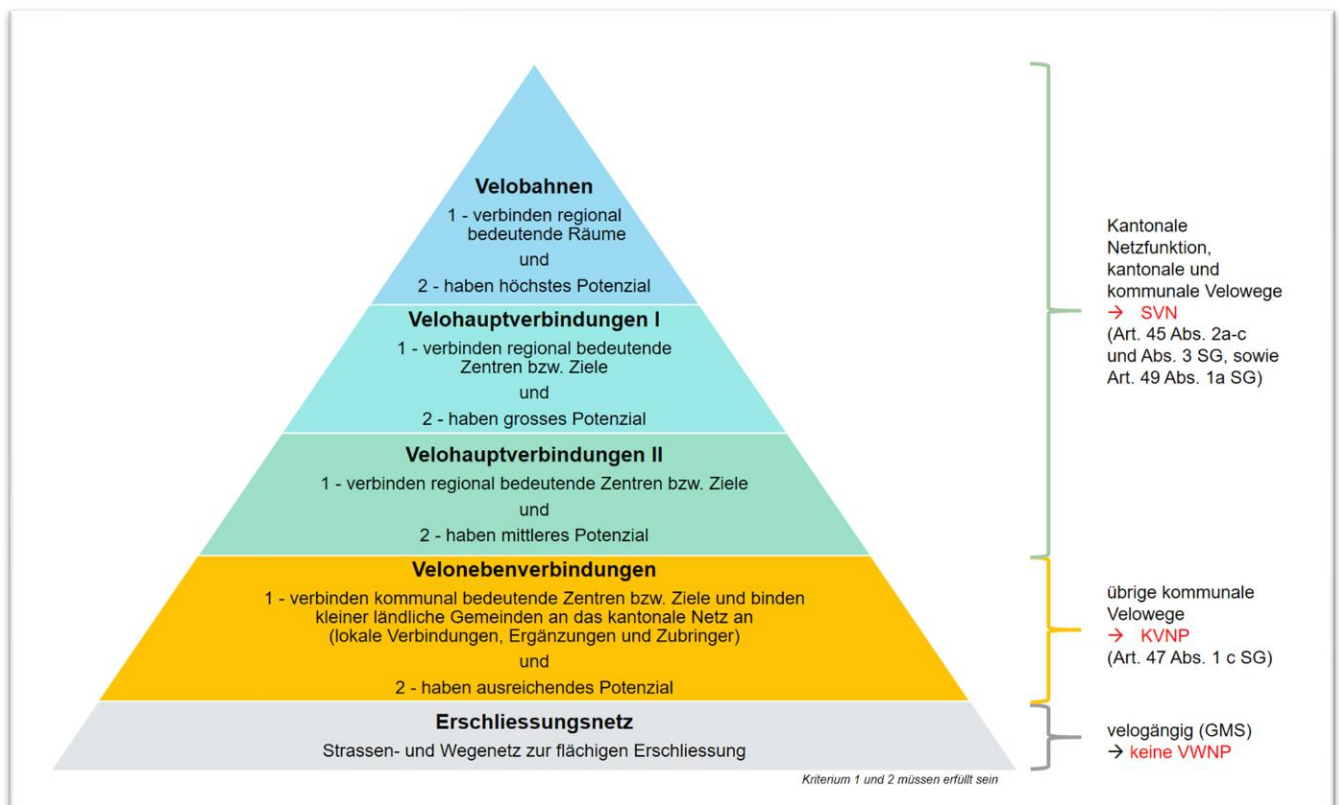


Abbildung: Netzhierarchien im Alltagsverkehr

Die Zuordnung der Netzelemente zu den einzelnen Netzhierarchiestufen ist im Rahmen der regionalen Velonetzplanung (RVNP) nachvollziehbar herzuleiten, so dass die Übernahme der Netzelemente Velobahn bzw. Velohauptverbindung bei Aufstellung des SVN geprüft und ggf. bestätigt werden kann.

Die stufengerechte Zuordnung der einzelnen Netzverbindungen erfolgt insbesondere auf Basis der beiden Kriterien Verbindungsfunktion (vgl. PH Velowegnetzplanung 2024, ASTRA) und Velopotential (Art. 45 Abs. 3 SG). Die jeweiligen Anforderungen **beider Kriterien müssen erfüllt sein**, damit eine Velowegverbindung in eine höhere Hierarchiestufe aufgenommen werden kann:

- I. Die **Anforderungen an die Verbindungsfunktion** gelten als erfüllt, wenn die zu verbindenden Quellen und Ziele eindeutig der Bedeutung im Velowegnetz (regionaler bedeutender Raum, regionale bedeutende Zentren und Ziele, kommunal bedeutende Zentren und Ziele, kleine ländliche Gemeinden) zugeordnet werden. Folgende Beispiele dienen der Veranschaulichung:
  - kommunal bedeutendes Zentrum ↔ kommunal unbedeutendes Ziel  
→ kein Netzelement der Velowegnetzplanung → aber Erschliessungsnetz (velogängig)
  - kommunal bedeutendes Zentrum ↔ kleine ländliche Gemeinde  
→ Velonebenverbindung
  - kommunal bedeutendes Ziel ↔ regional bedeutendes Ziel  
→ Velonebenverbindung
  - regional bedeutendes Ziel ↔ regional bedeutendes Ziel  
→ Velohauptverbindung
  - regional bedeutendes Zentrum ↔ regional bedeutender Raum  
→ Velohauptverbindung
  - regional bedeutender Raum ↔ regional bedeutender Raum  
→ Velobahn

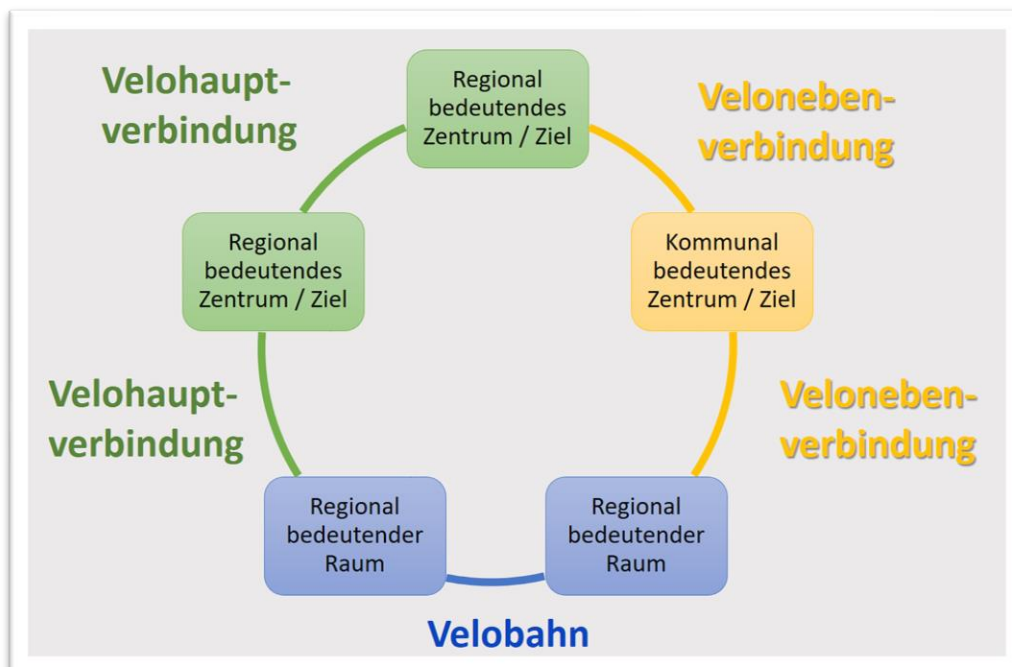


Abbildung: Quell-Ziel-Verbindung

Ob ein Ziel mit einer Quelle überhaupt verbunden werden muss, hängt weniger von der Funktion, als vielmehr von der Art ab. Zwei Bahnhöfe müssen z. B. nicht mit einem Veloweg verbunden werden.

- II. Die **Anforderung an das Velopotential** gilt als erfüllt, wenn das Velopotential den Schwellenwert der vorgesehenen Hierarchiestufe überschreitet. Die Schwellenwerte der Netzhierarchiestufen sind dem Anhang 5 dieser RL zu entnehmen.

Das geplante Velowegnetz (gemäss der vier Netzhierarchiestufen) wird ergänzt durch das bestehende Strassen- und Wegenetz, welches der flächigen Erschliessung für den Veloverkehr dient (vgl. PH VWNP 2024, ASTRA). Dieses Erschliessungsnetz für den Veloverkehr muss auch velogängig (sicher und durchgängig) ausgestaltet sein (vgl. auch Stossrichtung V 2.2 GMS 2022). Es kann informativ in Velowegnetzplänen festgehalten werden. Dies empfiehlt sich insbesondere für die kommunale Velowegnetzplanung der Gemeinden.

### 3.2 Velofreizeitnetz

Die Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie bestehen insbesondere aus so genannten **Velowanderrouten** (Veloland-Routen) und **Mountainbike-Routen** sowie ähnlichen Infrastrukturen (z. B. Pumptracks und MTB-Anlagen wie Pisten oder Bikeparks).

#### 3.2.1 Velowandern

Als Veloland-Routen mit kantonaler Netzfunktion gelten die nationalen, regionalen und lokalen Velowanderrouten von SchweizMobil. Diese sind in den regionalen Planungen zu berücksichtigen. Verbesserungen der vorhandenen Infrastruktur oder neu geschaffene Verbindungen können Optimierungen der Velowanderrouten ermöglichen. Zu beachten ist dabei, dass das bestehende Netz im Kanton Bern bereits heute über eine angemessene Dichte verfügt. Netzergänzungen durch neue Routen oder auch Aufhebungen von Routen, wenn diese die Funktion nicht mehr erfüllen, sind in Ausnahmefällen möglich. Damit eine neue Route in den SVN aufgenommen werden kann, muss der Nachweis der «kantonalen Netzfunktion» der Route erbracht werden.

#### 3.2.2 Mountainbiken

Mountainbike-Routen werden in der Regel in einer Richtplanung oder in einem regionalen Konzept kombiniert mit einem Baubewilligungsverfahren festgelegt (vgl. Arbeitshilfe «Mountainbike-Routen im Kanton Bern: Planung, Projektierung und Realisierung»). Sie ermöglicht, die unterschiedlichen und oft gegensätzlichen Interessen auf und entlang von angestrebten Routen zu erkennen und frühzeitig für alle Akteure akzeptierbare Lösungen zu finden. Das gilt insbesondere, wenn Mountainbike-Routen über Wanderwege geführt werden sollen. Die Richtplanung wird so zur Grundlage für das anschliessende Realisieren von attraktiven Mountainbike-Routen. Wichtige Mountainbike-Routen gehören zu den Routen mit «kantonomer Netzfunktion». Sie werden im Sachplan Velowegnetz anhand der darin definierten Kriterien festgelegt.

### 3.3 Festlegung der Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen

Die bestehenden und vorgesehenen Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit müssen in behördenverbindlichen Plänen festgehalten werden. Die Pläne sind periodisch zu überprüfen und müssen bei Bedarf angepasst werden (Art. 5 VWG).

### 3.3.1 Behördenverbindliche Festlegung Veloalltagsnetz

Die Velowegnetze für den Alltag sollen auf regionaler Ebene in sogenannten regionalen Velowegnetzplannungen (RVNP) entwickelt und in den vier Netzhierarchiestufen gegliedert werden. Die Velobahnen und Velohauptverbindungen (VH I und VH II) der RVNP welche gemäss den Vorgaben dieser Richtlinie geplant wurden, sollen als Velowege mit «kantonaler Netzfunktion» gemäss Strassengesetz im SVN behördenverbindlich festgelegt werden (Art. 45 Abs. 2 und 3). Die Planungshoheit des Kantons bleibt von dieser Regelung unberührt. Eine intensive fachliche Begleitung der RVNP durch das TBA soll dazu beitragen, dass die in der RVNP eingeplanten Velobahnen und Velohauptverbindungen den beiden Kriterien (Verbindungsfunktion und Velopotential) entsprechen und auch hinsichtlich der angestrebten Netzdichte (vgl. Stossrichtung V 2.2 GMS 2022) erforderlich sind.

Die Gemeinden legen die Velonebenverbindungen aus der RVNP als «übrige kommunale Velowege» gemäss Strassengesetz in ihren Richt- oder Nutzungsplänen behördenverbindlich fest (Art. 47 Abs. 1c SG).

Alternativ können die Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Regionen die kommunalen Velowegnetze in gemeindeübergreifenden Verkehrsrichtplänen behördenverbindlich festlegen.

### 3.3.2 Behördenverbindliche Festlegung Velofreizeitnetz

Die Veloland- und MTB-Routen aus der regionalen Planung werden nach fachlicher Prüfung durch den Kanton als Velowege mit «kantonaler Netzfunktion» gemäss Strassengesetz im SVN behördenverbindlich festgelegt (Art. 45 Abs. 2 SG). Eine intensive fachliche Begleitung der RVNP bzw. der Richtplanung für MTB-Routen durch das TBA bzw. durch die Stiftung SchweizMobil soll verhindern, dass die regional geplanten Velowege für den Freizeitverkehr nicht den Kriterien entsprechen und daher nicht in den SVN aufgenommen werden können.

Die Gemeinden legen Velofreizeitrouten, welche keine «kantonale Netzfunktion» haben, als «übrige kommunale Velowege» gemäss Strassengesetz in ihren Richt- oder Nutzungsplänen behördenverbindlich fest (Art. 47 Abs. 1c SG).

Alternativ können die Gemeinden (in Zusammenarbeit mit den Regionen) die kommunalen Velowegnetze in gemeindeübergreifenden Verkehrsrichtplänen behördenverbindlich festlegen.

### 3.3.3 Behördenverbindliche Festlegung der wesentlichen Elemente

In der Velowegnetzplanung müssen gemäss VWG folgende Elemente festgelegt werden (PH VWNP 2024, ASTRA):

- **die Velowegnetze**

Die Verbindungen des Velowegnetzes für den Alltag werden aufgrund deren Funktion und des Velopotentials in verschiedenen Netzhierarchiestufen geplant und festgehalten.

Die Verbindungen des Velowegnetzes für die Freizeit werden als Veloland-Routen, als MTB-Routen und ggf. als ähnliche Infrastrukturen festgehalten.

- **die Netzlücken**

Die Netzabschnitte, auf welchen keine befahrbaren Verbindungen existieren werden als Netzlücken festgehalten (vgl. Kap. 3.5).

- **die Schwachstellen**

Die Netzabschnitte im Alltagsnetz, auf welchen die vorhandene Velowege nicht den Anforderungen genügen, werden als Schwachstellen festgehalten (vgl. Kap. 3.5).

### – die Veloparkierungsanlagen

Die grösseren öffentlich zugänglichen Veloparkierungsanlagen (Bike-and-ride), welche auf der jeweiligen Netzhierarchiestufe von Bedeutung sind und hinsichtlich Raumsicherung und Finanzierung eine Relevanz aufweisen werden geplant und festgehalten.

## 3.4 Velowegnetzplanung und Ausbaustandards

Für die Ausgestaltung der Veloinfrastruktur (Alltag und Freizeit) sind die Normen sowie die entsprechenden kantonalen und eidgenössischen Arbeitshilfen beizuziehen. Je höher die Netzhierarchiestufe (Relevanz im Alltagsnetz), desto höher der Ausbaustandard. Velobahnen haben somit einen höheren Standard als Velohauptverbindungen und diese wiederum in der Regel einen höheren Standard als Velonebenverbindungen.

## 3.5 Netzlücken und Schwachstellen

Im Zuge der Netzplanung sollen die Netzlücken und Schwachstellen in den Velowegnetzen festgehalten und beschrieben werden (vgl. PH VWNP 2024, ASTRA).

**Netzlücken** im Sinne der vorliegenden Richtlinie sind Netzabschnitte auf denen keine fahrbare Verbindung existiert (z. B. fehlende Brücke, fehlende Strasse). Schwachstellen werden nicht als Netzlücken bezeichnet.

**Schwachstellen** sind Defizite in der bestehenden Infrastruktur des Velowegnetzes (z. B. zu hohe Verkehrsbelastung durch den MIV, nicht ausreichend breiter Radweg, Naturbelag auf Strecken für den Alltagsverkehr, Sicherheits- oder Leistungsdefizite an Knoten etc.). Damit die Schwachstellen in den Velowegnetzen im Velowegnetzplan festgehalten werden können, müssen diese im Rahmen einer Schwachstellenanalyse lokalisiert werden. Die Schwachstellenanalyse muss in einer angemessenen «Flughöhe» erfolgen, um die massgebenden Defizite im Netz aufzuzeigen.

Als Grundlage für die Schwachstellenanalyse ist auch die Festlegung der angestrebten Ausbaustandards (im Alltagsnetz unterschieden nach Netzhierarchiestufe) erforderlich. Welche Ausbaustandards (für welche Netzhierarchiestufe im Alltagsnetz) im Kanton Bern angewendet werden sollen, ist den entsprechenden kantonalen und nationalen Arbeitshilfen resp. den Normen zu entnehmen.

Die Schwachstellen und Netzlücken werden im Velowegnetzplan verortet und in Listen oder Objektblättern beschrieben. Die Schwachstellen und Netzlücken werden priorisiert, mögliche Lösungsansätze festgehalten und die Grössenordnung der zu erwartenden Kosten grob abgeschätzt. Aufbauend auf der Priorisierung wird der angestrebte Zeitraum (kurz-, mittel-, langfristig) für deren Beseitigung und die weiteren Realisierungsschritte beschrieben.

Die eigentliche Massnahmenplanung, die Projektierung und der Bau von Velowegen sind nicht Gegenstand der Velonetzplanung, sondern folgen im Anschluss auf die Netzplanung.

### 3.6 Veloparkierungsanlagen

Das VWG besagt, dass Veloparkierungsanlagen Teil der VWNP sein sollen. Denn Veloparkierungsmöglichkeiten am Quell- und am Zielort stellen wichtige Elemente der Veloverkehrsetappen in der Mobilitätskette von «Tür zu Tür» dar. Die VWNP soll deshalb wichtige Veloparkierungsanlagen enthalten und auch die Grössenordnungen der jeweiligen Veloparkierungsanlagen vorgeben:

- Grössenkatgorie I, Anlagen für mehr als 500 Velos
- Grössenkatgorie II, Anlagen für 50 bis 500 Velos

Insbesondere grössere öffentlich zugängliche Veloparkierungsanlagen, welche eine übergeordnete Bedeutung haben und hinsichtlich Raum und Finanzierung eine Relevanz aufweisen sollten in der VWNP festgehalten werden (z. B. an regional bedeutenden Bahnhöfen).

Veloparkierungsanlagen mit weniger als 50 Veloabstellplätze müssen nicht in VWNP festgehalten werden.

## 4. Prozess Velowegnetzplanung für alle Planungsstufen

Die Velowegnetze im Kanton Bern sollen auf Basis der Art. 5 und 7 VWG künftig in einem gemeinsamen, abgestimmten Planungsprozess auf kommunaler, regionaler und kantonaler Planungsstufe erarbeitet werden.

Zunächst sollen die Velowegnetze auf regionaler Ebene geplant und als Konzept in regionalen Velowegnetzplänen (RVNP) festgehalten werden. Die RVNP bildet die Grundlage für die anschliessenden Velowegnetzplanungen von Gemeinden (KVNP) und Kanton (SVN). Es ist daher sehr wichtig, dass die RVNP zum vereinbarten Zeitpunkt abgeschlossen sind und die Ergebnisse dem Kanton und den Gemeinden termingerecht zur Verfügung gestellt werden können. Dieser «Kernprozess» der VWNP von Regionen, Gemeinden und Kanton wiederholt sich im Überarbeitungszyklus der RGSK (aktuell alle vier Jahre).

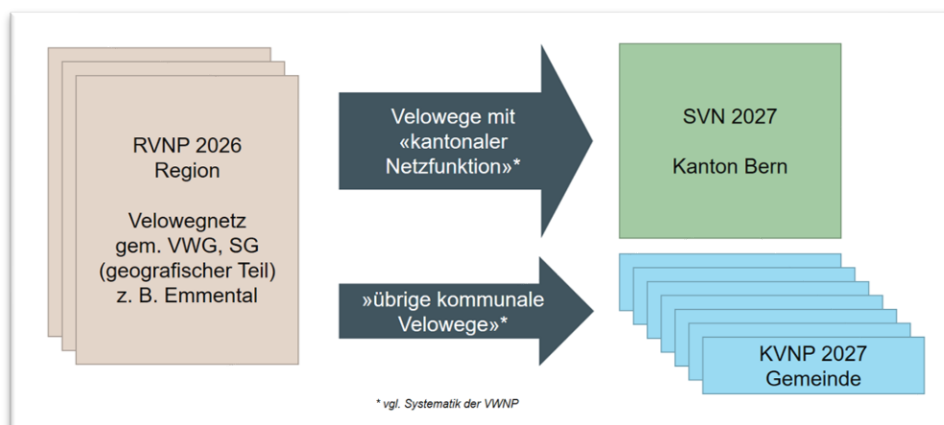


Abbildung: «Kernprozess 2027»

## 4.1 Planungsprozess auf der Zeitachse

Die Velowegnetzplanung erfolgt in einem wiederkehrenden Prozess über alle Planungsstufen (Gemeinden, Regionen, Kanton). Die Ausrichtung liegt dabei insbesondere auf:

- der **Abstimmung** der kommunalen Velowegnetzplanung (KVNP), der regionalen Velowegnetzplanung (RVNP) und der kantonalen Sachplanung Velowegnetz (SVN), vgl. Abbildung «Kernprozess 2027»
- der **Festlegung von Zeitfenstern** für die Teilprozesse (KVNP, RVNP, SVN, Korridorstudien) auf den verschiedenen Planungsstufen, insbesondere die Fertigstellung Termine (Jahresende) und die Datenübergabe an die nächsten Teilprozesse sind einzuhalten sehr wichtig
- der Anpassung auf die **wiederkehrenden Prozesse** der RGSK/AP (Taktgeber), ermöglichen die Aufnahme konkreter Massnahmenplanungen (aus Massnahmenliste) in die jeweiligen Agglomerationsprogramme
- der Darstellung der **Abhängigkeiten** untereinander, ist in folgender Abbildung «gemeinsamer Planungsprozess» ersichtlich

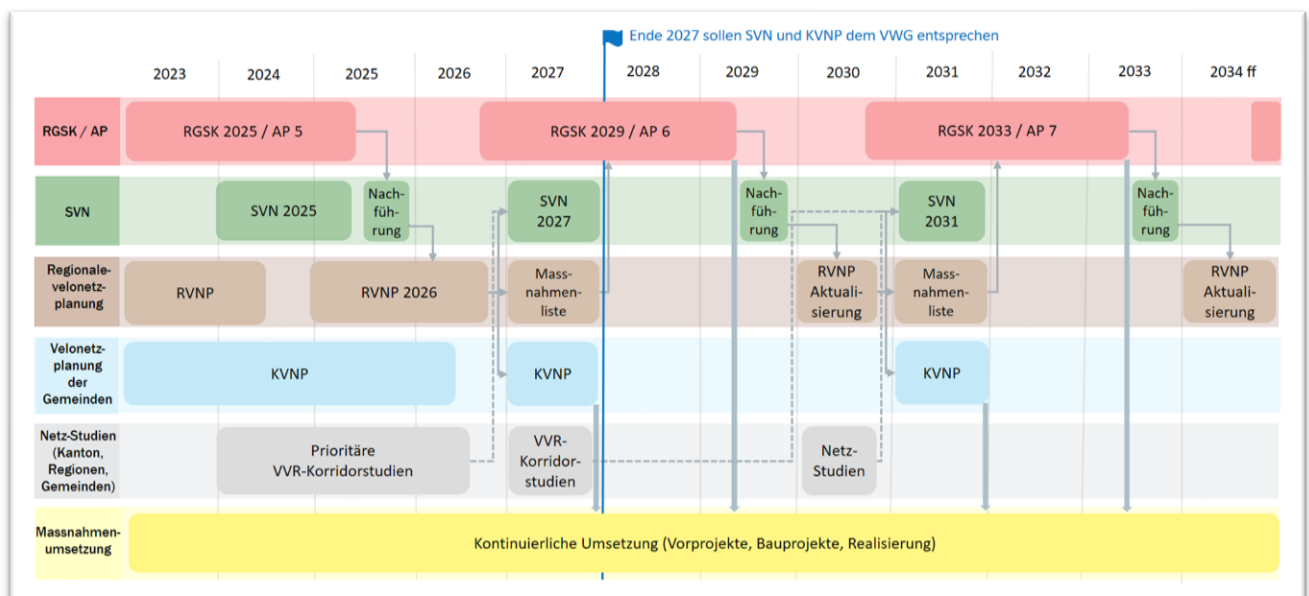


Abbildung: «Gemeinsamer Planungsprozess»

Im Anhang 1 zu dieser Richtlinie sind die einzelnen Teilprozesse mit den dazugehörigen Terminen beschrieben. Im Anhang 2 sind zudem die Verantwortlichkeiten für die Planungsprozessschritte geregelt.

## 4.2 Controlling

Eine gute VVNP ist die Basis für die Planung, Projektierung und Umsetzung von Velowegen. Sie bildet die Grundlage für die Priorisierung der Massnahmen und hilft dabei, Investitionen so zu lenken, dass diese den grösstmöglichen Nutzen entfalten.

Die Regionen planen das regionale Velowegnetz und stimmen es mit den Velowegnetzen der Nachbarregionen und Nachbarkantonen ab. Die RVNP haben eine zentrale Rolle im Gesamtprozess der Velowegnetzplanung im Kanton Bern, weil sie die Basis für die Erstellung der behördenverbindlichen Pläne auf kommunaler und kantonaler Stufe bilden sowie zusätzlich auch Grundlage für die konkrete Massnahmenplanung sind. Erst durch die Entwicklung der Velowegmassnahmen (Massnahmenliste, vgl. Kap. 4.1) aus den Netzlücken und Schwachstellen, welche in der VVNP festgelegt wurden, können die prioritären Massnahmen für die Agglomerationsprogramme der beiden nächsten Generationen be-

stimmt werden. Dies ist von entscheidender Bedeutung für die Umsetzung der VWNP, stellen die Agglomerationsprogramme doch einen wichtigen Finanzierungsbaustein für Velowegmassnahmen in Agglomerationen dar.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor bei der Entwicklung der Velowegnetze ist die Steuerung der Netzvollendung sowie der Netzoptimierung. Die Regionen sollen daher im Rahmen der künftigen Überarbeitung ihrer RVNP auch über den Umsetzungsstand orientieren wie folgt:

- Stand der Beseitigung der Netzlücken und Schwachstellen
- Umsetzungsstand KVNP auf Gemeindeebene (in welchen Gemeinden in welcher Qualität vorhanden)

Die Form der Berichterstattung sieht wie folgt aus:

Objekt	Bearbeitungsstand	Zeitplan und allfällige Zielabweichung	Steuerung bei Zielabweichung	Bemerkungen
Netzlücke Nr.	Netzlücke beseitigt, in Bearbeitung, terminiert	Bearbeitungsstand und Bewertung	Lösungsvorschlag	z. B. Begründung, Hintergrundinformationen, Verweis auf Velowegmassnahmen usw.
Schwachstelle Nr.	Schwachstelle behoben, in Bearbeitung, terminiert	Bearbeitungsstand und Bewertung	Lösungsvorschlag	z. B. Begründung, Hintergrundinformationen, Verweis auf Velowegmassnahmen usw.
KVNP Gemein-denname	liegt behördenverbindlich vor, in Bearbeitung, terminiert	Bearbeitungsstand und Bewertung	Lösungsvorschlag	z. B. Begründung, Hintergrundinformationen, Verweis auf Netzplanung usw.

## 5. Finanzierungsmodalitäten und Beiträge

Die Finanzierung von Planung und Bau der Velowege ist grundsätzlich Aufgabe des jeweiligen Strassen-eigentümers. Der Kanton kann Velowegnetzplanungen der Regionen mit Beiträgen bis zu 75 % unterstützen (Art. 64 Abs. 1 und Abs. 2 SG).

Der Bund unterstützt die Massnahmenträger bei der Umsetzung von Velowegmassnahmen in den Agglomerationen mit Beiträgen. An kommunale Velowegmassnahmen (inkl. Bike-and-ride-Anlagen) in Agglomerationen, an die der Bund Beiträge leistet, richtet der Kanton den Gemeinden gestützt auf Art. 62 SG zudem Kantonsbeiträge aus. Liegt die Massnahme auf einem Veloweg gemäss Art. 45 Abs. 2 Bst. c SG, so richtet der Kanton an die Restkosten zusätzlich Kantonsbeiträge gemäss Art. 59 SG aus.

Der Kanton empfiehlt den Gemeinden die Auswahl der Velowegmassnahmen, welche über ein Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden sollen, auf Grundlage einer aktuellen VWNP, sowie konkreter Massnahmenplanungen, durchzuführen.

An kommunale Velowegmassnahmen gemäss Art. 45 Abs. 2 Bst. c SG ausserhalb der Agglomerationen leistet der Kanton Beiträge gemäss Art. 59 SG. Voraussetzung für die Förderung durch den Kanton ist, dass die Velowege Teil der im SVN festgelegten Velowegnetze mit kantonaler Netzfunktion sind. Mit dem Inkrafttreten des revidierten Strassengesetzes leistet der Kanton gemäss Art. 59 zudem auch Beiträge an wichtige Mountainbike-Routen, sofern sie im Sachplan Velowegnetz enthalten sind.

Der Kanton signalisiert alle Velowege nach Art. 45 Abs. 2 SG (Art. 48 Abs. 1 SG).

Kann der Kanton mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot auf der Kantonsstrasse schaffen und sieht der Sachplan deshalb eine ersatzweise Führung («Ersatzverbindung», Art. 33a Abs. 3 SV) des Veloalltagsverkehrs auf einer Gemeinde- oder Privatstrasse vor, trägt der Kanton die Kosten für diesen Veloweg (Art. 49 Abs. 1a SG). In solchen Fällen sprechen sich Kanton und die betroffenen Gemeinden

ab, wer die Wege plant, projiziert, baut, betreibt und unterhält und sie legen gemeinsam Kostenteiler fest.

Im Weiteren leistet der Kanton gestützt auf Art. 61 SG auch Beiträge an wichtige Bike-and-Ride-Anlagen, wenn ein entsprechender Bedarfsnachweis erbracht wird.

Die Fördermodalitäten für die verschiedenen Kantonsbeiträge sind in spezifischen Kantons-Richtlinien geregelt. **Grundvoraussetzung für alle Kantonsbeiträge und Kostenbeteiligungen im Zusammenhang mit der Veloförderung** ist jeweils die behördenverbindliche Festlegung im Sachplan Velowegnetz.

## Anhang 1: Roadmap Erstellung und Aktualisierung der Velowegnetzpläne

Wie in der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern im Kap. 4.1 «Planungsprozess auf der Zeitachse» beschrieben, müssen alle Teilprozesse zu den vereinbarten Terminen abgeschlossen werden. Die Einhaltung der Termine ist insbesondere beim Kernprozess (RVNP – SVN und KVNP) von entscheidender Bedeutung, da die Teilprozesse im Kernprozess aufeinander aufbauen. Die folgenden beiden Teilprozesse müssen bis Ende 2026 abgeschlossen sein, damit die entsprechende Planungspflicht aus dem VWG im Kanton bis Ende 2027 erfüllt werden kann.

Teilprozesse der VWNP im Kanton Bern mit Termin Ende 2026:

- **Regionale Velowegnetzplanung (RVNP 26)**

Die Anpassung bzw. Erarbeitung der RVNP 26, als Grundlage für den Sachplan Velowegnetz «SVN 27» und die kommunale Velowegnetzplanung «KVNP 27», ist die wesentliche Voraussetzung und Grundlage für die anschliessenden Planungen von Kanton und Gemeinden. Die RVNP 26 sollen insbesondere gemäss den Vorgaben des VWG, des SG, des SVN 25 und der Richtlinie «VWNP im Kanton Bern» erstellt werden. Der Kanton legt gestützt auf die RVNP die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Mit deren Aufnahme im SVN 2027 werden sie behördenverbindlich. Velowege der RVNP, welche keine kantonale Netzfunktion haben, aber für die Gemeinden im kommunalen Velowegnetz von Bedeutung sind, können im Rahmen der KVNP 27 in kommunalen Richt- oder Nutzungsplänen behördenverbindlich festgelegt werden. Die RVNP selbst müssen nicht behördenverbindlich festgelegt werden, es ist ausreichend, wenn das Velowegnetz für die Region in Form einer Konzeption vorliegt.
- Sollten einzelne RVNP bis Ende 2026 nicht gemäss der vorliegenden Richtlinie erstellt worden sein, so wird der Kanton die Velowege mit «kantonaler Netzfunktion» für diese Region allein aufgrund kantonaler Überlegungen unter Einbeziehung allfälliger älterer regionaler Veloplanungen im SVN 2027 festlegen.
- Die RVNP 26 dient zudem als konzeptionelle Basis für die Planung und Priorisierung von Velowegmassnahmen (Massnahmenliste) und damit auch als Grundlage für eine mögliche Aufnahme in das RGSK 2029 / AP6.
- **Korridorstudien 26**

Der Sachplan Veloverkehr (Stand Nachführung 2023) enthält Korridore, in welchen noch keine eindeutige Umlegung der Veloverbindungen auf das Strassen- und Wegenetz erfolgte. Um die Vorgaben des VWG erreichen zu können, soll bis Ende 2026 im Rahmen von Korridorstudien die definitive Linienführung festgelegt werden. Mit den Ergebnissen der Studien können die derzeit noch unklaren Linienführungen im SVN 2027 behördenverbindlich festgelegt und das Velowegnetz vervollständigt werden.

Teilprozess der VWNP im Kanton Bern mit Termin Ende 2027:

- **Sachplan Velowegnetz (SVN 27)**

Mit der Anpassung des Sachplans Velowegnetz, auf Basis der vorliegenden RVNP, werden die Velowege mit kantonaler Netzfunktion bis Ende 2027 festgelegt.
- **Kommunale Velowegnetzplanung (KVNP 27)**

In Richt- oder Nutzungsplänen können die Gemeinden insbesondere die Velowege ohne kantonale Netzfunktion bis Ende 2027 behördenverbindlich festlegen. Eine zielführende Variante könnte hierbei die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden der Region sein. Die Basis für die KVNP 27 ist eine aktuelle RVNP 26.
- **Massnahmenliste 27**

Im Anschluss an die RVNP 26 und parallel zur KVNP 27 kann die Velowegmassnahmenplanung durch die zuständigen Stellen an die Hand genommen werden. Die prioritären Velowegmassnahmen können dann in die Planungen der RGSK 29 / AP 6 aufgenommen werden.

Teilprozesse der VWNP im Kanton Bern mit Termin Ende 2029:

– **Sachplan Velowegnetz (SVN 29)**

Im Anschluss an die Planung der RGSK 29 / AP 6 soll bei Bedarf der Sachplan Velowegnetz bis Ende 2029 nachgeführt werden.

Teilprozesse der VWNP im Kanton Bern mit Termin Ende 2030 ff:

Ab dem Jahr 2030 wiederholen sich die Teilprozesse im 4-jährlichen Rhythmus.

- Regionale Velowegnetzplanung (RVNP 30)
- Korridorstudien 30, bei Bedarf und auf Grundlage des SVN 29
- Sachplan Velowegnetz (SVN 31), Anpassung
- Kommunale Velowegnetzplanung (KVNP 31), bei Bedarf
- Massnahmenliste 31
- Sachplan Velowegnetz (SVN 33), Nachführung

## Anhang 2: Verantwortlichkeiten für die Planungsprozesse

Im Kanton Bern wird die Planungspflicht aus dem VWG als Gemeinschaftsaufgabe von Gemeinden, Regionen und Kanton erfüllt. Der Kanton (TBA-DLZ) koordiniert den Prozess. Die folgende Matrix zeigt die Verantwortlichkeiten für die wesentlichen Planungsprozesse der VWNP im Kanton Bern zwischen den Beteiligten auf und regelt zugleich die notwendige Begleitung durch andere Beteiligte:

Planungsstufe	Planungsprodukt	Verantwortlichkeit	Begleitung (in Arbeits- oder Begleitgruppen)	Bemerkungen
<b>Sachplanung Velowegnetz</b>	SVN	TBA-DLZ	TBA-OIK, Regionen	Art. 5 bis 7 VWG, Art. 45 und 49 SG, Art. 33a, b und c SV, RL VWNP
<b>RVNP</b>	RVNP	Region	TBA-DLZ, TBA-OIK, Gemeinden	Art. 98 Abs. 3 BauG RL VWNP
<b>KVNP</b>	Kommunaler Richt-/Nutzungs- plan	Gemeinden	Region	Art. 5 VWG, Art. 47 SG, Art. 33d SV RL VWNP
<b>Korridorstudien</b> zur Festlegung der Lini- enführung für Velobah- nen und Velohauptver- bindungen	Definitive Linienführung	TBA-OIK  TBA-DLZ  Region	Region, TBA-DLZ, Gemeinden Region, TBA-OIK, Gemeinden TBA-OIK, TBA-DLZ, Gemeinden	RL VWNP  Aufnahme der Ergebnisse (Netzelemente mit definiti- ver Linienführung) in RVNP und SVN (ggf. di- rekt)
<b>Massnahmenliste</b> als Grundlage für die Aufnahme in den RGSK/ AP-Prozess und Vorbe- reitung der Projektie- rung	Massnahmen	Regionen	TBA-OIK, TBA-DLZ, Gemeinden	Nicht Teil der VWNP (Teilprozess folgt auf die RVNP)

## Anhang 3: Glossar

Begriff	Abkürzung	Definition
Praxishilfe Velowegnetzplanung des ASTRA	PH VVNP	Die PH VVNP formuliert Grundsätze zur Velowegnetzplanung, definiert Begriffe, macht Vorgaben für die Netzhierarchie und gibt Empfehlungen für das Vorgehen bei der Planung. Die Praxishilfe unterstützt Planungsbehörden und -fachleute bei der Velowegnetzplanung und ergänzt bzw. aktualisiert bestehende Grundlagen.
Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung	AP	Die AP sind auf der Ebene der Agglomerationen (Gemeinde, Region, Kanton) angesiedelt und legen die Strategien zur Entwicklung der Agglomerationen fest. Sie definieren konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Strategien. In den Agglomerationen fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenze hinweg.
Bundesamt für Strassen	ASTRA	Eidgenössische Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr.
Baugesetz	BauG	Baugesetz des Kantons Bern
Dienstleistungszentrum	DLZ	Das DLZ ist eine Abteilung des TBA. Das DLZ ist u. a. für die VVNP auf kantonaler Ebene (SVN) zuständig.
Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022	GMS 2022	Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 definiert die Grundsätze für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern. Das Ziel ist ein leistungsfähiges, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem für den Kanton Bern.
Kommunale Velowegnetzplanung	KVNP	In den kommunalen Velowegnetzplänen (Richt- oder Nutzungspläne der Gemeinden) werden die kommunalen Velowege festgehalten. Insbesondere die Velonebenverbindungen aus der RVNP müssen in einem KVNP behördenverbindlich festgelegt werden.
Korridorstudie		In Korridorstudien werden die Linienführungen für Velobahnen und Velohauptverbindungen festgelegt, welche noch nicht im kantonalen Sachplan Veloverkehr/Velowegnetz festgelegt sind.
Netzkorridor		Im Strukturbild (Planungsschritt 4 der Netzplanung) werden die wesentlichen Netzkorridoren, insbesondere mit höchstem, grossem und mittlerem Potential bestimmt und einer Netzhierarchiestufe zugeordnet.
Motorisierter Individualverkehr	MIV	Motorisierte Verkehrsmittel zum individuellen Personen-/Gütertransport, wie Auto, Motorrad und Lastwagen.
Mountainbike-Routen	MTB-Routen	MTB-Routen sind ein Oberbegriff für die Mountainbikeland-Routen und weiteren Routen (Varianten, Zubringer). Sie sind im neuen «System Mountainbiken» von SchweizMobil ein Teil der MTB-Weginfrastruktur (neben z. B. Trails und Pisten).
Oberingenieurkreis	OIK	Die OIK sind regionale Organisationseinheiten des TBA. Sie sind insbesondere für den Strassenbau zuständig.
regionale bedeutender Raum		Regional bedeutende Räume vereinen mehrere regional bedeutende Zentren und Ziel. Im Kanton Bern sind insbesondere die nationalen und kantonalen Zentren (Städte Bern, Thun und Biel) sowie die Nachbarkantone regional bedeutende Räume. Ausserdem zählen die regionalen Zentren von kantonaler Bedeutung und die Zentren der 4. Stufe gemäss Richtplan des Kantons Bern, sowie Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern zu den regional bedeutenden Räumen im Sinne der VVNP im Kanton Bern.
regionale bedeutende Zentren und Ziele		Regional bedeutende Zentren und Ziele im Sinne der VVNP im Kanton Bern, sind insbesondere Ortszentren von Gemeinden mit 1000 als 10.000 Einwohnern, sowie insbesondere bedeutende ÖV-Haltestellen, Bildungs-, Arbeits-, Einkaufs-, Wohn-, Sport-, Freizeitschwerpunkte wichtige öffentliche Einrichtungen.

Begriff	Abkürzung	Definition
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept	RGSK	Mit den RGSK werden Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- bis langfristig abgestimmt.
Regionalkonferenzen/ Planungsregionen	Regionen	Zusammenschluss von Gemeinden zur Erfüllung gemeinsamer Aufgaben der Raumplanung. Im Kanton Bern sind dies die Regionalkonferenzen Bern-Mittelland, Oberland-Ost und Emmental, sowie die Planungsregionen Association Jura bernois.Bienne, Verein see-land.biel/bienne, Region Oberaargau, Entwicklungsraum Thun, Bergregion Obersimmental-Saenenland, Planungsregion Kandertal.
Regionale Velowegnetzplanung	RVNP	Die RVNP legt das regionale Velowegnetz, bestehend aus vier Netzhierarchiestufen und den Handlungsbedarf (Netzlücken und Schwachstellen) fest.
Strassengesetz	SG	Strassengesetz des Kantons Bern
Strassenverordnung	SV	Strassenverordnung des Kantons Bern
Sachplan Velowegnetz	SVN	Der SVN legt das Velowegnetz gemäss den Anforderungen des VWG behördenverbindlich fest und bildet die Grundlage für Kantonsbeiträge an kommunale Velomassnahmen gemäss Art. 59 SG und Art. 49 Abs. 1a SG.
Tiefbauamt des Kantons Bern	TBA	Das TBA vertritt den Kanton als Eigentümer und Bauherr bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der rund 2100 km Kantonsstrassen sowie der kantonalen Radwege und sorgt für ein sicheres, verträgliches und verfügbares Strassen- und Wegenetz. Dabei richtet sich das TBA nach den gesetzlich definierten Wirkungszielen und den verkehrspolitischen Vorgaben der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie.
Velobahnen	VB	VB verbinden regional bedeutende Räume und haben das höchste Potential, sie bündeln den Veloverkehr.
Velohauptverbindungen (I oder II)	VH	VH I verbinden regional bedeutende Zentren/Ziele und verfügen über grosses Potential. VH II verbinden ebenfalls regional bedeutende Zentren/Ziele, verfügen aber lediglich über mittleres Potential.
Velonebenverbindungen	VN	VN verbinden kommunal bedeutende Zentren/Ziele und binden kleiner ländliche Gemeinden an das kantonale Velowegnetz an.
Veloweggesetz	VWG	Das eidgenössische VWG legt die Grundsätze fest, die die Kantone und Gemeinden bei der Planung von Velowegnetzen beachten müssen.
Velowegnetz	VWN	Netz mit geeignete Veloinfrastruktur in Form von Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwegen, Wege, Velowander- und MTB-Routen, Veloparkieranlagen u. ä. Infrastruktur für Velos.
Velowegnetzplanung	VWNP	VWNP ist der Oberbegriff für die Planung der Velowegnetze auf kommunaler, regionaler und kantonaler Stufe.

## Anhang 4: Regionale Velowegnetzplanungen RVNP 2026

### 1 Ausgangslage

Die Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern» (RL VWNP) unterstützt alle Beteiligten bei der Velowegnetzplanung im Kanton Bern. Sie beschreibt die Zuständigkeiten bei der Velowegnetzplanung sowie den Gesamtprozess auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene.

Gemäss der Richtlinie VWNP erarbeiten die Regionalkonferenzen und Planungsregionen bis Ende 2026 regionale Velowegnetzplanungen (RVNP). Diese beinhalten die Velowegnetze des Veloalltags- und Velofreizeitverkehrs (Velowanderrouten und Mountainbike-Routen). Die RVNP 26 bilden eine wichtige planerische Grundlage für die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie die Agglomerationsprogramme. Zudem sind sie Grundlage für den kantonalen Sachplan Velowegnetz (SVN 27), sowie für die kommunalen Velowegnetzplanungen (KVNP 2027). Für einen zeitlich und inhaltlich abgestimmten Gesamtprozess der Velowegnetzplanung ist es wichtig, dass die Ergebnisse der RVNP bis Ende 2026 vorliegen. Mit den RVNP 26 soll erstmals eine koordinierte und einheitliche Gesamtplanung im Kanton Bern erarbeitet werden.

Die RVNP 26 sollen dabei nicht von Grund auf neu konzipiert werden. Sie bauen auf dem SVN 25 sowie den bestehenden RVNP auf und berücksichtigen die aktuellen behördenverbindlichen Velowegnetzplanungen der Gemeinden. Die Netzplanung ist hierbei durch die Regionen zu überprüfen, auf die Anforderungen der RL VWNP anzupassen und ggf. zu ergänzen.

Der vorliegende Anhang ergänzt die Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern» VWNP und dient der Präzisierung für die anstehenden Arbeiten der RVNP 26.

### 2 Planerische Präzisierungen Velowegnetz für den Alltag

#### 2.1 Planungsschritte Alltagsnetz

Die Netzplanung erfolgt nach den fünf Planungsschritten gemäss der Richtlinie VWNP (Ziff. 3.1.1). Da das Velowegnetz nicht von Grund auf neu konzipiert wird, sollen im Rahmen der RVNP 26 die Planungsschritte selektiv für die Überprüfung und Ergänzung des Velowegnetzes angewendet werden. Für die Planung sind die Geodaten des SVN 25 zu verwenden (vgl. Ziffer 8), wo notwendig anzupassen und zu ergänzen.

Das Velowegnetz ist in die vier Netzhierarchiestufen zu gliedern (vgl. Ziffer 3.1.2 Richtlinie VWNP). Diese wurden für den SVN 25 erstmalig angewandt. Für die Festlegung sind die Kriterien «Verbindungsfunktion» und «Velopotential» ausschlaggebend (beide Kriterien müssen erfüllt sein). Im Rahmen der RVNP 26 ist die Zuordnung der Velowege zur jeweiligen Netzhierarchiestufe zu überprüfen und bei begründetem Bedarf anzupassen. In der RVNP 26 sind zudem die Velonebenverbindungen aufzunehmen, welche zur Verbindung der kommunal bedeutenden Zentren und Ziele sowie der Anbindung kleiner ländlicher Gemeinden an das kantonale Velowegnetz erforderlich sind (vgl. Ziffer 3.3.1 der RL VWNP). Wo vorhanden, können die Velonebenverbindungen aus aktuellen kommunalen Velowegnetzplanungen übernommen werden. Liegt keine aktuelle kommunale Velowegnetzplanung vor, so sind die Velonebenverbindungen in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden und gemäss den örtlichen Anforderungen zu ergänzen (vgl. auch Ziffer 4.2 der RL VWNP).

#### 2.2 Ausbaustandards Alltagsnetz

Der Ausbaustandard der Velowege für den Alltag richtet sich grundsätzlich nach den Vorgaben des jeweiligen Strasseneigentümers. In den Arbeitshilfen «Standards Kantonsstrassen» (Referenzstandard Veloverkehr längs und quer, vgl. Arbeitsstand vom April 2025) und «Anlagen für den Veloverkehr» legt das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) den Ausbaustandard für die Velowege in der Zuständigkeit des Kantons fest.

Dies sind

- Velowege auf und entlang von Kantonsstrassen
- Velowege auf kantonalen Radwegen
- Velo-Ersatzverbindungen (Ersatz für Veloweg auf Kantonsstrasse) auf Gemeinde- und Privatstrassen

### 2.3 Netzlücken und Schwachstellen

Im Rahmen der RVNP 26 sind die Netzlücken und Schwachstellen gemäss SVN 25 (vgl. Berichterstattung Ziffer 3.5 RL VWNP) zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen (z.B. entfernen behobener Schwachstellen und begründetes Hinzufügen neuer Schwachstellen). Wesentliches Ziel der RVNP 26 ist die planerische Netzvollendung im Sinne des Veloweggesetzes. Das Controlling der RVNP 26 kann sich dabei auf Aussagen zu den wesentlichen Kennzahlen (Netzlücken, Schwachstellen und KVNP) beschränken (vgl. Ziffer 4.2 RL VWNP).

Für die Beurteilung von Schwachstellen soll die Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen» (Zwischenstand, vgl. Ziffer 8) beigezogen werden. Weitere Kriterien für die Festlegung von Schwachstellen können beispielsweise Unfallschwerpunkte sein. Hinweise zur Überprüfung der Netzlücken und Schwachstellen aus der Mitwirkung des SVN 25 werden durch das Tiefbauamt in den Planungsprozess der RVNP 26 eingebracht.

Die Schwachstellen und Netzlücken müssen im Velowegnetzplan verortet und in Listen oder Objektblättern beschrieben werden. Der entsprechende Handlungsbedarf soll durch die Regionen in Zusammenarbeit mit dem Kanton priorisiert werden. Wo nötig ist der Koordinationsstand der Netzlücken (vorgesehene Velowege) gemäss SVN 25 anzupassen (Festsetzung (FS), Zwischenergebnis (ZS) und Vororientierung (VO)).

### 2.4 Korridore zur Klärung der Linienführung

Im SVN 25 wurden «Korridore zur Prüfung von Velobahnen» festgelegt. Das Tiefbauamt führt bis Anfang 2027 die entsprechenden Korridorstudien durch (vgl. Ziffer 8). Im Rahmen der Korridorstudien werden die Linienführungen der Velobahnen sowie die sich daraus ergebenden Änderungen am umgebenden Velowegnetz erarbeitet. Diese Änderungen werden durch das Tiefbauamt in den Überarbeitungsprozess des kantonalen SVN 27 eingebracht und mit den RVNP 26 abgestimmt. Innerhalb dieser Korridore sind deshalb im Rahmen der RVNP 26 keine Änderungen am Netz gemäss SVN 25 vorzunehmen. Auch eine Überprüfung dieser Korridore ist nicht vorzusehen. Davon ausgenommen ist der Korridor V6, welcher im Rahmen der RVNP 26 zu überprüfen ist.

Weitere Ausnahmen bilden die gemäss Ziffer 8 bis Ende August resp. September 2025 abgeschlossenen Korridorstudien. Die Ergebnisse dieser Studie werden von Seite Tiefbauamt zur Verfügung gestellt und sind in die RVNP 26 zu übernehmen.

Im SVN 25 werden ebenfalls «Korridore zur Prüfung von Velohauptverbindungen» ausgewiesen. Für diese ist im Rahmen der RVNP 26 die Linienführung festzulegen. Diese Festlegung erfordert eine vertiefte Variantenprüfung und ein entsprechender Einbezug der betroffenen Gemeinden sowie des Tiefbauamtes.

Zusätzliche Korridore (neue Velobahnen oder Velohauptverbindungen) zur Prüfung der Linienführung sind nur in begründeten Ausnahmefällen und in Absprache mit dem Tiefbauamt in den RVNP 26 aufzunehmen.

### 2.5 Velo-Ersatzverbindungen

Im SVN 25 wurden erstmals Velo-Ersatzverbindungen definiert. Die dort bezeichneten Ersatzverbindungen auf Gemeinde- und Privatstrassen sind im Rahmen der RVNP 26 zu überprüfen und wo nötig zu konkretisieren. Die Linienführung ist mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Die Abkürzung der

Ersatzverbindungen orientiert sich an der Abkürzung der jeweiligen Netzhierarchie. Es wird lediglich ein «E» angehängt (z. B. VHE I).

Für Velo-Ersatzverbindungen gelten die kantonalen Ausbaustandards und der Kanton trägt die Kosten (vgl. Richtlinie «Velo-Ersatzverbindungen – Festlegung, Bau, Betrieb und Unterhalt. Kostentragung nach Art. 49 Abs. 1a SG»).

Weitere allfällige Kantonsstrassen, für die Ersatzverbindungen zu planen sind, dürften nur mit ausdrücklichem Einverständnis des Tiefbauamtes als «Vororientierung» in die RVNP26 aufgenommen werden.

### **3 Planerischer Präzisierungen Velowegnetz für die Freizeit**

#### **3.1 Anforderungen Velowandern**

In den RVNP sind die Veloland-Routen von SchweizMobil zu berücksichtigen. Als Veloland-Routen mit kantonomer Netzfunktion gelten die nationalen, regionalen und lokalen Velowanderrouten von SchweizMobil. Allfällige Aufhebungen oder Verdichtungen der Velowander-Routen sind nur in Ausnahmefällen und mit dem Einverständnis des Tiefbauamtes möglich.

#### **3.2 Anforderungen Mountainbiken**

Bestehende regionale Mountainbikeplanungen sind in den RVNP 26 zu berücksichtigen und informativ darzustellen. Die MTB-Routen mit kantonomer Netzfunktion sind hervorzuheben. Es wird nicht erwartet, dass neue Mountainbike-Routenplanungen im Rahmen der RVNP 26 durchgeführt werden. Mountainbike-Routen des RVNP 26 sollen durch Velowege erschlossen werden. Im SVN 27 werden die Mountainbike-Routen auf Basis der aktuellen regionalen Planungen aufdatiert (Konkretisierung Linienführungen, Koordinationsstände, usw.).

### **4 Prozess zur Erarbeitung der RVNP 26**

Das kantonale Tiefbauamt (Dienstleistungszentrum, Fachstelle Planungen sowie die betroffenen Oberingenieurkreise) arbeitet in der Begleitgruppe der RVNP 26 mit. Bei Bedarf zieht die Fachstelle Planungen weitere Fachstellen des Tiefbauamtes bei.

Wichtige Grundlagen für die Erarbeitung der RVNP 26 sind die Velowegnetze mit kantonomer Netzfunktion (SVN, v.a. Geodaten des SVN 25) und die übrigen Velowegnetze der Gemeinden (KVNP). Im Rahmen der RVNP 26 sind die Gemeinden in den Netzplanungsprozess einzubinden.

Auf Basis der vorhandenen Planungen von Kanton und Gemeinden sollen die Velowegnetze überprüft und vervollständigt werden. Wesentliche Inhalte der RVNP 26 sind die Quell-Ziel-Analysen (Verbindungsfunktion im Alltagsnetz) und die Aufnahme der wichtigen Veloparkierungsanlagen, der Mountainbike-Routen (gemäss umgesetzten regionalen Planungen) sowie der Velonebenverbindungen (Alltagsnetz). Insbesondere für die Gemeinden, die noch über keine behördenverbindliche Planung verfügen bzw. aus eigener Kraft bis Ende 2027 keine VVNP erstellen können, werden die RVNP 26 die wesentliche planerische Grundlage zur behördenverbindlichen Festlegung des kommunalen Veloalltagsnetzes sein.

### **5 Daten/Ergebnisse der RVNP 26**

Als Ergebnis der RVNP 26 sind insbesondere folgende Unterlagen zu erarbeiten:

- Geodaten Velowegnetz RVNP 26: Die RVNP 26 sind auf Basis der Geodaten des SVN 25 zu erarbeiten. Dies ermöglicht, dass Teile der RVNP 26 möglichst effizient in den SVN 27 überführt werden können. Es ist die Attributierung gemäss SVN 25 zu verwenden. Im Datensatz sind die Änderungen

gegenüber dem SVN 25 auszuscheiden bzw. kenntlich zu machen. Anpassungen des Datensatzes sind mit dem Tiefbauamt abzusprechen.

- Karten RVNP 26: Die Karte (gegebenenfalls mehrere Karten) soll die Velowegnetze der Region (Alltag und Freizeit) zeigen (inkl. Netzlücken und Schwachstellen, Velo-Ersatzverbindungen sowie Koordinationsstände). Ebenfalls soll sie die regional und kommunal bedeutenden Quell- und Zielorte sowie Veloparkierungsanlagen enthalten. Die Nomenklatur gemäss SVN 25 ist zu verwenden.
- Erläuterungsbericht RVNP 26: Im Erläuterungsbericht sind die Ergebnisse des Netzplanungsprozesses auszuweisen.
- Liste der Änderungs-/Ergänzungsanträge zuhanden SVN 27.
- Liste der Schwachstellen und Netzlücken: Die Schwachstellen und Netzlücken sind analog zur Methodik des SVN 25 inkl. Koordinationsstand zu erheben und darzustellen.
- Controlling-Tabelle RVNP 26: Berichterstattung über den Umsetzungsstand der Schliessung von Netzlücken und Behebung von Schwachstellen, Arbeitsstand Erarbeitung der kommunalen Velowegnetzplanungen.
- Liste der grösseren öffentlichen Veloparkierungsanlagen (insbesondere der Bike+Ride-Anlagen, für die gemäss Artikel 61/62 Strassengesetz Kantonsbeiträge ausgerichtet werden können).

Diese Unterlagen sind dem kantonalen Tiefbauamt bis Ende 2026 in digitaler Form zu übergeben.

## 6 Weitere Schritte nach Abschluss der RVNP 26

Die Velowege aus den RVNP 26 mit kantonaler Netzfunktion werden im Rahmen der Überarbeitung des kantonalen SVN 27 verifiziert und durch das Tiefbauamt in den Sachplan übernommen. Allfällige Unstimmigkeiten klärt das Tiefbauamt bilateral mit den betroffenen Regionen. Die Erarbeitung von Massnahmen (und Zuführung in den RGSK/AP-Prozess) erfolgt im Anschluss an die RVNP 26.

## 7 Finanzierung der RVNP 26

Die Erarbeitung der RVNP 26 ist von hohem kantonalem Interesse. Zudem sind die RVNP 26 eine wichtige Grundlage für die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte und kommenden Agglomerationsprogramme. Der Kanton unterstützt Velowegnetzplanungen der Regionen auf Gesuch hin mit bis zu 75 % der beitragsberechtigten Kosten (vgl. Art. 64 Abs. 1 und Abs. 2 SG).

## 8 Grundlagen (ergänzend zu RL VWNP)

### Kanton Bern

- Sachplan Velowegnetz SVN 25 inkl. Geodaten (ersetzt den SVV, Regierungsrats-Beschluss nach den Sommerferien 2025, Zwischenversion)
- Ergebnisse Korridorstudien Velobahnen TBA. Die Ergebnisse der Korridorstudien sind in folgenden Zeiträumen zu erwarten:
 

– V1 Spiez – Thun Bahnhof	Mai 2026
– V2 Thun Gwatt – Thun Allmend	Mai 2026
– V3 Thun Allmendingen – Thun Bahnhof	Oktober 2026
– V4 Uetendorf – Thun Bahnhof	August 2025
– V5 Uetendorf – Steffisburg Bahnhof	Januar 2027
– V6 Münsingen – Thun Bahnhof	abgeschlossen
Abschnitt Kiesen – Thun neu in RVNP 26 durch Region zu klären	
– V7 Steffisburg – Steffisburg Bahnhof	Januar 2027
– V8 Oberhofen – Thun Bahnhof	August 2025
– V9 Konolfingen – Münsingen	Oktober 2026

- |   |                |
|---|----------------|
| – V10 Münsingen – Belp  | Januar 2027    |
| – V11 Münsingen – Muri – Bern/Ostermundigen/Ittigen   | September 2025 |
| – V12 Kehrsatz – Bümpliz  | Januar 2027    |
| – V13 Niederscherli/Schliern – Bern   | Mai 2026       |
| – V14 Neuenegg – Bern: Linienführung im SVN25 festgelegt  | abgeschlossen  |
| – V15 Bern Brünnen – Bern Bahnhof   | September 2025 |
| – V16 Wohlen b. Bern – Bern Bahnhof   | August 2026    |
| – V17 Worb – Bern   | Mai 2026       |
| – V18 Zollikofen – Bern   | Dezember 2026  |
| – V19 Zollikofen – Bern Wankdorf  | Dezember 2026  |
| – V20 Münchenbuchsee – Zollikofen   | März 2026      |
| – V21 Jegenstorf – Zollikofen   | März 2026      |
| – V22 Zollikofen – Burgdorf   | Januar 2027    |
| – V23 Lützelflüh – Burgdorf   | März 2026      |
| – V24 Kirchberg – Burgdorf  | März 2026      |
| – V25 Herzogenbuchsee – Langenthal  | August 2025    |
| – V26 Aarwangen – Langenthal  | Januar 2027    |
| – V27 Obermurgenthal – Langenthal   | Oktober 2026   |
| – V28 Lotzwil – Langenthal  | August 2026    |
| – V29 Abschnitt 1 Aarberg – Lyss  | Oktober 2026   |
| – V29.2 Abschnitt 2 Lyss – Biel: Linienführung im SVN 25 festgelegt   | abgeschlossen  |
| – V30 & V31 Ipsach – Nidau – Biel (Ost & West): Studie liegt vor  | abgeschlossen  |
| – V32 Grenchen (SO) – Biel  | April 2026     |
| – V33 Velobahnen («kantonale Vorrangrouten») des Velohaupttroutennetz Stadt Bern: Linienführungen gemäss Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern übernehmen (keine Studie vorgesehen) |                |
| – TBA-Richtlinie «Velo-Ersatzverbindungen – Festlegung, Bau, Betrieb und Unterhalt. Kostentragung nach Art. 49 Abs. 1a SG» (TBA, 1.8.2024)  |                |
| – Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen» (TBA, 2017, rev. Herbst 2025, Zwischenversion wird zur Verfügung gestellt)   |                |
| – Potentialanalyse Kanton Bern (GIS-Daten Aktualisierung 2022, inkl. Schwellenwerte 2025, werden zur Verfügung gestellt)  |                |

### Bund

- Handbuch Velobahnen (ASTRA, 2025)

## Anhang 5: Potentialschwellen Alltagsnetz

### 1. Ableitung der Potentialschwellen Alltagsnetz aus dem Velopotential

Die Velowegenetzplanung im Kanton Bern soll Velo-Infrastrukturen dort entstehen lassen, wo sie ihre grösste Wirkung entfalten. Für die Netzplanung ist daher nicht die aktuelle Velofrequenz massgebend, sondern das als realisierbar eingestufte Potential des Veloverkehrs auf einer Veloverbindung. Durch ein attraktives Velowegangebot sollen zusätzliche Velofahrten ermöglicht werden. Will man dieses Velopotential realisieren, ist zu beachten, dass die mit 60 – 70 Prozent weitaus grösste Zielgruppe der „Interessierten“ getrennte Veloinfrastruktur oder verkehrsberuhigte Quartierstrassen bevorzugen (vgl. Kap. 3.3 des Handbuch Velobahnen des ASTRA).

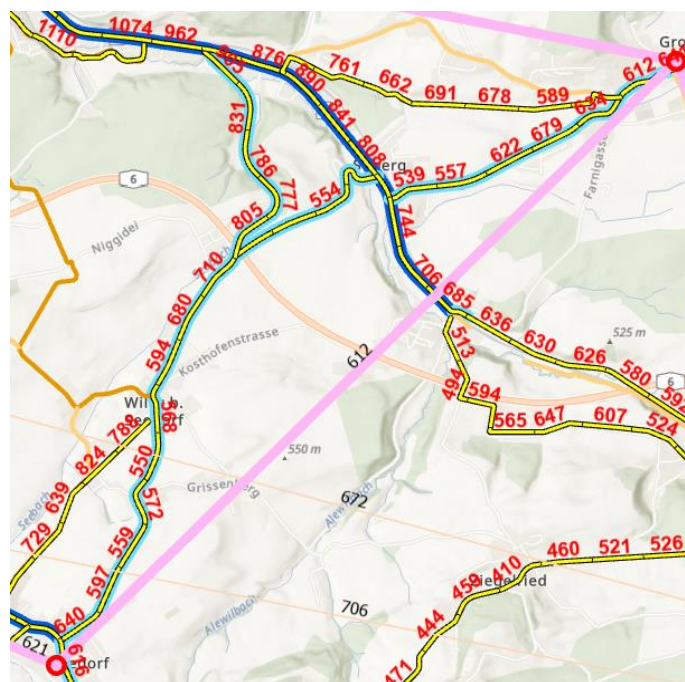
#### Velopotential

Unter Velopotential ist die Gesamtmenge möglicher zukünftiger Velofahrten auf einem geplanten Veloweg zu verstehen. Das Velopotential ist neben der Verbindungsfunktion eines der beiden Kriterien für die Zuweisung eines Veloweges zu einer bestimmten Netzhierarchie im Alltagsnetz.

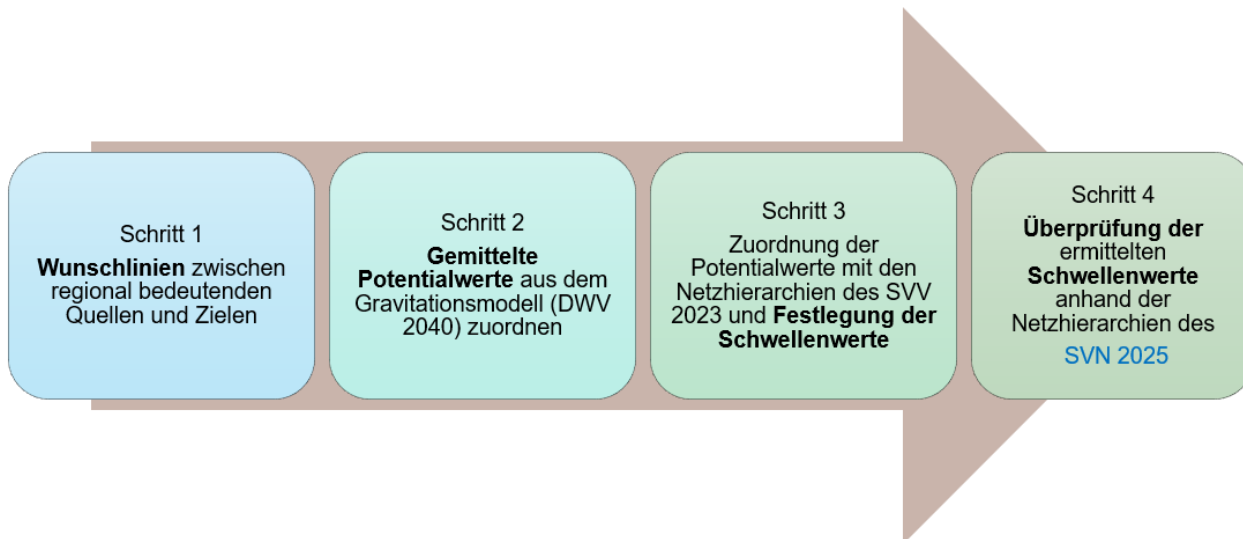
Wie in der Richtlinie Velowegenetzplanung im Kanton Bern im Kap. 3.1.2 „Netzhierarchie“ beschrieben, wird ein Netzabschnitt der jeweiligen Netzhierarchie zugeordnet, wenn das Velopotential den Schwellenwert dieser Hierarchiestufe überschreitet.

Gemäss Art. 45 Abs. 3 SG sind im Sachplan Velowegenetz die Velowege mit kantonaler Netzfunktion – das heisst jene mit höchstem, hohem und mittlerem Velopotential - behördenverbindlich festzulegen. Die entsprechenden Schwellenwerte wurden auf Basis einer Kombination quantitativer und qualitativer Analysen definiert.

Die geographische Basis bildet das Wunschliniennetz, welches entsteht, wenn man regional bedeutende Quellen und Ziele sowie bedeutende Räume gemäss Definition Richtlinie Velowegenetzplanung miteinander verbindet. Den so identifizierten Wunschlinien wurde auf Grundlage der modellierten Potentialwerte gemäss DWV 2040 (vgl. Kapitel 2) der **gemittelte Velopotentialwert** der entsprechend berechneten Strecke zugewiesen.



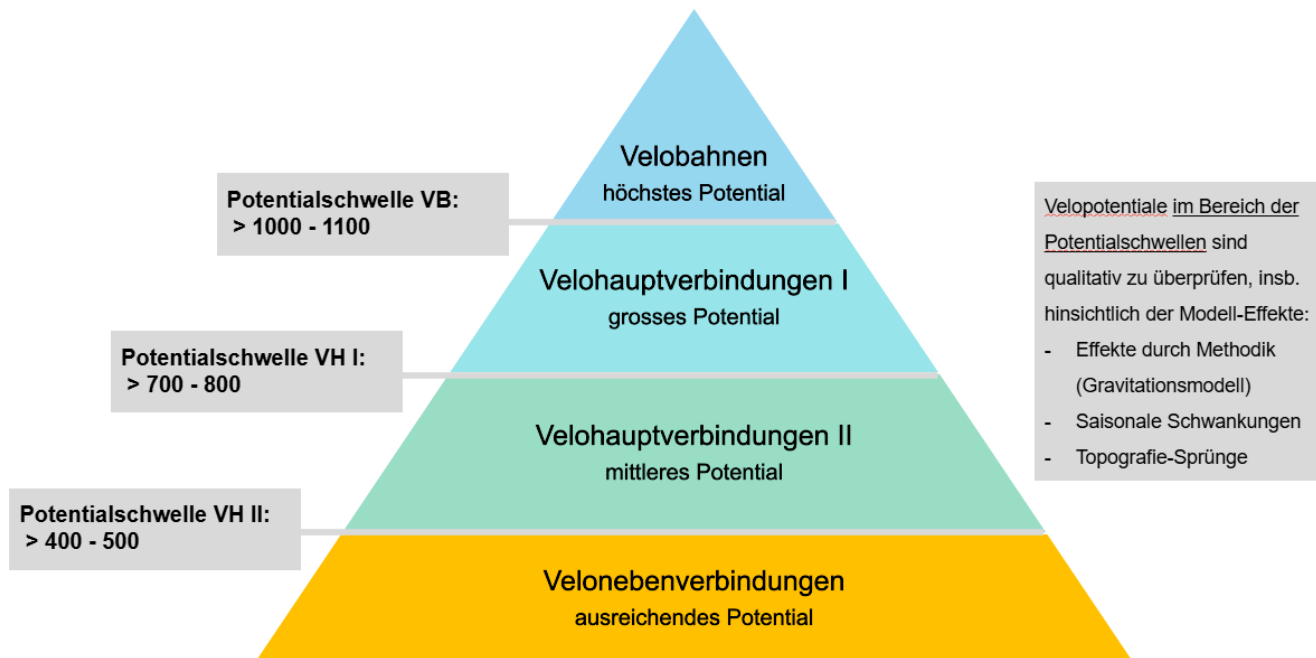
Aus der Betrachtung dieser gemittelten Werte und des bereits behördenverbindlich festgehaltenen Velowegenetzes (Grundlage: SVV 23) lassen sich die Schwellen für die Velobahnen sowie die Velohauptverbindungen I und II ermitteln. Die ermittelten Schwellenwerte wurden anhand der Netzhierarchien des SVN 2025 überprüft.



Die Analyse hat gezeigt, dass die Zuordnung zu den Netzhierarchiestufen im Grenzbereich eine zusätzliche qualitative Überprüfung erfordert. Deshalb werden sogenannte «**Potentialschwellen**» eingeführt. Diese Potentialschwellen sind 100er-Bereiche des Velopotentials jeweils im Übergang zweier Netzhierarchien.

Im Bereich dieser Potentialschwellen ist einzelfallweise die qualitative Überprüfung der Streckenabschnitte notwendig, bevor diese Veloverbindung einem der beiden angrenzenden Netzhierarchiestufen zugeordnet werden kann. Bei der Überprüfung sind die Potentialwerte betroffener Streckenabschnitte vor allem bezüglich etwaiger Unplausibilitäten durch Modell-Effekte des Gravitationsmodells, saisonale Schwankungen und/oder topografische Sprünge zu prüfen.

Diese **Potentialschwellen** der Velowegnetz hierarchien sind in der folgenden Darstellung direkt in die Netzhierarchiepyramide eingetragen:



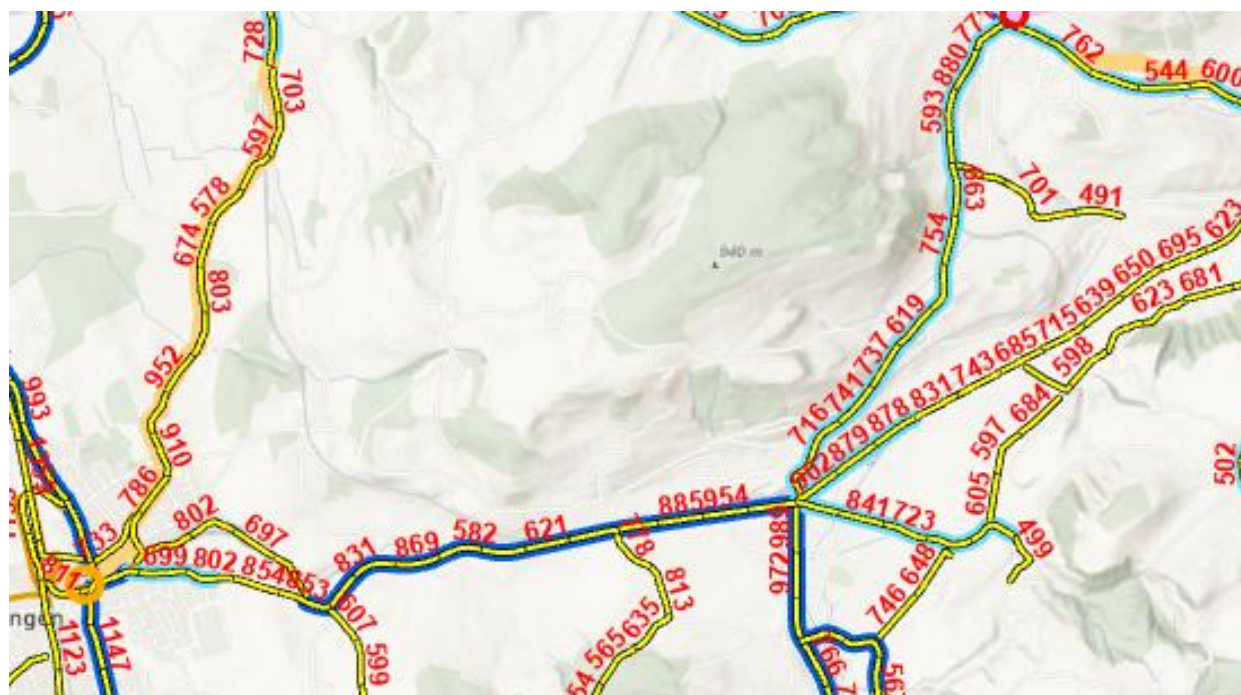
## 2. Basis: Potentialanalyse auf Basis des Gravitationsmodells

### Begriffsabgrenzung

**Potentialanalyse** - ist die vom Kanton mit Hilfe eines Gravitationsmodells durchgeführte Ermittlung des zukünftigen Velopotentials bedeutender Berner Strassen (Stand: 2019).

**Velopotentialanalyse** - ist ein Planungsschritt im Rahmen der Netzplanung zur Herleitung des künftig zu erwartenden Velopotentials einer konkreten Wunschlinie innerhalb des Potentialplans.

Im Kanton Bern wurde das Velopotential der Strassen im Rahmen einer grundlegenden **Potentialanalyse** auf Basis eines Gravitationsmodells ermittelt. Die GIS-basierte Potentialanalyse berechnet das Velopotential für die Kantonsstrassen sowie für weitere bedeutende Gemeinde- und Privatstrassen. Das Strassennetz wurde dazu in 300 Meter lange Abschnitte unterteilt. Für jeden Abschnitt wurde anhand eines Gravitationsmodells das Velopotential bestimmt. Dabei fliessen Faktoren wie Bevölkerungszahl, Arbeitsplatzdichte, Höhendifferenzen (Leistungskilometer), ausgewiesene Schulwege sowie die Distanz zu Bahnhöfen und anderen zentralen Orten (z.B. kantonale Entwicklungsschwerpunkte) ein.



Das Velopotential wird durch modellierte Werte des durchschnittlichen Werktagverkehrs **DWV-Werte 2040** abgebildet. Die Werte repräsentieren die hypothetisch mögliche Anzahl der Velofahrten, wenn eine "velobahntaugliche" Infrastruktur vorhanden wäre. Zur Ermittlung der Werte wurde aus bekannten Veloverkehrszählungen im ganzen Kanton mittels einer jährlichen Verkehrsentwicklung, einer angestrebten Modal-Split-Veränderung und einem Faktor aus dem Vergleich von bestehender sowie Wunsch-Veloinfrastruktur ein Potential DWV 2040 berechnet.

Die Analyse wurde erstmals im Jahr 2013 erstellt und 2019 überarbeitet. In der überarbeiteten Version wurde im Gravitationsmodell die zunehmende Nutzung von E-Bikes mit deren Einfluss auf grössere Tagesdistanzen und vermehrter Akzeptanz von Steigungen bereits berücksichtigt.

### 3. Gravitationsmodell zur Velopotentialanalyse im Rahmen der Netzplanung

Das Gravitationsmodell ermöglicht den Netzplanenden (insbesondere im Rahmen der RVNP) eine Abschätzung der potentiellen Nachfrage von geplanten Veloverbindungen. Bei der Interpretation der Ergebnisse sind jedoch gewisse Limitation zu berücksichtigen. Es handelt sich nicht um ein Verkehrsmodell, das detaillierte Aussagen zu Verbindungsqualitäten oder Verkehrsströmen ermöglicht.

In urbanen Gebieten zeigt die Analyse durchgängig hohe Potentialwerte. Mit Hilfe des zweiten Kriteriums, der Verbindungsfunktion, ist eine differenzierte Bewertung möglich.

Das Ergebnis der Velopotentialanalyse sollte durch Fachplanende interpretiert und netzplanerisch eingeordnet werden. Im Zweifelsfall kann der Einbezug weiterer Kriterien notwendig sein, um die Zuordnung zur angemessenen Velowegnetzhierarchie zu begründen.

Das TBA-DLZ unterstützt die Netzplanenden in Zweifelsfällen bei der Entscheidungsfindung. Neben dem methodischen Effekt der "Überbewertung" tangentialer Verbindungen sind auch Effekte aufgrund fehlender Berücksichtigung von saisonalen Schwankungen und/oder durch topografische Sprünge auf kurzen Distanzen im Einzelfall zu prüfen (vgl. Kapitel 3).

Die Regionen können im Rahmen der regionalen Velowegenetzplanung (RVNP), zur Durchführung des Planungsschritts «Velopotentialanalyse», auf das Gravitationsmodell des Kantons zugreifen so zukünftige Velopotentiale abschätzen.