



# Mitwirkungseingabe zu „Regionale Langsamverkehrsplanung - Modul «Leitbild»“

---

**Rücksendung des Fragebogens bitte per E-Mail als Word-Datei an  
verkehr@bernmittelland.ch.**

Sie erleichtern uns damit die Auswertung erheblich. Ist aus formellen Gründen der Fragebogen zu unterzeichnen, senden Sie diesen bitte zusätzlich an:

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bereich Verkehr, Spitalgasse 34, Postfach 5965, 3001 Bern

---

## 1 Gesamteindruck

***Werden die Erwartungen auf Grund der Ausgangslage erfüllt bzw. wurden die Ziele des Leitbildes erreicht?***

Grundsätzlich ja. Die im Dokument dargelegte Stossrichtung ist ein guter und ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Punkte welche unseres Erachtens verbesserungswürdig sind, und deshalb den positiven Gesamteindruck trüben, sind unten aufgelistet.

Pro Velo Bern begrüsst aber diesen ersten Schritt in der Umsetzung der regionalen Langsamverkehrsplanung, insbesondere weil mit der Schaffung der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) die Zuständigkeiten neu geregelt werden müssen, damit zwischen den den Akteuren die Rollen klar zugeteilt werden. Wir hoffen jedoch sehr, dass nach Jahren der Planung nun auch grössere Projekte im Bereich des Langsamverkehrs an die Hand genommen werden. Im Kapitel 6 wird die gemeindeübergreifende Ausdehnung des Langsamverkehrs erwähnt. Gerade deshalb ist bei Pro Velo Bern die Hoffnung auf eine verbesserte und innovativere Planung und Umsetzung im Langsamverkehr durch die RKBM sehr gross.

## 2 Zuständigkeiten und Aufgaben (Kapitel 2)

***Sind die Zuständigkeiten und Aufgaben der RKBM richtig / vollständig erfasst?  
Sehen Sie weitere Aufgaben?***

Zu den regional relevanten Themen ist anzumerken, dass die **Entwicklungen im Zusammenhang mit dem zunehmenden Erfolg von E-Velos kaum aufgenommen wird**. Aus Sicht von Pro Velo Bern muss aber dieser Aspekt in Hinblick auf noch zu erwartende Entwicklungen bereits auf der Stufe des Leitbildes klar und bewusst Eingang finden und zwar aus folgenden Überlegungen:

Das Verhältnis zwischen elektrisch unterstützten und konventionellen Velos muss sich erst noch etablieren. Insbesondere der Erfolg der schnellen e-Bikes bedingt eine intensivere Auseinandersetzung mit den Chancen und Risiken. Eine Chance bietet sich, E-Velos, insbesondere die schnellen Modelle, für deutlich grössere Distanzen im Alltagsverkehr vorzusehen und einzusetzen. Das E-Velo könnte so helfen, die Ziele für den zukünftigen Modalsplit deutlich höher zu stecken: Das Einzugsgebiet aus welchem Velos sinnvoll im

Alltagsverkehr eingesetzt werden kann wird grösser und umfasst somit mehr potentielle Velofahrer. Dieses Potential gilt es zu nutzen.

Ein grosses Risiko stellt sich hingegen bei der Velo-Infrastruktur. Die grossen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen schnellen E-Velos und konventionellen Fahrrädern könnten zu neuen Konflikten führen, welche insgesamt den Veloverkehr unattraktiver machen, und so dem Ziel der Verkehrsverlagerung entgegenwirken könnten. So zum Beispiel auf Radwegen, oder auch in Begegnungssituationen mit dem Fussverkehr. Wenn die gefühlte Sicherheit abnimmt, könnte sich dies negativ auf die Attraktivität der schnellen E-Velos für lange Pendlerdistanzen auswirken. Ob mit diesem Konfliktpotentialen proaktiv umgegangen werden soll und wie dies zu geschehen hat, muss wohl über das Strassenverkehrsgesetz und somit auf nationaler Ebene geregelt werden. Jedenfalls sollen bei Sanierungen und Neubauten die laufenden Erfahrungen mit den E-Velos berücksichtigt werden.

**Keinesfalls dürfen die E-Velos aber als Vorwand benützt werden, dem Veloverkehr als Ganzes bereits zugestandene Erleichterungen in Frage zu stellen oder rückgängig zu machen (z.B. Fusswege mit „Velos gestattet“, zusätzliche „Konflikt“-Grünphasen für den Veloverkehr, geöffnete Einbahnstrassen, Ausnahmen von Fahrverboten u.ä.).**

Zur **Zuständigkeit** stellt sich die Frage, warum für alle Schweiz-Mobil Routen nicht auch die RKBM zuständig ist. Dies würde vermutlich eine optimale Nutzung von Synergien sicherstellen. Gerade im Hinblick auf die eher kleinräumige Reichweite des Langsamverkehrs macht es Sinn, die Verantwortung für sämtliche damit verbundenen Fragen an einem Ort zu konzentrieren. Massnahmen im Bereich der Infrastruktur erreichen vermutlich einen besseren Wirkungsgrad, wenn sie von koordinierten Förderungsmassnahmen begleitet werden, wie sie vermutlich im Bereich «weitere Förderungsmassnahmen» angedacht sind.

Die Herausforderung, effiziente Schnittstellen zwischen der Langsamverkehrsplanung und der Struktur der übrigen kantonalen und überregionalen Aktivitäten zu schaffen, wäre vermutlich gross, sollte aber bewältigbar sein. Mit einer Zentralisierung aller Aktivitäten müssten dann natürlich auch die «weiteren Förderungsbereiche» im Verantwortungsbereich der RKBM liegen.

Ebenfalls unerwähnt bleibt eine **Zusammenarbeit in der Planung über die kantonalen Grenzen** hinaus. Es wäre jedoch wünschenswert, Planungen und Massnahmen wo sinnvoll über die geographischen Grenzen der RKBM bzw. der Kantonsgrenzen zu koordinieren oder gar aktiv anzustossen.

### 3 Definition «regionales Netz» (Kapitel 3)

**Wie beurteilen Sie die Definition der Netze? Wie beurteilen Sie die definierten Anforderungen an die verschiedenen Netze?**

Pro Velo Bern begrüsst aus den im Bericht genannten Gründen die **Trennung zwischen Alltags- und Erholungsnetzen** für die Planung von Massnahmen. Die Ansprüche und Kriterien sind sehr unterschiedlich.

Wir begrüssen ebenfalls die Aufnahme der Idee von **Velobahnen** ins Leitbild. Dazu die beiden komplementären **Anträge zum Bericht**:

- Die Schaffung von Velobahnen nur zu „prüfen“, finden wir zu schwach, um zielführend zu sein. Die Schaffung von Velobahnen sollte klar „anzustreben“ sein. Vorschlag: *“Für Routen mit aktuell bzw. potentiell hoher Nachfrage ist die Schaffung von Velobahnen anzustreben.”*

- Um dem Begriff „Velobahnen“ jedoch den Anstrich von Grossbauten zu nehmen, sollte die Präzisierung noch umfassender ausfallen, z.B.:  
*„Eine Velobahn kann Teil eines „Basisnetzes von Alltagsvelorouten“ sein und braucht nicht zwingend grosse bauliche Massnahmen zu erfordern. Gemeint sind konfliktarme und dadurch schnelle Verbindungen, die auch durch eine konsequente Berücksichtigung des Veloverkehrs mittels Lichtsignalen erreicht werden können“.*  
 Gerade in diesem Bereich herrscht grösster Nachholbedarf.

### **Weitere Anträge zum Bericht:**

#### **Kapitel 3.1.3, zweiter Rahmen mit „die Alltagsrouten“:**

Die Projektierungsgeschwindigkeit von 25-30 km/h ist für die Ebene sinnvoll. In Gefälle und Steigungen braucht es in **beiden** Richtungen erhöhte Anforderungen, z..B. Sicht und Überholraum. Formulierungsvorschlag:

«Die Alltagsrouten sind asphaltiert und werden für eine Projektierungsgeschwindigkeit von 25-30 km/h *in der Ebene* ausgestaltet; *in längeren Gefällen und Steigungen gelten erhöhte Anforderungen*. Sie werden nur...»

#### **Kapitel 3.1.5. Schnittstellen**

Die Klärung der technischen und rechtlichen Schnittstellen mit anderen Langsamverkehrsarten wird laufend wichtiger. Gerade die E-Velos mit ihrer teils deutlich erhöhten Geschwindigkeit bei anhaltender Geräuschlosigkeit birgt Konfliktpotential, wenn nicht ganz klare Richtlinien verfolgt werden.

Zur Illustration ein konkretes Beispiel im städtischen Umfeld: mit dem Bau von Tramlinien werden teils Umfahrungen von Haltestellen über den angestammten Fussgängerbereich vorgesehen, ohne diese Verhältnisse klar zu signalisieren. Velofahrende würden die Haltestellen somit klar illegal umfahren. Damit werden rechtliche Grauzonen geschaffen, welche vermutlich in einer juristischen Auseinandersetzung zu Ungunsten der Velofahrenden ausgelegt werden würden.

## **4 Zielsetzung und Strategie (Kapitel 4.1 bis 4.3)**

### ***Sind die formulierten Ziele und die gewählte Strategie richtig?***

Pro Velo Bern begrüsst grundsätzlich die postulierten Ziele. In Bezug auf die **Vision** stellt sich aber die Frage, ob nicht wie oben im Abschnitt 2 angetönt, der Erfolg der E-Velos genutzt werden sollte, um einerseits die Reichweite des Velos zu erhöhen und andererseits die Ziele ehrgeiziger zu formulieren, in dem zum Beispiel die Verdoppelung des Veloanteils auf den Distanzen zwischen 5 und 15 km bis ins Jahr 2025 in die Vision aufgenommen wird. Somit könnte eine Umlagerung, wenn auch im kleinen Stil, vom ÖV und MIV bei den mittleren Distanzen als Ziel postuliert werden. Jede Velofahrt in den Hauptverkehrszeiten entlastet entweder die ÖV-Infrastruktur oder die Strassen und reduziert somit den Druck auf immer mehr teure Ausbauten der MIV- und ÖV-Infrastruktur.

### **Anträge zum Bericht:**

#### **4.3. zweitletzter blauer Punkt und 4.6. erster blauer Punkt:**

Die folgende Formulierung scheint uns immer noch relativ hilflos:

*“Der Fussverkehr und der Veloverkehr werden mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem motorisierten Individualverkehr gleichwertig behandelt.”*

Diese Angabe ist wertlos oder gar kontraproduktiv, wenn Kriterien und Wertmassstäbe fehlen. Denn sie könnte die Institutionen bezüglich Veloverkehr zu Untätigkeit verleiten.

Einerseits fehlt in "Gleichbehandlung" oder "gleichwertige Behandlung" der Förderungsgedanke, andererseits ist sie viel zu ungenau, weil nicht deutlich wird, auf welche Referenzpunkte sich "gleichwertig" beziehen kann (Schnelligkeit? Durchlässigkeit? Verbindungsdistanz? Transportleistung? Umweltverträglichkeit? ...?).

Zentral sind ja eigentlich die **Unterschiede zu MIV und ÖV**, die es herauszuarbeiten gilt und die eine mehr oder weniger **aktive und unvergleichbare Förderung** beinhalten:

- Langsamverkehr soll (im Gegensatz zum MIV) aktiv gefördert werden.
- Langsamverkehr soll (im Gegensatz zum MIV) keinesfalls dosiert oder kanalisiert werden.
- Beim Langsamverkehr ergibt sich Handlungsbedarf nicht aufgrund von Kapazitätsproblemen, sondern aufgrund mangelnder Verbindungsqualität oder Sicherheit. Darin liegt der Leitgedanke der Förderung, der bisher kaum zu Tage tritt.

**Pro Velo Bern wünscht sich ein deutlicheres Bekenntnis zur Förderung des Langsamverkehrs im Leitbild.**

## 5 Leitsätze Langsamverkehr (Kapitel 4.6)

**Teilen Sie die formulierten Leitsätze zu Organisation, Netzinfrastruktur und weiteren Förderungsbereichen?**

Grundsätzlich ja, Vorbehalt siehe Bemerkung Kap 4 / 4.3. „gleichwertige Behandlung“.

### Anträge zum Bericht:

#### Kap. 4.6.2, S.33

- *«bietet direkte, sichere, attraktive und verständliche Routen»*. Hier sollte unseres Erachtens auch der Begriff «schnell» erwähnt werden. Eine direkte Route mit vielen Unterbrüchen ist wenig attraktiv. Es lohnen sich unter Umständen kleine Umwege, wenn am Schluss die Reisezeit kürzer wird.
- *«bietet ausreichende, sichere und attraktive Veloparkieranlagen»*. Gerade an grösseren Knoten oder gar Grossknoten (z.B. Bahnhof Bern) muss der Parkplatzsituation grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Mit einer Zunahme des Veloverkehrs wird sich gerade an diesen Orten die Situation verschärfen. Grosse Platzprobleme bedürfen kreative Lösungen. Eine langfristige Planung ist deshalb zu begrüssen und wir hoffen, dass auch neue Ideen ausprobiert werden können. Wichtig in jedem Fall: Neben den durchaus erwünschten und meist kostenpflichtigen Veloparkieranlagen sollte immer auch eine genügend grosse Anzahl an Gratisparkplätzen zur Verfügung stehen.

#### 4.6.2 S.34/35 bei Interventionsstandorte / Schwachstellenanalyse (Lichtsignale)

- Der Satz  
*“Velofreundliche **Lichtsignalanlagen** (Ausnahme für den Veloverkehr bei MIV-Dosieranlagen, grüne Welle, Vor-/Nach- /Dauergrün für den Veloverkehr, evtl. Rechtsabbieger im Konflikt,...)*  
 ist bisher nur unter "Qualitätssteigerung – Leistungsfähigkeit" zu finden. Eigentlich gehört er ebenso zu Ausbau Infrastruktur "bestehend" und "neu", denn hier besteht grosses Verbesserungspotential. Zudem sollte der Begriff inhaltlich konkretisiert werden. .  
 Vielerorts könnten Velos mit separaten, heute nicht vorhandenen Veloampeln teils

schneller und sicherer über Knoten geführt werden. Noch werden Velos manchmal selbst auf Radstreifen zusammen mit den Autos aufgehalten, nur weil diese sich im nächsten Stauraum selber im Weg stehen würden, Velos jedoch keinen Konflikt haben. Etliche Regelungen an bestehenden Knoten müssen nachgerüstet, bei neuen Anlagen gar grundlegend neuartig geplant werden. Es müssen Regelungstechnologien eingesetzt oder nachgerüstet werden, welche die Erkennung und den Fluss von Velos verbessern. Verkehrsabhängigkeit von Regelungen ist vermehrt auch auf den Veloverkehr auszurichten, was heute kaum der Fall ist. In Zukunft müssen bei den Erstellern Anlagen verlangt werden, welche die Menge und Geschwindigkeit herannahender Velos erfassen, auswerten und in den Ablauf einbauen können. Plakatativ ausgedrückt: Ein Knoten muss so geregelt werden, wie ihn ein Polizist, der halbwegs velofreundlich eingestellt ist, regeln würde.

- Die Aufzählung «*Ausbau Infrastruktur - neu*» enthält den Begriff Velobahnen. Dieser sollte auch in der Aufzählung «*Ausbau Infrastruktur - bestehend*» erwähnt werden. So kann der Eindruck vermieden werden, Velobahnen liessen sich nur durch neue Infrastrukturbauten realisieren. Dies ist wichtig, damit die Idee nicht einfach mit dem Argument der mangelnder Ressourcen abgetan werden kann.

## 6 Grundlagendaten / Monitoring (Kapitel 5)

***Sind die vorgesehenen Datenerhebungen bzw. ist das vorgesehene Monitoring sinnvoll /richtig? Erkennen Sie wesentliche Lücken?***

Pro Velo Bern begrüsst eine systematische Datenerhebung, schafft eine solche doch die Basis für die weitere Planung oder Anpassung von Massnahmen. Bei den spezifischen Zielsetzungen reicht es jedoch unseres Erachtens nicht aus, die Daten lediglich fürs Monitoring und Erfolgskontrollen zu erheben.

Aus dem Leitbild wird nicht klar, was die RKBM mit erhobenen und ausgewerteten Daten zu tun gedenkt. Es wird davon ausgegangen, dass weiterhin Kanton, Gemeinden, Private **und** die RKBM Erhebungskonzepte erstellen und Daten erfassen. In Anbetracht der knappen Ressourcen und eines zielgerichteten Vorgehens sollte die RKBM eine koordinative Rolle übernehmen. Abbildung 6 «Aufgabenteilung und Datenfluss Veloverkehrs-Monitoring» lässt jedoch vermuten, dass hier der machtpolitisch kleinste gemeinsame Nenner dargestellt wurde.

### Wesentliche Lücken:

Bei der Konzeptionierung der Erhebung von Grundlagendaten besteht in unseren Augen noch immer ein **systematischer Mangel**.

Fussnote 15 weist sinngemäss darauf hin, dass das Nutzungspotenzial nicht aus Nutzungsdaten erhoben werden kann. Hier sehen wir aber das grösste Manko des bisherigen Konzepts. Es sollten zusätzlich zur messbaren Nutzung Instrumente geschaffen werden, um **Defizite** und **Potentiale** erheben zu können. Deshalb müssten auch die Erhebungskonzepte angepasst und erweitert werden.

Es wird aber nicht einmal der diesbezügliche Handlungsbedarf aufgezeigt.

Die tauglichen Mittel erschöpfen sich nicht in Nachfrage- bzw. Nutzungserhebungen wie z.B. Zählungen. Aus Nutzungserhebungen sind weder Defizite noch Potentiale eruierbar. Erforderlich sind eigentliche **Bedarfserhebungen**.

Ein Hauptproblem scheint uns die Quasi-Gleichsetzung von Nutzung und Nachfrage.

Ein vorhandener Radstreifen bedeutet noch nicht, dass er auch gebührend benutzt wird. Umgekehrt bedeutet eine schwache Veloverkehrsnutzung nicht, dass keine Nachfrage oder kein Potential bestünde.

Wenn wie im gesamten RGSK aufgrund von **Szenarien** bereits Massnahmen hergeleitet werden, die auch zum Ziel haben sollen, negativen Entwicklungen entgegenzuwirken, so sind vergleichbare oder verfeinerte Methoden erst recht erforderlich bei Verkehrsträgern wie dem Velo, die zwecks nachhaltiger Bewältigung dieser Szenarien gefördert werden sollen.

## 7 Weitere Bemerkungen

Keine

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Für weiterführende Diskussionen oder Präzisierungen steht Pro Velo Bern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

PRO VELO BERN

Für die „Arbeitsgruppe Velomassnahmen“ bzw. „RGSK“

*Thomas Schneeberger*

Beauftragter für Velomassnahmen