Regionalkonferenz BernMittelland

RGSK 2025

bestehend aus:
Hauptbericht
Massnahmenband: Siedlung und Landschaft
Massnahmenband: Verkehr
Übersichtskarte

ergänzende Dokumente:
Interessenabwägung Gebiete FS
Mitwirkungsbericht
Landschaft und Ökologie 2040: Schlussbericht

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2025

Für die Regionalversammlung; 11. September 2025

Impressum

Herausgeberin
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung
Andrea Schemmel, RKBM (bis 13.11.2024)
Selina Rasmussen und Giuseppina Jarrobino, RKBM (ab 14.11.2024)
Timo Krebs, Stv. RKBM

Begleitgruppe
Jörg Zumstein, Präsident Kommission Raumplanung RKBM (bis 31.12.2024)
Philipp Roth, Präsident a.i. Kommission Raumplanung RKBM (bis 24.04.2025)
Stefan Meier, Präsident Kommission Raumplanung RKBM (ab 24.04.2025)
Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr RKBM
Christian Burren, Kommission Verkehr und Raumplanung RKBM
Christine Scheidegger, Kommission Raumplanung RKBM (bis 31.12.2024)
Hans Moser, Kommission Verkehr RKBM (bis 31.12.2024)
Marieke Kruit, Kommission Verkehr RKBM (bis 31.12.2024)
Katja Bessire, AÖV
Matthias Fischer, AGR
Philipp Bergamelli, AGR
Tom Wüthrich, OIK II
Daniel Rossel, OIK III

Projektbearbeitung
Arthur Stierli, ecoptima ag
David Stettler, ecoptima ag
Fabian Kälin, ecoptima ag
René Neuenschwander, Ecoplan AG
Simon Miller, Ecoplan AG
Simon Rubi, B+S AG
Nicolas Steinmann, B+S AG
Monika Schenk, Uniola AG
Selina Gosteli, Uniola AG
Philip Schläger, Forward GmbH

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Ecoplan AG, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Telefon 031 356 61 61
www.ecoplan.ch, bern@ecoplan.ch

B+S AG, Weltpoststrasse 5, Postfach, 3016 Bern
Telefon 031 356 80 80
www.bs-ing.ch, info@bs-ing.ch

Uniola AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich
Telefon 044 266 30 30
www.uniola.com, zuerich@uniola.com

Forward Planung und Forschung GmbH
Taborstraße 4, 10997 Berlin DE
Telefon +49 30 279 790 56
www.forward.berlin, hallo@forward.berlin

Inhalt

1.	**Einleitung**	**5**
1.1	Koordinationsstand	5
1.2	Priorisierung der Massnahmen RGSK (Vorgaben gemäss «Zeitliche und inhaltliche Vorgaben RGSK 2025 und AP 5», Kanton Bern, 2022)	5
2.	**Struktur der Massnahmenblätter Verkehr**	**6**
3.	**Übersicht Massnahmen Verkehr**	**7**
3.1	Massnahmenübersicht Verkehrsdrehscheiben	8
3.2	Strategische Planungs- und Koordinationsmassnahmen	37
3.3	Fuss- und Veloverkehr	37
3.4	Öffentlicher Verkehr	38
3.5	Motorisierter Individualverkehr	38
3.6	Kombinierte Mobilität	39
3.7	Übergeordnete Massnahmen Verkehr	39
3.8	Übersicht nicht abgeschlossenen Verkehrsmassnahmen bisheriger RGSK / AP	40
4.	**Massnahmenblätter Verkehr**	**45**
4.1	Strategische Planungs- und Koordinationsmassnahmen	45
4.2	Fuss- und Veloverkehr	55
4.3	Öffentlicher Verkehr	349
4.4	Motorisierter Individualverkehr	387
4.5	Kombinierte Mobilität	443
4.6	Übergeordnete Massnahmen Verkehr	452
	Genehmigungsvermerke	**473**

1. Einleitung

Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich auf die Vorgaben des Kantons Bern («Zeitliche und inhaltliche Vorgaben RGSK 2025 und AP 5») für die Erarbeitung des RGSK 2025. Sie haben erklärenden respektive informativen Charakter und sollen zum besseren Verständnis der Massnahmeninhalte beitragen.

1.1 Koordinationsstand

Vororientierung:
Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind Abklärungen und Vertiefungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partner:innen.

Zwischenergebnis:
Diese Stufe zeigt an, dass die Koordination angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

Festsetzung:
Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

1.2 Priorisierung der Massnahmen RGSK (Vorgaben gemäss «Zeitliche und inhaltliche Vorgaben RGSK 2025 und AP 5», Kanton Bern, 2022)

Die Massnahmen im RGSK werden einer Umsetzungspriorität zugewiesen und im Vierjahresrhythmus aktualisiert. Im RGSK 2025 werden daher alle RGSK-Massnahmen mit dem Attribut «Umsetzungspriorität» versehen. Im Gegensatz zu den strikten Umsetzungshorizonten des Agglomerationsprogramms (AP) kennt das RGSK als regionaler Richtplan keine fixen Umsetzungsfristen (mit Ablaufdatum).
Es wird in drei Umsetzungsprioritäten unterschieden, die sich grob an den Umsetzungshorizonten des AP orientieren:

- RGSK-Umsetzungspriorität 1: 2025 bis 2031 (ab Genehmigung RGSK bis ca. Ende Umsetzungsfrist A-Horizont im AP)
- RGSK-Umsetzungspriorität 2: ca. 2032 bis 2035 (entspricht B-Horizont im AP)
- RGSK-Umsetzungspriorität 3: nach 2035, längerfristig

2. Struktur der Massnahmenblätter Verkehr

Die Massnahmen Verkehr werden entweder als Einzelmassnahmen oder als Teil von Massnahmenpaketen geführt. Die Einzelmassnahmen (EM) und Massnahmepakete (MP) gliedern sich in verschiedene Kategorien (dunkelblaue Felder). Diese Kategorien gliedern sich wiederum in Unterkategorien (hellblaue Felder); so ist der MIV z. B. in Aufwertung/Sicherheit Strassenraum und Kapazität aufgeteilt. Für diese Unterkategorien kann es sowohl Einzelmassnahmen als auch Massnahmepakete geben.
Zusätzlich zu den Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete sind im Massnahmenband Verkehr unter den übergeordneten Massnahmen noch weitere als Dokumentationsblätter klassifizierte Massnahmen enthalten. Die Verantwortung für diese Massnahmen tragen normalerweise übergeordnete Stellen (z. B. Bundesbehörden). Darin sind die nationalen Massnahmen für den ÖV und den MIV enthalten.

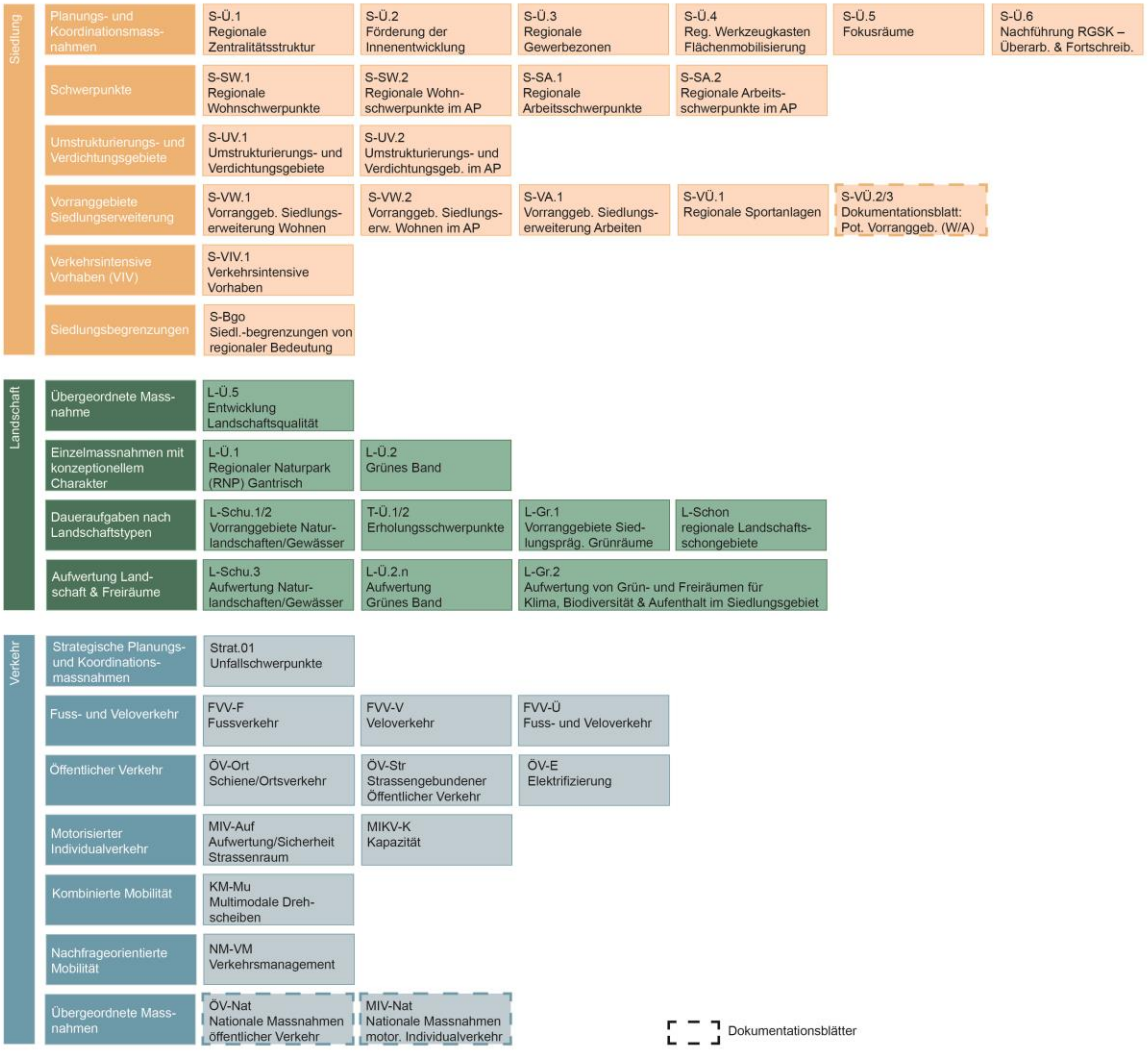


Abb. 2 Struktur der Massnahmen- und Dokumentationsblätter des RGSK 2025 Bern-Mittelland

3. Übersicht Massnahmen Verkehr

Nachfolgend wird in Kap. 3.1 einen Überblick über die Massnahmen Verkehr jeder Massnahmenkategorie differenziert für jede Verkehrsdrehscheibe dargestellt. Die Tabellen ab Kap. 3.2 geben anschliessend eine Übersicht über alle Massnahmen Verkehr im RGSK 2025. In der Spalte «Typ» wird jeweils die Art der Massnahme ausgewiesen:

SM = Strategische Massnahme
EM = Einzelmassnahme
MP = Massnahmenpaket mit Teilmassnahmen
TM = Teilmassnahme

3.1 Massnahmenübersicht Verkehrsdrehscheiben

3.1.1 Einordnung

Im RGSK 2025 gibt es eine Vielzahl von Massnahmen, die auf die Stärkung einzelner Verkehrsdrehscheiben (VDS) ausgerichtet sind. Es handelt sich dabei um Massnahmen, für die durchwegs schon ein eigenes Massnahmenblatt vorliegt. In der vorliegenden Übersicht werden die für die einzelnen VDS-Standorte relevanten Massnahmen zusammengefasst.

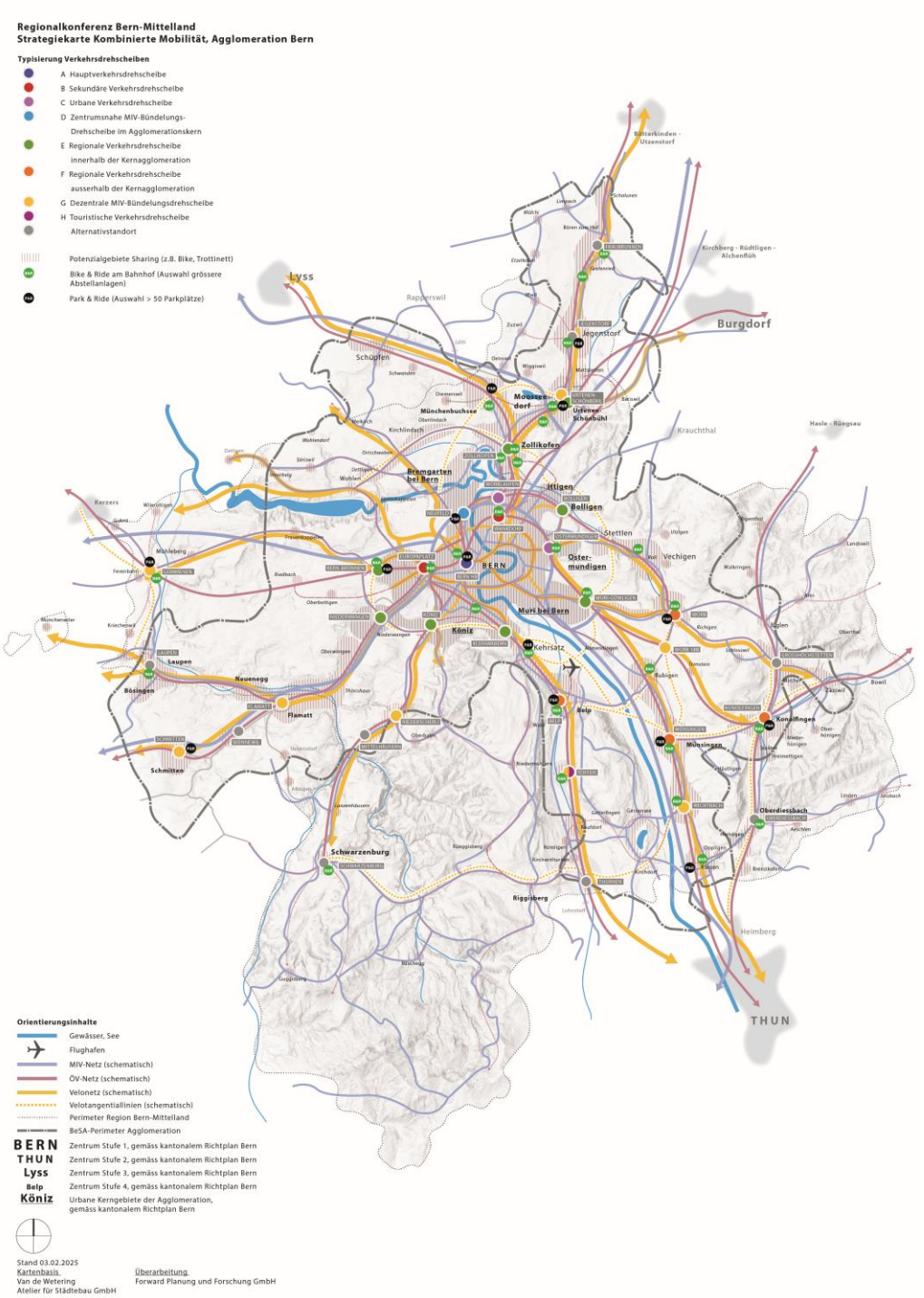


Abb. 3 Übersicht Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland

3.1.2 Beschreibung der Massnahmen

Als langfristige Vision strebt die Region Bern-Mittelland eine «effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle» an. Bevölkerung und Wirtschaft sollen im gesamten Raum Bern-Mittelland langfristig über eine gute Erreichbarkeit verfügen. Hierzu ist ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitzustellen, das hinsichtlich Auslastung, Kosten und Ressourcen-verbrauch (Energie, Land) wirtschaftlich und nachhaltig ist. Die digitale Vernetzung und der Ausbau von ÖV-Haltestellen zu VDS sollen den Gebrauch mehrerer Verkehrsmittel und das Teilen von Fahrzeugen vereinfachen und so bestmögliche Mobilitätsoptionen für den Arbeits-, den Einkaufs- und den Freizeitverkehr bieten. VDS sollen so zu einer Änderung des Verkehrsverhaltens mit einer Verlagerung des MIV zum ÖV und zum Velo beitragen. Dazu trägt auch ein abgestimmtes Mobilitätsmanagement bei.

Ausgangspunkt für die Massnahmen zur Förderung von VDS bildet die «Studie Verkehrsdreh-scheiben in der Region Bern-Mittelland», die durch die zuständigen Kommissionen Raumplanung und Verkehr der RKBM am 17. bzw. 19. Oktober 2023 verabschiedet wurde. Die Studie identifiziert potenzielle VDS-Standorte und zeigt auf, wie diese auf die künftigen Verkehrsströme auszurichten sind. Zudem zeigt sie auf, welcher Ausbaubedarf bei den einzelnen VDS vorliegt, um deren Funktion als VDS weiter zu stärken. Den Kern der Studie bildet das Zielbild zu den VDS wie es in die Strategiekarte zur kombinierten Mobilität für das RGSK 2025 eingeflossen ist (vgl. obige Abb.).

Für die Implementierung des Zielbilds wird eine Umsetzungsstrategie entwickelt. Dabei geht es darum, aufzuzeigen, welche Massnahmen für welche Standorte prioritär anzugehen sind. Als Grundlage wird hierzu für jeden VDS-Standort im Zielbild ein Steckbrief erstellt. Davon ausgehend wird für jeden Korridor die Dringlichkeit einzelner Massnahmen diskutiert. Insgesamt zeigt sich folgender prioritärer Massnahmenbedarf differenziert nach VDS-Typen:

- Im Zielbild sind mit dem Bahnhof Bern eine Hauptverkehrsdrehscheibe (Typ A) und mit Wankdorf und Europaplatz zwei sekundäre VDS (Typ B) enthalten. Alle drei Standorte sind von grosser Bedeutung, um die von aussen stammenden Verkehrsströme aufzunehmen und mit einem bestmöglichen multimodalen Angebot an ihre Zielorte weiterzuführen. Alle drei Standorte weisen einen prioritären Massnahmen-bedarf auf.
- Bei den urbanen VDS (Typ C) liegt der prioritäre Massnahmenbedarf am Standort Ostermundigen. Beim Standort Gümligen ist es vordringlich, die Anforderungen an die VDS mit dem laufenden Masterplan-Verfahren abzustimmen. Am Standort Worblaufen ist die räumliche Aufwertung der VDS von hoher Priorität.
- Das Zielbild enthält mit dem P+R Neufeld eine zentrumsnahe MIV-Bündelungsdrehscheibe (Typ D). Für den Standort Neufeld sind verkehrlich prioritäre Massnahmen zur besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel identifiziert worden.
- Bei den Regionalen VDS in der Kernagglomeration (Typ E) besteht ein prioritärer Massnahmenbedarf bei den drei nahe beieinander liegenden ÖV-Haltestellen Schönbühl. Für diese Standorte sind Eignung und mögliche Ausgestaltung einer auf alle drei Standorte abgestimmten VDS zu klären. In Ergänzung soll auch der Standort Jegenstorf – so das Ergebnis der Mitwirkung – wieder in das Zielbild aufgenommen werden. Für den Standort Bolligen besteht eine hohe Priorität aus räumlicher Sicht: Es ist zu klären, ob und wie eine VDS Bolligen in eine räumliche Gesamtplanung eingebettet werden kann inkl. Sicherstellung einer guten verkehrlichen Zugänglichkeit. Für den Standort Brünnen soll geklärt werden, ob das bestehende Parkhaus zu bestimmten Zeiten auch als P+R-Angebot genutzt werden könnte. Aufgrund der Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung dürfte diese Option aber kaum mehr weiterverfolgt werden.
- Bei den regionalen VDS ausserhalb der Kernagglomeration (Typ F) weist Münsingen einen Massnahmenbedarf mit höchster Priorität auf, dies auch wegen der Abhängigkeit zur Realisierung des S-Bahn-Viertelstundentaktes im Rahmen des Ausbauschritts 2025. In Münsingen sollte insbesondere die Attraktivität für das Velo und die Mikromobilität erhöht werden. Für Konolfingen sind mit hoher

Priorität die Angebote für eine attraktive Verknüpfung von Bahnangeboten mit anderen Verkehrsmitteln auszubauen. Gleichzeitig sind Möglichkeiten für eine Aufwertung des öffentlichen Raums und des Bahnhofumfelds abzuklären. Am Standort Belp ist insbesondere aus räumlicher Sicht die Entwicklung im Umfeld der VDS abgestimmt auf das Dorfzentrum vertieft zu untersuchen.
- Bei den dezentralen MIV-Bündelungs-VDS (Typ G) ist mit hoher Priorität die Standortfrage im Korridor Südwest zu klären. Aufgrund der ÖV-Anbindung stünde Niederscherli an erster Stelle. Es gibt aber Zweifel, ob sich Niederscherli in Anbetracht der lokalen räumlichen Bedingungen als VDS-Standort eignet. Diese wurden aufgrund der Rückmeldungen aus der Mitwirkung weiter verstärkt. Im Vordergrund steht deshalb neben dem Standort Mittelhäusern vor allem auch Schwarzenburg. Für den Standort Toffen ist der Standort ebenfalls noch zu verifizieren unter Einbezug überregionaler Verkehrsströme und bezüglich der Anbindung des Gurnigel- / Gantrischgebiets. Bei einer Verifizierung sollen mit hoher Priorität verkehrliche Massnahmen erarbeitet und anschliessend umgesetzt werden. Dabei ist Toffen sowohl als VDS Typ G als auch als VDS Typ H (Tourismus- und Freizeit-VDS) auszugestalten. Neben der Realisierung eines P+R-Angebots sind auch Möglichkeiten für eine deutlich bessere ÖV-Anbindung des Gurnigel- / Gantrischgebiets vom Standort Toffen aus zu prüfen. Dazu könnte auch ein Pilotprojekt zu einem On-Demand-Angebot gehören. Bei den ausserkantonalen VDS sind die MIV-Bündelungs-VDS in Flamatt und Schmitten prädestinert als P+R / B+R für den Sensebezirk.

Die Abbildung im vorangehenden Abschnitt 3.1.1 zeigt das Zielbild zu den Verkehrdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland. Insgesamt sind darin 23 VDS enthalten, die sich auf die einzelnen Korridore verteilen und einer Kombination von unterschiedlichen VDS-Typen entsprechen. Ergänzend sind neun Alternativstandorte ausgewiesen, die entweder im Sinne einer Rückfallebene (wenn sich andere Standorte als ungeeignet erweisen sollten) oder unter Einbezug von überregionalen Verkehrsströmen ins Zielbild aufgenommen werden können.

Zentrumsnah liegen mehrheitlich ÖV-ÖV-Drehscheiben (urbane VDS und regionale VDS in der Kernagglomeration, diese wo sinnvoll mit P+R). Die regionalen VDS ausserhalb der Kernagglomeration liegen im östlichen, südlichen und südwestlichen Teil der Region. Dies ergibt sich, da es im Nordwesten ausserhalb der Kernagglomeration keine regionalen Zentren gibt. In eher peripherer Lage zur Kernagglomeration liegt ein Ring von dezentralen MIV-Bündelungs-VDS (Typ G). Diese verlagern Verkehr aus mit dem ÖV weniger gut erschliessbaren Gebieten möglichst quellennah an diesen VDS auf den ÖV. Da im Norden keine wirksame VDS möglich ist, ist hier die zentrumsnahe MIV-Bündelungs-VDS Neufeld zweckmässig. Das Zielbild zeigt schliesslich auch, welche VDS mit einem grösseren oder kleineren P+R-Angebot auszugestalten sind.

Auf den folgenden Seiten sind für die einzelnen VDS (noch ohne alternative Standorte) die Massnahmen zur Verbesserung der VDS-Funktion aufgeführt. Dabei wird unterschieden
- einerseits in die im RGSK 2025 neu ergriffenen Massnahmen zur Stärkung der VDS;
- andererseits in die bereits in früheren Generationen vom RGSK ergriffenen Massnahmen zur Stärkung der einzelnen VDS-Standorte.

In dieser Übersicht werden die einzelnen Massnahmen im Perimeter der einzelnen Verkehrsdrehscheiben in einer Liste zusammengefasst. Für die Beschreibung der Massnahmen wird auf die entsprechenden Massnahmenblätter im Massnahmenband des RGSK 2025 und den Massnahmenblättern in früheren Generationen des RGSK verwiesen.

Hinweis: Einzelne der aufgeführten Massnahmen – insbesondere zur Verbesserung der Veloinfrastruktur – liegen nicht direkt an den jeweiligen Standorten der VDS. Sie verbessern aber insgesamt die Erreichbarkeit dieser VDS mit dem Velo und sind deshalb auch aufgeführt. Dies ist beispielsweise der Fall bei den VDS Ostermundigen, Belp und Konolfingen.

3.1.3 Hauptverkehrsdrehscheibe (Typ A)

Bahnhof Bern

Hintergrund: Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat den Planungsprozess «Stadtraum Bahnhof Bern» initiiert, um Klarheit über die langfristige räumliche Entwicklung des Stadtraum Bahnhof zu schaffen. Hierzu soll mit einem Zielbild aufgezeigt werden, wie die vielfältigen Nutzungsansprüche im Stadtraum Bahnhof mit städtebaulichen und verkehrlichen Anliegen räumlich aufeinander abgestimmt werden können.

Das im Rahmen der Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern erarbeitete Zukunftsbild 2035ff zeigt gemeinsam mit den 7 Zielen auf, in welche Richtung sich der Stadtraum entwickeln soll. Die Planung baut auf den Bausteinen des Projektes Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) sowie den städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen (ZBBS) auf und steht in engem Zusammenhang mit der parallel laufenden Erarbeitung des UNESCO-Managementplans sowie der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2. Tramachse. Mit dem Zukunftsbild 2035ff wird aufgezeigt wie die Plätze und Strassenräume städtebaulich und verkehrlich weiterentwickelt werden können. Daraus sollen mittel- bis langfristig konkrete Massnahmen abgeleitet und umgesetzt werden.

Zu den Zielen gehören im Bereich Verkehr einerseits die zu stärkenden Fuss- und Velo-Verbindungen über die drei Ebenen Stadt-Bahnhofplattform-Grosse Schanze als offene, sichere und attraktive Achsen, sowie im kleineren Massstab die erleichterte Querung des Bubenbergplatzes sowie des Bollwerks. Andererseits werden die Fahrspuren, Haltekanten und sonstigen Infrastrukturen so anzuordnen sein, dass die zusätzlichen, stadtklimatisch und städtebaulich wünschenswerten Baumreihen, sowie beim Bubenbergplatz eine Breite Mittelzone, Platz finden.

Soll im Abschnitt Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk künftig eine Tramlinie geführt werden, muss der MIV auf dieser Achse deutlich reduziert werden damit die Abwicklung des weiteren Verkehrs (LV, ÖV) gewährleistet bleibt.

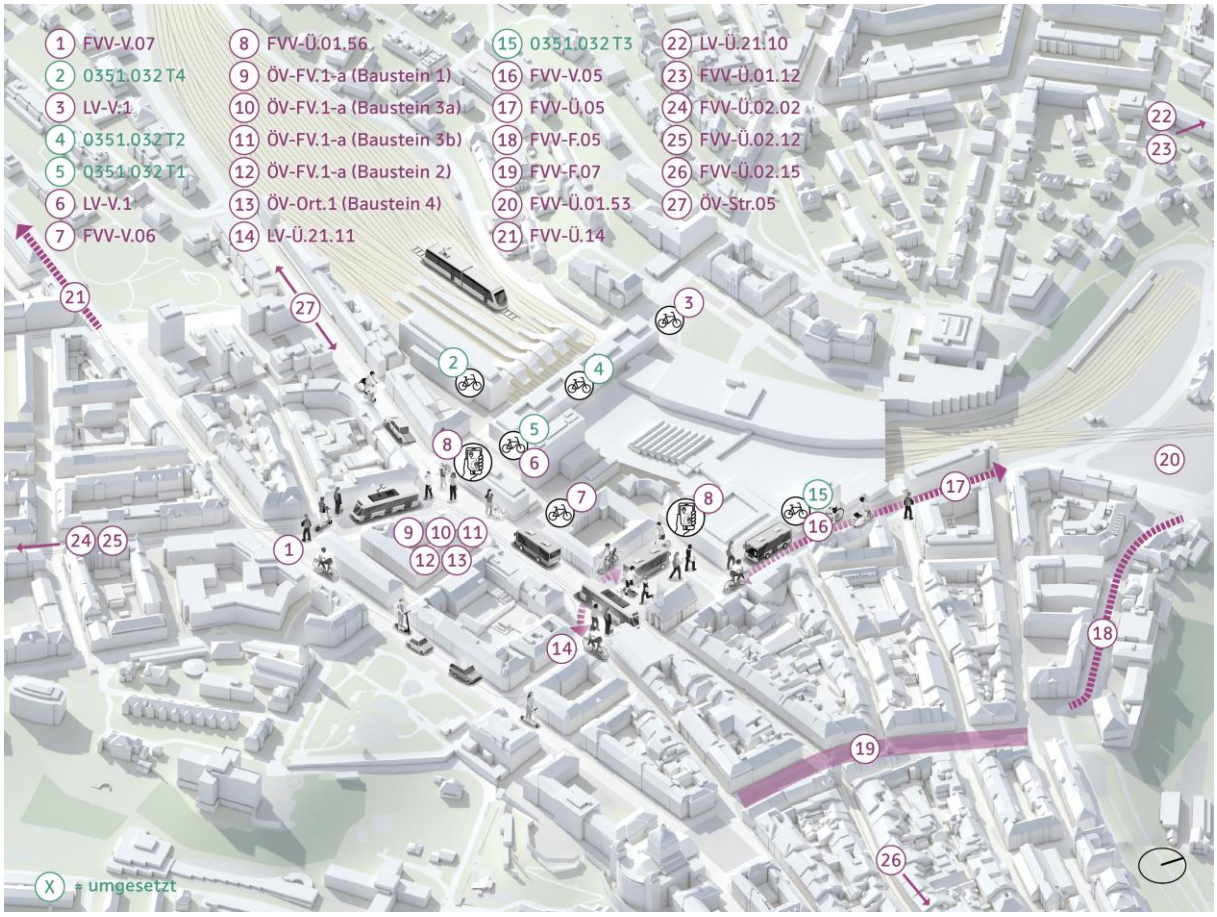


Abb. 4 Übersicht Massnahmen Verkehrsdrehscheibe Bern Bahnhof (Perimeter Fokusraum Bern Bahnhof)

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Bestehende Hauptverkehrsdrehscheibe der Bern-Mittelland, welche heute stark ausgelastet ist und eine umfassende Mantelnutzung bietet. Verknüpfung des Fernverkehrs und des lokalen ÖV sowie Fuss- und Veloverkehrs ist auf die künftig erwarteten Personenströme auszurichten. Die Hauptverkehrsdrehscheibe Bahnhof Bern wird durch das Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) umfassend gestärkt. Die zukünftigen Massnahmen fokussieren auf die Gestaltung des öffentlichen Raums, den Ausbau des Angebots an Velostationen und die Evaluation der vorteilhaftesten Linienführung für eine zweite Tramachse.
	Massnahmenbedarf Priorität 1
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Vergrösserung Veloparkierung und Vereinfachung Zugang zu Abstellanlagen aus allen Richtungen Ausbau Sharing-Angebote Mikromobilität
Erforderliche Begleitmassnahmen	Verbesserung Velowegnetz im Umfeld und Zugänglichkeit Bahnhof inkl. genügend Abstellflächen Entlastung Bahnhof Bern durch Stärkung der Fernverkehrs-Umsteigefunktion der Verkehrsdrehscheiben Wankdorf und Europaplatz

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
2	BM.FVV-F.05	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse
1	BM.FVV-F.07	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz
1	BM.FVV-V.05	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Ersatzstandort Bollwerk
1	BM.FVV-V.06	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Velostation Bubenbergplatz 4b
2	BM.FVV-V.07	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, weitere Standorte
2	BM.FVV-Ü.05	Stadt Bern, BGK Bollwerk Aufwertung
2	BM.FVV-Ü.14	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse - Loryplatz
1	BM.FVV-Ü.01.12	Stadt Bern, Velohauptrouten: 18 Engestrasse bei Fuss-/Veloverbindung Breitenrain-Länggasse
1	BM.FVV-Ü.01.53	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte
2	BM.FVV-Ü.02.02	Stadt Bern, Velohauptrouten: 53 Monbijoustrasse; ab Schwarztorstrasse bis Eigerstrasse
2	BM.FVV-Ü.02.12	Stadt Bern, Velohauptrouten: 52 Bereich Haltestelle Monbijou bis Knoten Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse
2	BM.FVV-Ü.02.15	Stadt Bern, Velohauptrouten: 125 Verbindung Kornhausbrücke - Kirchenfeldbrücke
1	BM.ÖV-Str.05	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal
1	BM.ÖV-Nat.3	Wankdorf Süd-Ostermundigen: Entflechtung

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.21.11	Stadt Bern, Velohauptrouten: 123 Querung Schauplatzgasse – Bahnhofplatz; Raum Bahnhofplatz – Bollwerk
AP4	BM.LV-V.1	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung PostParc
AP4	BM.LV-V.1	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung PostParc
AP4	BM.ÖV-Ort.1	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 1: Baustein 4
AP3	ÖV-FV-1-a	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 1
AP3	ÖV-FV-1-a	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3a
AP3	ÖV-FV-1-a	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3b
AP3	ÖV-FV-1-b	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmanagementmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2
AP1	0351.028 T5	Stadt Bern: Sofortmassnahmen Bollwerk
AP1	0351.033 T8	Stadt Bern: Velostation Bahnhof Burgerspital

3.1.4 Sekundäre Verkehrsdrehscheiben (Typ B)

Bern Wankdorf

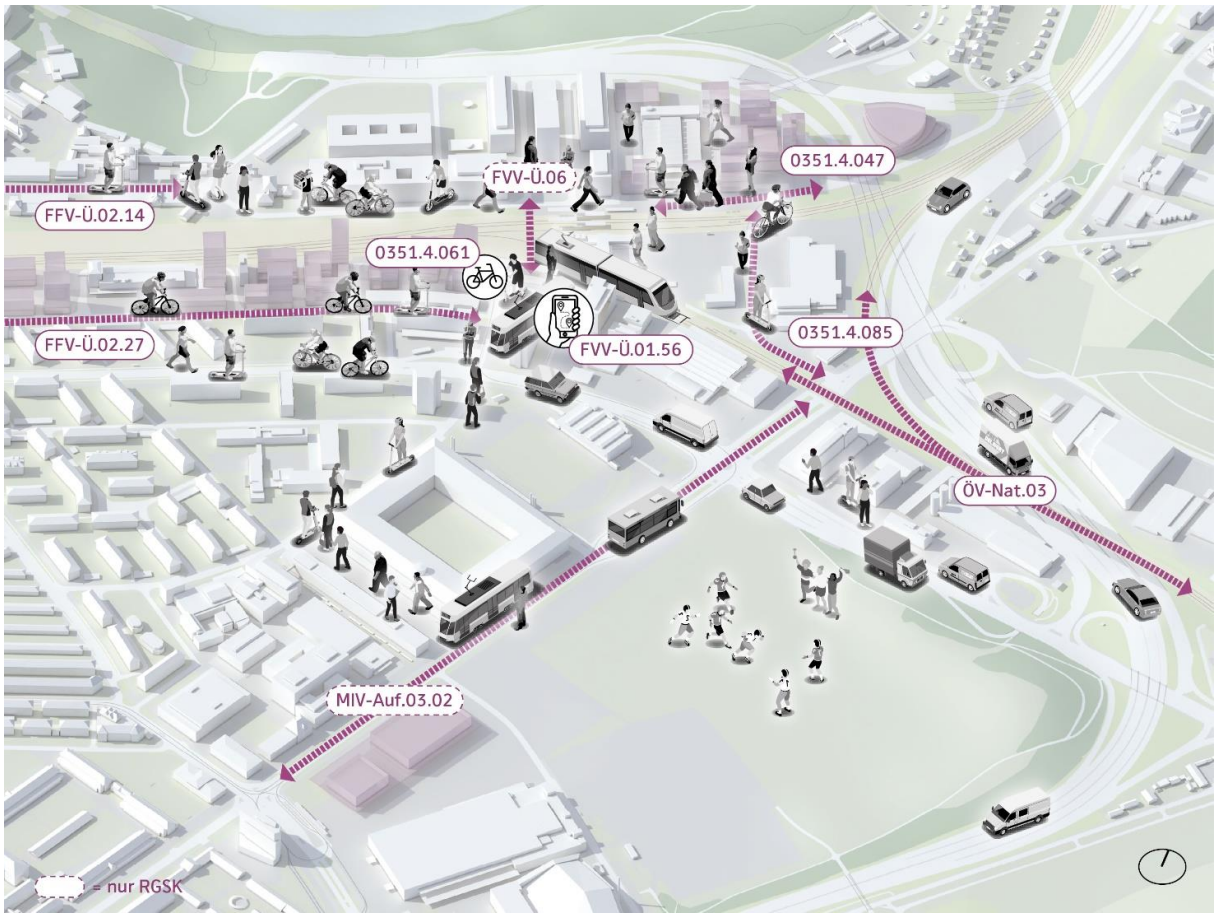


Abb. 5 Übersicht Massnahmen Verkehrsdrehscheibe Bern Wankdorf

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf	Standortbeurteilung	Hohe Priorität, die VDS-Attraktivität zu erhöhen, wichtige ÖV-Verknüpfung. Abstimmung mit Planung Wankdorfcity 3 und Entwicklung Gleisdreieck, Prüfung Ausbau Mantelnutzungen innerhalb und in der unmittelbaren Nähe der VDS und Ausbau von urbanen Mobilitätsangeboten. Es sind zudem terminliche und planerische Abhängigkeiten mit der Umsetzung Entflechtung Wankdorf zu berücksichtigen. Massnahmenbedarf Priorität 1
	Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Erstellung Publikumsanlagen und Einführung Direktverbindung Thun–Burgdorf an zusätzlichem Perron auf Ostseite Bahnhof (Gleisdreieck) prüfen Prüfung einer Fuss- und Veloverkehrspassage Anbindung Busangebote von Osten direkt an VDS (über Linienführung oder Fusswegverbindung) Prüfung der Einbindung von Fernverkehrsangeboten (Pendlerverkehr, Grossveranstaltungen) Einführung Sharing-Angebot Mikromobilität
	Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Bessere Anbindung der Bushaltestellen Wankdorfbrücke und Wankdorfplatz kürzere Umsteigewege

	Fuss- und Veloverbindung zwischen Wankdorf und Wankdorf-City ist zu verbessern (Personenunterführung und Stadion / Event-Standort) Hingegen wird für die VDS Wankdorf keine grosse P+R-Anlage im Sinne einer Schnittstelle zwischen Autobahn und Lokalerschliessung vorgesehen. Eine solche Anlage würde der übergeordneten Zielsetzung, den Verkehr möglichst quellnahe zu verlagern, widersprechen (mit dem P+R Neufeld als begründete Ausnahme zu dieser Zielsetzung).
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Ausbau Angebot Detailhandel / Einkaufen zu prüfen (insb. möglicher Mehrverkehr ist zu vermeiden)
Erforderliche Begleitmassnahmen	Abstimmung mit Planung Wankdorfcity 3, Entwicklungen im Gleisdreieck sowie Arealentwicklung Wankdorffeldstrasse (in dem Zusammenhang ist auch das Thema Querung S-Bahnstation Wankdorf nochmals zu untersuchen) Verbesserung Velowege im Umfeld und direkte Anbindung an VDS inkl. Veloparkierung Abstimmung ÖV-Freizeitangebot (Grossveranstaltungen) unter Einbezug des Potenzials für Fernverkehrshalte Umsetzung Massnahmen gemäss Richtplan ESP Wankdorf

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.28	Stadt Bern, Velomassnahmen Laubeggstrasse, Bereich Rosengarten (413)
1	BM.FVV-Ü.01.56	Stadt Bern, Ausbau Standortnetz Mobilitätshubs (MaaS)
2	BM.FVV-Ü.02.01	Stadt Bern, Velohauptrouten: 2 Wylerstrasse - Spitalackerstrasse; Velostrasse
2	BM.FVV-Ü.02.08	Stadt Bern, Velohauptrouten: 4 Laubeggstrasse; ab Ostermundigen bis Schlosshaldenstrasse
2	BM.FVV-Ü.02.14	Stadt Bern, Velohauptrouten: 403 Scheibenstrasse, Stauffacherstrasse (ab Wylerbad bis vor Hofstrasse)
2	BM.FVV-Ü.02.27	Stadt Bern, Aufwertung Wankdorffeldstrasse
3	BM.FVV-Ü.03.42	Stadt Bern, Personenunterführung Wankdorf - Veloverbindung und Velostation
1	BM.MIV-Nat.3	Anschluss N6 Bern-Wankdorf
1	BM.ÖV-Nat.3	Wankdorf Süd-Ostermundigen: Entflechtung
1	BM.ÖV-Nat.6	Münsingen, Wendegleis
1	BM.ÖV-Nat.10	Gümligen Süd: Entflechtung

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.21.6	Stadt Bern, Stauffacherstrasse, Abschnitt Neuenschwanderstrasse - Papiermühlestrasse
AP4	BM.LV-V.5	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf

Bern Europaplatz

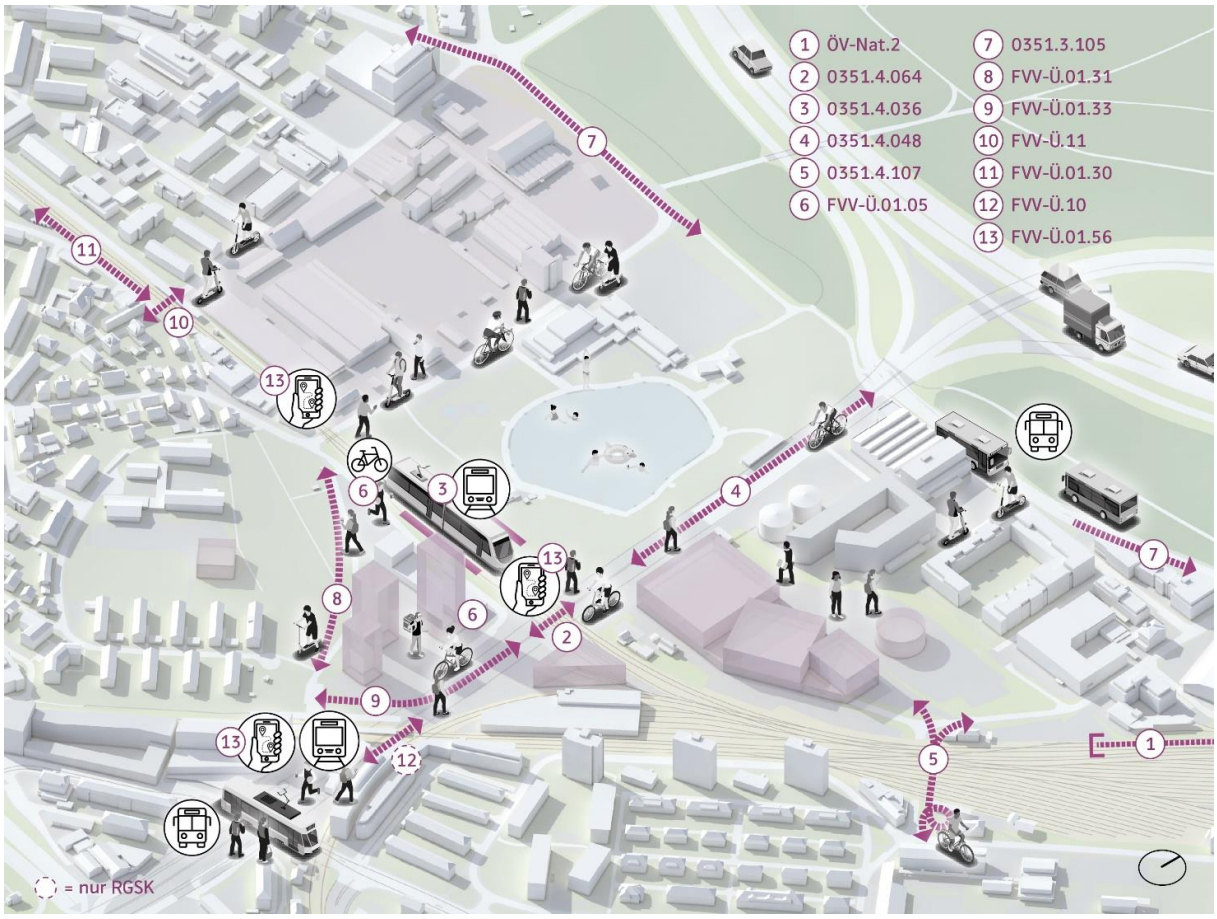


Abb. 6 Situationsplan Bern Europaplatz (Quelle: Verkehrsplanung Stadt Bern)

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf	Standortbeurteilung	Hohe Priorität, die VDS-Attraktivität zu erhöhen, wichtige ÖV-Verknüpfung. Mit Planung Ausserholligen und Campus und Ausbau von urbanen Mobilitätsangeboten. **Massnahmenbedarf Priorität 1**
	Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Einbindung regionaler Buslinien Richtung Norden (Frienisberg) Systematisierter Fernverkehrshalt inkl. Einbindung weiterer Verbindungen Car-Sharing-Angebot Einführung Sharing-Angebot Mikromobilität
	Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Bessere Integration lokaler ÖV in nördlichen Bereich VDS Erhöhung Fussgängerdurchlässigkeit Stärkung Tangentialverbindungen (Verschiebung Haltestelle Stöckacker in Umsetzung, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Richtung neuer Campus)
	Anpassungsbedarf Mantelnutzung	In Planung (Richtplan ESP Ausserholligen
	Erforderliche Begleitmassnahmen	Im revidierten Richtplan ist das Thema VDS verankert. Bei der Projektierung und Umsetzung der Massnahmen und konkreten Bauvorhaben (Infrastruktur, Freiraum, Hochbau) gilt es, die Anforderungen der VDS einzubinden. Verbesserung Velowegnetz im Umfeld und Stärkung Tangentiallinien

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.04	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz (kurz und mittelfristige Massnahmen)
1	BM.FVV-Ü.01.05	Stadt Bern, Veloabstellplätze Europaplatz
1	BM.FVV-Ü.01.30	Stadt Bern, Dammstrasse neue ÖV-, Fuss- und Veloverbindung
1	BM.FVV-Ü.01.31	Stadt Bern, Aufwertung Ladenwandweg für den Fuss- und Veloverkehr
1	BM.FVV-Ü.01.33	Stadt Bern, Aufwertung EWB-Areal, Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen den beiden Unterführungen Ausserholligen
1	BM.FVV-Ü.11	Stadt Bern, Aufwertung Personenunterführung Untermattweg für den Fuss- und Veloverkehr
2	BM.FVV-Ü.17	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz (Gesamtkonzept langfristige Massnahmen)
3	BM.FVV-Ü.03.44	Stadt Bern, ESP Ausserholligen, neue Fuss, und Velounterführung und Velostation Europaplatz
1	BM.MIV-Auf.01.08	Stadt Bern, Strassenanpassungen im Rahmen Ausbau Fernwärmenetz, Holligen
2	BM.MIV-Auf.02.01	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse, TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli
1	BM.ÖV-Str.05	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal
1	BM.ÖV-Nat.1	Bern Brünnen: Wendegleis
1	BM.ÖV-Nat.2	Bern Holligen: Entflechtung

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.21.38	Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel
AP4	BM.LV-Ü.4	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen
AP4	BM.ÖV-Ort.2	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge
AP4	BM.ÖV-Str.2	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen
AP2	LV-W-1-k-a T2	Stadt Bern, Velohauptrouten A-Massnahmen, Teil 2 (Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen, Murtenstrasse 20-32, strassenbegleitender Radweg)
AP2	LV-W-1-k-a T5	Stadt Bern, Velohauptrouten A-Massnahmen, (Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen: SOMA 1. Etappe, Markierung & Signalisation sowie SOMA 2. Etappe baulich)
AP2	LV-W-1-k-a T6	Teil 6, Velostrassen 2. Etappe, Velohauptroute Bümpliz - Niederwangen
AP1	0351.025 T7	Stadt Bern, Europaplatz-Weyermannshaus Ost/Murtenstrasse

3.1.5 Urbane Verkehrsdrehscheibe (Typ C)

Gümligen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Standortsicherung im Rahmen der Aufzonung und städtebaulichen Entwicklung, verkehrlich interessanter Standort mit kompetitivem ÖV-Angebot. Massnahmenbedarf Priorität 2
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Tangentialverbindung in den Korridor Südwest Ausbau Mikromobilitätsangebote
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Erhalt / Stärkung Bestand
Erforderliche Begleitmassnahmen	Integration in die laufende städtebauliche Entwicklung (Masterplan Westliches Zentrum Gümligen) Verkehrsmanagement-Massnahmen auf Ortsdurchfahrt, Parkraummanagement Verbesserung der Zugänglichkeit für den Veloverkehr durch Ausbau Veloinfrastruktur im Umfeld
Standortbeurteilung	Standortsicherung im Rahmen der Aufzonung und städtebaulichen Entwicklung, verkehrlich interessanter Standort mit kompetitivem ÖV-Angebot. Massnahmenbedarf Priorität 2

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.59	Ostermundigen, Umsetzung Veloweg Dennigkofenweg - Hubelstrasse - Oberdorfstrasse - Mitteldorfstrasse - Unterdorfstrasse
1	BM.FVV-Ü.01.24	Ostermundigen, Umsetzung Velovorrangroute Untere Zollgasse
2	BM.MIV-K.05	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz
1	BM.ÖV-Nat.3	Wankdorf Süd-Ostermundigen: Entflechtung
1	BM.ÖV-Nat.6	Münsingen, Wendegleis
1	BM.ÖV-Nat.8	RBS, Bern-Gümligen Siloah, Taktverdichtung HVZ
1	BM.ÖV-Nat.10	Gümligen Süd: Entflechtung

Liebefeld

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Die Haltestelle Liebefeld weist gemäss der RKBM-Studie zu Verkehrsdrehscheiben eine geringere Angebotsqualität und Zentralität als der nahegelegene Standort Köniz auf. Sie wird deshalb auch nicht als prioritäre Verkehrsdrehscheibe eingestuft. Trotzdem sind einige Massnahmen zur Verbesserung der VDS-Funktion zu erwähnen.

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
2	BM.FVV-Ü.12	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6
2	BM.FVV-Ü.02.09	Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse
2	BM.FVV-Ü.02.10	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg
2	BM.FVV-Ü.02.17	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz-Liebefeldpark
2	BM.ÖV-Ort.02.02	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)
1	BM.ÖV-Nat.5	Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz: Doppelspurausbau

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP1	0351.034 T05	Köniz, Liebefeld, Veloparkierung Bahnhof BLS (Ersatz für Massnahme in Zollikofen)
AP1	0351.014 T1	Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern (Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse), Teil 1 (TP 2-4)

Ostermundigen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Umsetzung im Rahmen Realisierung Tram Bern-Ostermundigen und Entflechtung Wankdorf Süd–Ostermundigen / Ausbau Bahnhof Ostermundigen. Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Entwicklung des öffentlichen Raums ist sicherzustellen. Massnahmenbedarf Priorität 1
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Ausbau Bike-Sharing im direkten Bahnhofumfeld und weiterer Sharing-Angebote für urbane Mobilitätsformen Umstellung einer Buslinie auf Trambetrieb vorgesehen
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Bessere Integration von urbanen Verkehrsmitteln (Fuss- und Veloverkehr) in VDS
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Entwicklung von standortgerechten Mantelnutzungen
Erforderliche Begleitmassnahmen	Abstimmung mit der Entwicklung des «Corso» Bernstrasse resp. mit der laufenden Ortsplanungsrevision Omundo. Stadträumliche Entwicklung Bahnhof konkretisieren. Verbesserung der Fuss- und Veloerreichbarkeit des Bahnhofs

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.13	Ostermundigen, Umsetzung Velohauptverbindung I Wegmühlegässli mit Option Dr. Zuberstrasse
1	BM.FVV-Ü.01.24	Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Obere und Untere Zollgasse
1	BM.FVV-Ü.01.55	Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Forelstrasse - Milchstrasse bis Bolligenstrasse (Richtung Wölflistrasse)
1	BM.FVV-Ü.01.59	Ostermundigen, Umsetzung Veloweg Dennigkofenweg - Hubelstrasse - Oberdorfstrasse - Mitteldorfstrasse - Unterdorfstrasse
2	BM.FVV-Ü.02.21	Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Untere Zollgasse ab Kreisel Forelstrasse - Bernstrasse
2	BM.FVV-Ü.02.34	Ostermundigen, Velostation Bahnhof
1	BM.ÖV-Nat.3	Wankdorf Süd-Ostermundigen: Entflechtung
1	BM.ÖV-Nat.6	Münsingen, Wendegleis
1	BM.ÖV-Nat.10	Gümligen Süd: Entflechtung

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.21.48	Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen, PU Nord
AP3	LV-W-1-k-a T1	Bern, Velohauptrouten A-Massnahmen, Teil 1 (Velokorridor Breitenrain-Ostermundigen: Schermenweg bis Grenze Ostermundigen; Zufahrtsroute Knoten Bolligenstrasse—Schermenweg)
AP3	V-KM-B-2-a	Ostermundigen, Velostation Bahnhof
AP2	V-MIV 4.1	Bern / Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse

AP2	V-ÖV 2.1.1a T1	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bernstrasse und PU Mitte, Teil 1 (Vorbaulos Werkleitungen)
AP2	V-ÖV 2.1.1a T2	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bernstrasse und PU Mitte, Teil 2 (ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen)
AP1	0351.015	Tram Ostermundigen/Rüti

Worblaufen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Verkehrliche Funktionalität bereits vorhanden, Bedarf für Attraktivitätsverbesserung Freiraum/Architektur und Schaffung Identität **Massnahmenbedarf Priorität verkehrlich 3; räumlich 1-2**
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Keiner
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Verbesserung der Übersichtlichkeit und Wegführung innerhalb der VDS
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Zu prüfen (siehe Begleitmassnahmen) bzw. mit Umsetzung Metropark im unmittelbaren Umfeld zu koordinieren.
Erforderliche Begleitmassnahmen	Die mittelfristig von der Gemeinde geplanten Entwicklungen im Westen (Wegfall Depot und Sportplatz und jeweilige Areal-/Nutzungsentwicklung) sind zur Aufwertung der Zugänglichkeit, des Aufenthalts und der Identität zu nutzen. Abstimmung des verkehrlichen Angebots mit der nahegelegenen VDS Zollikofen

Massnahmen

Für die Verbesserung der VDS-Funktion am Standort Worblaufen wurden in den vergangenen Jahren mehrere Massnahmen umgesetzt. Das betrifft beispielsweise die Veloparkierung, die Verknüpfung mit Buslinien, das Angebot an Car-Sharing-Fahrzeugen, die Realisierung einer Bike-Sharing-Station und den Ausbau des Angebots an Mantelnutzungen. Es handelt sich dabei aber nicht um Massnahmen, die im RGSK erschienen sind.

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
2	BM.FVV-Ü.02.35	Ittigen, Umsetzung Velotangentialverbindung Grauholzstrasse
1	BM.ÖV-Nat.9	RBS, Bern Zollikofen: Angebotsausbau Personenverkehr HVZ

3.1.6 Zentrumsnahe MIV-Bündelungsdrehscheibe in der Kernagglomeration (Typ D)

Neufeld (P+R)

Abb. 7 Übersicht Massnahmen Verkehrsdrehscheibe Neufeld

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf	Standortbeurteilung	Als zentraler Zugangs- und Umsteigepunkt von der Autobahn in die Innenstadt sehr gut geeignet, erfordert aber eine attraktive ÖV-Anbindung. Es soll eine Identitätsstärkung und Aufwertung des Raums angestrebt werden. Massnahmenbedarf Priorität verkehrlich 1-2; räumlich 3
	Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Bike-Sharing Schnelle und direkte ÖV-Verbindungen in unterschiedliche Stadteile
	Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Fernbusterminal mit Infrastruktur (Haltekanten, Warteraum) ausstatten Anbindung zu städtischen und regionalen ÖV-Linien verbessern Bessere Verknüpfung mit Sharing-Angeboten für urbane Mobilität

Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Kiosk oder vergleichbares Angebot
Erforderliche Begleitmassnahmen	Identität und Integration in das urbane Umfeld sollte verbessert werden. Abstimmung der Parkraumbewirtschaftung mit weiteren Drehscheiben mit P+R-Funktion

Massnahmen RGSK 2025 und frühere AP

Priorität / Generation	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.15	Stadt Bern, Velohauptrouten: 401 Bremgartenstrasse
1	BM.FVV-Ü.01.56	Stadt Bern, Ausbau Standortnetz Mobilitätshubs (MaaS)
AP4	BM.KM-Mu.1	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal Neufeld

3.1.7 Regionale Verkehrsdrehscheibe in der Kernagglomeration (Typ E)

Brünnen Westside

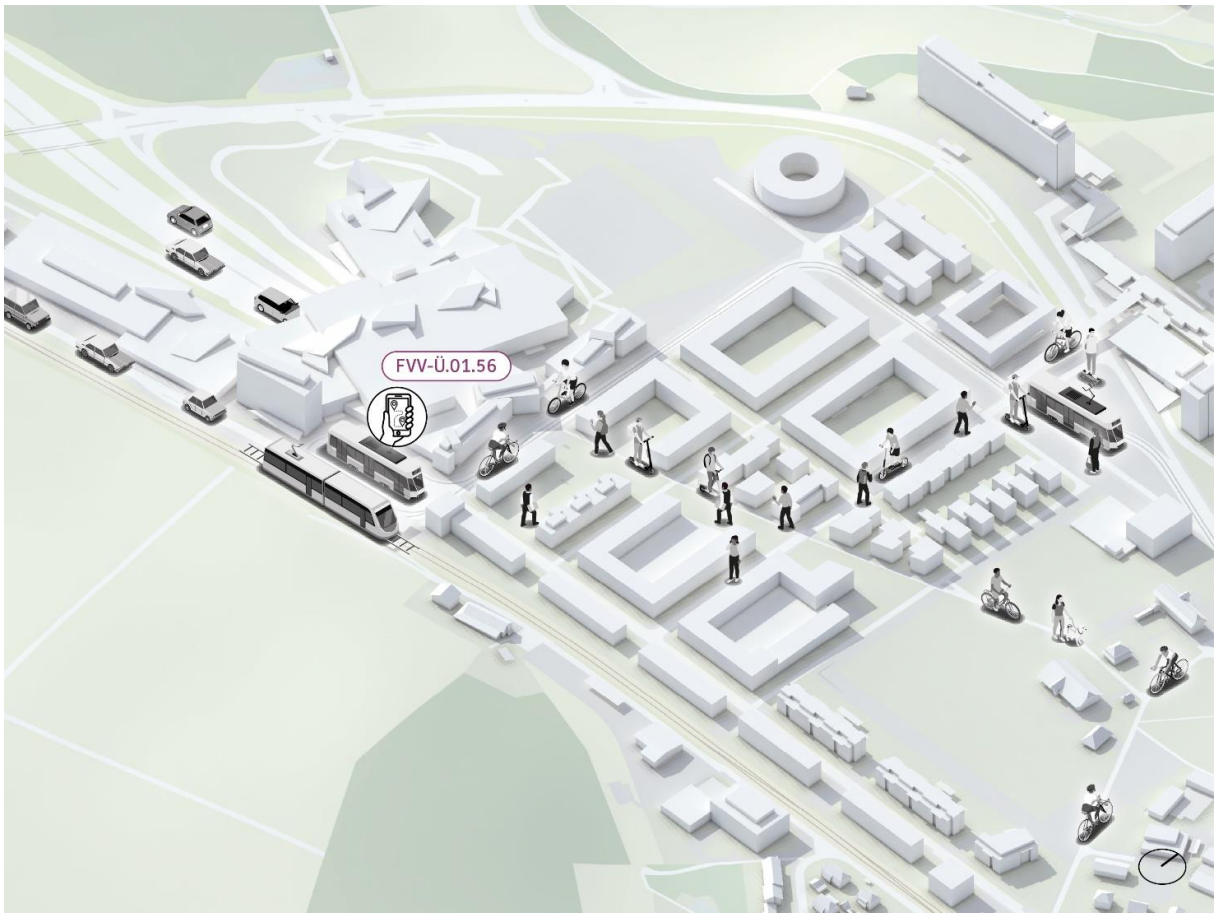


Abb. 8 Übersicht Massnahmen Verkehrsdrehscheibe Brünnen Westside

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf	Standortbeurteilung	Attraktiver Zugang zum Westen der Stadt Bern mit attraktiver Rahmennutzung für Freizeit- und Einkaufsnutzungen. Dadurch ergeben sich Synergien mit den vorhandenen Parkierungsanlagen. Dafür ist eine attraktive Tarifstruktur für die Parkierung erforderlich. Zusätzlich ist eine Abstimmung der Fahrtenkontingente notwendig (vertiefte Prüfung des Standorts im Zusammenhang mit dem bestehenden ViV-Fahrtenkontingent notwendig). Massnahmenbedarf Priorität verkehrlich 2; räumlich 3
	Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Zu prüfen ist eine Erweiterung P+R-Angebot durch Mitbenützung Parkhaus Einkaufszentrum; aufgrund der Rückmeldungen aus der Mitwirkung besteht diesbezüglich aber von Seiten Stadt Bern grosse Skepsis. Hinzuweisen ist auf eine unerwünschte Nutzungskonkurrenz, einen potenziellen Konflikt mit dem ViV-Fahrtenkontingent und Probleme beim Pricing. Stärkung der ÖV-Tangentiallinien, insbesondere nach Süden
	Erforderliche Begleitmassnahmen	Anpassen der Tarifstruktur des Parkhauses

	Beschränkung der MIV-Fahrten auf dem Hauptstrassennetz in Richtung Kernstadt durch Verkehrsmanagementmassnahmen Abstimmung Parkraumbewirtschaftung mit VDS Neufeld

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.19	Stadt Bern, Programm Veloabstellplätze in Quartieren
1	BM.FVV-Ü.01.56	Stadt Bern, Ausbau Standortnetz Mobilitätshubs (MaaS)
1	BM.ÖV-Nat.1	Bern Brünnen Wendegleis

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP3	LV-W-1-k-a T2	Bern, Velohauptrouten A-Massnahmen, Teil 2 (Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen, Murtenstrasse 20-32, strassenbegleitender Radweg)
AP3	LV-W-1-k-a T5	Bern, Velohauptrouten A-Massnahmen, (Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen: SOMA 1. Etappe, Markierung & Signalisation sowie SOMA 2. Etappe baulich)

Bolligen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Aktuell Umfeldplanung noch offen, daher Chance für Entwicklung VDS. Verkehrliche Funktion als ÖV-Drehscheibe heute gegeben, Einbindung Mikromobilität prüfen, Priorität liegt aber auf der räumlichen Gesamtplanung. Massnahmenbedarf Priorität verkehrlich 2; räumlich 1
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Vergrösserung Car-Sharing- und Bike-Sharing Angebot Ausbau P+R-Angebot für Pendler aus dem Gebiet Krauchthal prüfen
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Schaffung von Sharing-Angeboten für Mikromobilität
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Erhalt / Stärkung Bestand, Ausbau Wohnfunktion
Erforderliche Begleitmassnahmen	Einbettung in städtebauliche und freiraumplanerische Entwicklung. Busbevorzugung zur Sicherung der Fahrplanstabilität im Umfeld VDS Verkehrsmanagementmassnahmen in Richtung Wankdorf/Ostermundigen zur Verhinderung von Reboundeffekten auf der Strasse

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.13	Ostermundigen, Umsetzung Velohauptverbindung I Wegmühlegässli mit Option Dr. Zuberstrasse

Kleinwabern

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Vorerst ist kein P+R-Angebot an der zukünftigen Haltestelle Kleinwabern vorgesehen. Längerfristig wäre aber ein P+R am Standort Kleinwabern mit wenigen Parkfeldern zumindest prüfenswert. Hintergrund ist die Lage am Rand der Kernagglomeration in Verbindung mit dem dispersen Verkehrsaufkommen zwischen der MIV-Drehscheibe Toffen und Wabern **Massnahmenbedarf Priorität verkehrlich 2; räumlich 3**
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Angebot für Bike-Sharing ist einzuplanen. P+R im kleinen Rahmen wäre prüfenswert. Es widerspricht allerdings dem sich bereits im Bewilligungsverfahren befindlichen Projekt. Entsprechend wird kurz- bis mittelfristig darauf verzichtet.
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Vorerst keiner
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Vorerst keiner
Erforderliche Begleitmassnahmen	Im Rahmen der Planung der Siedlungsentwicklung ist zu prüfen, welche Nutzungen an diesem Ort richtig sind (Stärkung Funktion VDS vs. Konkurrenzierung vorhandener lokaler Zentren entlang der Strassenachse) Beschränkung der MIV-Fahrten in Richtung Kernstadt durch Verkehrsmanagementmassnahmen (teilweise schon Bestandteil des Tramverlängerungsprojekts), Parkraum-Management im Umfeld Stärkung der ÖV-Tangentiallinien nach Westen

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.43	Köniz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz Nord, Abschnitt 2: Wabern, Rotes Kreuz - Grünaustrasse
3	BM.FVV-Ü.03.06	Köniz, Kehrsatz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz, Abschnitt 5, Kleinwabern – Kehrsatz-Nord
2	BM.FVV-Ü.03.08	Köniz Wabern, Fuss-/Veloverbindung Weyergut
1	BM.FVV-Ü.03.19	Köniz, Fuss- und Veloverbindung METAS/Nesslerenholz, Abschnitt Köniz, Lindenweg - Kehrsatz, Nesslerenstrasse
1	BM.ÖV-Nat.4	BLS, Haltestelle Kleinwabern

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.ÖV-Ort.6.1	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)
AP4	BM.NM-VM.1.2	Köniz, VM Köniz Wabern - Bern Süd
AP4	BM.MIV-Auf.4.1	Köniz, Sanierung Seftigenstrasse, Tramwendeschlaufe Kleinwabern bis Kreisel Kehrsatz Nord
AP3	ÖV-Reg-11 T2	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern, Teil 2 (Fuss und Radweg)
AP3	ÖV-Reg-11 T3	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern, Teil 3 (Erschliessung Überbauung)
AP3	ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern
AP3	LV-N-5 T2	Köniz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz Nord, Abschnitt 3 Grünaustrasse-Bächteletenweg
AP3	LV-N-5 T4	Köniz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz Nord, Abschnitt 4 Bächtelenweg-Kleinwabern

Köniz (Bahnhof)

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Geringe Sichtbarkeit aufgrund der rückwärtigen Lage zur eigentlichen Zentrumsachse. Potenzial für Attraktivitätserhöhung im nahen Bahnhofumfeld vorhanden. Attraktivität für Velo und Mikromobilität erhöhen. Die VDS Köniz steht in Abhängigkeit zurr Entwicklung Zentrum Köniz Nord. **Massnahmenbedarf Priorität 3**
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Ausbau Angebot Veloabstellplätze
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Verbesserung Verknüpfung mit Linie 10 auf Schwarzenburgstrasse (heute weite Umsteigewege) Bessere Anbindung an das Velowegnetz
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Keiner; zu beachten: Perimeter beidseits des Bahnhofs mit grossem Entwicklungspotenzial
Erforderliche Begleitmassnahmen	Aufwertung / Ausdehnung des öffentlichen Raums, planerische Einbettung in die räumliche Entwicklung des Bahnhofumfelds. Parkraummanagement im Umfeld, wobei die VDS mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto erreicht werden soll. Entsprechend Stärkung des Umsteigens auf das Velo und mit Sharing-Angeboten für Mikromobilität. Bestehendes Verkehrsmanagement Köniz weiterführen und ggf. ausbauen

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
2	BM.FVV-Ü.12	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6
1	BM.FVV-Ü.01.44	Köniz, Landorfstrasse; Sägestrasse - Schwendistutz (Verkehrssicherheit)
1	BM.ÖV-Nat.5	Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz: Doppelspurausbau

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.21.21	Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahnhaltestelle Köniz–Sägestrasse
AP1	0351.014 T1	Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern (Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse), Teil 1 (TP 2-4)

Niederwangen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Potenzial für Stärkung ÖV-ÖV-Umstieg sowie MIV-ÖV Umstieg, aber primär nach Bern West und Köniz, Ausbau bzw. Einführung von P+R-Parkplätzen prüfen. Planerische Massnahmen zur Sicherung der erforderlichen Flächen sollten mit zeitlich hoher Priorität angegangen werden. Massnahmenbedarf Priorität 1
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Schaffung von Veloabstellplätzen im Umfeld der ÖV-Haltekanten
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Integration MIV-Parkierungsangebot in VDS Verbesserung der Zugänglichkeit Bahnhof von Westen für den Fuss- und Veloverkehr
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Keiner
Erforderliche Begleitmassnahmen	Aufwertung öffentlicher Raum und Stärkung Erkennbarkeit / Identität Parkraum-Management im Umfeld inkl. Berücksichtigung bestehender privater Parkplätze in unmittelbarer Nähe VDS Verkehrsmanagement auf dem Hauptstrassennetz Richtung Kernstadt Die ESP-Planung und die Ausgestaltung des Fahrtenkontingentes (ViV-Regelung) weiterentwickeln, damit die entsprechenden Randbedingungen im kantonalen Richtplan angepasst werden können.

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.KM-Mu.08	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen
1	BM.FVV-Ü.15	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse - Moosweg
1	BM.FVV-Ü.01.44	Köniz, Landorfstrasse; Sägestrasse - Schwendistutz (Verkehrssicherheit)
1	BM.ÖV-Nat.2	Bern Holligen: Entflechtung

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.11	Gemeinde Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF)
AP4	BM.MIV-Auf.4.3	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Niederwangen
AP1	0351.025 T6	Köniz: Ried - Bern/Freiburgstrasse, LV-Verbindung

Schönbühl SBB / RBS / Shoppyland

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Als VDS aus verkehrlicher Sicht primär im Zusammenspiel mit dem Parkplatz des Einkaufszentrums und als Verknüpfung der drei Bahnhaltepunkte interessant. Ohne Verknüpfung mit diesen Infrastrukturen besteht wenig VDS-Potenzial. Bedarf für eine Aufwertung des öffentlichen Raums ist gegeben. Durch das Einkaufszentrum ergeben sich Synergien mit den vorhandenen Parkierungsanlagen. Dafür ist eine attraktive Tarifstruktur für die Parkierung erforderlich. Zusätzlich ist eine Abstimmung mit den bestehenden ViV-Fahrtenkontingenten notwendig. Massnahmenbedarf Priorität 1
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Integration Sharing-Angebote der Mikromobilität Zu prüfen: Schaffung P+R-Angebot durch Integration Parkplatz Shoppyland (steht in potenziellem Konflikt mit ViV-Kontingenten) Integration der lokalen ÖV-Anbindung in die VDS insbesondere für den westlichen Teil im Umfeld Einkaufszentrum
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Verbesserung Wegführung innerhalb VDS, Anordnung Bushaltestelle für Umstieg zwischen Bus und Bahn optimieren, Verknüpfung der drei Bahnhaltestellen.
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Die vorhandenen und ggf. auch neuen Mantelnutzungen müssen besser «von aussen» erkennbar und separat benutzbar sein.
Erforderliche Begleitmassnahmen	Prüfung einer Kombination von Entwicklung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und der Planung der VDS. Gestalterische Begleitung, insbesondere (Schaffung von, und) starke Aufwertung des öffentlichen Raums. Empfohlen wird die Durchführung einer Testplanung Abstimmung mit VDS Wankdorf, da bei grossen Veranstaltungen im Raum Wankdorf der Standort Shoppyland teilweise schon heute als P+R-Standort genutzt wird.

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.58	Bäriswil, Verlängerung Radweg
2	BM.FVV-Ü.03.22	Urtenen-Schönbühl, Verbesserung LV-Querung Lyssstrasse
1	BM.MIV-Auf.01.12	Moosseedorf, Neugestaltung Knoten Gewerbestrasse / Industriestrasse
1	BM.ÖV-Str.07	Ausbau ÖV Buslinie Nr. 38 Infrastrukturbauten Shoppyland und Brücke Seedorffeldstrasse
2	BM.FVV-Ü.03.41	Velotangentialverbindung Grauholzstrasse Ittigen - Schönbühl

Zollikofen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	VDS planerisch gesichert, Funktionalität verkehrlich grundsätzlich vorhanden Massnahmenbedarf Priorität 3
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Ausbau B+R-Angebot bzw. der Veloabstellflächen Wendegleis für 7.5-Minuten-Takt nach Bern, führt zu Reduktion des Parkplatzangebots für MIV, welches nicht kompensiert werden soll
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Keiner
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Keiner
Erforderliche Begleitmassnahmen	Ausweitung und Aufwertung des (noch kaum vorhandenen) öffentlichen Raums. Planung zusammen mit dem ESP.

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
3	BM.MIV-Auf.03.05	Zollikofen, Sanierung Ortsdurchfahrt
3	BM.FVV-Ü.03.39	Verbesserungen auf Veloverbindung Zollikofen - Münchenbuchsee - Moosseedorf
1	BM.ÖV-Nat.9	RBS, Bern Zollikofen: Angebotsausbau Personenverkehr HVZ

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.33	Velohauptrouten Korridor Raum Zollikofen
AP4	BM.MIV-Auf.5.6	Zollikofen, punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf der Kirchlindachstrasse
AP4	BM.LV-Ü.21.32	Umsetzung Velohauptrouten Raum Zollikofen, Etappe 1
AP3	LV-S-4	Ittigen-Zollikofen, Länggasse
AP3	LV-S-6	Moosseedorf-Zollikofen, Bernstrasse-Zürichstrasse
AP2	V-KM 2 T2	B+R-Anlagen und Velostationen, Teil 2 (Zollikofen: Unterzollikofen Veloparkierung Station)
AP1	0351.033 T7	Münchenbuchsee: Veloparkierung Bahnhof Zollikofen SBB

3.1.8 Regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration (Typ F)

Belp

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	VDS planerisch gesichert, Funktionalität verkehrlich grundsätzlich vorhanden Massnahmenbedarf Priorität verkehrlich 3; räumlich 2
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Tangentiallinie in die Korridore Südost und Ost Einführung Car- und Bike-Sharing-Angebote
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Schaffung eines vollwertigen Bushubs prüfen mit optimierter Verknüpfung zu Personenunterführung; damit Umstieg zwischen den Buslinien ermöglichen resp. vereinfachen.
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Keiner
Erforderliche Begleitmassnahmen	Umgang mit unterschiedlichen Ansprüchen (einerseits VDS, andererseits Dorfzentrum) klären. Dabei eine gute Einbettung der VDS in die zukünftige (noch nicht vollständig klare) räumliche Entwicklung im Perimeter der VDS sicherstellen.

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.KM-Mu.05	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp
1	BM.FVV-Ü.01.02	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 2. Etappe
1	BM.FVV-Ü.01.07	Velohauptroute Wichtrach - Münsingen - Belp
2	BM.NM-VM.02.01	Belp, VM Belp

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.MIV-Auf.4.5	Belp, BGK Dorfplatz/Dorfstrasse

Konolfingen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Wichtiger ÖV-Umsteigepunkt mit kompetitivem ÖV-Angebot in die Kernagglomeration. Konolfingen ist zusätzlich ein wichtiger und attraktiver P+R- und B+R-Standort Massnahmenbedarf Priorität 2
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Stärkung/Vergrösserung P+R-Angebot prüfen
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Keiner
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Keiner
Erforderliche Begleitmassnahmen	Prüfen, ob die Anlage einer VDS mit einer Bahnhof-Umfeld-Entwicklung (in Richtung bauliche Verdichtung) kombiniert werden kann. Stärkung der Direktverbindung nach Bern, da diese ab Konolfingen verglichen mit dem MIV schneller ist und so auch der Umstieg vom MIV auf den ÖV gefördert werden kann. Verkehrslenkungsmassnahmen zur Sicherstellung, dass der MIV die VDS primär über das Hauptstrassen-Netz erreicht und nicht über Nebenstrassen mit geringem Ausbaustandard (insbesondere ab Nordosten)

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
2	BM.FVV-Ü.18	Radweg Konolfingen - Zäziwil
2	BM.FVV-Ü.02.36	Tägertschi-Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit
1	BM.ÖV-Nat.3	Wankdorf Süd-Ostermundigen: Entflechtung
1	BM.ÖV-Nat.10	Gümligen Süd: Entflechtung

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.21.29	Umsetzung Velohauptrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil, Etappe 1
AP4	BM.MIV-Auf.4.6	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz
AP2	V-MIV 5.2h	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse

Münsingen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Der Bahnhof Münsingen weist ein hohes Potenzial für die bessere Einbindung des Veloverkehrs und von Formen der Mikromobilität auf, es sollen vermehrt Sharing-Angebote eingeführt und gefördert werden. Es ist ein attraktives und mengenmässig ausreichendes Parkierungsangebot für Velos sicherzustellen. Massnahmenbedarf Priorität 1
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Bike-Sharing-Station Einführung Sharing-Angebote im Bereich Mikromobilität
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Keiner, allenfalls Ausbau Anlagen für Veloparkierung prüfenswert
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Keiner
Erforderliche Begleitmassnahmen	Aufwertung des öffentlichen Raums, planerische Einbettung in die laufende Entwicklung des Bahnhofumfelds. Bei Bedarf und in Ergänzung zu den umgesetzten Massnahmen zusätzliche Verkehrsmanagement-Massnahmen prüfen, um das Zentrum und das Bahnhofsumfeld von MIV zu entlasten. Die Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen 3. und 4. Generation rund um den Bahnhof Münsingen (neues Perron West, Erweiterung Bushof, zusätzliche Veloabstellanlagen Süd, neue Fuss- und Veloverbindung PU Süd) sind für die VDS Münsingen von zentraler Bedeutung. Diese Massnahmen sind eng mit dem Projekt der SBB im Ausbauschritt 2025 verknüpft, mit welchem der Viertelstundentakt Bern-Münsingen sichergestellt werden soll. Das Projekt der SBB weisst mittlerweile Verzögerungen auf. Dies stellt ein Projektrisiko dar, insbesondere auch für die Gemeindeprojekte. Die Massnahmen rund um den Bahnhof sind daher noch nicht gesichert und müssen mit hoher Priorität weiterverfolgt werden.

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.07	Velohauptroute Wichtrach - Münsingen – Belp

1	BM.FVV-Ü.01.34	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord
1	BM.FVV-Ü.01.35	Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen
1	BM.FVV-Ü.20	Münsingen, Langsamverkehrsunterführung (PU Süd)
1	BM.FVV-Ü.21	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord, Teil 3 (Durchgehende Industriestrasse)
1	BM.ÖV-Ort.01.05	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof
1	BM.ÖV-Nat.3	Wankdorf Süd-Ostermundigen: Entflechtung
1	BM.ÖV-Nat.6	Münsingen, Wendegleis
1	BM.ÖV-Nat.10	Gümligen Süd: Entflechtung

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.24.7	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Münsingen-Thun
AP4	BM.LV-Ü.32	Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen
AP3	V-KM-B-2-b	Münsingen, Velostation Bahnhof
AP3	MIV-E-4 T1	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord, Teil 1 (Strassenraum Bahnhof West)
AP3	LV-N-11	Münsingen, Bahnhof LV-Verbindungen
AP1	0351.010 T6	Münsingen; Sanierung Ortsdurchfahrt

Worb Dorf

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Bereits funktionierende Verkehrsdrehscheibe und wirksame Begleitmassnahmen im Umfeld (Umfahrung Worb inkl. flankierenden Massnahmen) realisiert. Priorität Massnahmenbedarf: 3
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Regelmässige Busverbindung nach Worb SBB (MIV-Bündelungsdrehscheibe)
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Keiner
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Kein weiterer ausgewiesener Bedarf
Erforderliche Begleitmassnahmen	Prüfung einer kombinierten Entwicklung von VDS und Vorranggebiet. Stärkung der Umsteigebeziehung zwischen den unterschiedlichen ÖV-Linien, Abstimmung mit der VDS Worb SBB Verkehrsmanagement-Massnahmen für Ortszentrum (bereits heute vorhanden, Anpassungen und verstärkte Abstimmung mit P+R Worb SBB prüfenswert)

Massnahmen RGSK 2025 und frühere AP

Priorität / Generation	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.ÖV-Ort.01.08	Worb, Ortsbus Haltestellen Infrastruktur
AP4	BM.LV-Ü.21.28	Umsetzung Velohauptroute Worb-Deisswil

3.1.9 Dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe (Typ G)

Gümmenen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Reiner P+R-Standort ohne erweiterte Funktionen. Priorität Massnahmenbedarf: 3
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Keiner
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Keiner
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Mantel- und Drittnutzungen im kleinen Umfang denkbar
Erforderliche Begleitmassnahmen	Raumplanerisch sorgfältig zu begleiten Ansiedlung allfälliger Mantelnutzung (Tankstelle mit Einkaufsmöglichkeit o.dgl.) kann geprüft werden

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP3	LV-S-5	Gümmenen-Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit

Niederscherli / Mittelhäusern / Schwarzenburg

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Das Umfeld des Bahnhofs Niederscherli bietet mit dem kleinteiligen Wohnquartier ohne Flächen für die Entwicklung und der Lage abseits der Hauptstrasse ungünstige Voraussetzungen für eine Verkehrsdrehscheibe. Dies kann auch die Busanbindung Richtung Oberbalm nicht wirklich wettmachen. Unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Mitwirkung stehen die Standorte Bahnhof Mittelhäusern und insbesondere Schwarzenburg als MIV-Bündelungsdrehscheibe stärker im Fokus. In einem ersten Schritt ist deshalb die Standortfrage definitiv zu klären. Priorität Massnahmenbedarf: 1
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Schaffung P+R-Angebot
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Verknüpfung MIV-ÖV verbessern, kurze Umsteigewege Auch ausreichendes Angebot für B+R bereitstellen
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Mantel- und Drittnutzungen im kleinen Umfang denkbar
Erforderliche Begleitmassnahmen	Keine weiteren

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
2	BM.FVV-Ü.03.27	Köniz, Fuss- und Veloverbindung entlang der Bahngleise nach Schwarzenburg, Abschnitt Niederscherli - Mittelhäusern
3	BM.FVV-Ü.03.38	Köniz, Schwarzenburg, Veloverbindung Mittelhäusern – Schwarzenburg
1	BM.ÖV-Nat.5	Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz: Doppelspurausbau

Toffen

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf	Standortbeurteilung	Grosses Potenzial für die Anbindung des Gebiets Gantrisch an den ÖV, dies gilt sowohl für die Pendlerströme als auch für das touristische Angebot. Letzteres muss aber im ÖV auf Toffen ausgerichtet und gefördert werden. Zudem ist eine Abstimmung der VDS mit der Siedlungsentwicklung erforderlich. Der Standort Toffen soll unter Einbezug überregionaler Verkehrsströme und bezüglich der Anbindung des Gurnigel- / Gantrischgebiets noch vertieft verifiziert werden. Sofern sich die Standortbeurteilung bestätigt, sollen mit hoher Priorität verkehrliche Massnahmen erarbeitet und anschliessend umgesetzt werden. Dabei ist Toffen sowohl als VDS Typ G als auch als VDS Typ H (Tourismus- und Freizeit-VDS) auszugestalten. Neben der Realisierung eines P+R-Angebots sind auch Möglichkeiten für eine deutlich bessere ÖV-Anbindung des Gurnigel- / Gantrischgebiets vom Standort Toffen aus zu prüfen. Dazu könnte auch ein Pilotprojekt zu einem On-Demand-Angebot gehören Massnahmenbedarf Priorität verkehrlich 1; räumlich 3
	Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Direkte ÖV-Anbindung ins Gantrischgebiet zu touristischen Spitzen (allenfalls ergänzt mit On-Demand-Angeboten); Sicherstellung genügende Kapazitäten Busverkehr, insbesondere auch für Freizeitverkehr Richtung Gantrisch Ausbau P+R Angebot
	Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Integration grössere Parkierung in Bahnhofumfeld mit möglichst direktem Zugang
	Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Prüfung von Ansiedlung von Einkauf / Gastro (Kleinformat)
	Erforderliche Begleitmassnahmen	Kombination mit Entwicklung Vorranggebiet Wohnen Kommunikation und Wegweisung auf touristische Drehscheibe ausrichten

Bisher liegen keine spezifisch auf eine VDS Toffen ausgerichteten Massnahmen vor.

Wichtrach

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Abstimmungsbedarf mit flächenintensivem Gewerbe notwendig, falls verkehrliche Funktion ausgebaut werden soll. Massnahmenbedarf Priorität verkehrlich 3; räumlich 2
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Veloabstellung an zentraler Lage bei Zugang zu Bahnhof
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Aufwertung Bushaltekante inkl. Umsetzung BehiG Integration Velo in VDS
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Bedarf prüfen
Erforderliche Begleitmassnahmen	Etablierung VDS zusammen mit Flächenoptimierungen bei den angrenzenden gewerblich-industriellen Nutzungen prüfen. Flankierende / planerische Massnahmen betreffend Mantelnutzungen prüfen. Parkraummanagement im Umfeld prüfen

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
1	BM.FVV-Ü.01.07	Velohauptroute Wichtrach - Münsingen - Belp
2	BM.FVV-Ü.03.23	Wichtrach, Velohauptroute Münsingen - Thun: Wi-3 Thalgutstrasse Wichtrach
1	BM.ÖV-Nat.10	Gümligen Süd: Entflechtung

Worb SBB

Standortbeurteilung und Ausbaubedarf

Standortbeurteilung	Funktionierende MIV-Bündelungsdrehscheibe, bei steigendem Auslastungsgrad Ausbau der P+R-Funktion. Massnahmenbedarf Priorität 3
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	Ausbau P+R-Angebot Car-Sharing-Angebot Verbesserung ÖV-Verbindung nach Worb Dorf und Rubigen
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Erstellung einer hindernisfreien Bushaltekante Ausrichtung Buslinien auf Takt S-Bahn in Worb SBB
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	Allfällige weitere Angebote benötigen eine raumplanerische Abwägung
Erforderliche Begleitmassnahmen	Kombinierte Entwicklung / Planung VDS mit Vorranggebiet Arbeiten. Art und Mass potenzieller Mantelnutzung sorgfältig auf das raumplanerisch erwünschte Zielbild abstimmen (Region). Sicherstellung Anschlüsse von Bussen aus dem Süden

Massnahmen RGSK 2025

Priorität	Massnahme	Massnahmentitel
2	BM.FVV-Ü.03.32	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs

Massnahmen frühere AP

Generation	Massnahme	Massnahmentitel
AP4	BM.LV-Ü.21.37	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Worb
AP4	BM.LV-Ü.21.36	Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs; Ortsausgang bis Worb SBB

3.2 Strategische Planungs- und Koordinationsmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Priorität	Typ	Seite
BM.Strat.01	Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen	–	SM	46

3.3 Fuss- und Veloverkehr

Die Massnahmen Verkehr werden entweder als Einzelmassnahmen (EM) oder als Teil von Massnahmenpaketen (MP) geführt. Die Massnahmenpakete sind nach Priorität aufgeteilt. Jeweils ein Paket umfasst Massnahmen der 1. Priorität, ein weiteres Paket Massnahmen 2. Priorität sowie schliesslich eines, das RGSK-Massnahmen aller Prioritäten enthält, die aber nicht gleichzeitig im AP enthalten sind.

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Priorität	Typ	Seite
BM.FVV-F.05	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse	2	EM	56
BM.FVV-F.07	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz	1	EM	59
BM.FVV-V.05	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Ersatzstandort Bollwerk	1	EM	62
BM.FVV-V.06	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Velostation Bubenbergplatz 4b	1	EM	65
BM.FVV-V.07	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, weitere Standorte	2	EM	68
BM.FVV-Ü.05	Stadt Bern, BGK Bollwerk Aufwertung	2	EM	70
BM.FVV-Ü.07	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse Abschnitt Riedbach	1	EM	73
BM.FVV-Ü.09	Velosicherheit Rümligen Riggisberg, Abschnitt Grabenstrasse und Riggisbergstrasse	2	EM	76
BM.FVV-Ü.11	Stadt Bern, Aufwertung Personenunterführung Untermattweg für den Fuss- und Veloverkehr	1	EM	78
BM.FVV-Ü.12	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6	2	EM	82
BM.FVV-Ü.13	Radweg Gürbetal	2	EM	83
BM.FVV-Ü.14	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse - Loryplatz	2	EM	85
BM.FVV-Ü.15	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse - Moosweg	1	EM	88
BM.FVV-Ü.16	Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindungen Gaswerkareal, Lift Monbijoubrücke	1	EM	91
BM.FVV-Ü.17	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz (Gesamtkonzept langfristige Massnahme)	2	EM	93
BM.FVV-Ü.18	Radweg Konolfingen - Zäziwil	2	EM	95
BM.FVV-Ü.20	Münsingen, Langsamverkehrsunterführung (PU Süd)	1	EM	98

BM.FVV-Ü.21	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord, Teil 3 (Durchgehende Industriestrasse)	1	EM	101
BM.FVV-Ü.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Bern, A-Horizont	–	MP	104
BM.FVV-Ü.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Bern, B-Horizont	–	MP	198
BM.FVV-Ü.03	Aufwertung, Schliessen von Netzlücken und Erhöhung Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr Region Bern, Priorität 1/2/3	–	MP	260

3.4 Öffentlicher Verkehr

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Priorität	Typ	Seite
BM.ÖV-Str.05	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal	1	EM	350
BM.ÖV-Str.06	Stadt Bern, ÖV-Tangentiallinie Bern Nord	2	EM	353
BM.ÖV-Str.07	Ausbau ÖV Buslinie Nr. 38, Infrastrukturbauten Shoppyland und Brücke Seedorffeldstrasse	2	EM	355
BM.ÖV-Str.11	Stadt Bern, Verlängerung ÖV-Linien Erschliessung Inselareal, Anpassung Infrastruktur Strecke sowie Wendemöglichkeit neue Endhaltestellen	2	EM	357
BM.ÖV-E.05	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Bern, Bernmobil	1	EM	360
BM.ÖV-E.06	Agglomeration Bern, Elektrifizierung Ortsbuslinien RBS	1	EM	364
BM.ÖV-Ort.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, A-Horizont	–	MP	367
BM.ÖV-Ort.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, B-Horizont	–	MP	377

3.5 Motorisierter Individualverkehr

Die Massnahmen Verkehr werden entweder als Einzelmassnahmen (EM) oder als Teil von Massnahmenpaketen (MP) geführt. Die Massnahmenpakete sind nach Priorität aufgeteilt. Jeweils ein Paket umfasst Massnahmen der 1. Priorität, ein weiteres Paket Massnahmen 2. Priorität sowie schliesslich eines, das RGSK-Massnahmen aller Prioritäten enthält, die aber nicht gleichzeitig im AP enthalten sind.

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Priorität	Typ	Seite
BM.MIV-K.05	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2	EM	388
BM.MIV-K.03	Erhöhung Kapazität der Region Bern, Priorität 1/2/3	–	MP	391
BM.NM-VM.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, Agglomeration Bern, B-Horizont	–	MP	398

BM.MIV-Auf.08	Stadt Bern, Weissensteinstrasse, Pestalozzi-, Brunnmattstrasse (Gleisersatz)	1	EM	402
BM.MIV-Auf.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, A-Horizont	–	MP	405
BM.MIV-Auf.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, B-Horizont	–	MP	421
BM.MIV-Auf.03	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum Region Bern, Priorität 1/2/3	–	MP	431

3.6 Kombinierte Mobilität

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Priorität	Typ	Seite
BM.KM-Mu.05	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	2	EM	444
BM.KM-Mu.06	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	1	EM	446
BM.KM-Mu.08	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	1	EM	449

3.7 Übergeordnete Massnahmen Verkehr

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Typ	Seite
BM.MIV-Nat	Dokumentationsblätter Nationale Massnahmen MIV	–	453
BM.MIV-Nat.03	Anschluss N6 Bern-Wankdorf	EM	
BM.MIV-Nat.04	Bypass Bern Ost (Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf – Muri)	EM	
BM.MIV-Nat.07	Anschluss N1 Grauholz	EM	
BM.ÖV-Nat	Dokumentationsblätter Nationale Massnahmen ÖV	–	459
BM.ÖV-Nat.01	Bern Brünnen Wendegleis	EM	
BM.ÖV-Nat.02	Bern, Holligen Entflechtung	EM	
BM.ÖV-Nat.03	Wankdorf Süd-Ostermundigen Entflechtung	EM	
BM.ÖV-Nat.04	BLS, Haltestelle Kleinwabern	EM	
BM.ÖV-Nat.05	Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz Doppelspurausbau	EM	
BM.ÖV-Nat.06	Münsingen, Wendegleis	EM	
BM.ÖV-Nat.07	RBS, Bern-Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ	EM	
BM.ÖV-Nat.08	RBS, Bern-Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ	EM	
BM.ÖV-Nat.09	RBS, Bern-Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ	EM	
BM.ÖV-Nat.10	Gümligen Süd Entflechtung	EM	

3.8 Übersicht nicht abgeschlossenen Verkehrsmassnahmen bisheriger RGSK / AP

In den folgenden Tabellen werden alle Massnahmen der AP der 1. bis zur 4. Generation aufgeführt, die noch nicht abgeschlossen worden sind. Die Tabellen sind in «mitfinanzierbare» und «nicht mitfinanzierbare» Maßnahmen unterteilt. Die Liste dient insbesondere als Information für die federführende Trägerschaft einer Massnahme. Sie sind verantwortlich dafür, dass mitfinanzierbare Massnahmen rechtzeitig ausgelöst werden, damit die für diese Massnahmen reservierten Bundesbeiträge nicht verfallen. Die Tabellen enthalten vier Spalten: Maßnahmennummer, Maßnahmentitel, AP-Generation und ARE-Code. Innerhalb einer Tabelle sind die Massnahmen nach den Kategorien Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, kombinierter Verkehr und nachfrageorientierter Mobilität gegliedert.

3.8.1 RGSK 2021 / AP4

Mitfinanzierbare Massnahme des AP

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Generation	ARE-Code
	Fuss- und Veloverkehr		
BM.LV-Ü.4	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen	4	0351.4.064
BM.LV-Ü.6	Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung	4	0351.4.065
BM.LV-Ü.11	Gemeinde Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF)	4	0351.4.068
BM.LV-V.1	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung PostParc	4	0351.4.057
BM.LV-V.5	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	4	0351.4.061
LV-A	Paket LV A-Liste	4	0351.4.672
	Öffentlicher Verkehr		
BM.ÖV-Tram.2	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz	4	0351.4.030
BM.ÖV-Str.1	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuenschwanderstrasse	4	0351.4.047
BM.ÖV-Str.2	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen	4	0351.4.048
BM.ÖV-E.1	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28	4	0351.4.050
BM.ÖV-E.2	Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47	4	0351.4.051
BM.ÖV-Ort.1	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 1: Baustein 4	4	0351.4.035
BM.ÖV-Ort.2	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge	4	0351.4.036
BM.ÖV-Ort.4	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	4	0351.4.037
BM.ÖV-Ort.6.1	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	4	0351.4.040
BM.ÖV-Ort.6.3	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen	4	0351.4.041
BM.ÖV-Ort.6.4	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	4	0351.4.042

BM.ÖV-Ort.6.5	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten	4	0351.4.043
	Motorisierter Individualverkehr		
BM.MIV-Auf.1	Stadt Bern, Inselplatz	4	0351.4.001
BM.MIV-Auf.7	Stadt Bern,Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain	4	0351.4.004
BM.MIV-E.1	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	4	0351.4.021
BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	4	0351.4.674
	Kombinierte Mobilität		
BM.KM.-Mu.1	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal Neufeld	4	0351.4.167
BM.KM.-Mu.2	Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem	4	0351.4.168
	Nachfrageorientierte Mobilität		
BM.NM-VM.3	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	4	0351.4.175
VM-A	Paket VM A-Liste	4	0351.4.673

Nicht-Mitfinanzierbare Massnahmen des AP

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Generation	ARE-Code
	Fuss- und Veloverkehr		
BM.LV-Ü.24.2	Region Bern-Mittelland, Studie Tangentialverbindung Schwarzenburg - Kirchdorf	4	0351.4.156
BM.LV-Ü.24.3	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Bern-Rubigen(-Münsingen)	4	0351.4.157
BM.LV-Ü.24.4	Region Bern-Mittelland, Studie Netzlücken Velohauptrouten	4	0351.4.158
BM.LV-Ü.24.5	Region Bern-Mittelland, Studie Velodrehscheiben	4	0351.4.159
BM.LV-Ü.24.6	Region Bern-Mittelland, Studie Zugang Wohlensee für Fuss- und Veloverkehr	4	0351.4.160
BM.LV-Ü.24.7	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Münsingen-Thun	4	0351.4.161
	Öffentlicher Verkehr		
BM.ÖV-Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Verbesserung ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum	4	0351.4.052
BM.ÖV-Ü.1.3	Region Bern-Mittelland, Studie für Regionales Angebotskonzept 2026-2029	4	0351.4.053
	Motorisierter Individualverkehr		
BM.MIV-Auf.4.6	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	4	0351.4.011
BM.MIV-Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Potenziale Überdeckung Autobahnen	4	0351.4.026
BM.MIV-Ü.1.2	Region Bern-Mittelland, Studie Überprüfung Basisstrassennetz	4	0351.4.027

BM.MIV-Ü.1.3	Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrsberuhigte Zonen	4	0351.4.028
BM.MIV-Ü.2	Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten	4	0351.4.029
	Kombinierte Mobilität		
BM.KM.Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrsdrehscheiben/Mobilitätshubs	4	0351.4.169
BM.KM.Ü.1.2	Region Bern-Mittelland, Studie Parkierungssituation Wohlensee	4	0351.4.170
BM.KM.Ü.1.3	Region Bern-Mittelland, Studie Parkplatzbewirtschaftung in der Region	4	0351.4.171
	Nachfrageorientierte Mobilität		
BM.NM-Ü.1.1	Region Bern-Mittel, Studie Mobilitätsmanagement in der Region	4	0351.4.176

3.8.2 RGSK 2016 (RGSK II) / AP3

Mitfinanzierbare Massnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Generation	ARE-Code
	Fuss- und Veloverkehr		
	Paket LV A-Liste	3	0351.3.160
	Öffentlicher Verkehr		
ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	3	0351.3.058
ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 1	3	0351.3.155
ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3a	3	0351.3.158
ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3b	3	0351.3.159
ÖV-FV-1-b	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2	3	0351.3.034
	Motorisierter Individualverkehr		
MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	3	0351.3.003
MIV-K-1	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	3	0351.3.004
MIV-O-2	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	3	0351.3.011
	Paket Aufw. Str. A-Liste	3	0351.3.161
	Kombinierte Mobilität		
V-KM-B-2-b	Münsingen, Velostation Bahnhof	3	0351.3.123
	Nachfrageorientierte Mobilität		
BM.NM-VM.3	Paket VM A-Liste	3	0351.3.165

Nicht-Mitfinanzierbare Massnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Gene-ration	ARE-Code
	Fuss- und Veloverkehr		
LV-S-15	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP (nur Planung)	3	0351.3.094
LV-W-1-b	Fraubrunnen (Gemeindegrenze) – Bätterkinden (nur Planung)	3	0351.3.096
LV-W-1-c	Münsingen – Bern (nur Planung)	3	0351.3.097
LV-W-1-d	Mühlethurnen – Belp (nur Planung)	3	0351.3.098
LV-W-1-e	Worb – Deisswil (nur Planung und Vorleistungen)	3	0351.3.099
LV-W-1-g	Ostermundigen (nur Planung)	3	0351.3.100
LV-W-1-h	Belp – Bern (nur Planung)	3	0351.3.101
LV-W-1-i	Köniz (nur Planung)	3	0351.3.102
LV-W-1-j	Raum Zollikofen (nur Planung)	3	0351.3.103
LV-W-1-k	Bern, Velohauptrouten, Velokorridore und Netz (nur Planung)	3	0351.3.104
LV-W-2-a	Reduktion Widerstände an LSA (nur Planung)	3	0351.3.108
LV-W-2-b (1)	Reduktion Widerstände Regionale Velonetzplanung	3	0351.3.109
LV-W-3-a	Korridorstudie Neuenegg – Laupen	3	0351.3.111
LV-W-3-d	Freizeitnetz, Bereinigung Parallelrouten Region/SchweizMobil	3	0351.3.114
LV-W-3-e	Freizeitrouten RKBM	3	0351.3.115
LV-W-3-f	Freizeitnetz, Routenumlegungen SchweizMobil	3	0351.3.116
	Öffentlicher Verkehr		
ÖV-W-1	Verbesserungen des Angebots der S-Bahn	3	0351.3.060
ÖV-W-2-a	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	3	0351.3.061
ÖV-W-2-b	Verbesserungen Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum	3	0351.3.062
ÖV-W-3	Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz	3	0351.3.063
ÖV-W-3-c	Prüfen von neuen Durchmesserlinien	3	0351.3.066
ÖV-W-3-d	Prüfen von Tramverlängerungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung	3	0351.3.067
	Motorisierter Individualverkehr		
MIV-E-1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn – Steigerhubelstrasse	3	0351.3.001
MIV-K-5	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	3	0351.3.008
MIV-W-1	Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer	3	0351.3.032
MIV-O-1	Bern, Helvetiaplatz	3	0351.3.010
MIV-O-9	Konolfingen, Neue Veloführung Unterführung Bahnhof	3	0351.3.021

MIV-S-2	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten	3	0351.3.031
	Kombinierte Mobilität		
KM-P-1 (1)	P + R-Anlagen	3	0351.3.117

3.8.3 RGSK 2012 (RGSK I) / AP2

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Generation	ARE-Code
	Fuss- und Veloverkehr		
	LV A-Liste	2	0351.2.106
	Öffentlicher Verkehr		
V - ÖV 1.1a	Realisierung Bahnhof RBS	2	0351.2.034
V - ÖV 1.1b	Realisierung Publikumsanlagen SBB	2	0351.2.035
V - ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bernstrasse und PU Mitte	2	0351.2.108
	Motorisierter Individualverkehr		
V - MIV 5.2h	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	2	0351.2.020
V - MIV 6.1	Korrektion Wangental	2	0351.2.033
	Nachfrageorientierte Mobilität		
V - NM 1.2	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	2	0351.2.094

3.8.4 AP1

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Generation	ARE-Code
	Fuss- und Veloverkehr		
	Bern: Velostation Bahnhof Bern	1	351.032
	Konzept LV_A-Liste	1	351.046
	Öffentlicher Verkehr		
	Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	1	351.014
	Tram Ostermundigen/Rüti	1	351.015
	Entflechtung Wylerfeld	1	351.017
	Motorisierter Individualverkehr		
	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	1	351.010
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	1	351.028

4. Massnahmenblätter Verkehr

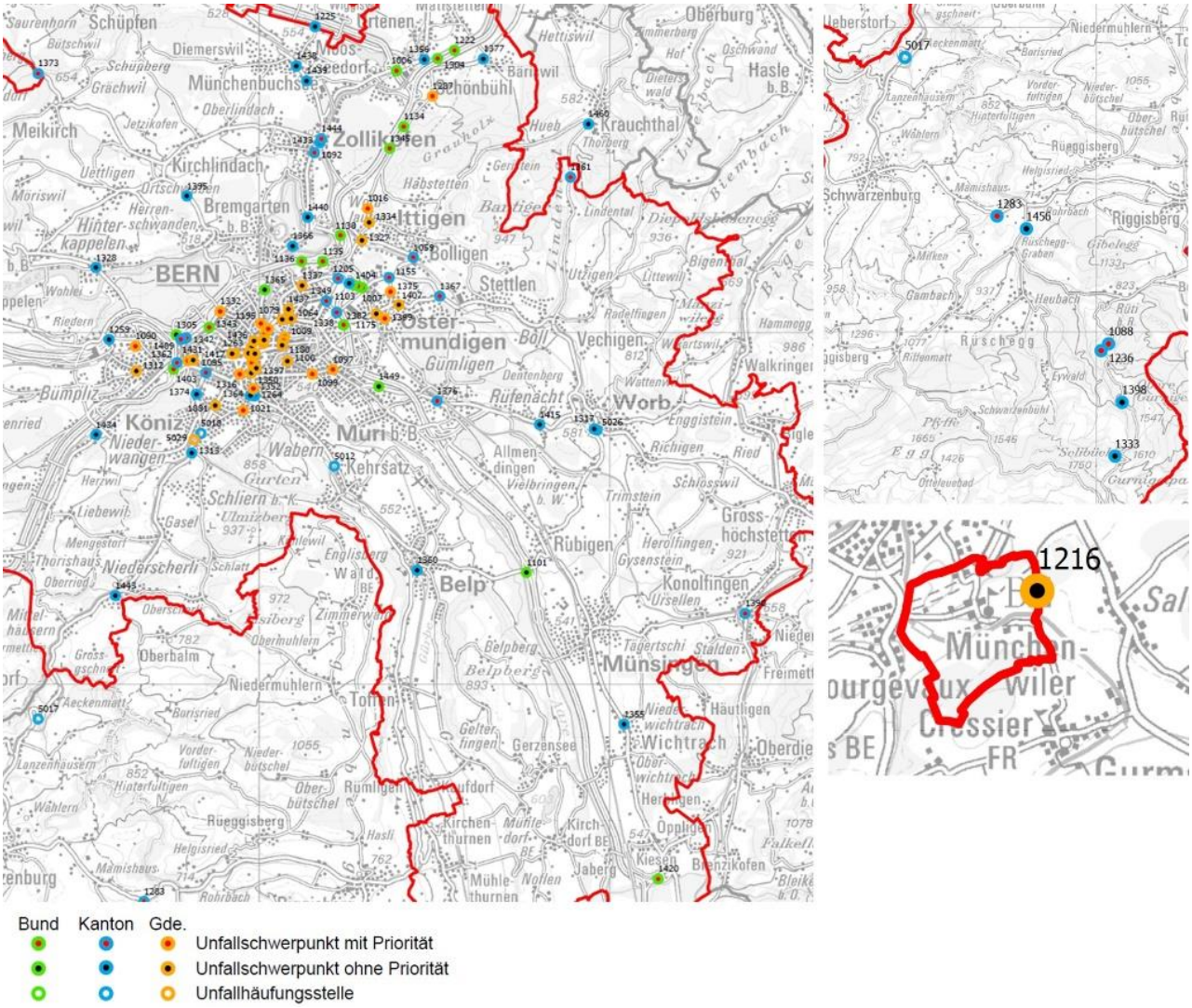
4.1 Strategische Planungs- und Koordinationsmassnahmen

Strategische Massnahme

Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen

BM.Strat.01

Massnahmenkategorie
Strategische Planungs- und Koordinationsmassnahmen



Einordnung

Das Beheben und Sanieren von Unfallschwerpunkten sowie Unfallhäufungsstellen ist eine Daueraufgabe mit Ziel der Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit. Die Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, auch für den Fuss- und Veloverkehr steht hier im Fokus.

Die Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit erfolgt durch flächendeckende Erfassung und Beurteilung der Unfallschwerpunkte. Die Massnahmen zur Sanierung spezifischer Unfallschwerpunkte und Einbezug des Sicherheitsaudit fliessen in die Strassenprojektierung ein.

Beschreibung und Ziel

Um die Zahl der Todesopfer und Verletzten im schweizerischen Strassenverkehr zu reduzieren, wurde im Jahr 2012 das Handlungsprogramm Via sicura lanciert. Bund, Kantone und Gemeinden sind seither verpflichtet, im Rahmen eines Black Spot Managements (BSM) ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) zu analysieren und Massnahmen zu deren Sanierung umzusetzen.

Der Kanton Bern verfügt über ein flächendeckendes BSM für alle USP und UHS auf National-, Kantons-, und Gemeindestrassen. Dieses wurde von den Regionen in ihren RGSK/AP integriert und in die Massnahmenentwicklung und -priorisierung einbezogen.

Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen lokal verbessert. Die Massnahmen sind periodisch zu überprüfen und es sind Handlungsanweisungen zu formulieren.

Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)
Gemäss VSS SN 641 724 «Strassenverkehrssicherheit – Unfallschwerpunkt-Management» ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:

- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2
- Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

Strassentyp und Ortslage	Suchperimeter[1]	Berechnungswert	Grenzwert (3 Jahre)
Autobahn und -strasse	125 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	>=8
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	>=5
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	>=5

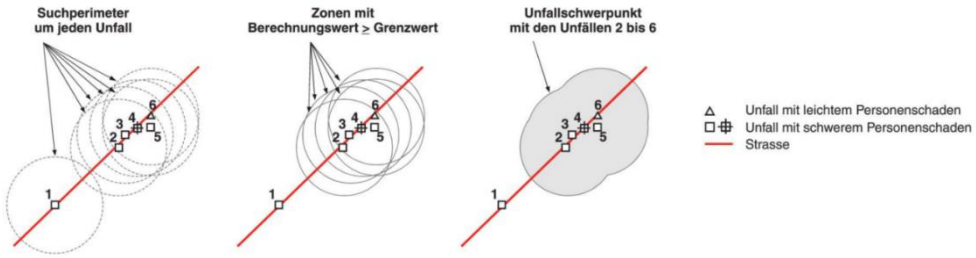


Abbildung 1: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SN 641 724)

Definition einer Unfallhäufungsstelle (UHS)
Eine UHS ist wie ein Unfallschwerpunkt (USP) eine Unfallstelle, bei der Unfälle gehäuft vorfallen, bei welchen aber weniger strenge Kriterien erfüllt sein müssen. Unter anderem werden auch Sachschadenunfälle mitberücksichtigt.

Der Begriff UHS wird nicht in der VSS SN 641 724, "Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management" verdeutlicht. Die Suche, Analyse, Sanierung und

[1] Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

Kontrolle sind aber stark an die Norm angelehnt. Einzig die Grenzwerte und die berücksichtigte Unfallschwerekategorien werden anders definiert.

Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:
- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 4
- Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 2
- Unfall mit ausschliesslich Sachschaden ($U_{(SS)}$) = Gewicht 1

Wenn der Grenzwert 10 erreicht wird, gilt die Stelle als Unfallhäufungsstelle. Wenn die gleiche Stelle auch den Grenzwert des USP erreicht, ist die Stelle ein USP und wird nicht als UHS ausgewiesen.

Vorgehen

Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen ohne Überschneidung mit anderen Maßnahmen werden mit dem **Black Spot Management (BSM)** saniert (Quelle: VSS SN 641 724):
- Suche: Stellen mit wiederholten Unfallhäufungen werden anhand von Grenzwerten identifiziert. Da die detaillierte Bearbeitung aller Unfallschwerpunkte aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch ist, erfolgt eine Priorisierung.
- Analyse: Die ausgewählten Stellen werden hinsichtlich sicherheitskritischer Faktoren untersucht. Dabei werden die Ursachen für Unfälle und infrastrukturelle Mängel ermittelt, die zur Unfallhäufigkeit oder -schwere beitragen.
- Sanierung: Auf Basis der Analyse werden geeignete Massnahmen – baulicher oder verkehrstechnischer Art – abgeleitet, in einem Sanierungskonzept zusammengefasst und umgesetzt.
- Kontrolle: Die Massnahmen werden hinsichtlich Umsetzung und Wirksamkeit überprüft, um eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Diese Überprüfung dient gleichzeitig der Qualitätskontrolle, um sicherzustellen, dass alle Arbeitsschritte fachgerecht und effizient ausgeführt wurden.

Fällt ein Unfallschwerpunkt oder eine Unfallhäufungsstelle auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits eine anderweitige Massnahme (Strassenprojekt wie Sanierung, Umgestaltung etc.) geplant ist, so ist der Unfallschwerpunkt oder die Unfallhäufungsstelle im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahme zu sanieren. Auf diese Massnahme kann anstelle der Meilensteine direkt in der Tabelle unten hingewiesen werden.

Stand USP/UHS: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2022.
Region: BM = Bern-Mittelland
Agglomeration: Be = Bern; üG = übriges Gebiet
Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer:
B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)
Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, welches einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts (USP) von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben. Die UHS werden analog behandelt.

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP oder die UHS wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt oder Unfallhäufungsstelle bestätigt.
Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP/UHS wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP/UHS sind ausgearbeitet.
Projektierung	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet eine Wirkungskontrolle durch Auswertung der Unfallzahlen statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP/UHS werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP/UHS einer Nachsanierung unterzogen.

Stand Meilensteine

ID	Typ	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständig / Eigentümer	Berechnungswert	Anz. Grenzwertüberschreitungen	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschla	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1006	USP	Schönbühl, Autobahnausfahrt Richtung Biel, Bernstrasse	BM	Be	Moosseedorf	B	7	5	Ja	X	X	X	X			
1007	USP	Bern, Bolligenstrassen - Schermenweg	BM	Be	Bern	B	5	5	Ja	Umbau Anschluss Wankdorf (BUGAW)						
1101	USP	Rubigen, Autobahnausfahrt West-Knoten	BM	Be	Rubigen	B	2	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1103	USP	Bern, Autobahnausfahrt Bern-Wankdorf - Schermenweg Ost	BM	Be	Bern	B	11	5	Ja	X	X	X	X			
1134	USP	Moosseedorf, Autobahn A1 Grauholz - Schönbühl	BM	Be	Moosseedorf	B	3	4	Ja	X	X	X	X	X		
1135	USP	Bern, Autobahn A1 Wankdorf	BM	Be	Bern	B	2	4	Ja	X						
1136	USP	Bern, Autobahn A1 Wylerholz	BM	Be	Bern	B	16	5	Ja	X	X	X				
1138	USP	Ittigen, Autobahn A1 Wankdorf - Grauholz	BM	Be	Ittigen	B	9	4	Ja	X						
1222	USP	Mattstetten, Autobahn A1 Schürguet	BM	Be	Mattstetten	B	24	5	Ja	X	X	X	X			
1304	USP	Urtenen-Schönbühl, Autobahn A1 Dorniacher	BM	Be	Urtenen-Schönbühl	B	5	4	Ja	X	X	X	X			
1305	USP	Bern, Weyermannshaus Autobahn A12 Rampe auf A1	BM	Be	Bern	B	3	1	Nein	X						
1343	USP	Bern, Murtenstrasse - Bremgartenstrasse (Forsthaus)	BM	Be	Bern	B	6	5	Ja	X	X	X	X	X	X	
1345	USP	Bolligen, A1 Wildüberführung Grauholz	BM	Be	Bolligen	B	0	3	Ja	X	X	X	X	X		
1365	USP	Bern, Tiefenaustrasse - Neufeldtunnel	BM	Be	Bern	B	2	1	Nein	X						
1382	USP	Bern, Autobahn A6 Schosshalde	BM	Be	Bern	B	15	5	Ja	X						
1403	USP	Bern, Autobahnanschluss Bern-Bümpliz	BM	Be	Bern	B	1	3	Ja	X						
1404	USP	Bern, Autobahnausfahrt Bern-Wankdorf - Schermenweg West	BM	Be	Bern	B	6	4	Ja	X						
1420	USP	Kiesen, Walleried	BM	Be	Kiesen	B	11	3	Ja	X						
1449	USP	Bern, Autobahn A6 Egghölzli	BM	Be	Bern	B	8	1	Nein	X						
5012	UHS	Kehrsatz, Kreisel Bernstrasse – Seftigenstrasse – Im Breitenacker	BM	Be	Kehrsatz	K	14	1	Nein							
5026	UHS	Worb, Zufahrt Mirgros	BM	Be	Worb	K	10	1	Nein							
5018	UHS	Köniz, Kreisel Schwarzenburgstrasse - Könizsstrasse	BM	Be	Köniz	K	11	1	Nein							
1059	USP	Bolligen, Bolligenstrasse - Worblentalsstrasse	BM	Be	Bolligen	K	3	3	Ja	X	X	X				
1092	USP	Zollikofen, Bernstrasse - Schulhausstrasse - Kreuzstrasse	BM	Be	Zollikofen	K	8	5	Ja	X	X	X	X			
1095	USP	Bern, Weissensteinstrasse - Könizstrasse	BM	Be	Bern	K	5	4	Ja	X	X	X				
1155	USP	Ostermundigen, Kreisel Kreuzweg	BM	Be	Ostermundigen	K	6	5	Ja	X	X	X	X	X		

ID	Typ	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständig / Eigentümer	Berechnungswert	Anz. Grenzwertüberschreitungen	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschla	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1205	USP	Bern, Wankdorfplatz	BM	Be	Bern	K	20	5	Ja	X	X	X	X	X	X	
1225	USP	Münchenbuchsee, Lyssstrasse - Mühlestrasse	BM	Be	Münchenbuchsee	K	4	1	Nein	X	X					
1259	USP	Bern, Neue Murtenstrasse - Riedbachstrasse	BM	Be	Bern	K	4	2	Nein	X	X	X				
1264	USP	Bern, Seftigenstrasse - Monbijoustrasse	BM	Be	Bern	K	4	2	Nein	X	X	X				
1313	USP	Köniz, Schloss-Kreisel	BM	Be	Köniz	K	0	2	Nein	X						
1317	USP	Worb, Käsereikreisel	BM	Be	Worb	K	1	1	Nein	X	X	X	X	X	X	
1328	USP	Wohlen, Kreisel Bernstrasse - Dorfstrasse - Hofenstrasse	BM	Be	Wohlen bei Bern	K	2	2	Nein	X						
1329	USP	Bern, Schermenweg Ausfahrt Werkhof	BM	Be	Bern	K	5	1	Nein	Umgestaltung Anschluss Wankdorf						
1338	USP	Bern, Mingerkreisel	BM	Be	Bern	K	5	4	Ja	X	X	X	X	X	X	
1342	USP	Bern, Murtenstrasse - Steigerhubelstrasse	BM	Be	Bern	K	9	4	Ja	X						
1349	USP	Bern, Guisanplatz	BM	Be	Bern	K	2	3	Ja	X						
1355	USP	Wichtrach, Bernstrasse - Chäsereiweg - Lochweg	BM	Be	Wichtrach	K	0	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1356	USP	Urtenen-Schönbühl, Lyssstrasse - Solothurnstrasse	BM	Be	Urtenen-Schönbühl	K	0	2	Nein	X	X					
1360	USP	Belp, Bahnhofstrasse - Belpberstrasse	BM	Be	Belp	K	1	1	Nein	X						
1361	USP	Vechigen, Lindental Längmatt	BM	Be	Vechigen	K	1	3	Ja	X						
1362	USP	Bern, Freiburgstrasse - Turnierstrasse	BM	Be	Bern	K	5	5	Ja	X						
1364	USP	Bern, Seftigenstrasse - Morillonstrasse	BM	Be	Bern	K	3	2	Nein	X						
1366	USP	Bern, Tiefenaustrasse - Kastellweg - Thromannmätteliweg	BM	Be	Bern	K	1	1	Nein	X						
1367	USP	Ostermundigen, Bernstrasse - Umfahrungsstrasse	BM	Be	Ostermundigen	K	4	3	Ja	X	X	X	X			
1374	USP	Köniz, Könizstrasse - Turnierstrasse	BM	Be	Köniz	K	0	2	Nein	X						
1376	USP	Muri bei Bern, Worbstrasse - Moosstrasse	BM	Be	Muri bei Bern	K	3	3	Ja	X						
1377	USP	Bäriswil, Bernstrasse - Dorfstrasse	BM	Be	Bäriswil	K	2	2	Nein	X	X					
1390	USP	Konolfingen, Kreisel Bernstrasse - Thunstrasse	BM	Be	Konolfingen	K	2	3	Ja	X						
1395	USP	Ausserortschwaben, Kreisel Ästu	BM	Be	Meikirch	K	1	2	Nein	X						
1409	USP	Bern, Murtenstrasse Hst. Weyermannshaus	BM	Be	Bern	K	5	3	Ja	X						
1415	USP	Rüfenacht, Langenloh	BM	Be	Worb	K	3	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1433	USP	Zollikofen, Bernstrasse - Kirchlindachstrasse	BM	Be	Zollikofen	K	6	2	Nein	X						
1434	USP	Niederwangen b. Bern, Freiburgstrasse - Schwendistutz	BM	Be	Köniz	K	4	1	Nein	X						

ID	Typ	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständig / Eigentümer	Berechnungswert	Anz. Grenzwertüberschreitungen	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschla	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1438	USP	Münchenbuchsee, Bernstrasse - Kipfgasse - Talstrasse	BM	Be	Münchenbuchsee	K	3	1	Nein	X						
1439	USP	Münchenbuchsee, Bernstrasse - Hofwilweg - Unterfeldweg	BM	Be	Münchenbuchsee	K	5	2	Nein	X						
1440	USP	Worblaufen, Tiefenaustrasse - Worblaufenstrasse	BM	Be	Ittigen	K	5	2	Nein	X						
1443	USP	Niederscherli, Schwarzenburgstrasse - Oberbalmstrasse	BM	Be	Köniz	K	6	2	Nein	X						
1444	USP	Zollikofen, Bernstrasse Bahnhof	BM	Be	Münchenbuchsee	K	2	3	Ja	X						
5029	UHS	Köniz, Bläuackergraben, Kurve Unterführung	BM	Be	Köniz	G	10	1	Nein							
1009	USP	Bern, Kornhausbrücke	BM	Be	Bern	G	3	1	Nein	X						
1016	USP	Ittigen, Grauholzstrasse - Längfeldstrasse	BM	Be	Ittigen	G	2	4	Ja	X						
1019	USP	Bern, Bollwerk - Speichergasse	BM	Be	Bern	G	10	5	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Baustein 3b (351.3.159)						
1021	USP	Köniz, Kirchstrasse - Morillonstrasse	BM	Be	Köniz	G	5	3	Ja	BM.LV-Ü.16						
1064	USP	Bern, Viktoriaplatz	BM	Be	Bern	G	6	1	Nein	X	X	X	X	X	X	X
1079	USP	Bern, Viktoriarain - Wyttenbachstrasse	BM	Be	Bern	G	5	2	Nein	X	X	X				
1080	USP	Bern, Bahnhofplatz	BM	Be	Bern	G	1	3	Ja	X						
1081	USP	Köniz, Schwarzenburgstrasse - Waldeggstrasse - Hessstrasse	BM	Be	Köniz	G	7	1	Nein	X						
1087	USP	Bern, Bollwerk - Lorrainebrücke - Hodlerstrasse - Schützenmattstrasse	BM	Be	Bern	G	4	4	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Baustein 3b (351.3.159)						
1090	USP	Bern, Fellerstrasse - Waldmannstrasse	BM	Be	Bern	G	3	4	Ja	X	X	X				
1097	USP	Bern, Ostring - Thunstrasse - Muristrasse	BM	Be	Bern	G	9	5	Ja	Gesamterneuerung Thunstrasse - Ostring (351.027)						
1099	USP	Bern, Thunplatz	BM	Be	Bern	G	12	5	Ja	BM.FVV-Ü.03.11						
1100	USP	Bern, Helvetiaplatz	BM	Be	Bern	G	9	2	Nein	BM.MIV-Auf.03.01						
1175	USP	Ostermundigen, Bernstrasse - Bahnhofstrasse - Poststrasse	BM	Be	Ostermundigen	G	6	1	Nein	X						
1180	USP	Bern, Kornhausplatz	BM	Be	Bern	G	2	1	Nein	X						
1195	USP	Bern, Neubrückstrasse - Engehaldenstrasse	BM	Be	Bern	G	3	3	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Baustein 3b (351.3.159)						
1254	USP	Bern, Monbijoustrasse - Kappelenstrasse	BM	Be	Bern	G	6	3	Ja	X	X	X	X	X		
1263	USP	Bern, Effingerstrasse - Zieglerstrasse	BM	Be	Bern	G	4	1	Nein	X	X	X				
1287	USP	Schönbühl, Im Sand	BM	Be	Urtenen-Schönbühl	G	4	4	Ja	X						
1312	USP	Bümpliz, Post-Kreisel	BM	Be	Bern	G	0	1	Nein	X						
1316	USP	Bern, Eigerplatz	BM	Be	Bern	G	6	5	Ja	X						

ID	Typ	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständig / Eigentümer	Berechnungswert	Anz. Grenzwertüberschreitungen	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschla	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1326	USP	Bern, Laupenstrasse - Seilerstrasse	BM	Be	Bern	G	1	2	Nein	X						
1327	USP	Ittigen, Papiermühlestrasse - Worblentalstrasse - Grauholzstrasse	BM	Be	Ittigen	G	5	2	Nein	X						
1332	USP	Bern, Kreisel Länggasse - Bremgartenstrasse	BM	Be	Bern	G	4	4	Ja	X	X	X				
1334	USP	Ittigen, Kreisel Talweg - Grauholzstrasse - Jurastrasse	BM	Be	Ittigen	G	3	2	Nein	X						
1337	USP	Bern, Standstrasse - Winkelriedstrasse - Stauffacherstrasse	BM	Be	Bern	G	6	1	Nein	X						
1348	USP	Bern, Monbijoustrasse, Haltestelle Monbijou	BM	Be	Bern	G	11	5	Ja	X	X	X				
1350	USP	Bern, Monbijoustrasse - Giessereiweg	BM	Be	Bern	G	1	2	Nein	X	X	X				
1352	USP	Bern, Monbijoustrasse - Weissenbühlweg	BM	Be	Bern	G	3	4	Ja	X	X	X				
1353	USP	Bern, Monbijoustrasse - Kappelenstrasse	BM	Be	Bern	G	0	2	Nein	X						
1354	USP	Bern, Fussgängerstreifen Bahnhof Bollwerk	BM	Be	Bern	G	0	1	Nein	X	X	X				
1359	USP	Bern, Effingerstrasse - Seilerstrasse	BM	Be	Bern	G	0	1	Nein	X	X	X				
1363	USP	Bern, Schlossstrasse, Haltestelle Steigerhubel Ost	BM	Be	Bern	G	0	3	Ja	X	X	X				
1375	USP	Ostermundigen, Untere Zollgasse - Forel-Strasse - Unterdorfstrasse	BM	Be	Ostermundigen	G	10	4	Ja	X						
1380	USP	Bern, Kornhausplatz - Nägeligasse	BM	Be	Bern	G	7	5	Ja	X						
1388	USP	Bern, Marktgasse - Kramgasse - Kornhausplatz	BM	Be	Bern	G	0	2	Nein	X						
1396	USP	Bern, Bundegasse - Hirschengraben - Effingerstrasse - Monbijoustrasse	BM	Be	Bern	G	0	2	Nein	X						
1397	USP	Bern, Sulgeneckstrasse - Sulgenrain	BM	Be	Bern	G	1	1	Nein	X						
1399	USP	Ostermundigen, Kreisel Bahnhofstrasse - Obere Zollgasse	BM	Be	Ostermundigen	G	6	4	Ja	X						
1407	USP	Ostermundigen, Bernstrasse - Mitteldorfstrasse	BM	Be	Ostermundigen	G	7	2	Nein	X						
1417	USP	Bern, Effingerstrasse	BM	Be	Bern	G	4	1	Nein	X						
1431	USP	Bern, Schlossstrasse	BM	Be	Bern	G	6	2	Nein	X						
1436	USP	Bern, Schanzenstrasse - Stadtbachstrasse	BM	Be	Bern	G	2	1	Nein	X						
1437	USP	Bern, Breitenrainstrasse - Greyerzstrasse	BM	Be	Bern	G	5	2	Nein	X						
5017	UHS	Schwarzenburg, Bernstrasse (Studengraben, Trungglimoos)	BM	üG	Schwarzenburg	K	10	1	Nein							
1088	USP	Riggisberg, K230.1 zwischen Laas und Gurnigel Bad	BM	üG	Riggisberg	K	7	3	Ja	X	X	X				

ID	Typ	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständig / Eigentümer	Berechnungswert	Anz. Grenzwertüberschreitungen	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschla	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1236	USP	Riggisberg, K230.1 Seliwald	BM	üG	Riggisberg	K	2	3	Ja	X						
1283	USP	Rüschegg / Schwarzenburg, Granegg	BM	üG	Schwarzenburg	K	13	5	Ja	X						
1333	USP	Rüeggisberg, Gurnigelstrasse Selene	BM	üG	Rüeggisberg	K	4	1	Nein	X						
1398	USP	Gurnigelstrasse, Schwarzseehölzli	BM	üG	Riggisberg	K	0	1	Nein	X						
1456	USP	Rüschegg, Schürried	BM	üG	Rüschegg	K	5	1	Nein	X						
1216	USP	Münchenwiler, Salvenachstrasse	BM	üG	Münchenwiler	G	2	1	Nein	X						

Hintergrund:

- TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2022 (Stand 08.06.2023)
- VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management

4.2 Fuss- und Veloverkehr

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse

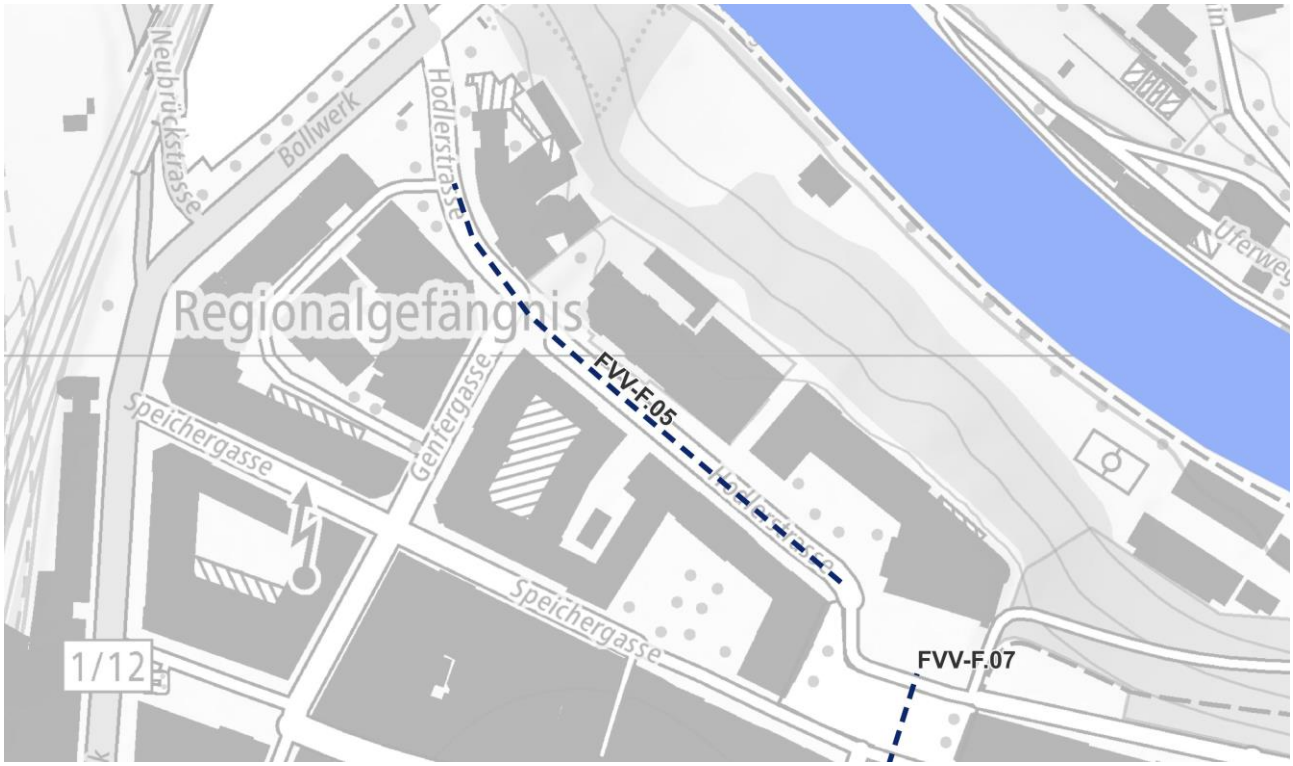
BM.FVV-F.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Massnahme Fussverkehr

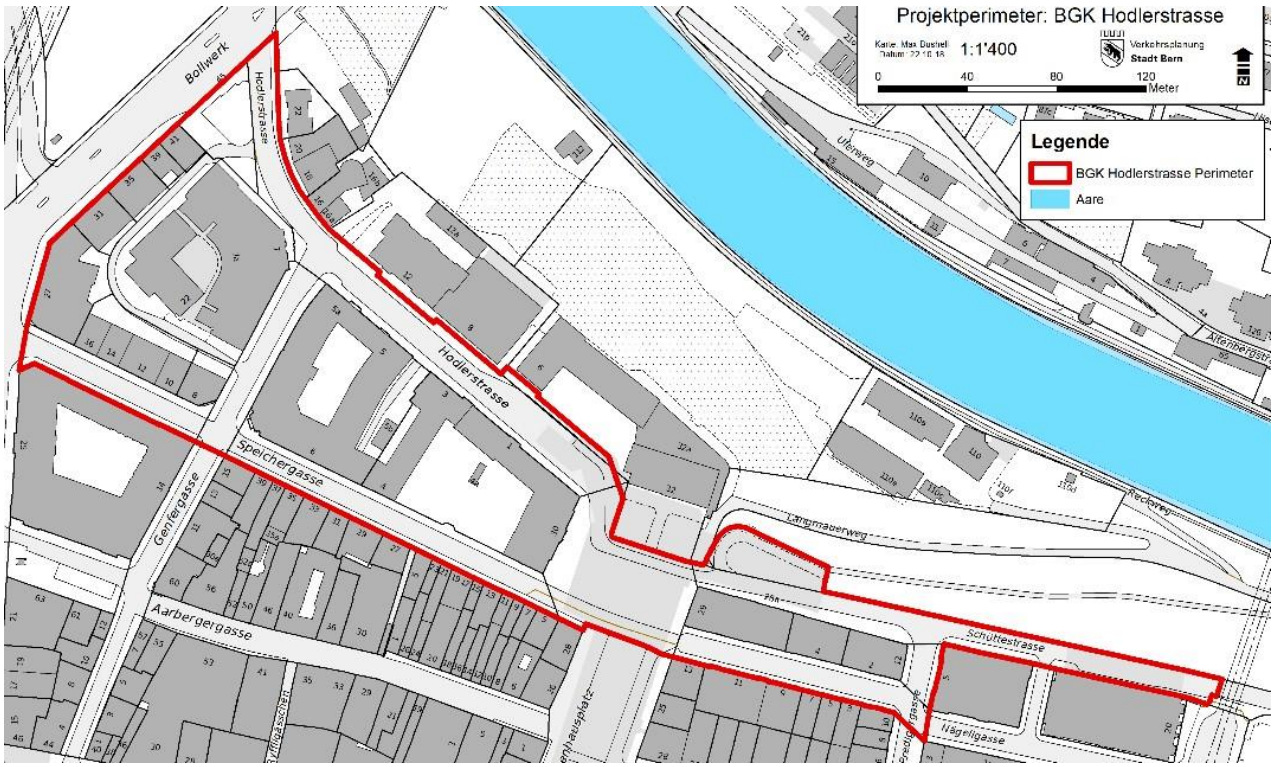


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Andere, Bern

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.00	01.01.2032	31.12.2034

Finanzierungsschlüssel

– Bund: voraussichtlich 30-40 %
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten gemäss Art. 59/60 SG



Massnahmenbeschrieb

Die Hodlerstrasse dient im heutigen Zustand vor allem dem motorisierten Verkehr. Sie bildet eine verkehrliche Achse und kann kaum als Begegnungs- und Aufenthaltsort in der Innenstadt genutzt werden.

Im Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK) wird die Strasse als Quartierverbindungsstrasse eingestuft. Mit der geplanten Sanierung und Erweiterung des Kunstmuseums soll hier jedoch ein neuer Ort für Begegnung entstehen. Wichtiger Bestandteil der geplanten Erweiterung des Kunstmuseums ist die Aufwertung der Hodlerstrasse. Diese soll sowohl für Museumsbesucher*innen wie auch für die Bevölkerung zu einem attraktiven Aufenthaltsort werden.

Mit der Umgestaltung der Hodlerstrasse wird die bestehende Verkehrsachse zum städtischen Strassenraum für Begegnung (Kunstmeile). Mit dieser Massnahme können das Stadtklima, die Fuss- und Veloführung und die Aufenthaltsqualität wirkungsvoll verbessert werden. Dazu gehört nebst baulichen Massnahmen (Verlegung Ausfahrt Metroparking mit Abbiegemöglichkeiten in beiden Richtungen in die Schüttestrasse, Neugestaltung Strassenraum) eine massvolle Verkehrsberuhigung. Das im Rahmen der neuen Gestaltung einzuführende Verkehrsregime wird in den nächsten Jahren mittels einer lernenden Planung versuchsweise eruiert. Dabei sind insbesondere den Interessen des Wirtschaftsverkehrs sowie den unerwünschten Verkehrsverlagerungen Rechnung zu tragen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2019	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

– Bern, Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)
– Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte
– Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz
– Stadt Bern, 2. Tramachse Ost

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

– Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
– Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2024
– Masterplan Fussverkehr, Stadt Bern 2024
– Wettbewerbsergebnis Erweiterung Kunstmuseum, 2024
– Machbarkeitsstudie Verlegung Ausfahrt Metro-Parking, 2019

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz

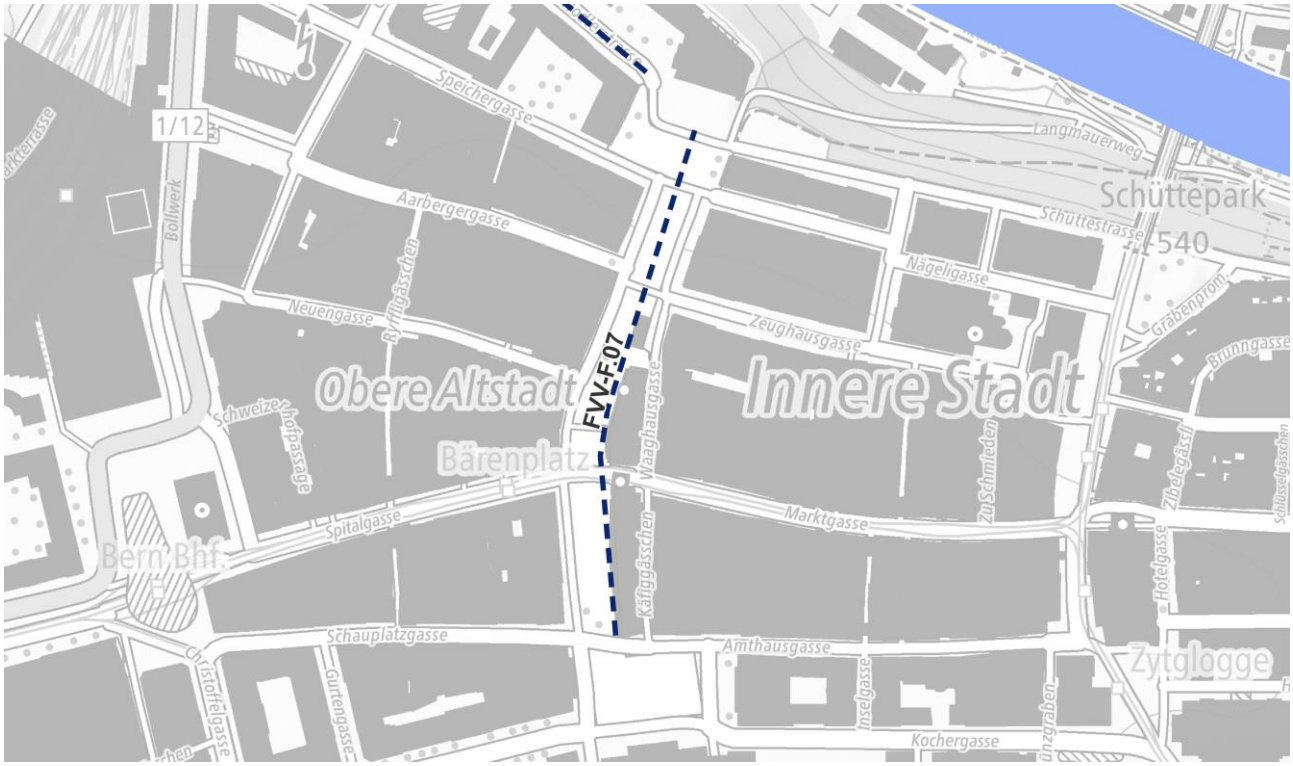
BM.FVV-F.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Massnahme Fussverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ewb

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	15.00	01.06.2027	01.06.2030

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Bären- und Waisenhausplatz bilden den wichtigsten öffentlichen Stadtraum zwischen der unteren Altstadt und dem Bahnhofsplatz. Durch ihre zentrale Lage, ihre Grösse und ihr einmaliges Umfeld kommt ihnen eine besondere Bedeutung unter den Plätzen der Stadt Bern zu, die es bei der Neugestaltung zu beachten gilt. Der Waisenhausplatz wurde bis vor rund 20 Jahren als Parkplatz genutzt und hat auch heute noch diese bauliche Ausprägung. Die grösste Herausforderung im Rahmen der Umgestaltung ist es, die Vielfalt der Nutzungen auf beiden Plätzen zu berücksichtigen, insbesondere auch, dass sich die Nutzungen über den Tag immer wieder ändern. Bei keinem anderen Platz in der Stadt Bern besteht eine vergleichbar hohe Nutzungsdichte mit ebenso raschen und häufigen Nutzungsänderungen. Trotz der unterschiedlichen Nutzungsansprüche sollen attraktive und flexible Aufenthaltsräume geschaffen werden und gleichzeitig den Ansprüchen des Veloverkehrs, der Anlieferung, der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie der Gestaltung Rechnung getragen werden.
Die geplanten Massnahmen umfassen die Optimierung der Verkehrslenkung und -sicherheit, die Verwendung adäquater Materialien, passende Möblierung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, Massnahmen zur Klimaverbesserung mit 33 neuen Bäumen, Schwammstadt mit Versickerung und Verdunstung Regenwasser über Pflästerungsfugen, eine barrierefreie Gestaltung und die Schaffung von freien Flächen für flexible Nutzungen.

Gesondert auszuweisen sind folgende verkehrliche Massnahmen:

- Umsetzung einer grossen Begegnungszone
- Organisation Veloparkierung
- Bereinigung Verkehrsführung Langsamverkehr
- Klärung Anlieferverkehr

Durch die Begegnungszone wird der Verkehrsfluss beruhigt und die Verkehrssicherheit verbessert. Gemeinsam mit der Denkmalpflege wurden die besten Klimamassnahmen gemäss UNESCO-Richtlinien evaluiert, wobei insbesondere die Klimawirksamkeit und zusätzliche Begrünungsoptionen berücksichtigt wurden.
Das Gesamtprojekt weist Investitions- und Planungskosten von 30 Mio auf. Die oben erwähnten Verkehrsmassnahmen betreffen rund 50 Prozent der Platzfläche (in der Grafik gelb dargestellt). Dieser Flächenanteil im Umfang von 15 Mio wird zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm Bern beantragt.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2022	Studie	Gemeinde
18.05.2025	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.06.2026	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.06.2027	Baubeginn	Gemeinde
01.06.2030	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse (BM.FVV-F.05)

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- SRV Bären- Waisenhausplatz Umgestaltung
- Kostenvoranschlag und Herleitung Anteil AP5
- Normalprofil Bärenplatz und Waisenhausplatz
- Gestaltungsplan

Gesuch für vorzeitigen Baubeginn wird zu gegebenem Zeitpunkt vom Massnahmenträger gestellt.

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Ersatzstandort Bollwerk

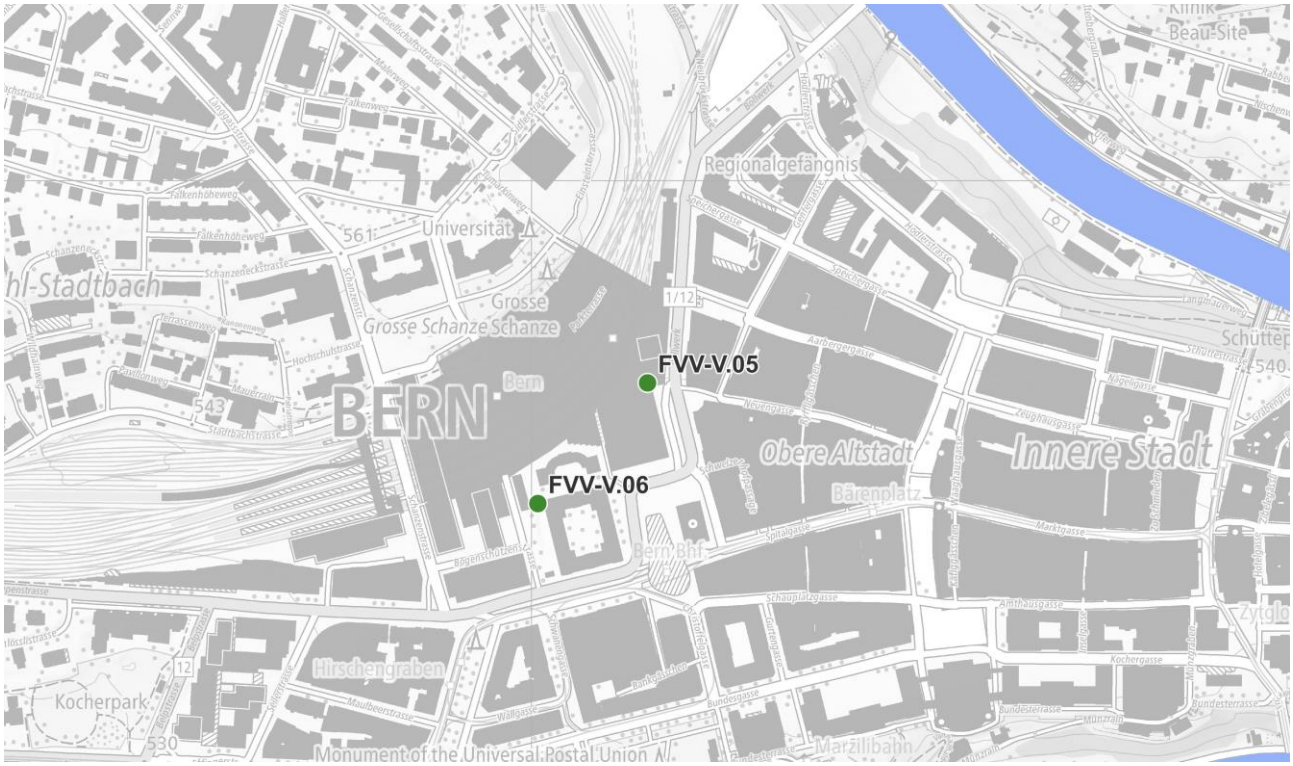
BM.FVV-V.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

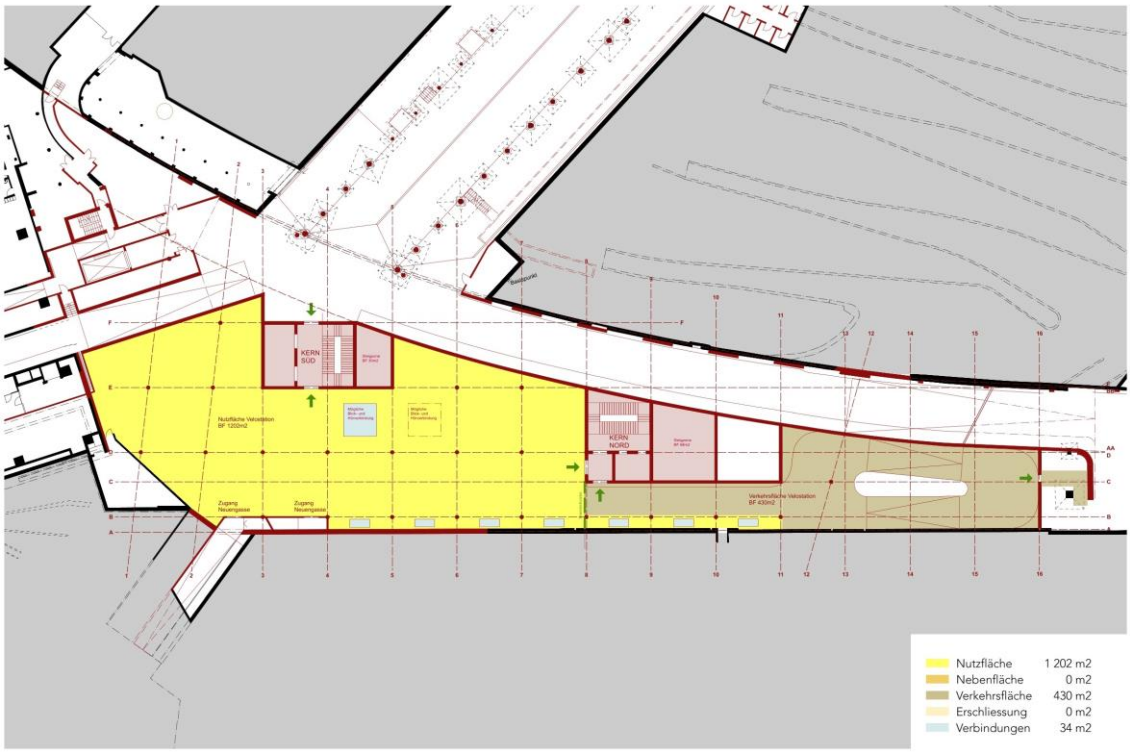
Unterkategorie
Massnahme Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	20.00	01.01.2030	31.12.2033

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Im Umfeld des Hauptbahnhofs Bern ist ein Bedarf von 10’000 Veloabstellplätzen bis 2030 ausgewiesen. Das entspricht einem Ausbau von 6’350 Abstellplätzen in neuen Velostationen. Einerseits ist der Bau einer Velostation im Eratzneubau Bubenbergplatz 4b der Burgergemeinde Bern mit 1’400 bis 2’000 Abstellplätzen vorgesehen (BM.FVV-V.06). Andererseits soll im Ersatzneubau für die Gebäude Bollwerk 2-8 (SBB) eine Velostation mit 1’500 bis 2’000 Abstellplätzen umgesetzt werden. Derzeit wird der Projektwettbewerb für den Neubau vorbereitet und die Planungsvereinbarung zwischen SBB und der Stadt Bern für die Velostation ausgearbeitet. Gemäss momentanem Planungsstand ist vorgesehen, die Velostation in drei Untergeschossen des Ersatzneubaus unterzubringen. In der Gesamtanzahl der Plätze ist die Ersatzpflicht der SBB für die 270 Plätze der heute bestehenden Velostation Bollwerk enthalten.

Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn (Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Bern). Die Umsteigebeziehungen Veloverkehr/Bahn werden attraktiver und der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2024	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Bern
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	– Ersatzneubau Bollwerk 2-8 / Gesamtlogistikzentrum Bahnhof Bern – Pflichtenheft Velostation Bollwerk – Übersichtsplan Velostation Bollwerk – Grundrisse Velostation Bollwerk

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Velostation Bubenbergplatz 4b

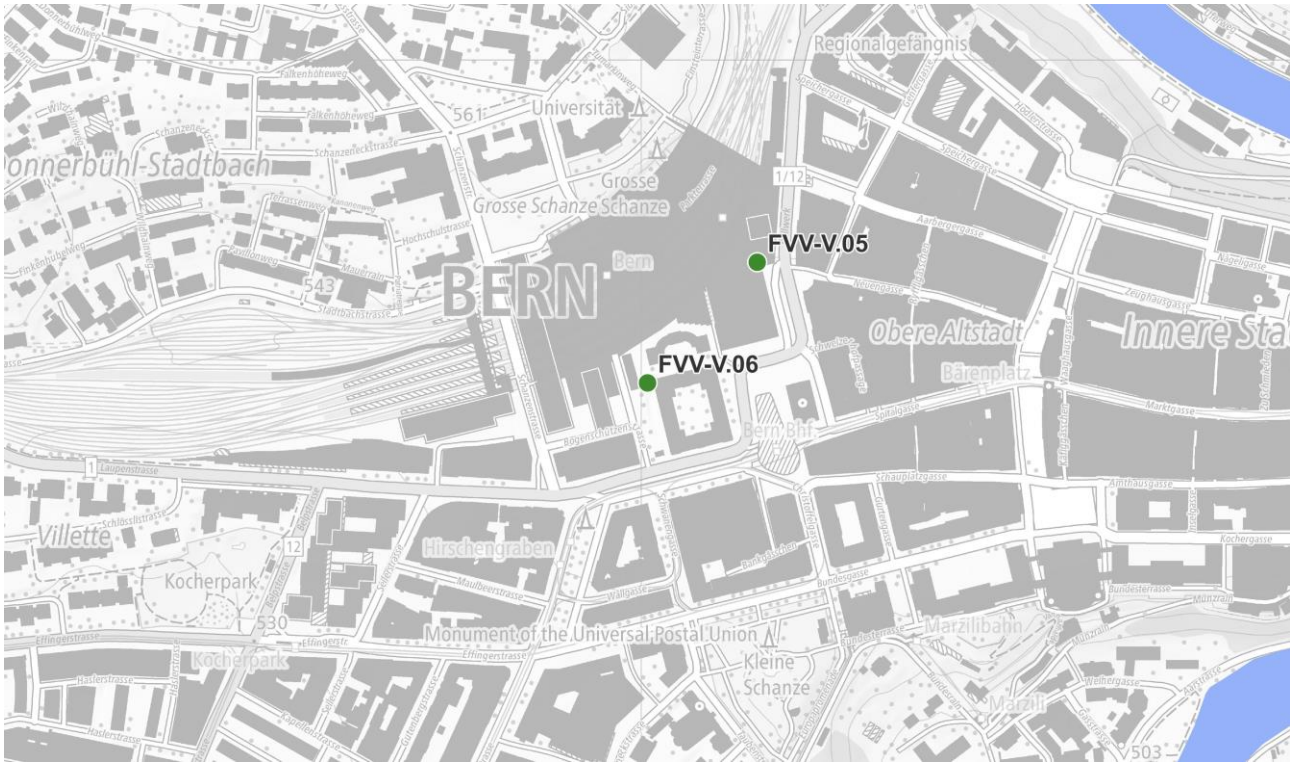
BM.FVV-V.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

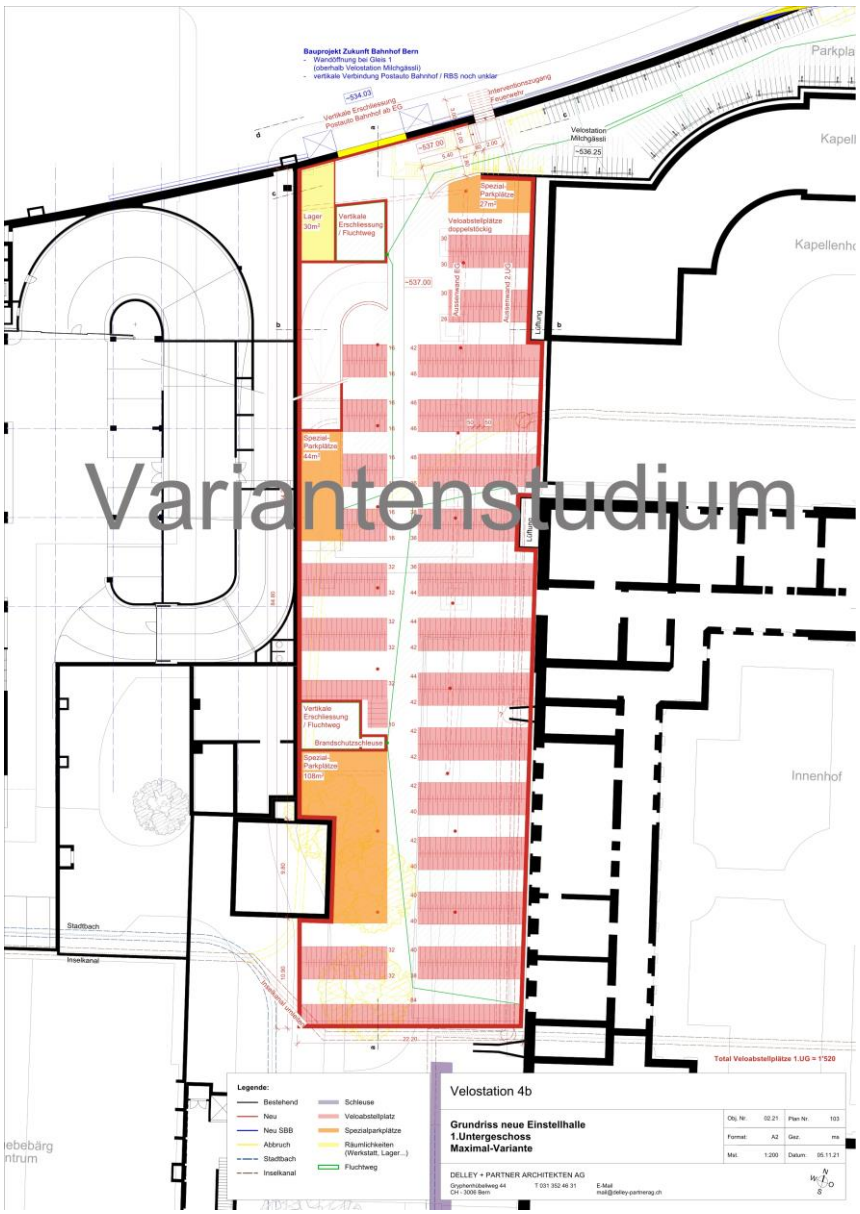
Unterkategorie
Massnahme Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Burgergemeinde Bern

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	16.00	01.01.2030	31.12.2032

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Im Umfeld des Hauptbahnhofs Bern ist ein Bedarf von 10’000 Veloabstellplätzen bis 2030 ausgewiesen. Das entspricht einem Ausbau von 6’350 Abstellplätzen in neuen Velostationen. Einerseits ist der Bau einer Velostation im Eratzneubau Bollwerk 2-8 (SBB) mit 1’500 bis 2’000 Abstellplätzen vorgesehen (BM.FVV-V.05). Andererseits ist der Bau einer Velostation im Ersatzneubau 4b (Velostation 4b) der Burgergemeinde Bern mit 1’400 bis 2’000 Abstellplätzen vorgesehen. Die Lage der neuen Velostation ermöglicht eine Anbindung an die neue Unterführung und einen Zusammenschluss mit der bestehenden Velostation Milchgässli. Der Zeitplan für die Umsetzung der Velostation richtet sich nach dem Zeitplan für den Ersatzneubau der Burgergemeinde.

Mit dem Neubau der Velostation 4b wird der Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld massgeblich unterstützt, womit die Mobilitätskette mit umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmitteln gestärkt werden soll. Die Massnahmen bewirken eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehungen Veloverkehr/Bahn werden attraktiver und der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2021	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Bern

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Machbarkeitsstudie Velostation 4b
- Entwurf Pflichtenheft Velostation 4b
- Entwurf Wettbewerbsprogramm Ersatzneubau Bubenbergplatz 4b

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, weitere Standorte

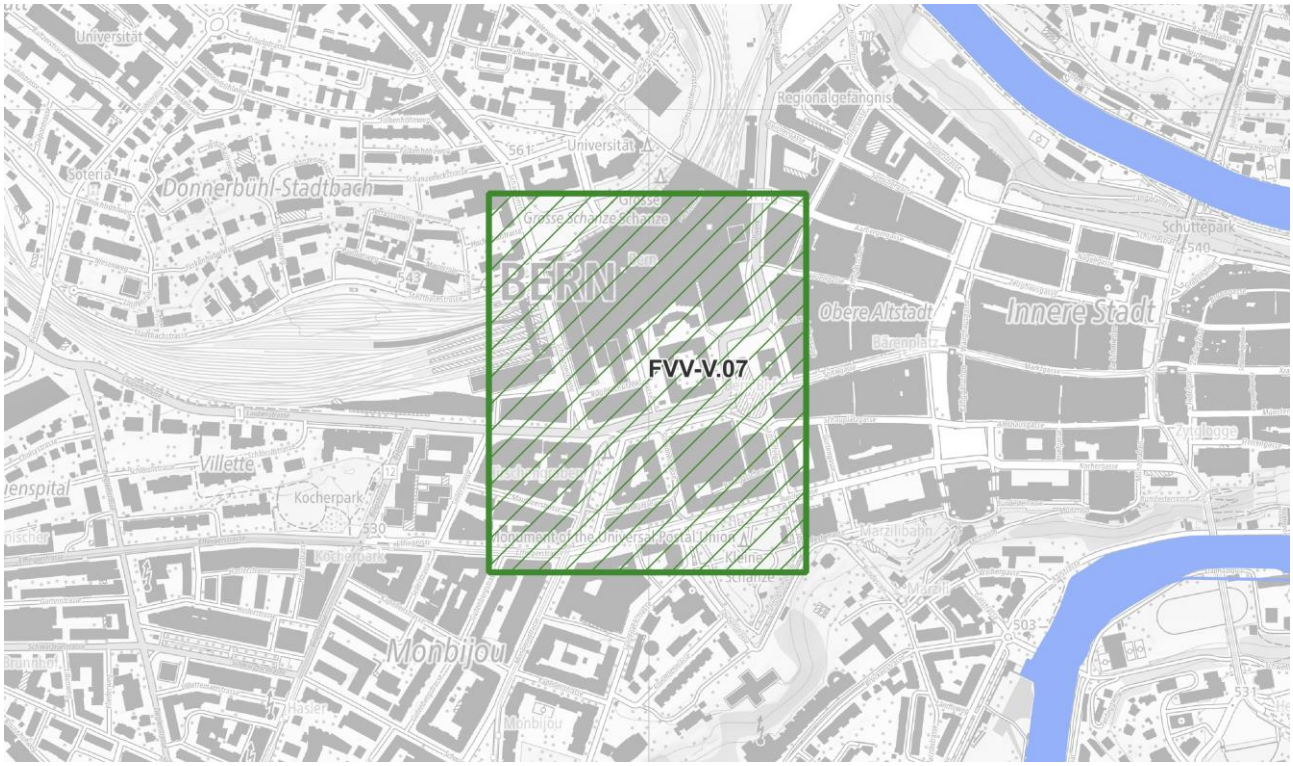
BM.FVV-V.07

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Massnahme Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.00	01.01.2033	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Der Veloverkehr in Bern nimmt stetig zu, seit 2014 im Durchschnitt mit 5 - 10% pro Jahr. Damit wächst auch die Anzahl an abgestellten Velos an der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof. Für die bis zu 5500 abgestellten Velos stehen heute nur 4600 Plätze zur Verfügung. Die nahe am Zielort gelegenen Veloabstellplätze sind massiv überbelegt. Die Nachfrage nach Veloabstellplätzen wird bis 2035 auf 12000 Plätze ansteigen. Prioritäre Velostationen werden nach dem internationalen Velo-Standard gebaut. Zentral ist dabei die Lage, welche auf dem Weg zum Ziel liegen muss. Die Zufahrten sind von der Veloroute aus direkt ersichtlich und ohne Hindernisse erreichbar. Die Zugänge sind grosszügig ausgestaltet, die Raumatmosphäre in der Velostation

ansprechend und übersichtlich. Von der Velostation sind die Zielorte Perron und/oder Innenstadt auf direkten Weg erreichbar.

Konkret liegen Projekte für drei grosse Velostationen bei den Bahnhofszugängen vor: Werden die Velostationen Länggasse (ca. 1’500 Plätze, Inbetriebnahme 2031, AP 1. und 4. G.), Bubenbergplatz 4b (1’400 bis 2’000 Plätze, Inbetriebnahme 2032, BM.FVV-V.06) und Bollwerk (mind. 1’700 Plätze, Inbetriebnahme 2033, BM.FVV-V.05) gebaut, kann bis 2035 zwar ein Grossteil der nötigen Plätze an attraktiver Lage bereitgestellt werden , jedoch werden weitere Velostationen vorzusehen sein. Zurzeit liegen noch keine verfügbaren Flächen für Projektentwicklungen vor.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2027	Studie	Gemeinde
01.01.2033	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

BM.FVV-V.05 und BM.FVV-V.06
Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Bern

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld, Gesamtkonzept 2018
Organisation Veloparkierung Bahnhof Bern 2022-2035, 2022

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, BGK Bollwerk Aufwertung

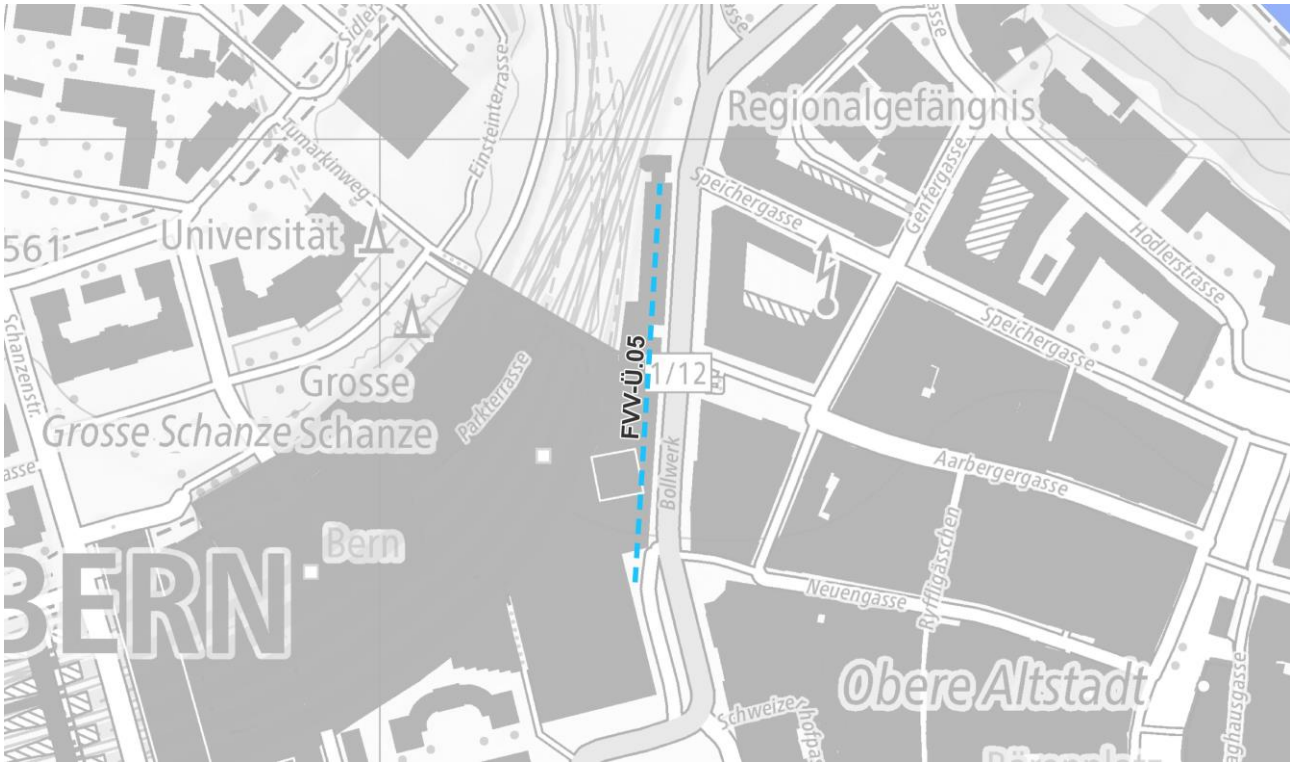
BM.FVV-Ü.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.00	01.01.2032	31.12.2033

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Sowohl der Bahnhofplatz als auch das Bollwerk werden im Zuge der Umsetzung von ZBBS eine starke MIV-Reduktion erfahren (zirka -60%). Dies ermöglicht es, auch auf dem Abschnitt Bollwerk den Kapazitätsanforderungen des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs sowie den stadträumlichen Aufwertungspotentialen gerecht zu werden. In Zusammenhang mit dem Neubau der Gebäude Bollwerk 2-8 kann der westseitige Bereich stark aufgewertet werden. Vorgesehene Massnahmen:

- Aufwertung des Bollwerks für Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV, namentlich auch für die stadträumliche Qualität
- Beidseitig breite Gehwege 3.5-5.0 m und durchgehende Velostreifen/-wege je 2.50 m
- Verlässliche ÖV-Betriebsqualität
- Erstellung einer Baumreihe voraussichtlich auf der Ostseite
- Koordination mit Neubau Bollwerk 2-8 (Vorflächen, Anlieferungszugang, Eingang in geplante Velostation
- Aufwärtskompatibilität mit zweiter Tramachse (BM.ÖV-Tram.05) und Massnahmen gemäss Richtplan Stadtraum Bahnhof

Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Bern dazu bei, dass diese ihre Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo und öffentlichen Verkehr erfüllen kann.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.05.2020	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	BM-FVV-V.05; Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof, Velostation Bollwerk Bemerkung; Das BGK Bollwerk ist koordiniert mit dem Bau der prioritären Velostation Bollwerk.
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Dossier BGK Bollwerk 2020 Richtplan Stadtraum Bahnhof, 2025

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse Etappe Riedbach

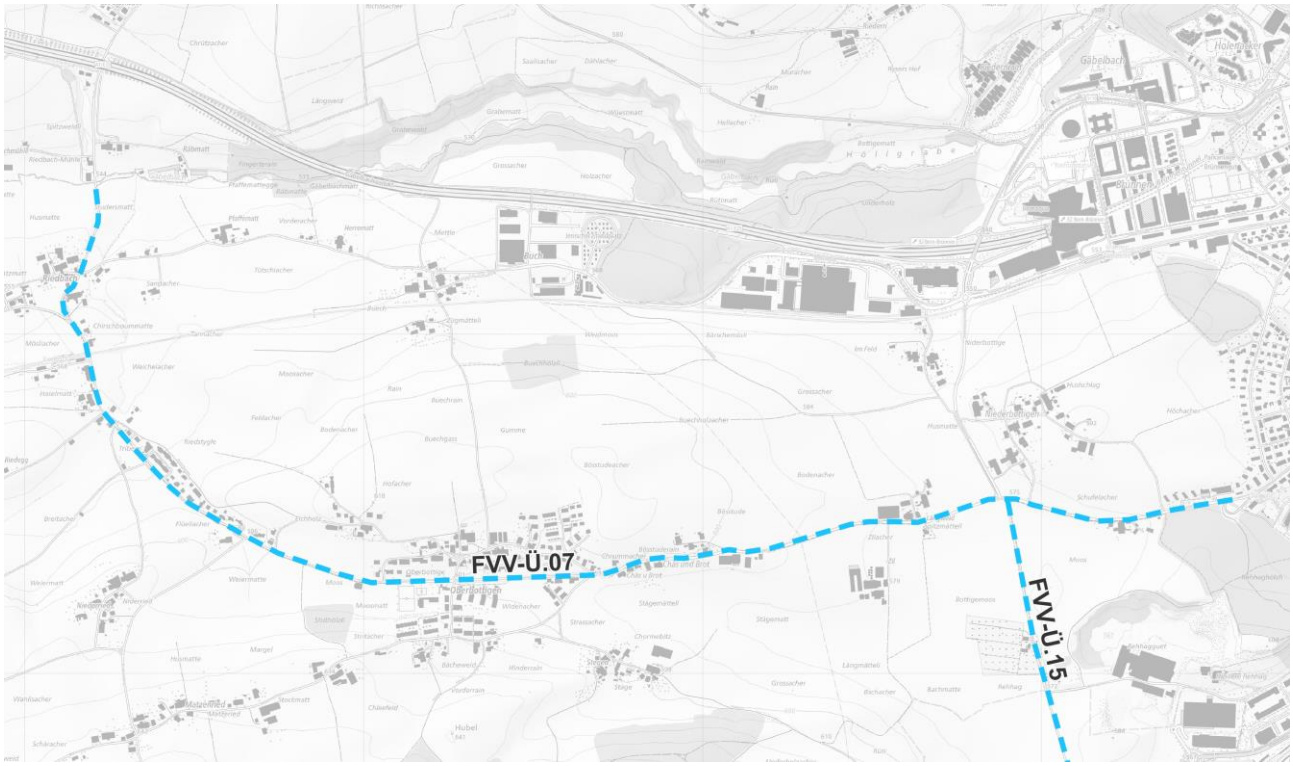
BM.FVV-Ü.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

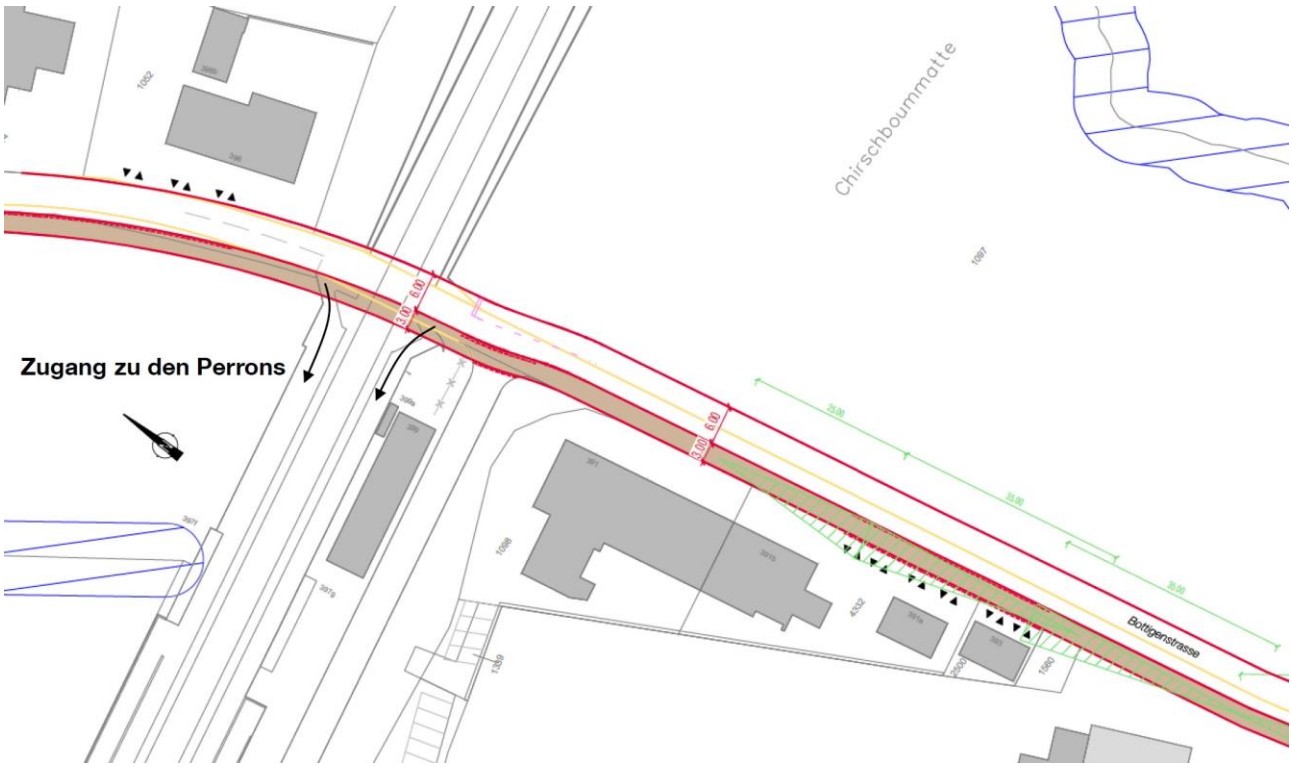
Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.00	01.09.2031	01.01.2033

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Die Bottigenstrasse dient als wichtige Verbindung zwischen dem städtischen Quartier Bümpliz und Oberbottigen/Riedbach. Auf der Bottigenstrasse besteht über längere Strecken eine ungenügende Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Keine oder zu schmale Radstreifen sowie zu schmale und überfahrbare Trottoirs beeinträchtigen die Fussverkehrssicherheit und insbesondere die Schulwegsicherheit.

In einer ersten Ausbauetappe soll der Abschnitt von Räbmatt (Gemeindegrenze Frauenkappelen) über Riedbach bis zum Ortseingang Oberbottigen realisiert werden. Diese Etappe hat erste Priorität, weil die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur im Vergleich zu den anderen Abschnitten der Bottigenstrasse bisher noch die grössten Schwachstellen aufweist: Ein Trottoir fehlt über weite Strecken oder weist eine sehr geringe Breite auf, wodurch der Bahnhof Riedbach für den Fussverkehr ungenügend erschlossen ist.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
18.01.2024	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.09.2031	Baubeginn	Gemeinde
01.01.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Sachplan Veloverkehr (SVV)

Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	– Grobkostenschätzung Fuss- und Radweg Bottigenstrasse mit Etappe Riedbach – Fuss- und Radweg Bottigenstrasse Übersichtsplan – Fuss- und Radweg Bottigenstrasse Pläne Vorstudie 1:500

Einzelmassnahme Verkehr

Velosicherheit Rümligen Riggisberg, Abschnitt Grabenstrasse und Riggisbergstrasse

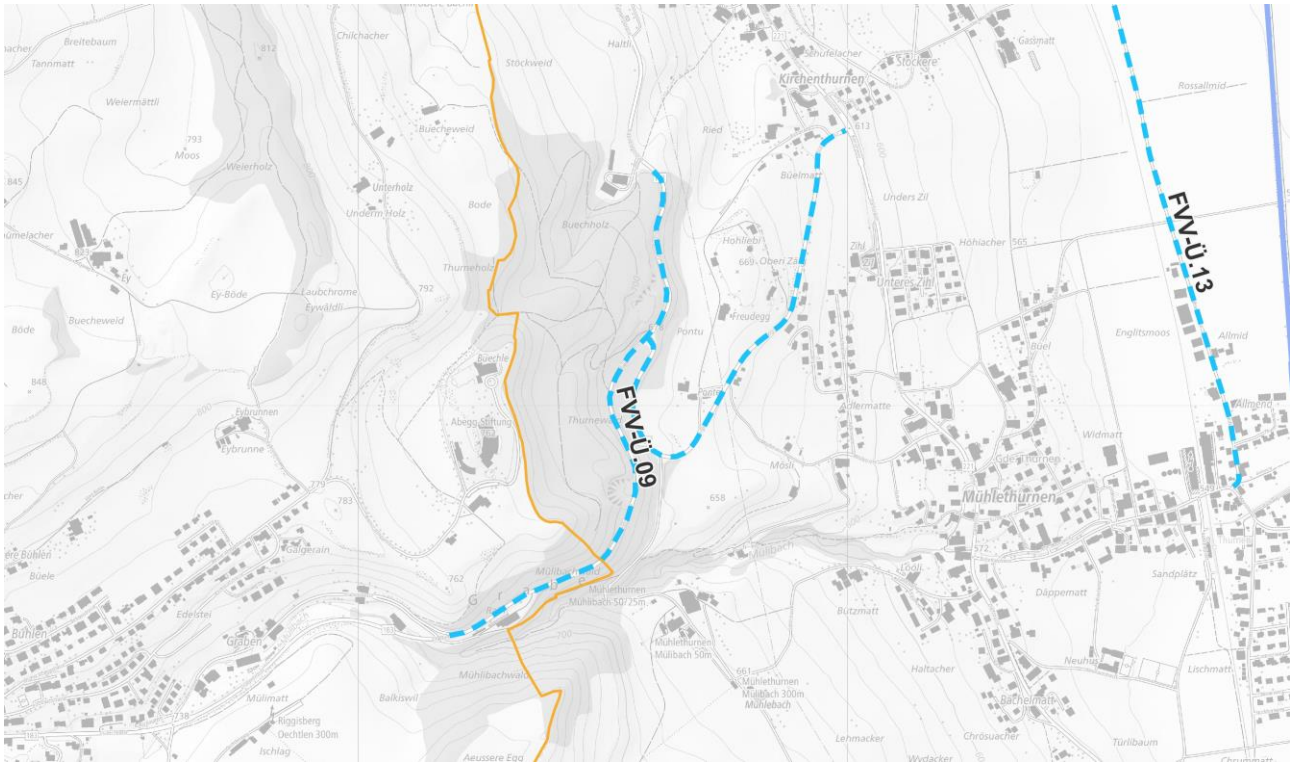
BM.FVV-Ü.09

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Riggisberg, Thurnen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2033	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (DTV ab 5000 bis >7000). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt, da bisher jegliche Velomassnahmen fehlen.

Die Kantonsstrasse (Riggisbergstr./Grabenstr.) soll ausgebaut werden (von ca. 6m auf neu 8m) und ein durchgehender Radstreifen bergwärts realisiert werden. Nach Standards Kantonsstrassen wäre auch talwärts ein Radstreifen nötig, auch in Hinblick der Strasse als Schulweg. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit (hohe Kosten

aufgrund von Stützmauern) wird darauf verzichtet. (Massnahmen 1.L.16 und 1.L.17 aus Korridorstudie RKBM).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2022	Studie	TBA-OIK II

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2033	Baubeginn	TBA-OIK II
31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Personenunterführung Untermattweg für den Fuss- und Veloverkehr

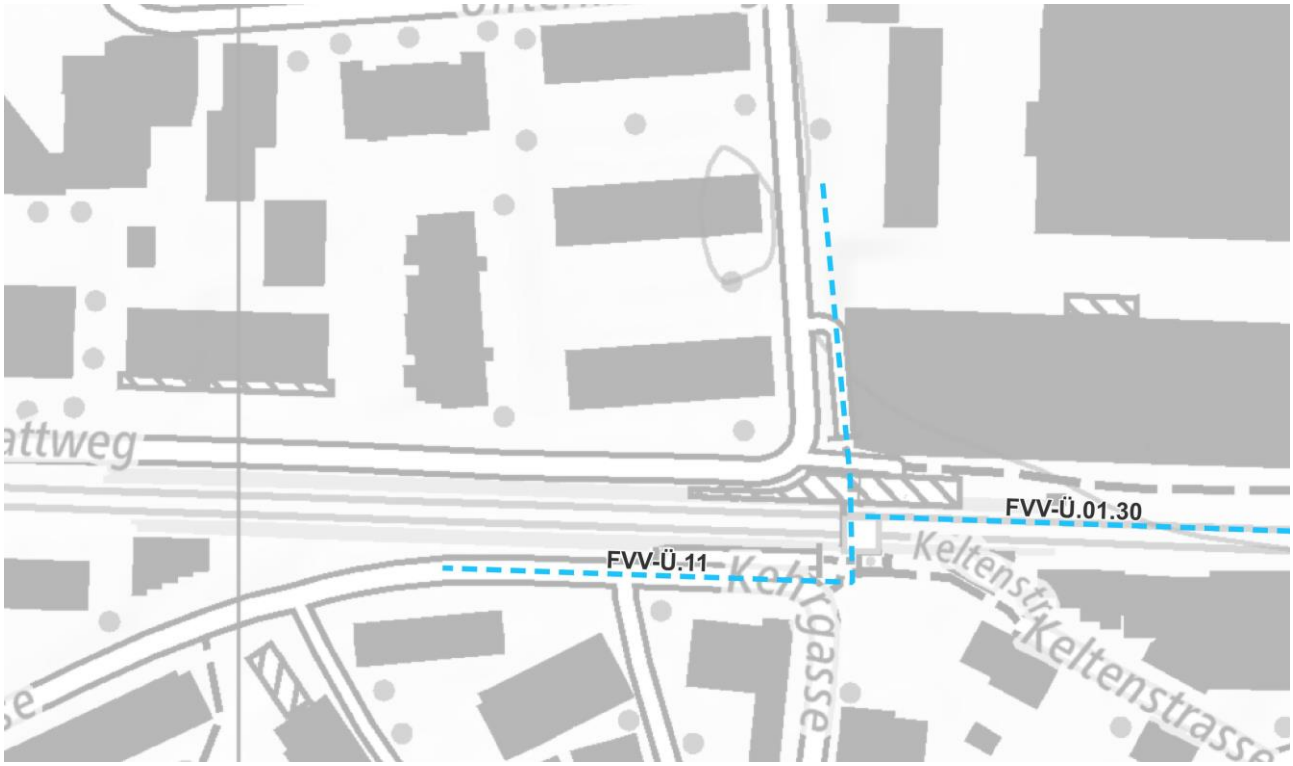
BM.FVV-Ü.11

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

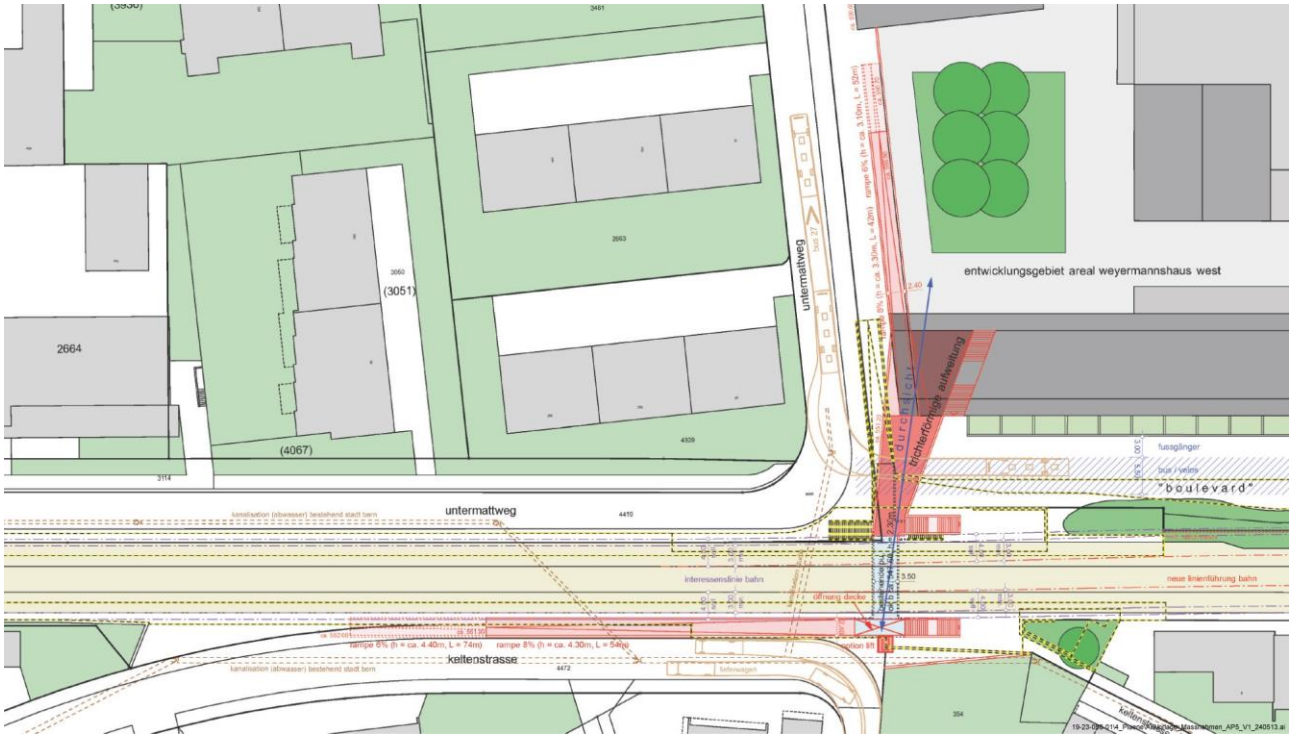
Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2030	30.09.2031

Finanzierungsschlüssel -



Massnahmenbeschrieb

Die bestehende Personenunterführung Untermattweg beim heutigen Bahnhof Stöckacker bleibt, trotz der Verschiebung der Haltestelle nach Osten, eine wichtige Quartier- und Schulwegverbindung zwischen den Quartieren Untermatt, Weyermannshaus West, Stöckacker, Meienegg und Schwabgut. Mit der Entwicklung des Areals Weyermannshaus West wird ihre Bedeutung sogar noch wachsen. Die Personenunterführung wird deshalb saniert und aufgewertet. Zusätzlich werden die Zugänge zum Quartier verbessert. Aufgrund der zeitlichen Abhängigkeit zu den Ausbauschritten Leistungssteigerung Bern West (AS25) wird die Sanierung der PU Untermattweg und der Bau der Rampe zur Keltenstrasse bereits 2026 erfolgen. Die Anbindung ans Quartier folgt 2030 und umfasst die Weiterführung der Unterführung unter der künftigen Dammstrasse, diese bildet den Zugang zum neuen Areal Weyer West. Die Massnahme umfasst zudem den Neubau der Rampe zum Untermattweg, um weiterhin eine gute Anbindung sicherzustellen.

Der Baubeginn der Anbindung richtet sich nach den Bauphasen der UeO Weyer West.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2026	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
30.09.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	– Machbarkeitsstudie PU UntermattwegAnhang – Machbarkeitsstudie PU Untermattweg – PU Untermattweg Statische Grobüberprüfung – PU Untermattweg Zustandsuntersuchung

Einzelmassnahme Verkehr

Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6

BM.FVV-Ü.12

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	BLS AG

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Der Raum entlang der Bahnlinie zwischen den S-Bahnstationen Köniz und Liebefeld bis Waldegg ist heute sehr fragmentarisch, nicht durchgehend durchlässig und damit für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Der Veloverkehr Richtung Stadt wickelt sich mangels attraktiver Alternativrouten vornehmlich über die Hauptverkehrsstrassen ab. Der nördliche Teil der geplanten Fuss-/Veloverbindung ist im Sachplan Velowegnetz als Netzlücke mit Federführung Kanton / TBA enthalten.

Ziele der Massnahme:

- Sicherstellung einer durchgehenden Langsamverkehrsverbindung zwischen der S-Bahnstation Köniz und Waldegg mit Weiterführung Richtung Stadt bzw. Richtung Bümpliz/ Bethlehem. Nach Möglichkeit soll die Wegführung auf eine Seite der Bahnlinie konzentriert werden, mit Vorteil auf der westlichen Seite.
- Die Fuss- und Veloverbindung befindet sich im kantonalen Sachplan Veloverkehr innerhalb des Prüfungskorridors für Velobahnen Nr. V13 «Niederscherli/Schliern–Köniz–Bern» und schliesst die Netzlücke Nr. 65 «Könizstrasse-Liebefeld».
- Die Weiterführung ist sowohl Richtung Norden wie Richtung Süden sicherzustellen.
- Aufwertung und Belebung des Bereichs entlang der Bahnlinie S6
- Neuanlage, Aufwertung und Vernetzung der Fuss- und Veloverkehrsanlagen. Die Massnahme wird koordiniert mit dem Doppelspurausbau (BM.ÖV-Nat.5).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2030	Studie	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

Diese Massnahme wird aus technischen und finanziellen Gründen im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der BLS (BM.ÖV-Nat.5, 0351.4.181) durchgeführt. Der Zeitpunkt des Starts ist somit an das Projekt der BLS gekoppelt.

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Köniz, Richtplan Raumentwicklung inkl. Teilplan Veloverkehr 2013
Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020, nach-geführt März 2023

Einzelmassnahme Verkehr

Radweg Gürbetal

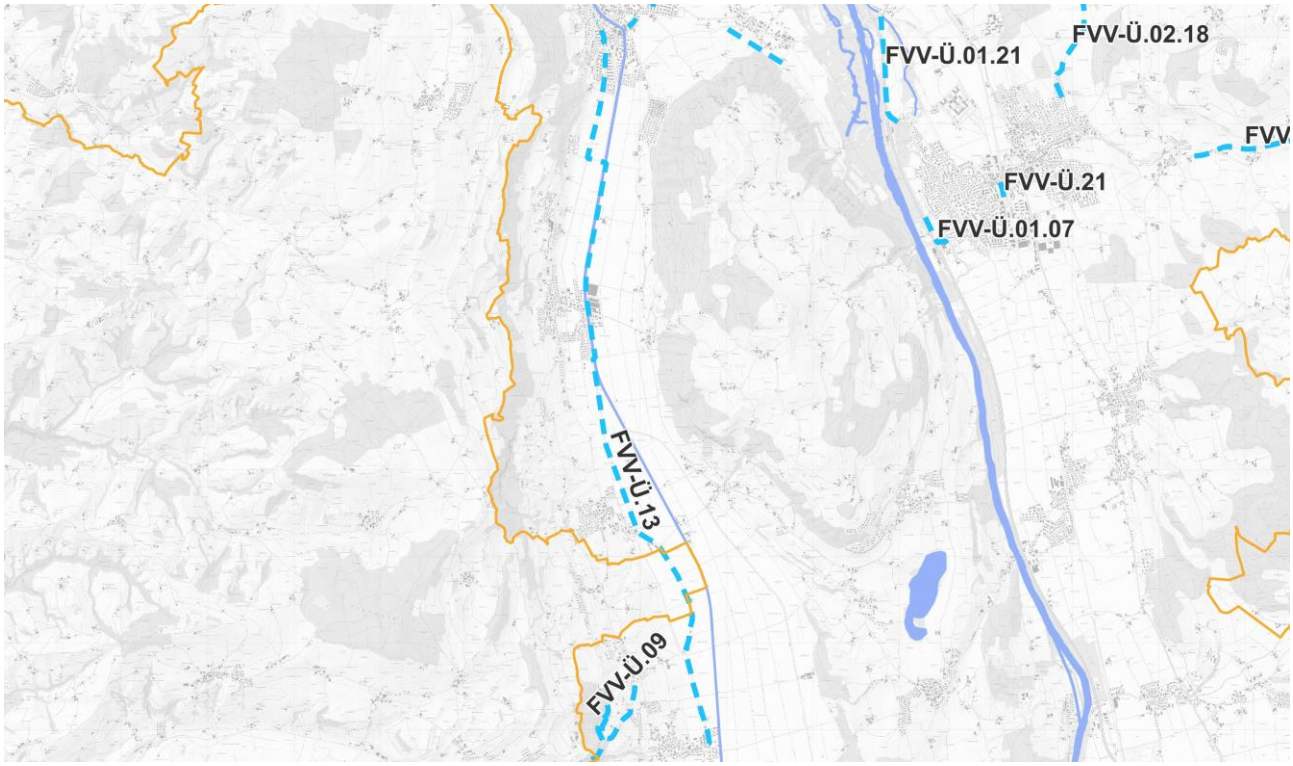
BM.FVV-Ü.13

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	ANF, Belp, Kaufdorf, Riggisberg, Thurnen, Toffen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
6.75	01.01.2034	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Zwischen Thurnen und Belp soll eine alljahrestaugliche Veloalltagsverbindung abseits der Kantonsstrasse realisiert werden. Die Feldwege genügen heute den Anforderungen des Veloverkehrs jedoch nicht bzw. noch nicht durchgehend. Der Komfort ist v.a. durch unbefestigte Wegoberflächen / mangelhaften Belag beeinträchtigt. Die bestehenden Feldwege werden entweder auf ihre bestehende Breite asphaltiert (3-3.5m) oder bei Bedarf verbreitert bzw. punktuell saniert. Mögliche künftige Ausweisung als kantonaler Radweg abseits der Kantonsstrasse, deshalb Zuständigkeit OIK (Korridorstudien: Massnahmen 1.L.3-1.L.6 und 1.L.8). Die Massnahme findet sich auch im Sachplan Veloverkehr wieder, welcher aktuell in der Vernehmlassung ist. Im gesamten Perimeter

liegen bereits 9 weitere Studien vor, von denen 8 im RGSK II, 2016 verankert sind. Die Studien unterstützen inhaltlich die vorliegende Massnahme, indem sie sie punktuell vertiefen oder an den Perimeter direkt anknüpfen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2022	Studie	TBA-OIK II

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2034	Baubeginn	TBA-OIK II
31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

AP 4G: BM.LV-Ü.21.30
RGSK II, 2016:
LV-Ü.22.15 / LV-N-4,
LV-N-5,
MIV-E-3,
MIV-O-3,
LV-Ü.22.26,
MIV-O-10,
MIV-O-14,
LV-S-11.
Korridorstudie 1, 2022: 1.L.3-1.L.6 und 1.L.8.

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Planungsstudien Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland: Korridor 1 Gürbetal: Wabern – Belp / Toffen – Thurnen / Riggisberg, genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 28. April 2022.

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse - Loryplatz

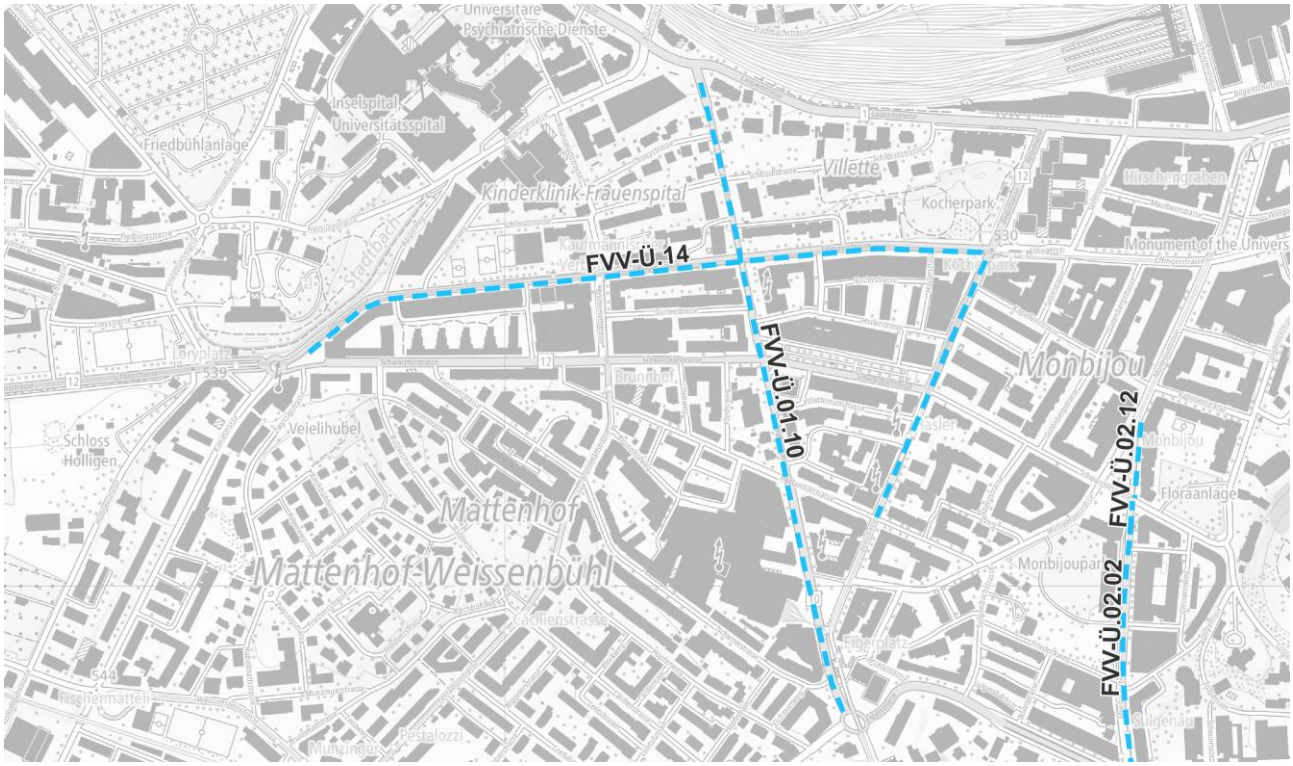
BM.FVV-Ü.14

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.50	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Die Effingerstrasse zwischen Belpstrasse und Loryplatz ist gegenwärtig vor allem auf die Bedürfnisse des MIV und der Trams ausgerichtet und bietet für den Fuss- und Veloverkehr keine attraktive und durchlässige Infrastruktur. Die Aufenthaltsqualität ist zudem mangelhaft und die Strassenraumgestaltung wenig an den Klimawandel angepasst. Zur Anpassung des Verkehrsraums an die Nutzungsansprüche sind umfassende Massnahmen geplant:

- Aufwertung der Strassenräume; Schaffung eines attraktiven und urbanen Strassenraums als Bewegungs- und Aufenthaltsraum; Strassenraumgestaltung unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzungsansprüche und der Klimaanpassung
- Optimierung und Aufwertung der Fussverbindungen längs und quer; Erhöhung der Querbarkeit
- Optimierung der Veloführung, Umsetzung der Standards Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern
- Hindernisfreie Haltestellen, Fusswege und Fussgängerquerungen
- Gewährleistung eines störungsfreien ÖV-Betriebs
- Begradigung der Gleisanlagen und Anpassung an die heutigen Anforderungen
- Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen an Verkehrslenkung, Verkehrsregime und Verkehrsmanagement im Raum Innenstadt West (gemäss separater Planung VVI/VRI).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2026	Studie	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Teil von Gesamtprojekt (Anschlussbereich von AP4-A 0351.4.083 Sanierung Effingerstrasse)

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse - Moosweg

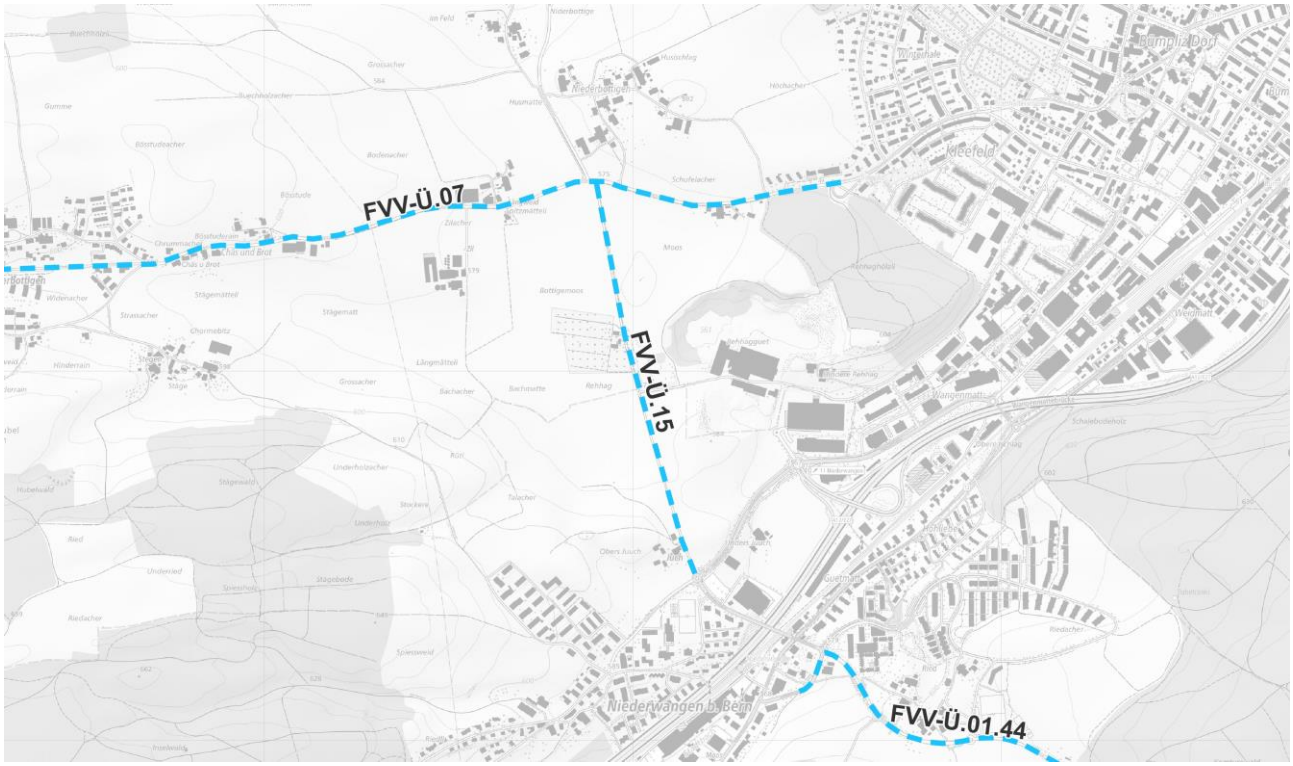
BM.FVV-Ü.15

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

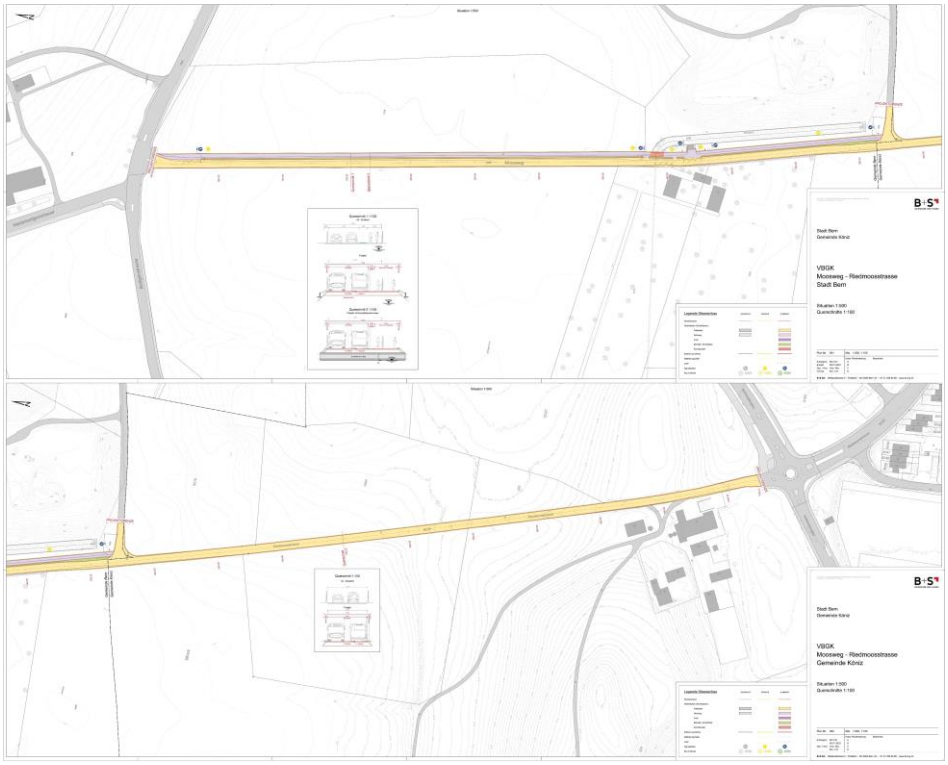
Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	Köniz, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	11.50	01.01.2030	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Die Achse Riedmoosstrasse (Gemeinde Köniz) – Moosweg (Stadt Bern) bildet die Hauptverbindung zwischen Niederwangen und Niederbottigen und gilt daher sowohl für den Velo- als auch für den öffentlichen Verkehr als wichtige Verbindungsachse. Beide Strassen sind baulich in einem schlechten Zustand; die Unterhaltskosten sind dementsprechend hoch.In den Jahren 2011 sowie 2024 wurden auf der Stadtberner Seite oberflächliche Sanierungsarbeiten zwecks Erhaltung des Strassenzustands ausgeführt. Um die Strasse jedoch nachhaltig zu stabilisieren, sind eine Neuberechnung und eine Gesamtsanierung des Strassenaufbaus nötig.

Die Ziele des Projektes sind:

- Sicherstellen einer attraktiven Verkehrsverbindung für den Velo- und Fussverkehr;
- die Strassenverbindung ist ÖV-tauglich;
- kein Ausbau der MIV-Kapazität;
- die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird erhöht;
- keine Beeinträchtigung des angrenzenden Naturraums, Planung von Amphibiendurchlässen.

Neben der Veloverbindung mit kantonaler Netzfunktion übernimmt die Achse Moosweg-Riedmoosstrasse auch eine Rolle als allgemeine Verbindung im Verkehrsnetz zwischen Bern und der Gemeinde Köniz. Sie liegt an einer verkehrsintensiven Lage zwischen zwei Autobahnausfahrten (A1: Bern-Lausanne; A12: Bern-Fribourg-Vevey) und den S-Bahn-Haltestellen Brünnen und Niederwangen. Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategie Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohauptrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert und ein sicheres und attraktives Velonetz realisiert wird.

Mit dem kantonalen Angebotsbeschluss ÖV 2022 bis 2026 wurde die ÖV-Verbindung Kleinwabern-Niederwangen-Brünnen (Linie 22) ins Grundangebot aufgenommen. Eine Sanierung der Strasse wird daher als notwendig erachtet, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Die Planung der Amphibiendurchlässe wird in Abstimmung mit der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz (KARCH) umgesetzt.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2022	Studie	Gemeinden

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinden
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinden

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Arealentwicklung Juch/Halmatt
- Arealentwicklung Rehhag
- Fuss- und Radweg Oberbottigen
- Sportplatz und Familiengärten Niedermoos

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Bern, Moosweg / Köniz, Riedmoosstrasse Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Aktualisierung 2025
- Situationsplan Riedmoosstrasse Köniz
- Situationsplan Moosweg Bern

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindungen Gaswerkareal, Lift Monbijoubrücke

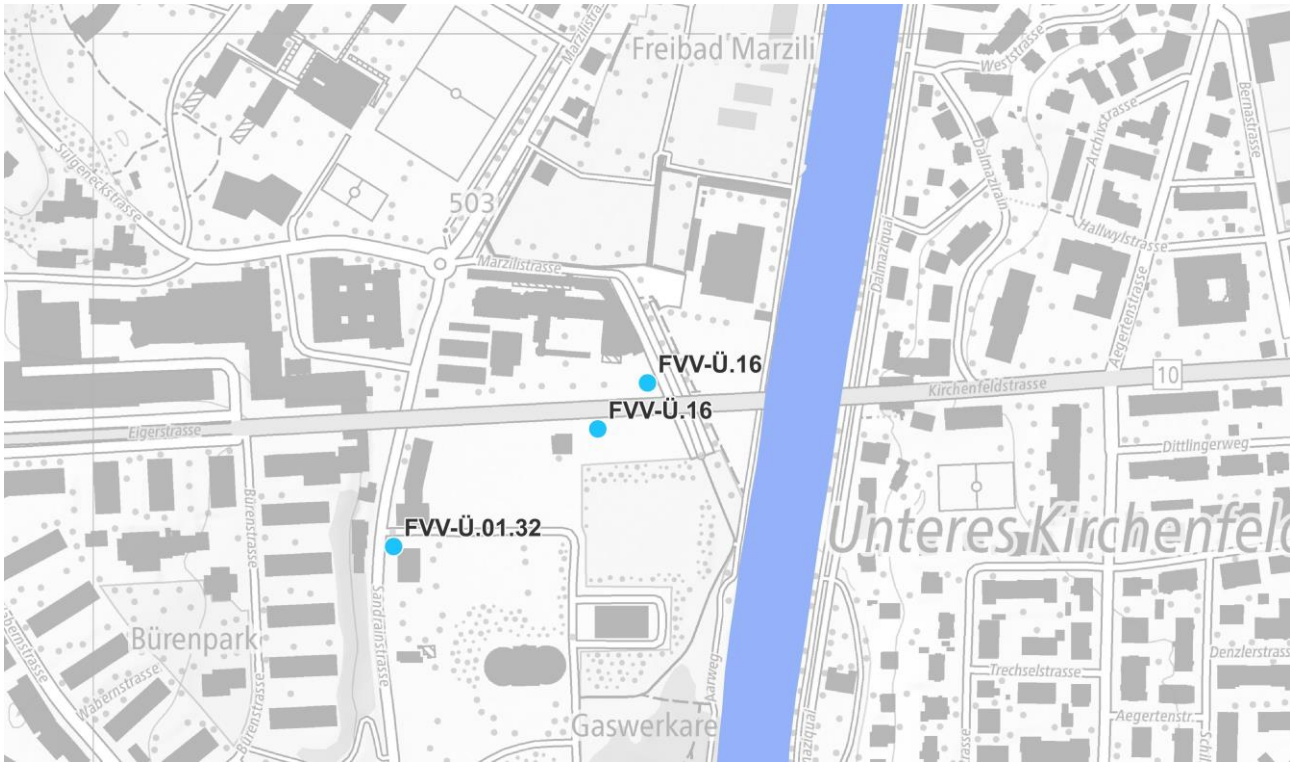
BM.FVV-Ü.16

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2028	31.12.2032

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Der Entwurf Rahmenplan zur Arealentwicklung Gaswerkareal (BM.S-UV.1.26) bildet die Grundlage für neue Wegverbindungen durch das heute nur schliecht durchlässige Gaswerkareal. Dank der Arealentwicklung entstehen ab 2028 in Etappen attraktive Verbindungen aus den bestehenden Quartieren durch die öffentlich zugänglichen Aussenräume der neuen Quartierteile zum Aareraum und zu Publikumsorten hin (Bsp. Marzilibad, Sportanlagen, Kulturorte), die nachhaltige Mobilitätsformen fördern.

Prägendes Element der Fuss- und Veloverbindungen ist die sog. Promenade auf dem

Trassee der ehemaligen Gasbahn, die im Süden eine Fortsetzung in der Velolandroute Nr. 8 (Aare-Route) Richtung Wabern findet.

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind Marzili und Gaswerkareal ab Kirchenfeld nur schlecht erreichbar. Zur verbesserten Anbindung an den öV und zu Gunsten hindernisfreier Wege ist zur Überwindung der Höhendifferenzen ein Lift im Bereich der Monbijoubrücke geplant, als nördlicher Anbindungspunkt der Promenade.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2024	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2028	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

Aufwertung Sandrainstrasse (BM.FVV-Ü.01.18)

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Gaswerk Grobkostenschätzung Umgebungsflächen 2025
- Gaswerk Machbarkeitsstudie Vertikalverbindungen 2023
- Gaswerk Richtprojekt Aussenraum 2025
- Gaswerk Entwicklungsplan 2025
- Gaswerk Rahmenplan 2025

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz (Gesamtkonzept langfristige Massnahme)

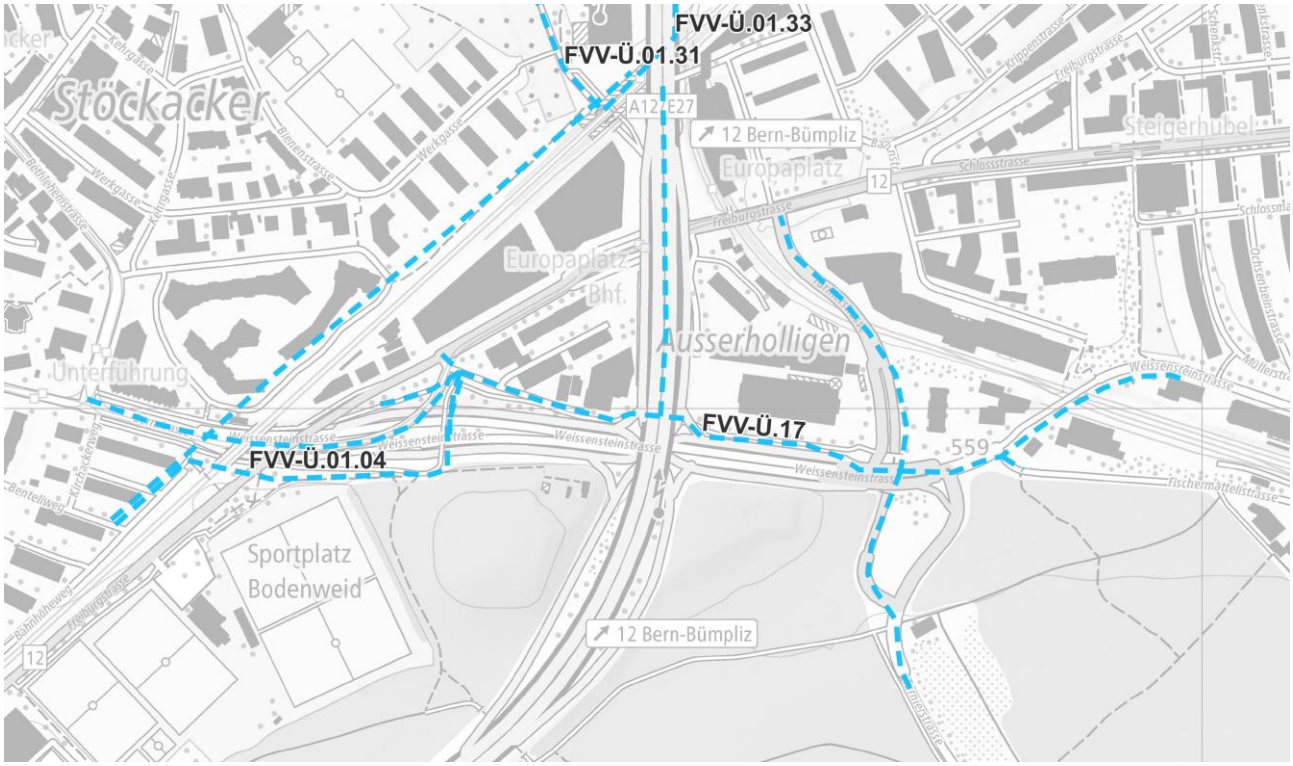
BM.FVV-Ü.17

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**		**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde		ASTRA, TBA-OIK
Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	10.00	01.01.2032	31.12.2033
Finanzierungsschlüssel	-		

Massnahmenbeschrieb

Die Fuss- und Veloverbindungen am Autobahnanschluss Bümpliz sind aufgrund der ungenügenden Verkehrssicherheit, der hohen Verkehrsmenge und der fehlenden Durchgängigkeit mangelhaft und konfliktbelastet. Diese Mängel sollen im Rahmen des Gesamtumbau des Anschlussknotens Bern Bümpliz beseitigt werden. Gesamtumbau ab 2032; Sofortmassnahmen 2028 (BM.FVV-Ü.01.04).

Mit einem Separationskonzept (vgl. Karte) können folgende Ziele erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Durchgängigkeit der Linienführung wird sichergestellt
- Umfahrungsmöglichkeit von sehr stark belasteten Strassenabschnitten
- Sicherstellung von konfliktfreien Fuss- und Veloverbindungen
- Aufwertung der Fusswegverbindungen, insbesondere Anschluss an Europaplatz und Könizbergwald

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2026	Studie	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

BM.FVV-Ü.01.04

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Einzelmassnahme Verkehr

Radweg Konolfingen - Zäziwil

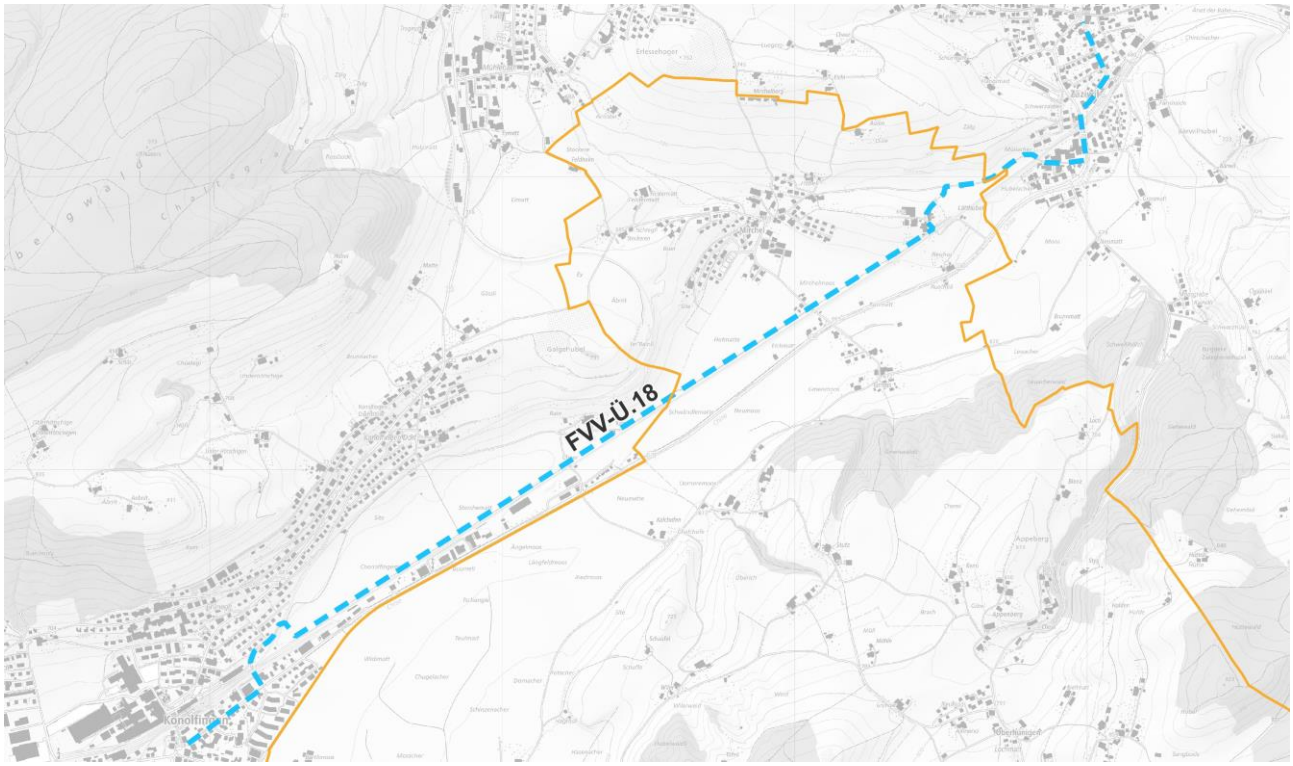
BM.FVV-Ü.18

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Konolfingen, Zäziwil

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.75	01.01.2033	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb	Die Thunstrasse (DTV: 7000 - 8000) zwischen Konolfingen und Zäziwil genügt heute insbesondere den Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs nicht. Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität sind beeinträchtigt. Eine direkte Route entlang der Bahn ist z.T. nicht vorhanden und / oder es gilt ein Fahrverbot und eine Asphaltierung fehlt und ist folglich nicht als Alltagsveloweg tauglich. Nördlich entlang der Bahnlinie sollen daher die vorhandenen Feldwege zu einem Fuss- und Radweg ausgebaut werden. Dabei sollen auch die Anschlüsse an die Kantonsstrasse umgestaltet werden. (Massnahmen 3.N.1, evtl. 3.P.1 und 3.L.7 aus Korridorstudie RKBM).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2022	Studie	TBA-OIK II

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2033	Baubeginn	TBA-OIK II
31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Korridorstudie RKBM, 2022

Einzelmassnahme Verkehr

Münsingen, Langsamverkehrsunterführung (PU Süd)

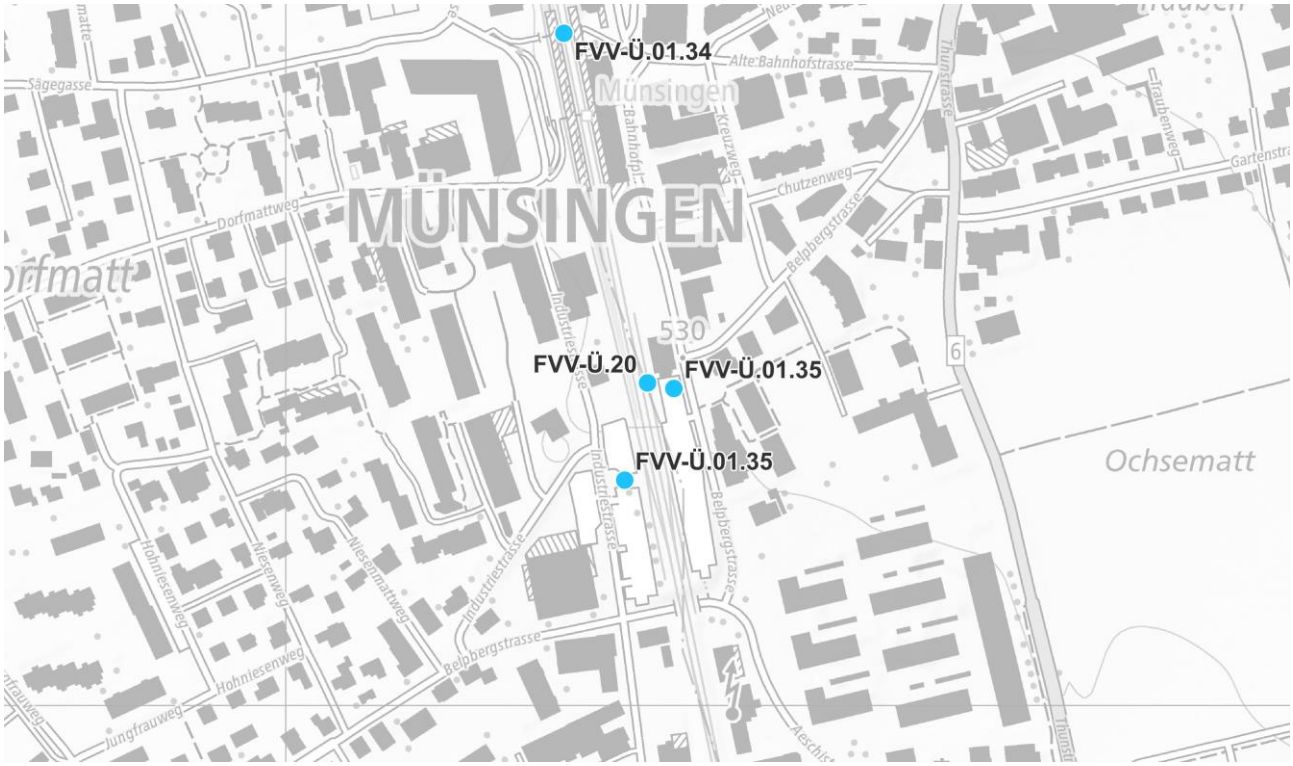
BM.FVV-Ü.20

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

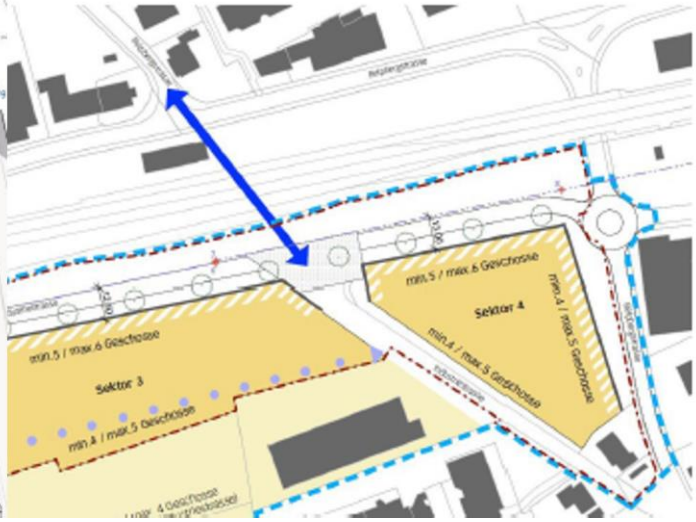
Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.50	01.01.2031	31.12.2034

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinde Münsingen will im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofes (Wendegleis für den 1/4h-Takt und 4. Gleis (Ausstellgeleise Güterzüge) und angrenzenden Neubauprojekten (Bahnhof-West) zwei bestehende Netzlücken im Bereich Fuss- und Veloverkehr schliessen. Am südlichen Perronende beim ehemaligen Güterschuppen soll eine neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden. Mit dieser Massnahme entsteht eine zusätzliche Querung der Bahn für den Fuss- und Veloverkehr. Die Querung mindert die Trennwirkung der Bahn und verbindet die Ortsteile West und Ost miteinander. Mit dieser Massnahme wird eine wesentliche Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr im Zentrum von Münsingen geschlossen, womit eine deutliche Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden kann. Fussgänger und Velofahrende müssen dadurch keine Umwege mehr in Kauf nehmen und haben entflechtet vom MIV direkte und attraktive Wege ins Zentrum und zum Bahnhofplatz. Auch die Radwanderroute Veloland Schweiz sowie die regionale Route profitieren von der Schliessung der Netzlücken.

Die beiden Unterführungen sowie der Standort der neuen Bike + Ride-Anlage Güterschuppen sind im Richtplan Verkehr 2009, im Richtplan Mobilität 2022 sowie im GBR Art. 18 (ZPP B) der Gemeinde Münsingen behördenverbindlich verankert. Das Mitwirkungsverfahren zum neuen Richtplan Bahnhof West vom März 2016 zeigte eine sehr grosse Zustimmung zu den geplanten Massnahmen und zur Schliessung der Netzlücken.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
25.09.2017	Studie	Gemeinde
21.05.2021	Vorprojekt	Gemeinde
14.09.2021	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2028	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

BM.FVV-Ü.01.35 Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen
BM.KM-Mu.06 Perron West
BM.FVV-Ü.21 Durchgehende Industriestrasse

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Vorprojekt Ausbau Bahnhof Münsingen, 2021
- Dossier Gemeinde, Kostenschätzung
- Architekturplan, Querprofile
- Kreditbeschluss Parlament, 2021

Einzelmassnahme Verkehr

Münsingen, Entlastungsstrasse Nord, Teil 3 (Durchgehende Industriestrasse)

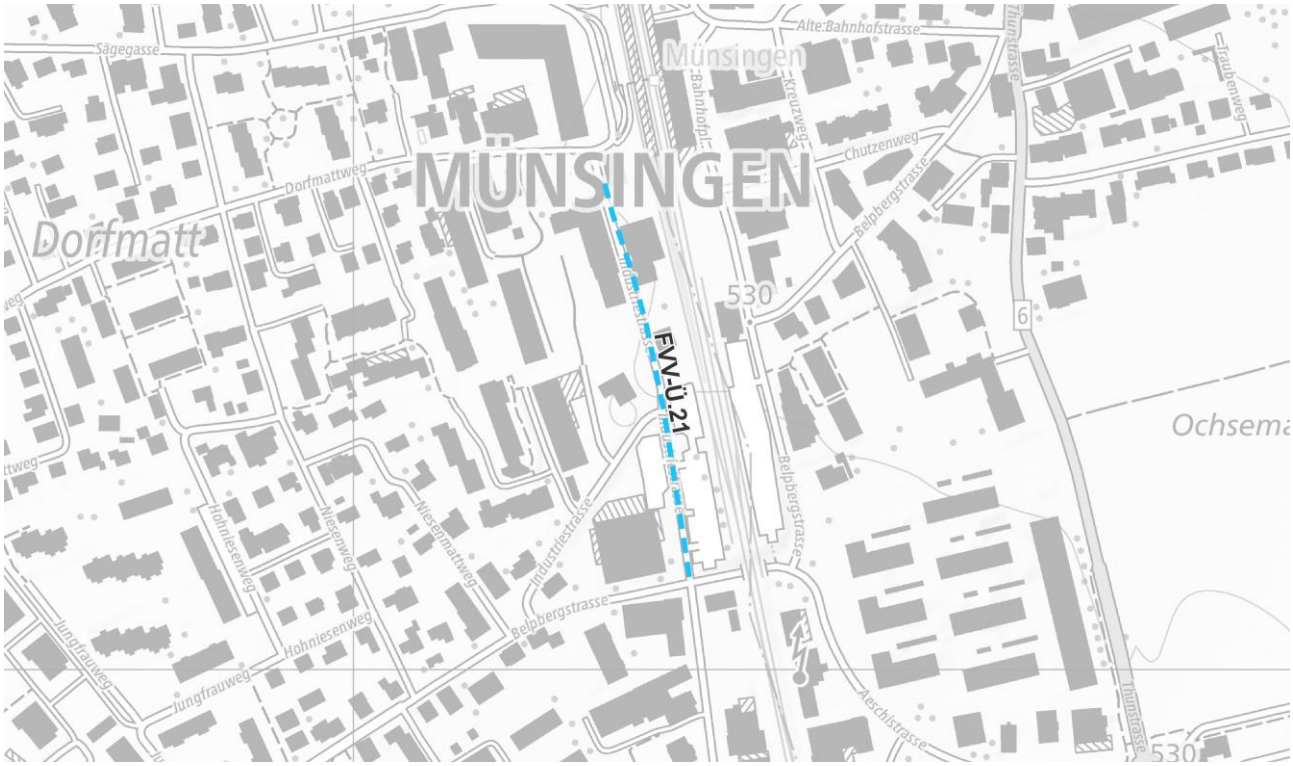
BM.FVV-Ü.21

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

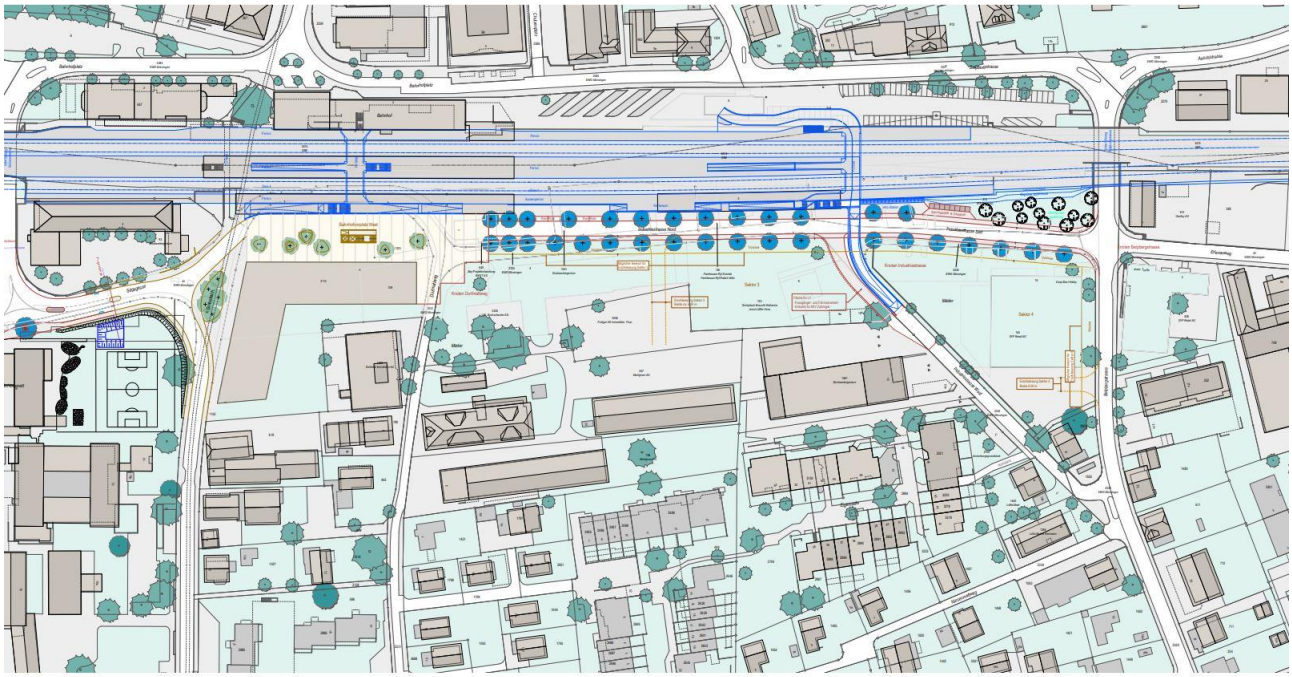
Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.60	01.03.2028	31.12.2030

Finanzierungsschlüssel -



Massnahmenbeschrieb

Zur langfristigen Entlastung des Ortszentrums sind Strassenausbauten in Form eines Dreierpakets notwendig: Der Sanierung der Ortsdurchfahrt, dem Bau einer Entlastungsstrasse Nord und die neue durchgehende Industriestrasse zwischen der Sägegasse bis zur Belpbergstrasse. Die Entlastungsstrasse Nord wie auch die Sanierung der Ortsdurchfahrt sind bereits umgesetzt oder werden in nächster Zeit termingerecht vollendet. Die durchgehende Industriestrasse als letztes Teilprojekt des Dreierpakets, soll den Verkehr aus dem Ortsteil West (Belpbergstrasse) direkt auf die neue Entlastungsstrasse Nord bringen. Zudem soll der Abschnitt auch das Verkehrsaufkommen, welches durch die in der Ortsplanungsrevisionen 2011 und 2023 ermöglichte Siedlungsentwicklung im Ortsteil West und die geplante Entwicklung im Gebiet «Bahnhof West» entsteht, aufnehmen. Dies führt zur Verkehrsberuhigung im angrenzenden, stark frequentierten Bahnhofquartier und verhindert Schleichverkehr in den sensiblen Wohnquartieren mit Schülerverkehr.

Die neu durchgehenden Industriestrasse entlang der Bahn dient auch als Hauptzubringer für die Fussgänger und Velofahrenden zu den Bahnzugängen und den Veloabstellanlagen. Für Fussgänger werden beidseits der Strasse breite Trottoirs gebaut. Damit wird die heutige Situation ohne Trottoirs deutlich aufgewertet. Mit Tempo-30 und gestalterischen Massnahmen werden auch die Velofahrenden im Mischverkehr sicher zu den Abstellanlagen bei den Bahnzugängen gelenkt. Beidseits der neuen Strassen sind Baumreihen geplant, welche nach dem Schwammstadtprinzip erstellt werden sollen.

Auch die Velohauptroute Wichtrach – Münsingen – Rubigen – Bern wird über die Industriestrasse führen und ebenfalls von der Massnahme profitieren.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.07.2021	Studie	Gemeinde
01.05.2025	Vorprojekt	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.03.2028	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2030	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

BM.FVV-Ü.01.35 Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen
BM.FVV-Ü.20 Langsamverkehrsunterführung (PU Süd)
BM.KM-Mu.06 Perron West

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Vorprojekt, Stand 2021
- Richtprojekt Bahnhof West, 2024
- Kostenschätzung, 2024
- Gestaltungsplan, 2022

Massnahmenpaket Verkehr

Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Bern, A-Horizont

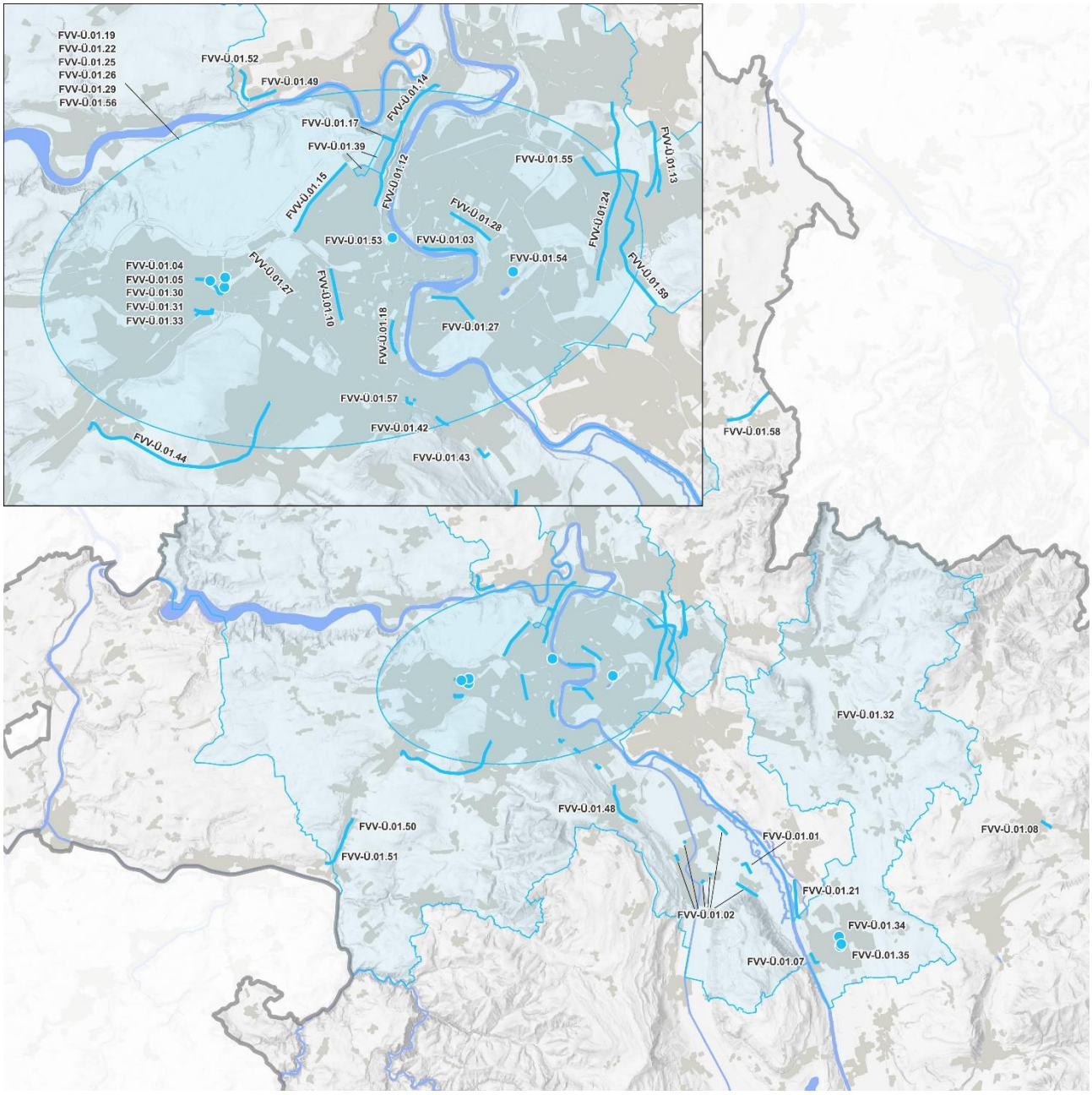
BM.FVV-Ü.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF) 88.59

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.1	5’490	m
Längsführung LV Kat.2	15’300	m
Längsführung LV Kat.3	15’340	m
Längsführung LV Kat.4	8’785	m
Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	10’000	m2
Langsamverkehrsunterführungen	800	m2
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	8	stk
Fussgängerstreifenmarkierungen	8	stk
Veloabstellanlagen Kat.1	3’776	stk
Veloabstellanlagen Kat.2	1’200	stk
Veloabstellanlagen Kat.3	1’550	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket

Das Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr auf unterschiedlichen Flughöhen: Aufwertungs- und Sanierungsmassnahmen von Plätzen und Strassenräumen, Neukonzeptionen von Fuss- und Veloverbindungen, Velohauptrouten und Tangentialverbindungen. Sie alle stellen wichtige Bausteine für ein dichtes und attraktive Fuss- und Veloverkehrsnetz dar. Besondere Bedeutung auf allen Verbindungen wird der Durchgängigkeit, Sicherheit und Kohärenz zugemessen. Die Teilmassnahmen schliessen Lücken im Netz, ermöglichen zukünftig direkte, möglichst hindernisfreie Verbindungen und werten bestehende Routen mit Blick auf die Verkehrssicherheit und Komfort auf.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Dichtes, attraktives und sicheres Velonetz; Netz aus radialen Velohauptrouten mit hohen Standards; Attraktive Umsteigebeziehungen.
Bezug zu Handlungsbedarf	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Velonetzes um (Daueraufgabe) – Weitere Velohauptrouten umsetzen, mit Tangentialverbindungen verbinden oder verlängern – Weiterentwicklung des Netzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken – Die Realisierung von Projekten vorantreiben
Bezug zu Teilstrategie	– Sicheres und attraktives Velonetz – Velohauptrouten und Tangentialverbindungen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
Siedlung (WK 2)	
Sicherheit (WK 3)	WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
Umwelt (WK 4)	WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BM.FVV-Ü.01.01	Belp, Veloweg Vehweid	0.60
	BM.FVV-Ü.01.02	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 2. Etappe	2.86
	BM.FVV-Ü.01.03	Stadt Bern, Aufwertung Altenbergstrasse für den Fussverkehr	1.00
	BM.FVV-Ü.01.04	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz (kurz und mittelfristige Massnahmen)	3.00
	BM.FVV-Ü.01.05	Stadt Bern, Veloabstellplätze Europaplatz	3.00
	BM.FVV-Ü.01.07	Münsingen, Velohauptroute Wichtrach - Münsingen	0.98
	BM.FVV-Ü.01.08	Grosshöchstetten, Schliessung Netzlücken Veloverkehr (Bernstrasse, M15, Lärchenweg, Lenzligenweg)	0.70
	BM.FVV-Ü.01.10	Stadt Bern, Velohauptrouten: 14 Zieglerstrasse (Eigerplatz-Inselplatz)	1.80
	BM.FVV-Ü.01.12	Stadt Bern, Velohauptrouten: 18 Engestrasse bei Fuss-/Veloverbindung Breitenrain-Länggasse	1.00
	BM.FVV-Ü.01.13	Ostermundigen, Umsetzung Velohauptverbindung I Wegmühlegässli mit Option Dr. Zuberstrasse	0.75
	BM.FVV-Ü.01.14	Stadt Bern, Velohauptroute: 113 Engestrasse, Reichenbachstrasse, Kastellweg; Zufahrtsroute Fuss-/Veloverbindung Breitenrain-Länggasse	0.50
	BM.FVV-Ü.01.15	Stadt Bern, Velohauptrouten: 401 Bremgartenstrasse	0.40
	BM.FVV-Ü.01.17	Stadt Bern, Aufwertung Studerstrasse im Bereich Volksschule Viererfeld	0.50
	BM.FVV-Ü.01.18	Stadt Bern, Aufwertung Sandrainstrasse	3.00
	BM.FVV-Ü.01.19	Stadt Bern, Programm Veloabstellplätze in Quartieren	1.00
	BM.FVV-Ü.01.21	Münsingen, Veloverbindung Münsingen - Hunziken	2.50
	BM.FVV-Ü.01.22	Stadt Bern, Programm Sofortmassnahmen Velo- und Fussverkehr	1.20
	BM.FVV-Ü.01.24	Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Obere und Untere Zollgasse	3.36
	BM.FVV-Ü.01.25	Stadt Bern, Programm Verkehrsicherheit Quartierstrassen	4.00
	BM.FVV-Ü.01.26	Stadt Bern, Fuss- und Velomassnahmen im Rahmen LSA-Erneuerungen	0.80
	BM.FVV-Ü.01.27	Stadt Bern, Aufwertung Jungfrau-/Marienstrasse (411)	0.50
	BM.FVV-Ü.01.28	Stadt Bern, Velomassnahmen Laubeggstrasse, Bereich Rosengarten (413)	1.00
	BM.FVV-Ü.01.29	Stadt Bern, Massnahmen aus Richtplan Fussverkehr	2.00
	BM.FVV-Ü.01.30	Stadt Bern, Dammstrasse neue ÖV-, Fuss- und Veloverbindung	2.50
	BM.FVV-Ü.01.31	Stadt Bern, Aufwertung Ladenwandweg für den Fuss- und Veloverkehr	2.00

BM.FVV-Ü.01.32	Regionales, öffentliches Veloverleihsystem 2026+ (VVS 2026+)	1.50
BM.FVV-Ü.01.33	Stadt Bern, Aufwertung EWB-Areal, Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen den beiden Unterführungen Ausserholligen	1.50
BM.FVV-Ü.01.34	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord	4.50
BM.FVV-Ü.01.35	Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen	1.30
BM.FVV-Ü.01.39	Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindungen Areal Viererfeld/Mittelfeld	4.50
BM.FVV-Ü.01.42	Köniz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz Nord, Abschnitt 2: Wabern, Rotes Kreuz - Grünaustrasse	2.10
BM.FVV-Ü.01.43	Köniz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz Nord, Abschnitt 4: Bereich Lindenweg / ÖV-Knoten Kleinwabern (entlang S-Bahn)	0.50
BM.FVV-Ü.01.44	Köniz, Landorfstrasse; Sägestrasse - Schwendistutz (Verkehrssicherheit)	2.50
BM.FVV-Ü.01.48	Kehrsatz, Umgestaltung Umfahrungsstrasse mit Neubau Radwege	3.68
BM.FVV-Ü.01.49	Kirchlindach, Verbesserung Velosicherheit Halenbrücke bis Kurve Uettligenstrasse	1.19
BM.FVV-Ü.01.50	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost	2.31
BM.FVV-Ü.01.51	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf	2.76
BM.FVV-Ü.01.52	Kirchlindach, Verbesserung Velosicherheit Uettligenstrasse Kurve - Thalmatt	1.47
BM.FVV-Ü.01.53	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte	4.90
BM.FVV-Ü.01.54	Stadt Bern, Velohauptrouten: 5 Knoten Laubeggstrasse / Schlosshaldenstrasse	1.00
BM.FVV-Ü.01.55	Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Forelstrasse - Milchstrasse bis Bolligenstrasse (Richtung Wölflistrasse)	0.58
BM.FVV-Ü.01.56	Stadt Bern, Ausbau Standortnetz Mobilitätshubs (MaaS)	1.00
BM.FVV-Ü.01.57	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern – Erschliessung Bahnhof (Fuss- und Veloverbindung/ Erschliessung Überbauung)	2.00
BM.FVV-Ü.01.58	Bäriswil, Verlängerung Radweg	3.90
BM.FVV-Ü.01.59	Ostermundigen, Umsetzung Veloroute Dennigkofenweg - Hubelstrasse - Oberdorfstrasse - Mitteldorfstrasse - Unterdorfstrasse	4.45

Teilmassnahme Verkehr

Belp, Veloweg Vehweid

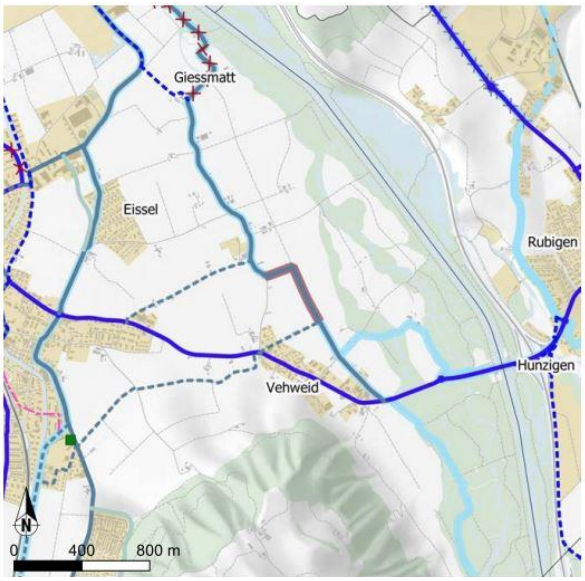
BM.FVV-Ü.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.60	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	540	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort des Veloverkehrs und die Alljahrestauglichkeit sind aufgrund der unbefestigten Wegoberfläche beeinträchtigt. Der bestehende Abschnitt wird asphaltiert. Eine allfällige Verbreiterung auf 3.5m und die Verlegung des Wanderwegs sind in der Projektierung zu planen (Ersatzpflicht aufgrund Asphaltierung). Damit der asphaltierte Weg vom MIV nicht als Schleichweg genutzt wird, ist er als Güterweg (evtl. als Fahrverbot mit Zubringerdienst) zu signalisieren.

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 2. Etappe

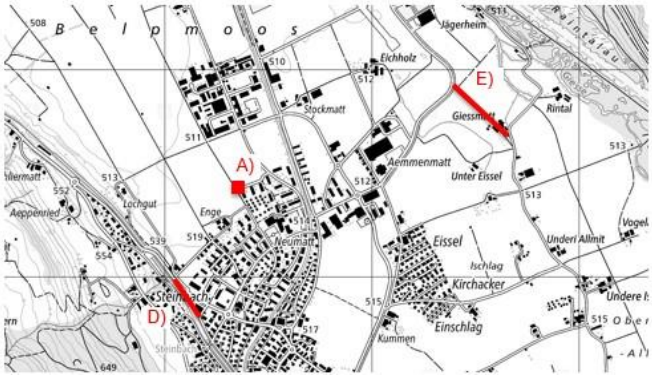
BM.FVV-Ü.01.02

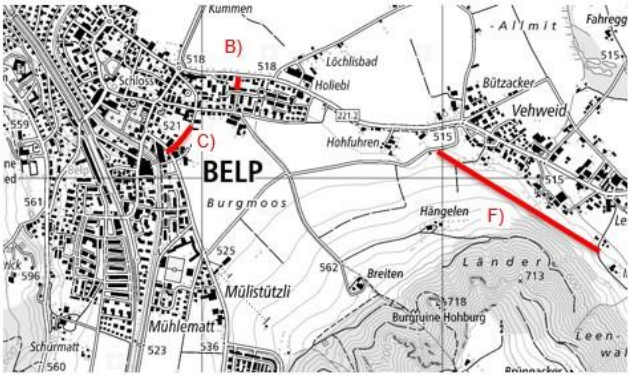
RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr





Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Grundeigentümer, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.86	01.01.2028	31.12.2032

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	1’615	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Gemeinde Belp stellt eine dynamische Agglomerationsgemeinde von Bern dar. Die adäquate Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs stellt einen wesentlichen Indikator für die Qualität des Lebensraums dar. Funktional und gestalterisch gute Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr sind damit nicht nur ein Anliegen der Verkehrsplanung, sondern weisen starke Verknüpfungen zur Freiraumgestaltung, zum Städtebau sowie zur sozialen Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes auf.

Um den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modal Split innerhalb der Gemeinde sowie auch für den regionalen Pendlerverkehr deutlich zu steigern, sieht die Gemeinde an definierten Schlüsselstellen einen Handlungsbedarf zum Schliessen von physischen Netzlücken vor. Mit dem Schliessen der Netzlücken werden Direktverbindungen zum kantonalen Veloverkehrs- und Wanderwegenetz ermöglicht und können Alternativen zu stark befahrenen Achsen angeboten werden :
A) Hühnerhubel (30 m), B) Montenachweg – Viehweidstrasse (55 m), C) Mühlestrasse – Hohburgstrasse (140 m), D) Rubigenstrasse – Lindenhofweg/Bahnhof Belp Steinbach (220 m), E) Giessmatt (370 m), F) Lehn – Hängelenweg (800 m). Die

	Massnahmen stehen im engen Zusammenhang mit BM.LV-Ü.21.39 (AP4) im A-Horizont sowie teilweise mit den Planungen zu den regionalen Velohauptrouten (z. B. D+E).
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Altenbergstrasse für den Fussverkehr

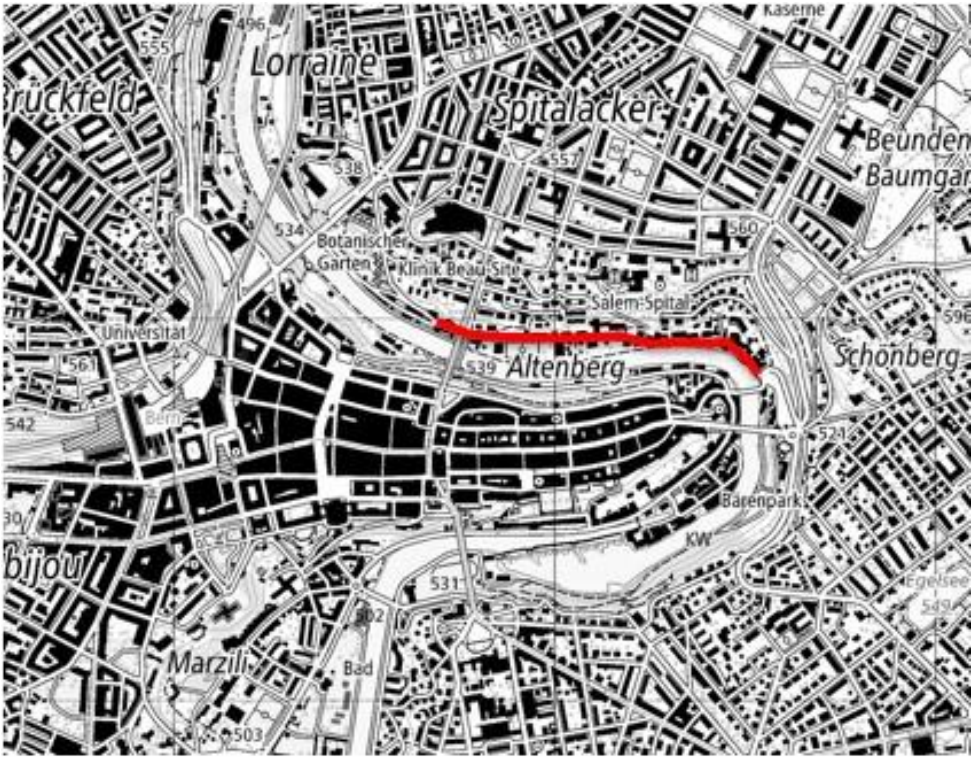
BM.FVV-Ü.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2029	01.01.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	900	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Altenbergstrasse wird im Rahmen der geplanten Hochwasserschutzmassnahmen (Lead: Tiefbauamt) saniert. Die baulichen Synergien sollen in einem separaten Projekt genutzt werden, um für diese stark frequentierte Wegverbindung entlang der Aare mehr Aufenthalts- und Flanierqualität zu erreichen.

	Der Strassenquerschnitt wird aufgrund der Anforderungen analysiert und die Infrastruktur auf die unterschiedlichen Bedürfnisse - für Menschen zu Fuss; von kleinen Kindern bis ins hohe Alter – sowie für Menschen mit anderen Verkehrsmitteln entsprechend aufgeteilt. Hierbei stehen Klimamassnahmen, flächigere Gestaltung mit Zonen für den Aufenthalt und insgesamt mehr Sicherheit im Vordergrund. Vgl. Masterplan Fussverkehr Stadt Bern, Dezember 2023. Stand zu Handen der öffentlichen Vernehmlassung.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz (kurz und mittelfristige Massnahmen)

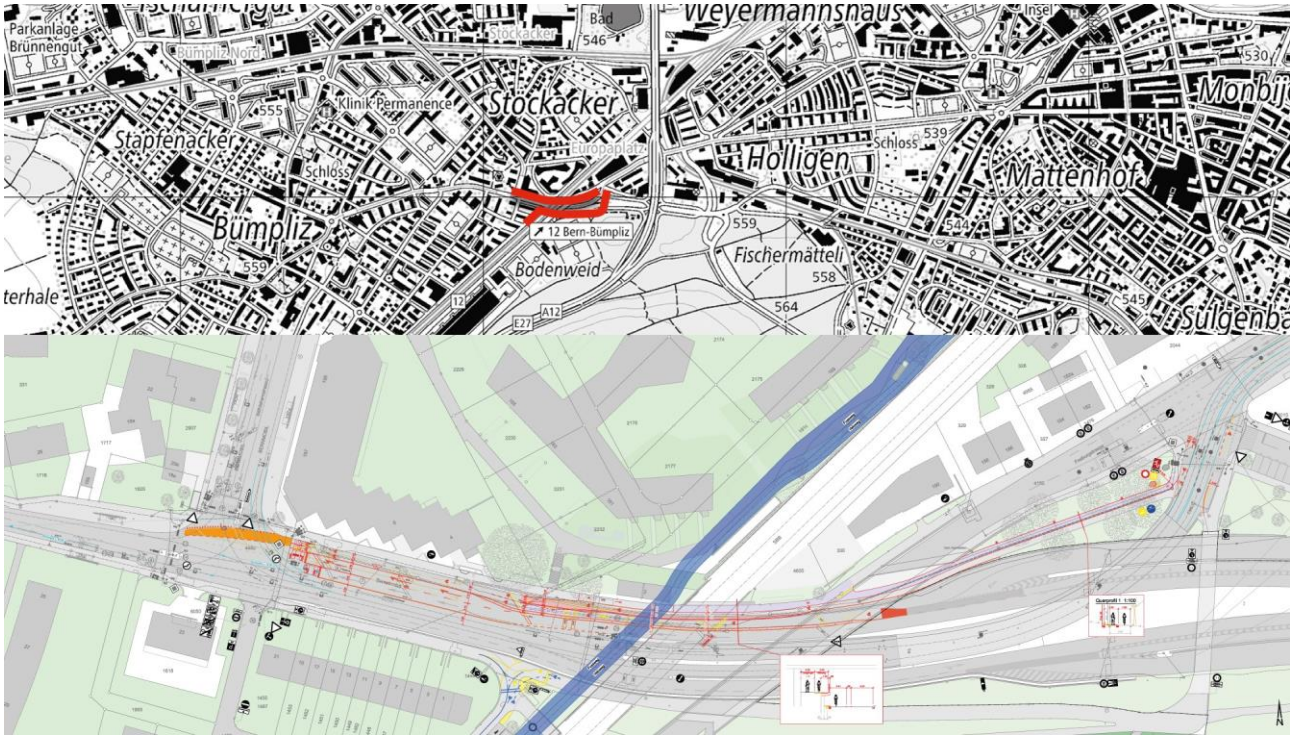
BM.FVV-Ü.01.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-OIK, ASTRA

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	1’000	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Im Bereich des Autobahnanschlusses Bümpliz sind heute nur punktuell Massnahmen für den Veloverkehr vorhanden. Im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern zählt dieser Abschnitt zu den Velohauptrouten (Nr. 16 neue Veloführung am Autobahnanschluss Bümpliz Süd); im kantonalen Sachplan Veloverkehr wird die Route

als “kantonale Velohauptverbindung auf Gemeindestrassen” geführt.
Mit einem Separationskonzept können folgende Ziele erreicht werden:
– Erhöhung der Verkehrssicherheit
– Durchgängigkeit der Linienführung wird sichergestellt
– Umfahrungsmöglichkeit von sehr stark belasteten Strassenabschnitten
– Sicherstellung von konfliktfreien Fuss- und Veloverbindungen
– Aufwertung der Fusswegverbindungen, insbesondere Anschluss an Europaplatz und Könizbergwald

Die beiden im Plan dargestellten kurz- und mittelfristigen Massnahmen sind Teil eines Gesamtkonzeptes. Sofortmassnahmen ab 2028; Gesamtumbau ab 2032 (BM.FVV-Ü.17).
Dokumente: Masterplan Veloinfrastruktur, Netzplan, November 2020

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Veloabstellplätze Europaplatz

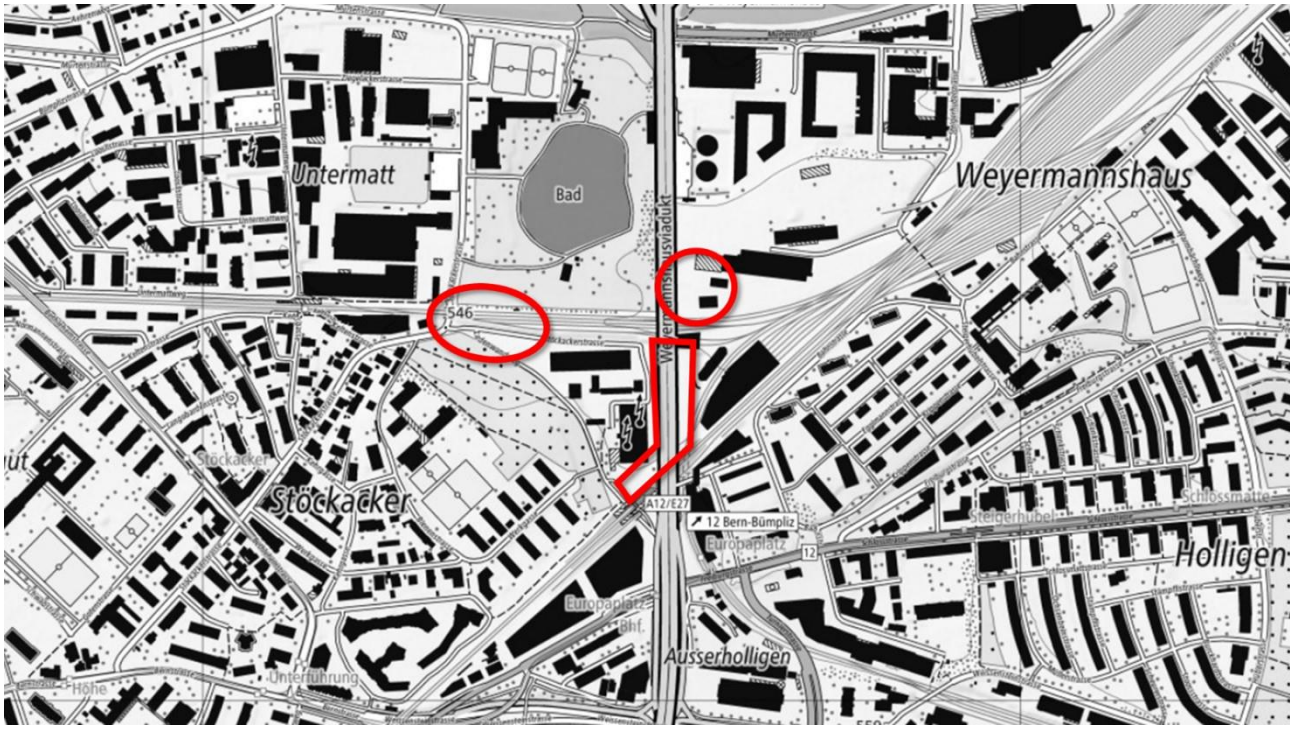
BM.FVV-Ü.01.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Region	Region, Transportunternehmen, ewb

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Veloabstellanlagen Kat.3	1’100	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Der Premium-ESP Ausserholligen soll zu einem dynamischen Stadtquartier entwickelt werden. Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung sollen sich im ESP Ausserholligen ansiedeln. Die gezielte Bereitstellung von nachfragegerechten Veloabstellanlagen mit hohem Standard und guter Zugänglichkeit

im Umfeld der S-Bahnhaltestellen Europaplatz substituieren Autofahrten und tragen zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils bei.

Bis 2035 werden rund 2’000 Veloabstellplätze im Bereich der S-Bahnhaltestellen Europaplatz und dem angrenzenden Umfeld ESP Ausserholligen bereitgestellt in Velostationen oder als öffentliche Veloabstellplätze. Als erste Etappe sollen bis 2032 rund 1’100 Veloabstellplätze realisiert werden. Diese werden nun als Massnahme der 5. Generation (A-Horizont) angemeldet und entsprechen einer Aktualisierung der Massnahmen BM.LV-Ü.21.45 und BM.LV-Ü.22.36 (AP4). Die Massnahme trägt entsprechend der Strategie für den Fokusraum Bern, ESP Ausserholligen dazu bei, die Situation für den Fuss- und Veloverkehr bei den S-Bahnhöfen Bern Europaplatz und Bern Europaplatz Nord sowie im Umfeld der beiden Bahnhöfe zu verbessern und die Veloparkierung an den beiden S-Bahnhöfen auszubauen. Im Vordergrund stehen hier Veloabstellplätze bei der neuen Haltestelle Europaplatz Nord, bei der neuen Unterführung Europaplatz Nord sowie im heutigen EWB-Areal.

Die Veloabstellplätze haben einen unterschiedlichen Projektstand: Teilweise liegen Bauprojekte vor und die Realisierung ist beschlossen (Haltestelle Europaplatz Nord, Unterführung Europaplatz Nord). Andere Veloabstellplätze sind in den Arealentwicklungen und Infrastrukturverträge vereinbart (EWB-Areal). Die Realisierung und Inbetriebnahme erfolgt deshalb gestaffelt.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Münsingen, Velohauptroute Wichtrach - Münsingen

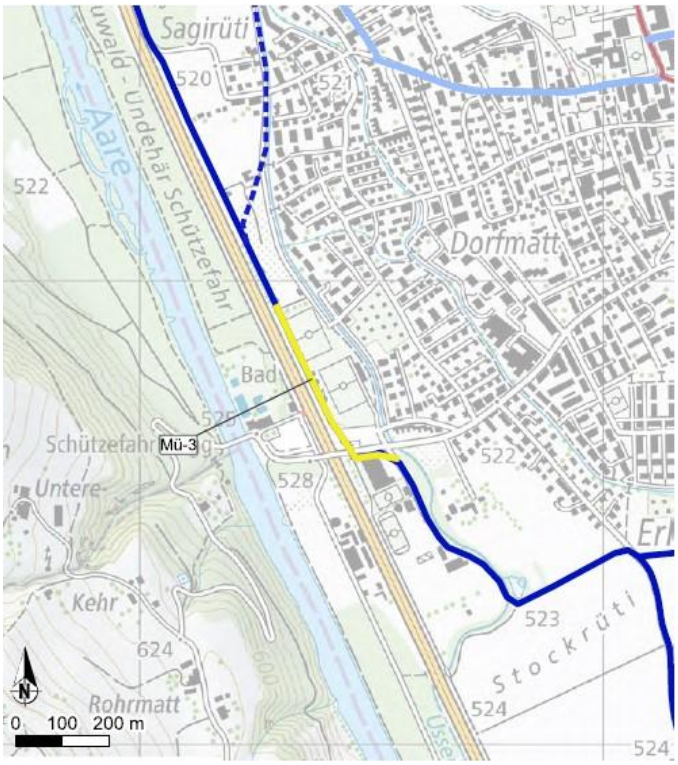
BM.FVV-Ü.01.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	0.98	01.01.2028	31.12.2029

Leistungseinheiten	**Typ**	**Anzahl**	**Einheit**
	Längsführung LV Kat.2	1’080	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Realisierung der Velohauptroute Münsingen – Thun im Abschnitt Münsingen. Umsetzung der Massnahmen Mü-1 «Anbindung Aarweg» und Mü-3 «Netzlücke Fussballplatz» gemäss Vorstudie Velohauptroute Münsingen – Thun vom 09.06.2023. Mit der Schliessung der Netzlücke kann eine sichere, schnelle und konfliktfreie

Veloverbindung zwischen den Regionsgemeinden Thun und Bern geschaffen werden. Hauptmassnahme ist die Führung der Velohauptroute unter der Parkbad-Brücke, zwischen Fussballplatz und Lärmschutzdamm der Autobahn bis zum Aarweg mit Anschluss an die nächste Etappe zur Hunzigenbrücke Rubigen.

Der Teil vollständiger Neubau umfasst ca. 460 m und der Teil Ausbau bestehende Flurwege ca. 620 m. Mit der neuen Linienführung können mehrere Querungen von Strassen und Fusswegen (Konfliktstellen) vollständig eliminiert werden.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Grosshöchstetten, Schliessung Netzlücken Veloverkehr (Bernstrasse, M15, Lärchenweg, Lenzligenweg)

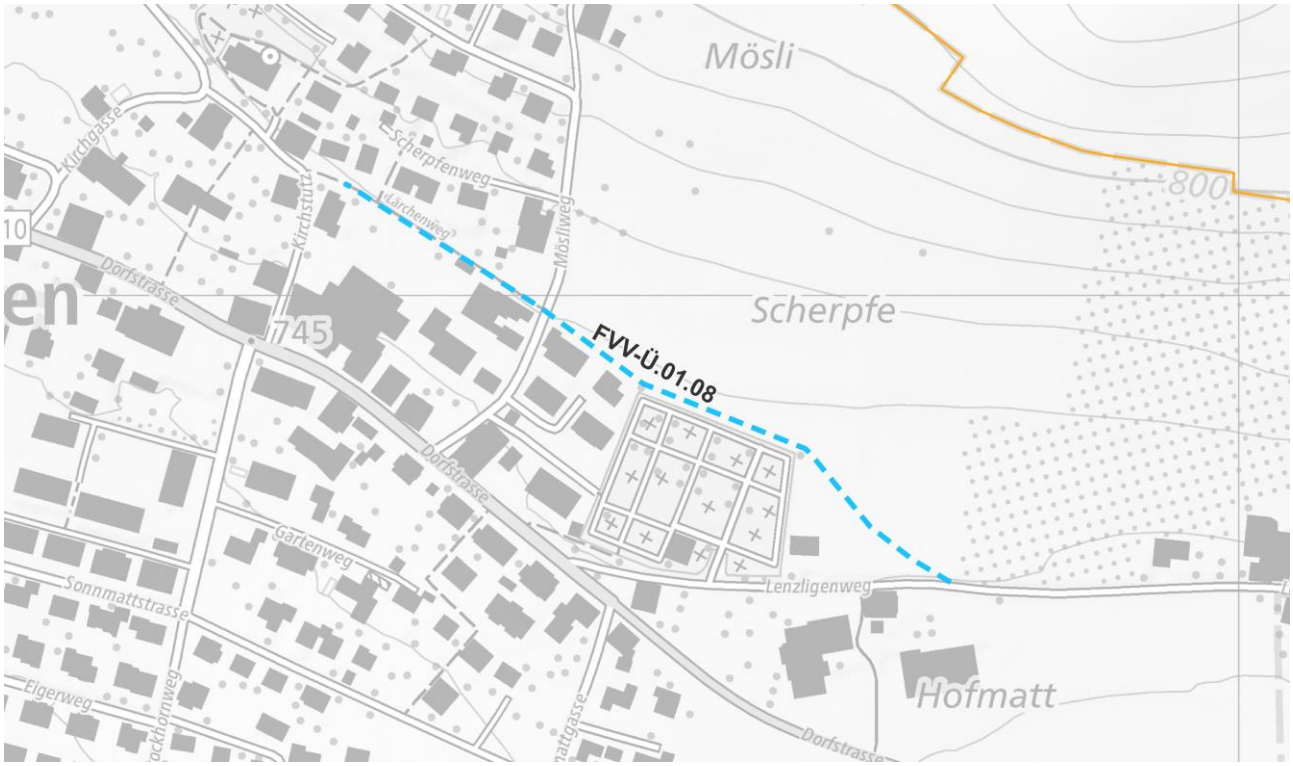
BM.FVV-Ü.01.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-OIK II

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.70	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	450	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision Grosshöchstetten wurden wichtige Verbindungen im Dorf für den Fuss- und Veloverkehr eruiert und daraus mögliche Aufwertungen und Lückenschliessungen abgeleitet. Zusammen aus den vorhandenen Planungen und der bereits vorhandenen Infrastruktur gilt es, ein passendes und zusammenhängendes

Velonetz für Grosshöchstetten zu entwickeln. Mit dem Velonetz wird insbesondere das Ziel verfolgt, den Veloverkehr abseits der schmalen und stark befahrenen Hauptstrassen zu führen. Damit kann bereits mit der Routenführung die Sicherheit für den Veloverkehr gesteigert werden, was die Verbindungen attraktiver macht. Dies gilt insbesondere für die regionalen Routen, welche die Verbindungen in Nachbargemeinden
sicherstellen. Ergänzt werden diese durch die lokalen Routen, welche ein feinmaschiges Netz innerhalb der Gemeinde ermöglichen und Anschlüsse ans regionale Netz bieten. Die folgenden drei Netzlücken, mit welchen das Velonetz in Grosshöchstetten verbessert werden kann, sollen prioritär geschlossen werden:

- Netzlücke M15, Lärchenweg, Lenzligenweg
- Bernstrasse, siehe BM.FVV-Ü.03.28 OIK II
- Bahnweg, siehe BM.FVV-Ü.03.28 OIK II

Bemerkung: Bei der Bernstrasse handelt sich um die Kantonsstrasse, in der Verantwortung des OIK II, und ist nicht explizit Teil dieser Eingabe, ist jedoch ein Teil der gesamten regionalen Route, die auch im kantonalen Sachplan Veloverkehr vorgesehen ist.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 14 Zieglerstrasse (Eigerplatz-Inselplatz)

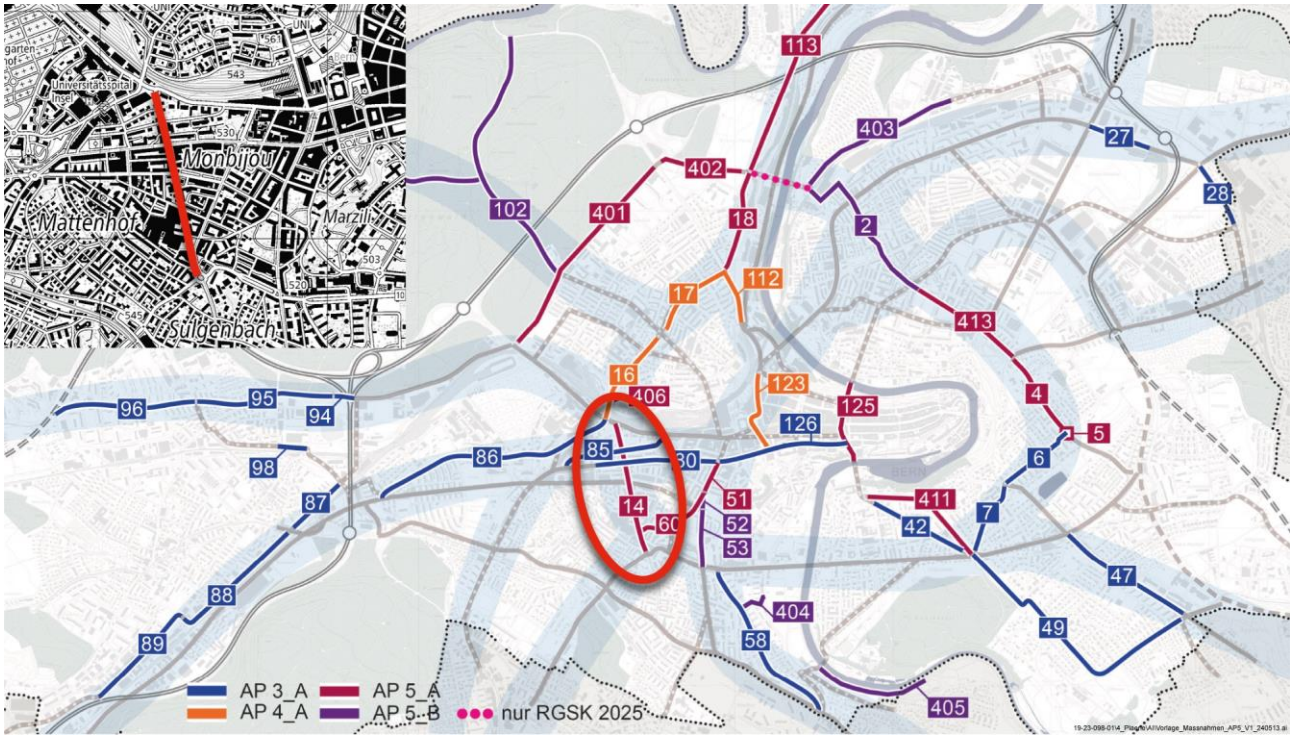
BM.FVV-Ü.01.10

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.80	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	800	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in

der Region umgesetzt werden.

Das Veloroutennetz basiert auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und wurde in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert, sowie mit dem Sachplan Veloverkehr des Kantons koordiniert. Der Fokus liegt sowohl auf der Realisierung einer komfortablen Veloinfrastruktur als auch auf der Etablierung einer inklusiven, einladenden und stadtverträglichen Velokultur. Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahme ist der Masterplan Veloinfrastruktur, welcher 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Der Masterplan besteht aus Bericht, Veloroutennetz und Standards. Diese gelten bei der Projektierung städtischer Projekte auf Gemeindestrassen. Ein Schwergewicht des Berichts liegt auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen Veloländern. Der Masterplan und somit die meisten Massnahmen tragen auch zur Schulwegsicherheit bei, indem sichere Veloinfrastrukturen und ein dichtes, flächendeckendes Basisnetz für den Veloverkehr postuliert wird.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 18 Engestrasse bei Fuss-/Veloverbindung Breitenrain-Länggasse

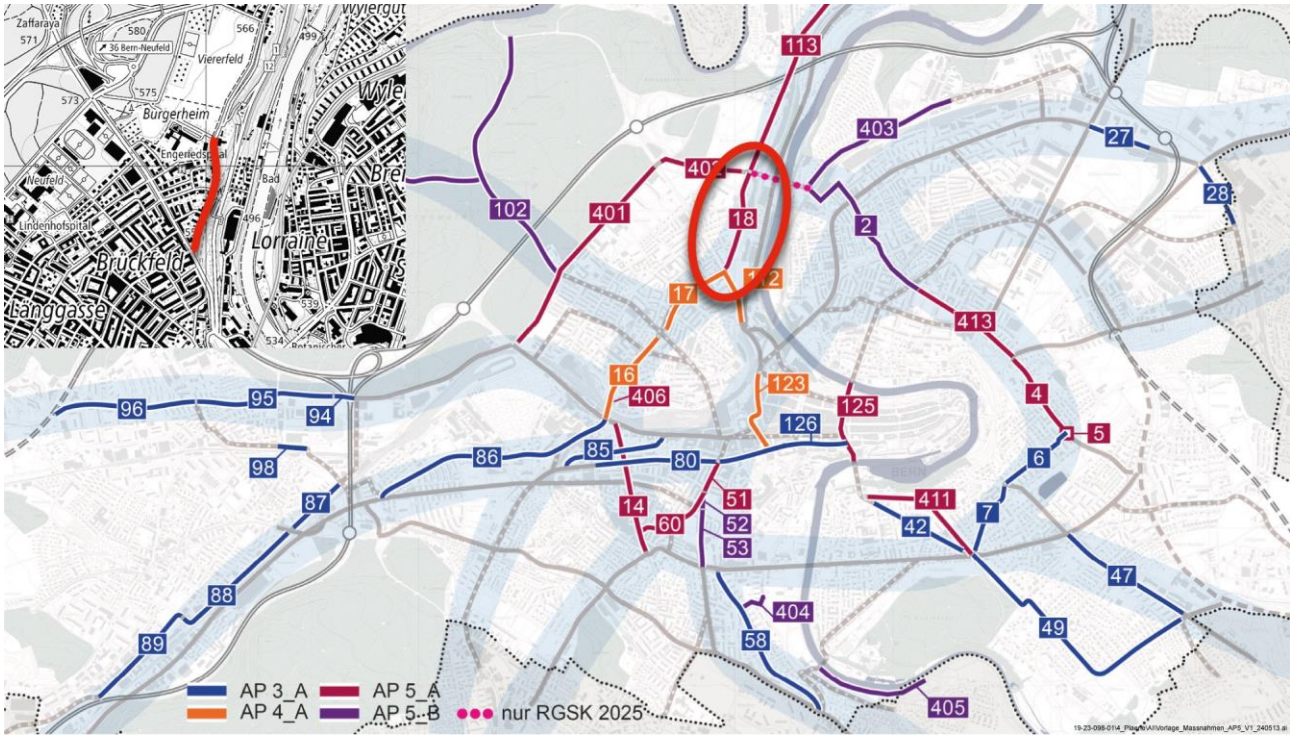
BM.FVV-Ü.01.12

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	1’000	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in

der Region umgesetzt werden. Es besteht eine Abhängigkeit zur Arealentwicklung Viererfeld.

Das Veloroutennetz basiert auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und wurde in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert, sowie mit dem Sachplan Veloverkehr des Kantons koordiniert. Der Fokus liegt sowohl auf der Realisierung einer komfortablen Veloinfrastruktur als auch auf der Etablierung einer inklusiven, einladenden und stadtverträglichen Velokultur. Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahme ist der Masterplan Veloinfrastruktur, welcher 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Der Masterplan besteht aus Bericht, Veloroutennetz und Standards. Diese gelten bei der Projektierung städtischer Projekte auf Gemeindestrassen. Ein Schwergewicht des Berichts liegt auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen Veloländern. Der Masterplan und somit die meisten Massnahmen tragen auch zur Schulwegsicherheit bei, indem sichere Veloinfrastrukturen und ein dichtes, flächendeckendes Basisnetz für den Veloverkehr postuliert wird.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Ostermundigen, Umsetzung Velohauptverbindung I Wegmühlegässli mit Option Dr. Zuberstrasse

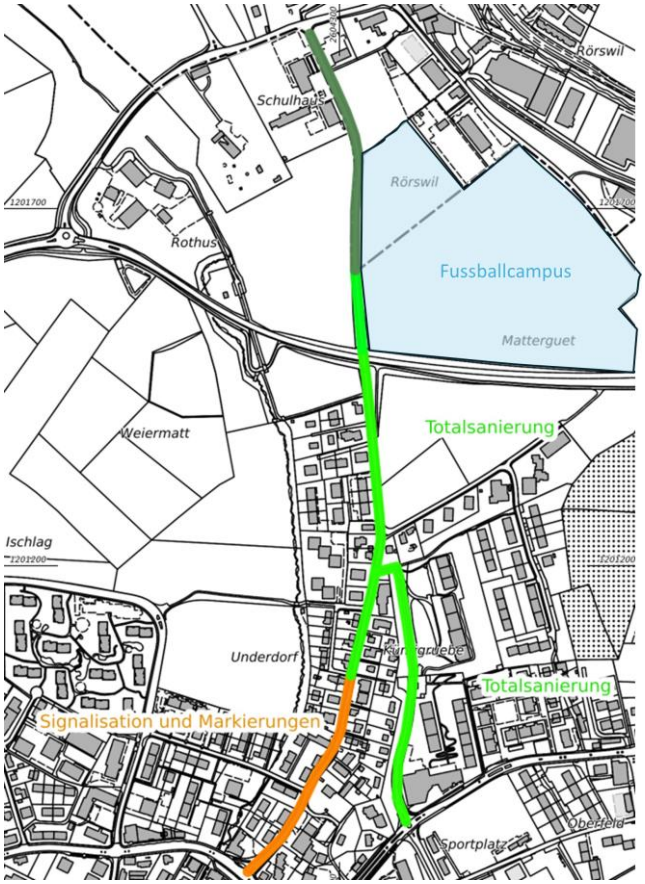
BM.FVV-Ü.01.13

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
0.75	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.1	1’690	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie	Mit dem Ausbau der Velorouten soll die Verbindung von Ostermundigen zu den angrenzenden Gemeinden, Muri, Gümligen, Ittigen und Bern sichergestellt werden. Die vorliegende Verbindung führt vom Wegmühlegässli nach Bolligen/Ittigen. Im Siedlungsbereich sind – aufgrund der bestehenden Überbauung vor allem Signalisationen und Markierungsmassnahmen geplant. Auf dem Wegmühlegässli kann im Rahmen des Projektes Fussball-Campus die Fuss- und Veloverbindung baulich verbessert und eine gute Lösung geschaffen werden. Um den schmalen Strassenverhältnissen auf dem südlichen Teilstück des Wegmühlegässlis auszuweichen, ist der bauliche Ausbau der Dr. Zuberstrasse zu prüfen. Die Veloverbindung wurde zudem in den Sachplan Veloverkehr Kanton eingegeben und ist kommunal durch die räumliche Entwicklungsstrategie verankert, welche den Status eines Richtplanes hat. Gemeindeintern ist die Velo- und Fussverkehrverbindung zudem wichtig für die Verbindung von verschiedenen Schulstandorten sowie zur Erschliessung von Regionalen Einrichtungen wie dem neuen Fussball-Campus Rörswil.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK** Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptroute: 113 Engestrasse, Reichenbachstrasse, Kastellweg; Zufahrtsroute Fuss-/Veloverbindung Breitenrain-Länggasse

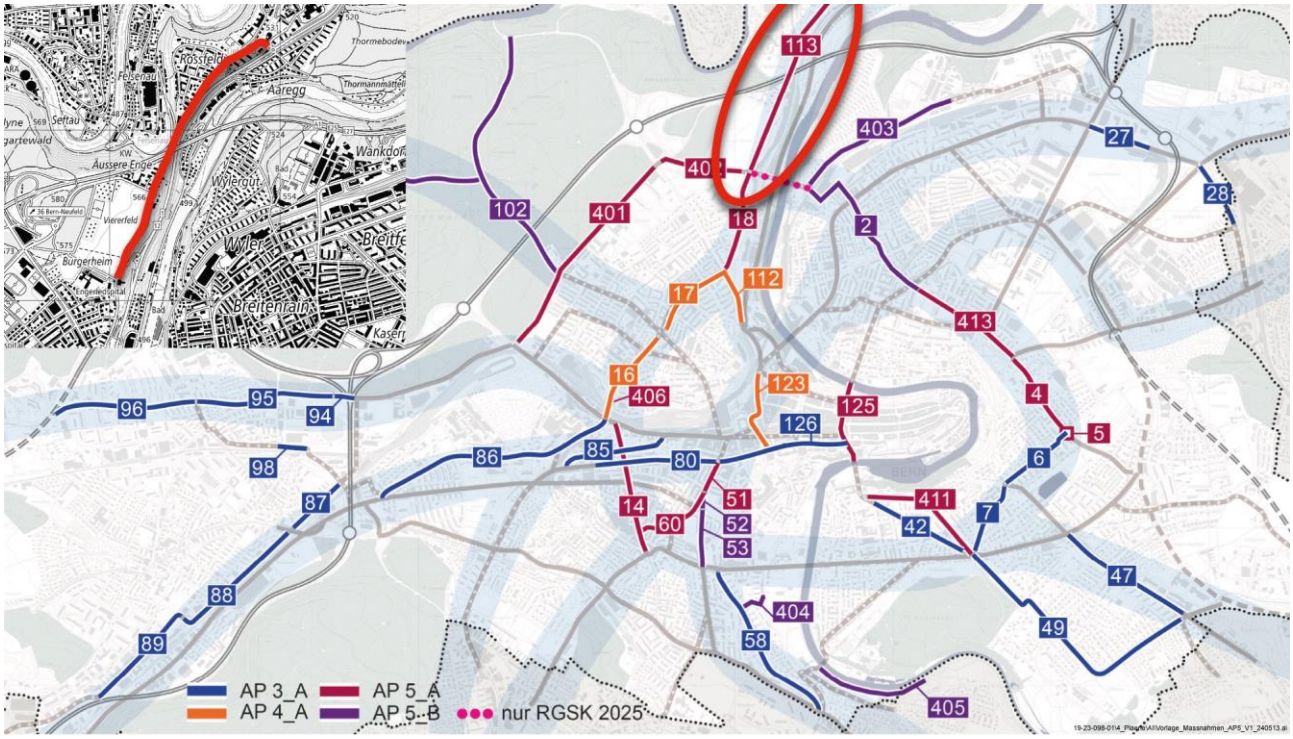
BM.FVV-Ü.01.14

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.50	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	2’300	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in

der Region umgesetzt werden. Es besteht eine Abhängigkeit zur Arealentwicklung Viererfeld und der Massnahme Bushaltestelle Engestrasse (AP5: BM.ÖV-Ort.02.01).

Das Veloroutennetz basiert auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und wurde in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert, sowie mit dem Sachplan Veloverkehr des Kantons koordiniert. Der Fokus liegt sowohl auf der Realisierung einer komfortablen Veloinfrastruktur als auch auf der Etablierung einer inklusiven, einladenden und stadtverträglichen Velokultur. Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahme ist der Masterplan Veloinfrastruktur, welcher 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Der Masterplan besteht aus Bericht, Veloroutennetz und Standards. Diese gelten bei der Projektierung städtischer Projekte auf Gemeindestrassen. Ein Schwergewicht des Berichts liegt auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen Veloländern. Der Masterplan und somit die meisten Massnahmen tragen auch zur Schulwegsicherheit bei, indem sichere Veloinfrastrukturen und ein dichtes, flächendeckendes Basisnetz für den Veloverkehr postuliert wird.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 401 Bremgartenstrasse

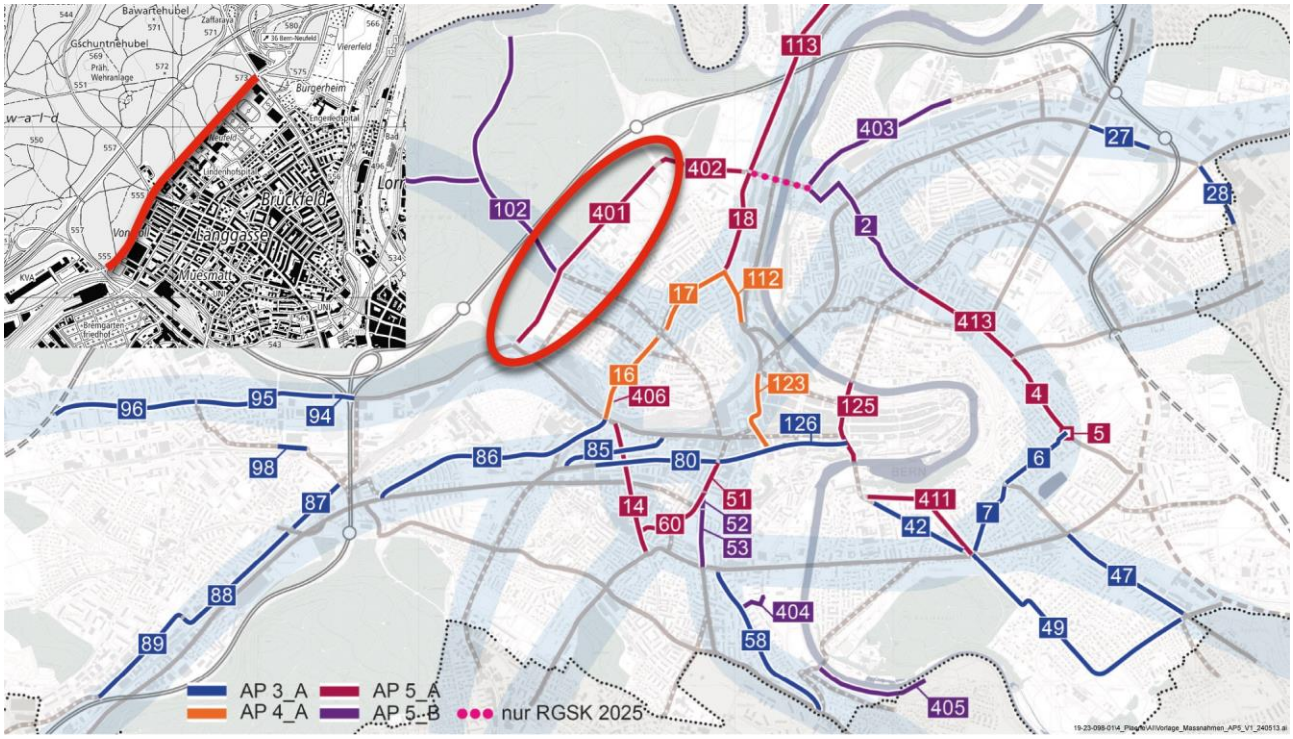
BM.FVV-Ü.01.15

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr


Brückfeld
Langgasse
Mülimatt
Bümpliz
Bümpliz Nord
Bethlehem
Bethlehem Mitte
Bethlehem Schosshalde
Bethlehem Gartenstadt
Bethlehem Zentrum
Bethlehem Egghölzli
Bethlehem Ruggisberg
Bethlehem Ruggisberg Nord
Bethlehem Ruggisberg Süd
Bethlehem Ruggisberg Ost
Bethlehem Ruggisberg West
Bethlehem Ruggisberg Zentrum

und in der Region umgesetzt werden. Es besteht eine Abhängigkeit zur Arealentwicklung Viererfeld.

Das Veloroutennetz basiert auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und wurde in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert, sowie mit dem Sachplan Veloverkehr des Kantons koordiniert. Der Fokus liegt sowohl auf der Realisierung einer komfortablen Veloinfrastruktur als auch auf der Etablierung einer inklusiven, einladenden und stadtverträglichen Velokultur. Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahme ist der Masterplan Veloinfrastruktur, welcher 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Der Masterplan besteht aus Bericht, Veloroutennetz und Standards. Diese gelten bei der Projektierung städtischer Projekte auf Gemeindestrassen. Ein Schwergewicht des Berichts liegt auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen Veloländern. Der Masterplan und somit die meisten Massnahmen tragen auch zur Schulwegsicherheit bei, indem sichere Veloinfrastrukturen und ein dichtes, flächendeckendes Basisnetz für den Veloverkehr postuliert wird.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Studerstrasse im Bereich Volksschule Viererfeld

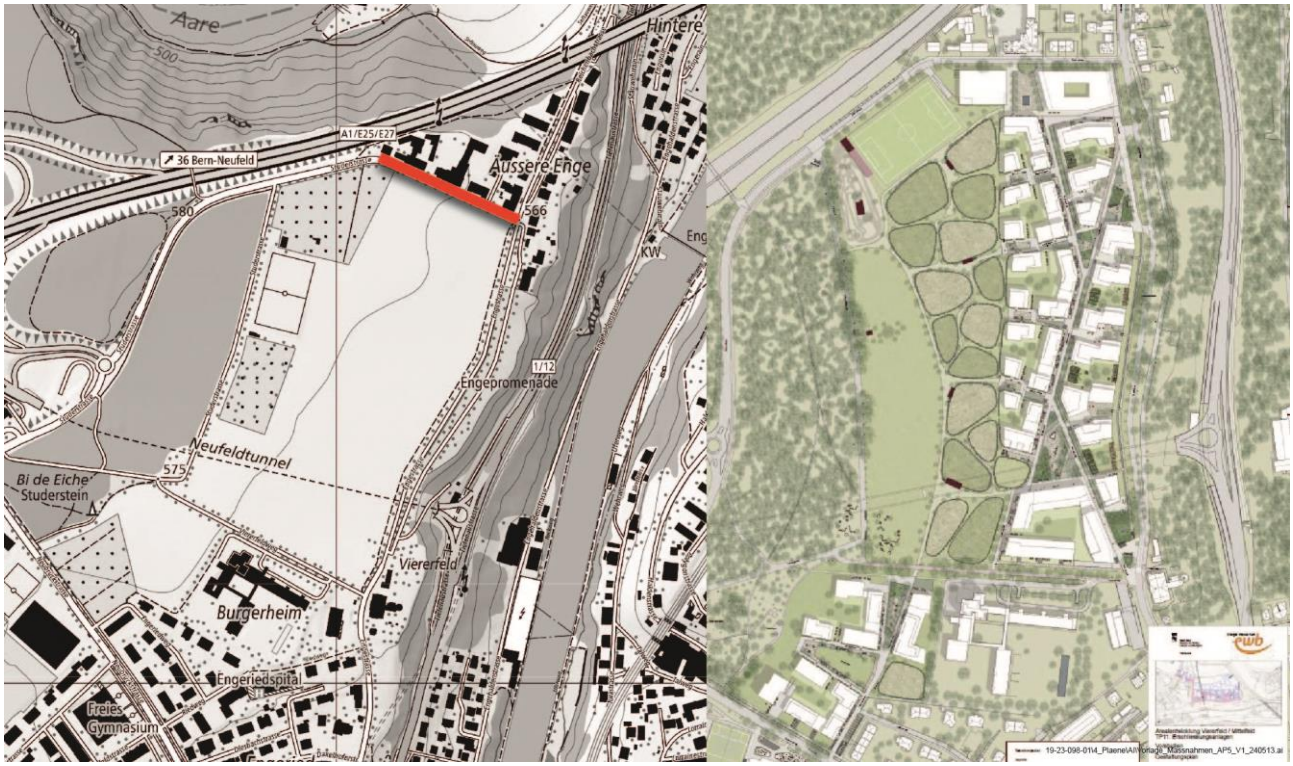
BM.FVV-Ü.01.17

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	-

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.50	01.01.2028	31.12.2028

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	500	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Gegenüber der bestehenden Volksschule Enge ist die neue Volksschule Viererfeld in Planung. Die beiden Schulen bzw. deren Pausenplätze werden von der Studerstrasse getrennt. Die Durchfahrt der Studerstrasse durch den MIV ist nur Berechtigten gestattet, gleichzeitig dient Sie aber als Velohauptroute. Um Konflikte zwischen

Schulkindern und Velofahrenden zu vermeiden, soll der Abschnitt der Studerstrasse mit baulichen und gestalterischen Elementen aufgewertet werden. Der Fokus der Gestaltung liegt hierbei auf der bremsenden Wirkung für Velofahrende, als auch auf der Bewusstseinsbildung auf das Konfliktpotential für die Schulkinder. Realisierungsbeginn ist allenfalls bereits 2027, der vorzeitige Baubeginn wäre rechtzeitig zu beantragen.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Sandrainstrasse

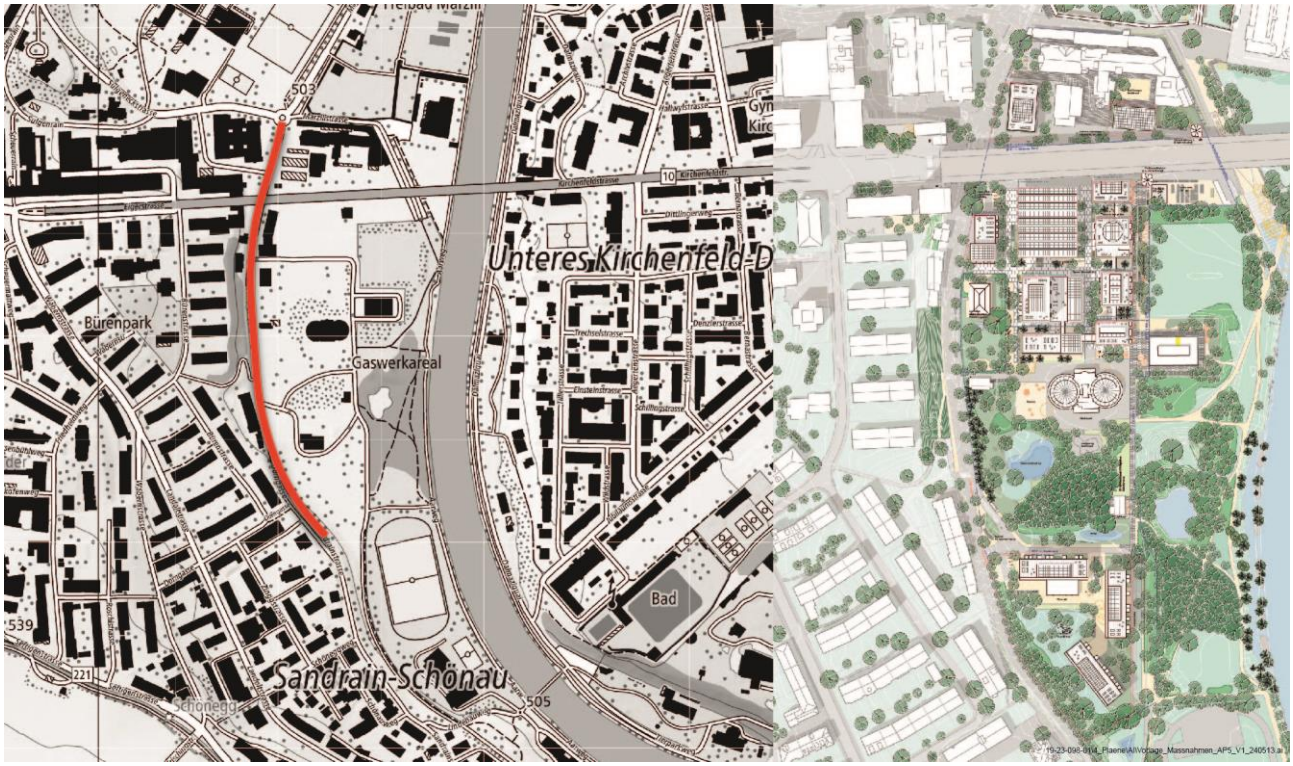
BM.FVV-Ü.01.18

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2030	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	570	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der bereits bestehende Bedarf für Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Sandrainstrasse wird durch die Entwicklung Gaswerkareal (BM.S-UV.1.26) akzentuiert. Zudem ist der Zugang zum öV sicherzustellen. Eine attraktivere Fuss- und Veloinfrastuktur längs und quer zur Sandrainstrasse und Massnahmen zu Gunsten der

Verkehrssicherheit ermöglichen zusammen mit den Massnahmen auf dem Gaswerkareal (AP5: BM.FVV-Ü.16) sichere Verbindungen aus den bestehenden Quartieren zu den neuen Nutzungen im Gaswerkreal und zu bestehenden Zielorten (Aareraum, Marzilibad, Sportanlagen, Kulturorte), mit dem Ziel, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.

Relevantes Dokument: Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern, Dezember 2023. Stand zu Handen der öffentlichen Vernehmlassung.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Programm Veloabstellplätze in Quartieren

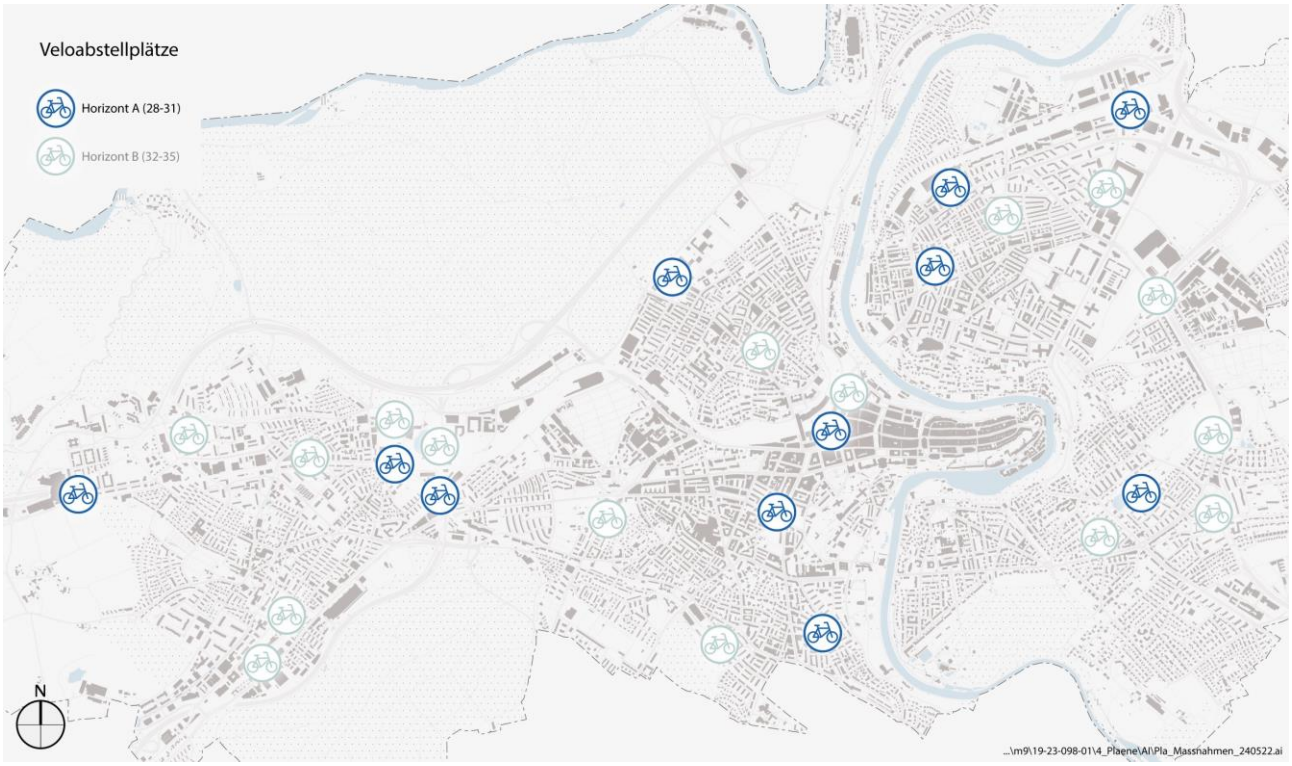
BM.FVV-Ü.01.19

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	1.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	**Typ**	**Anzahl**	**Einheit**
	Veloabstellanlagen Kat.1	1’200	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Zur Förderung des Veloverkehrs sind genügend qualitative und quantitative Veloabstellplätze wichtig. Insbesondere in dicht bebauten Quartieren kann das notwendige Angebot nicht vollumfänglich auf Privatgrund angeboten werden. Die Stadt Bern führt deshalb ein Programm zur Einrichtung von Veloabstellplätzen in Quartieren

auf öffentlichem Grund. Geplant ist pro Jahr rund 20 Veloabstellplatzfelder, welche Platz für 8-15 Velos bieten. Plätze für Spezialvelos und bei Kinderbetreuungseinrichtungen stellen ein Spezialfokus dar.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Münsingen, Veloverbindung Münsingen - Hunziken

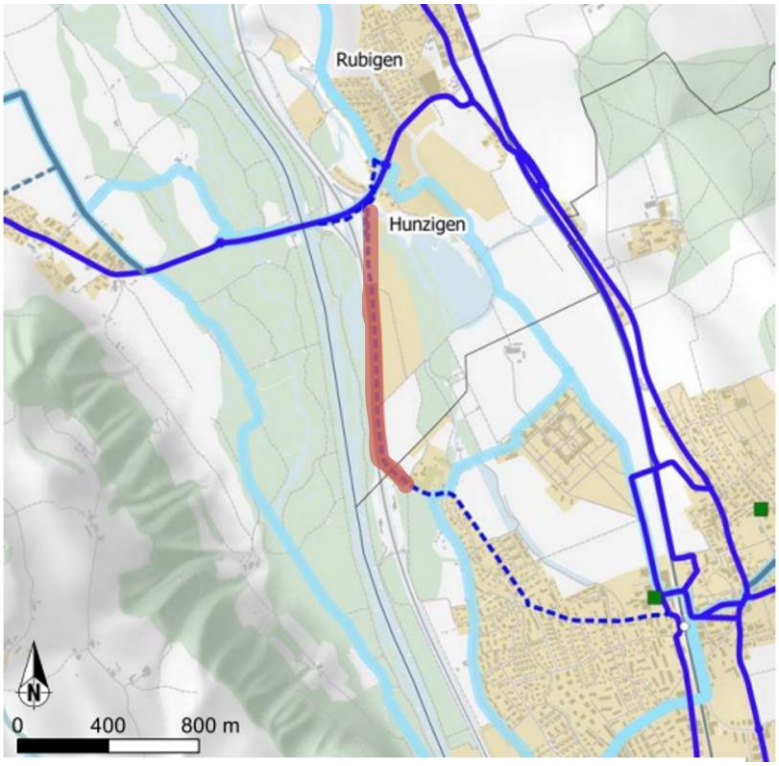
BM.FVV-Ü.01.21

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Rubigen, Region, AWN

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.50	01.01.2028	31.12.2029

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.3	1’300	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Umsetzung Velohauptroute Münsingen – Belp zwischen Münsingen und Rubigen-Hunzigen. Schliessung von Netzlücken und Erstellung einer ganzjahrestauglichen Verbindung für den Veloalltagsverkehr (Anbindung Richtung Belp). Umsetzung der

	Massnahmen 2.N.1 und 2.L.2 «Weg entlang der Autobahn A6» aus den Planungsstudien Linienführung Veloverkehr, RKBM von 2022.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Programm Sofortmassnahmen Velo- und Fussverkehr

BM.FVV-Ü.01.22

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.20	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	2’000	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Das Programm Sofortmassnahmen dient der Förderung von Fuss- und Veloverkehr. Im Zentrum steht die rasche Umsetzung von Massnahmen. Es werden Sicherheitsdefizite behoben oder vorhandene Potentiale ausgeschöpft. Die Stadt Bern wird mit einem jährlichen Kredit Sofortmassnahmen (SOMA) umsetzen, wo sich gute Synergien

ergeben und wo teurere Massnahmen erst langfristig realisiert werden können. Der Fokus für die Auswahl der einzelnen Sofortmassnahmen liegt auf den beiden Kriterien «schnelle und kostengünstige Realisierung» und «grosses Verbesserungspotential». Diese Massnahmen bestehen überwiegend aus Markierung und Signalisation. Die Massnahmen sind schwer im Voraus zu verorten. Mit den laufend umgesetzten SOMA wird jedoch bereits eine gute Wirkung erzielt.

Bei den SOMA gilt der Masterplan Veloinfrastruktur und der Masterplan Fussverkehr als Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahmen.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Obere und Untere Zollgasse

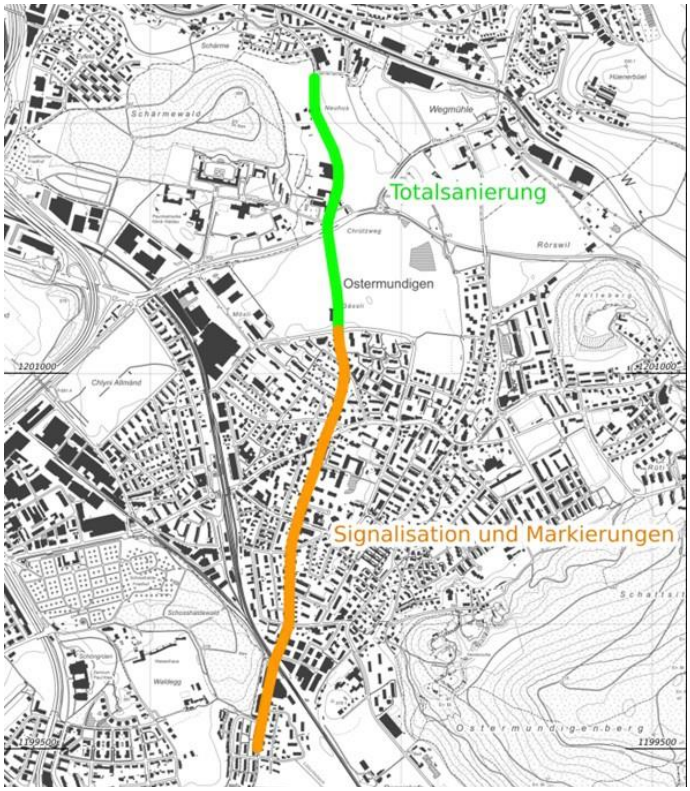
BM.FVV-Ü.01.24

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3.36	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.3	2’730	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Mit dem Ausbau der Velorouten soll die Verbindung von Ostermundigen zu den angrenzenden Gemeinden, Muri, Gümligen, Ittigen und Bern sichergestellt werden.

Die vorliegende westliche Verbindung führt von Bern über die obere Zollgasse und die untere Zollgasse in Richtung Ittigen / Bern / Bolligen. Im Siedlungsbereich sind aufgrund der bestehenden Überbauung vor allem Signalisationen und Markierungsmassnahmen geplant. Ab der Querung der Forelstrasse bis zur Gemeindegrenze Ittigen ist eine Totalsanierung der Strasse geplant.

Die Veloverbindung wurde zudem in den Sachplan Veloverkehr Kanton eingegeben und ist kommunal durch die räumliche Entwicklungsstrategie verankert, welche den Status eines Richtplanes hat.
Gemeindeintern ist die Velo- und Fussverkehrverbindung zudem wichtig für die Verbindung zur zentralen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Ostermundigen

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Programm Verkehrsicherheit Quartierstrassen

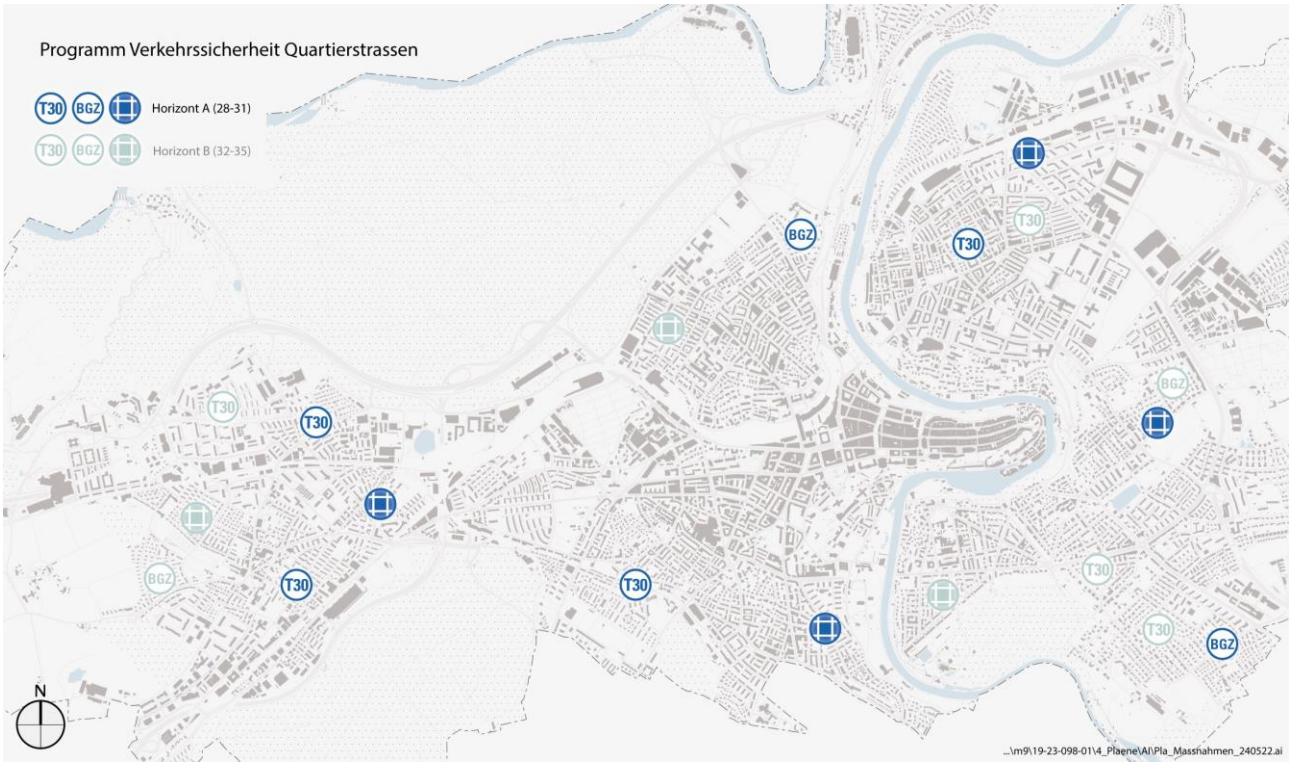
BM.FVV-Ü.01.25

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	4’000	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Verkehrsberuhigungs- und Kanalisierungsprojekte gemäss MIV-Ziele STEK 2016. Auf Quartiernetz grundsätzlich Einführung Tempo 20, auf Quartierverbindungsnetz grundsätzlich Einführung Tempo 30. Wo nötig Einführung Tempo 30 auf Basisnetz (Stadtteilzentren, Quartierzentren, Strecken mit Publikumsnutzung und hohem

Querungsbedarf und im Umfeld von Schulanlagen). Mittels Superblocks soll der Durchgangsverkehr auf der Quartierstrasse auf das Quartierverbindungsnetz oder Basisnetz umgelagert werden. Übergeordnete Ziele sind die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und das Freispielen von MIV-Flächen für Klimaanpassung und klima- und flächeneffizienten Verkehrsformen.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss- und Velomassnahmen im Rahmen LSA-Erneuerungen

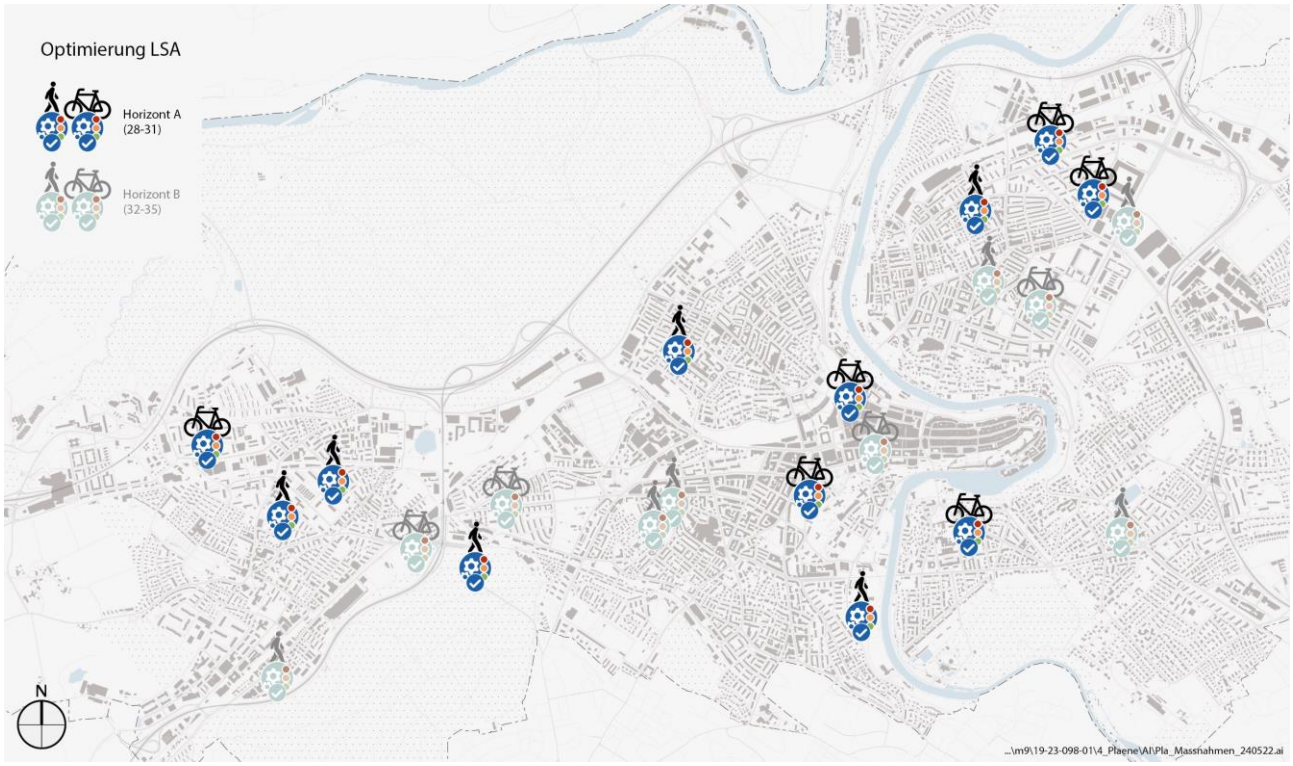
BM.FVV-Ü.01.26

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	-

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
0.80	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.2	800	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Bei Erneuerungen von Lichtsignalanlagen (LSA) soll nicht mehr nur ein Eins-zu-Eins-Ersatz der Infrastruktur durchgeführt werden, sondern die Situation für den Fuss- und Veloverkehr soll im Rahmen der Sanierungen wo immer möglich optimiert werden. Dabei soll das Queren von LSA-gesteuerten Knoten für den Fuss- und Veloverkehr

sicherer und attraktiver gestaltet werden. Dies wird unter anderem erreicht durch das Erstellen von Mittelinseln, Trottoiranpassungen/-verbreiterungen, Ergänzen von eigenen Signalgebern und Detektoren für den Veloverkehr sowie durch verbesserte Steuerungen (Bedarfsanlagen, Grüne Wellen etc.), welche den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs Rechnung tragen. Nach Möglichkeit wird das Verschieben von Fussgängerüberwegen näher an die Wunschlinien, die Umsetzung des freien Rechtsabbiegen bei Rot und gestalterische Aufwertung in die Projekte integriert. Je nach Lage und Abhängigkeiten müssen einzelne Anlagen innerhalb eines Gesamtsystems betrachtet werden und bedingen ein Konzept (BGK), welches über den LSA Perimeter hinaus geht.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Jungfrau-/Marienstrasse (411)

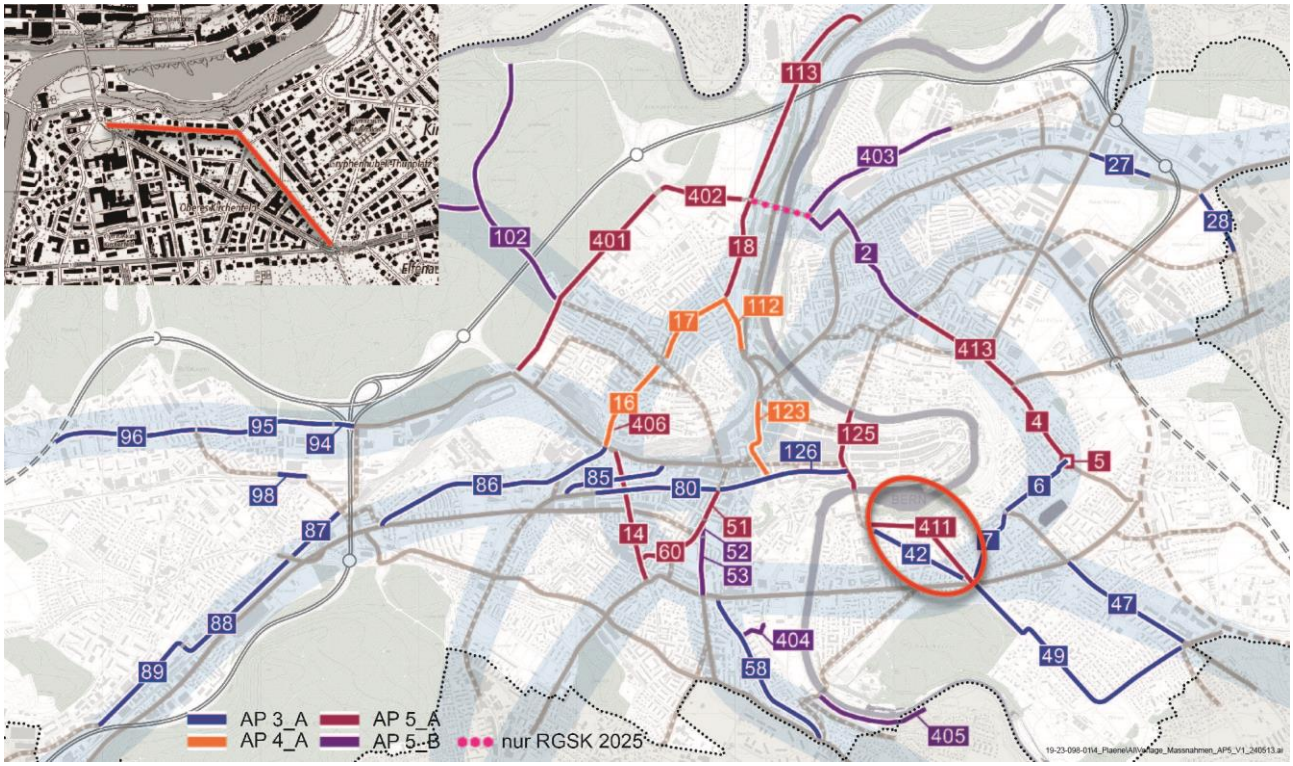
BM.FVV-Ü.01.27

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.50	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	850	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Als Alternative und Ergänzung zur Thunstrasse wird die Jungfrau-/Marienstrasse auch langfristig aufgewertet. Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Komfort) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und

sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Ziel- und Quellgebieten in der Stadt und in die Region umgesetzt werden.

Das Veloroutennetz basiert auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und wurde in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert, sowie mit dem Sachplan Veloverkehr des Kantons koordiniert. Der Fokus liegt sowohl auf der Realisierung einer komfortablen Veloinfrastruktur als auch auf der Etablierung einer inklusiven, einladenden und stadtverträglichen Velokultur. Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahme ist der Masterplan Veloinfrastruktur, welcher 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Der Masterplan besteht aus Bericht, Veloroutennetz und Standards. Diese gelten bei der Projektierung städtischer Projekte auf Gemeindestrassen. Ein Schwergewicht des Berichts liegt auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen Veloländern. Der Masterplan und somit die meisten Massnahmen tragen auch zur Schulwegsicherheit bei, indem sichere Veloinfrastrukturen und ein dichtes, flächendeckendes Basisnetz für den Veloverkehr postuliert wird.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velomassnahmen Laubeggstrasse, Bereich Rosengarten (413)

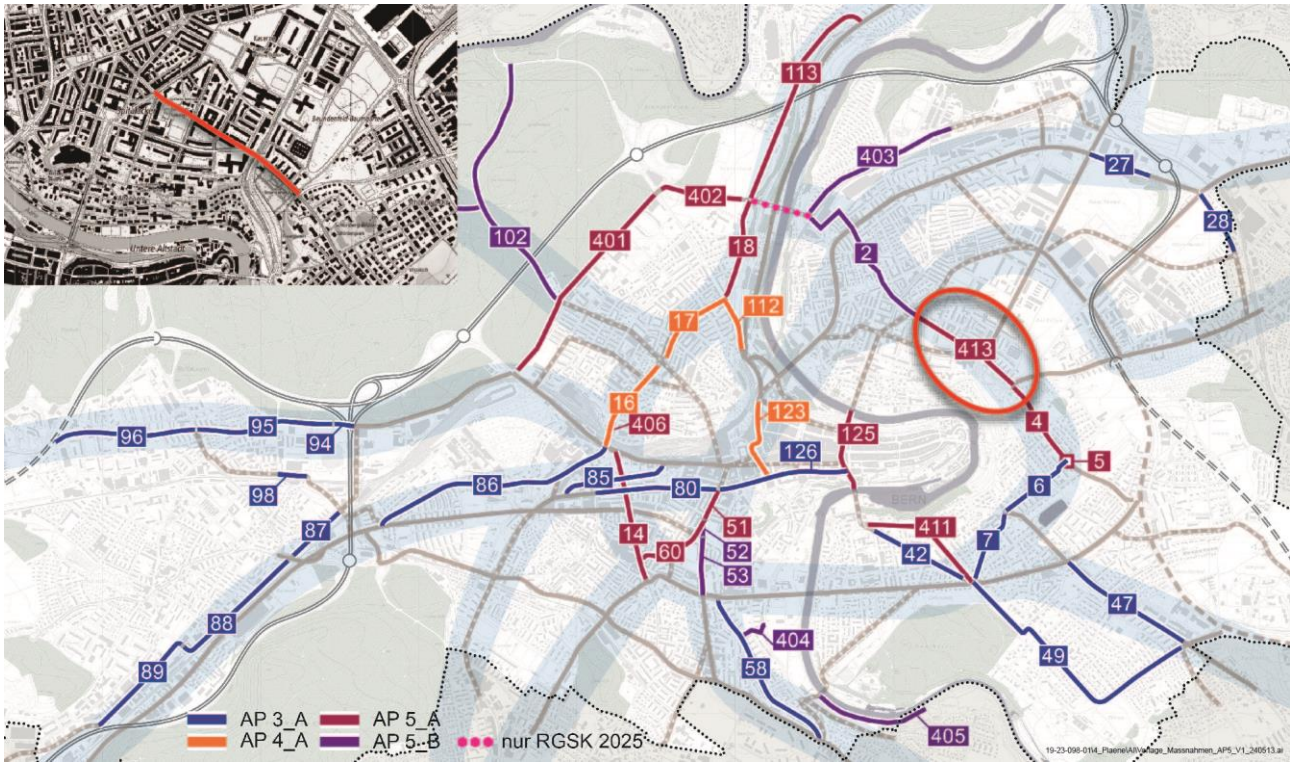
BM.FVV-Ü.01.28

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2028	01.01.2030

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	800	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Sicherheit) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Ziel- und Quellgebieten in der Stadt und in

die Region umgesetzt werden.

Das Veloroutennetz basiert auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und wurde in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert, sowie mit dem Sachplan Veloverkehr des Kantons koordiniert. Der Fokus liegt sowohl auf der Realisierung einer komfortablen Veloinfrastruktur als auch auf der Etablierung einer inklusiven, einladenden und stadtverträglichen Velokultur. Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahme ist der Masterplan Veloinfrastruktur, welcher 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Der Masterplan besteht aus Bericht, Veloroutennetz und Standards. Diese gelten bei der Projektierung städtischer Projekte auf Gemeindestrassen. Ein Schwergewicht des Berichts liegt auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen Veloländern. Der Masterplan und somit die meisten Massnahmen tragen auch zur Schulwegsicherheit bei, indem sichere Veloinfrastrukturen und ein dichtes, flächendeckendes Basisnetz für den Veloverkehr postuliert wird.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Massnahmen aus Richtplan Fussverkehr

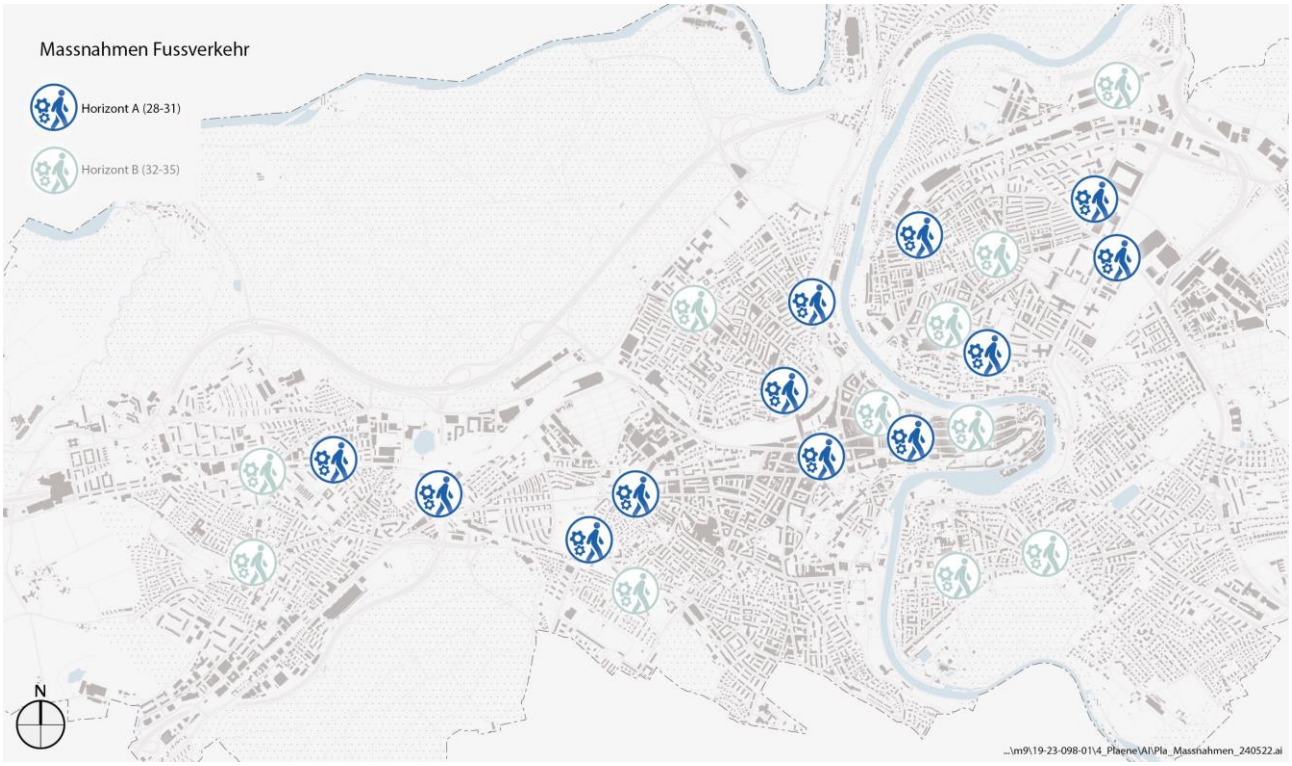
BM.FVV-Ü.01.29

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	2’000	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Menschen zu Fuss sollen sich sicher und wohl fühlen in der Stadt. Hierzu sind Massnahmen, insbesondere aus dem Richtplan Fussverkehr, umzusetzen, die die Sicherheit gewährleisten, insbesondere auch für Schulkinder und allgemein die Attraktivität steigern: fehlende Trottoirabschnitte, alternative Wegführungen,

Fussgängerquerungen oder auch neue Netzelemente. Diverse Massnahmen wie Trottoir Melchenbühlweg, Trottoir Obere Zollgasse, neue Netzelemente tragen zur Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit bei.

Der Masterplan Fussverkehr gilt als Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahmen. Den darin formulierten Visionen liegen Grundlagen und Standards für die Planung und Projektierung zu Grunde, die in den einzelnen Massnahmen angewendet werden.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Dammstrasse neue ÖV-, Fuss- und Veloverbindung

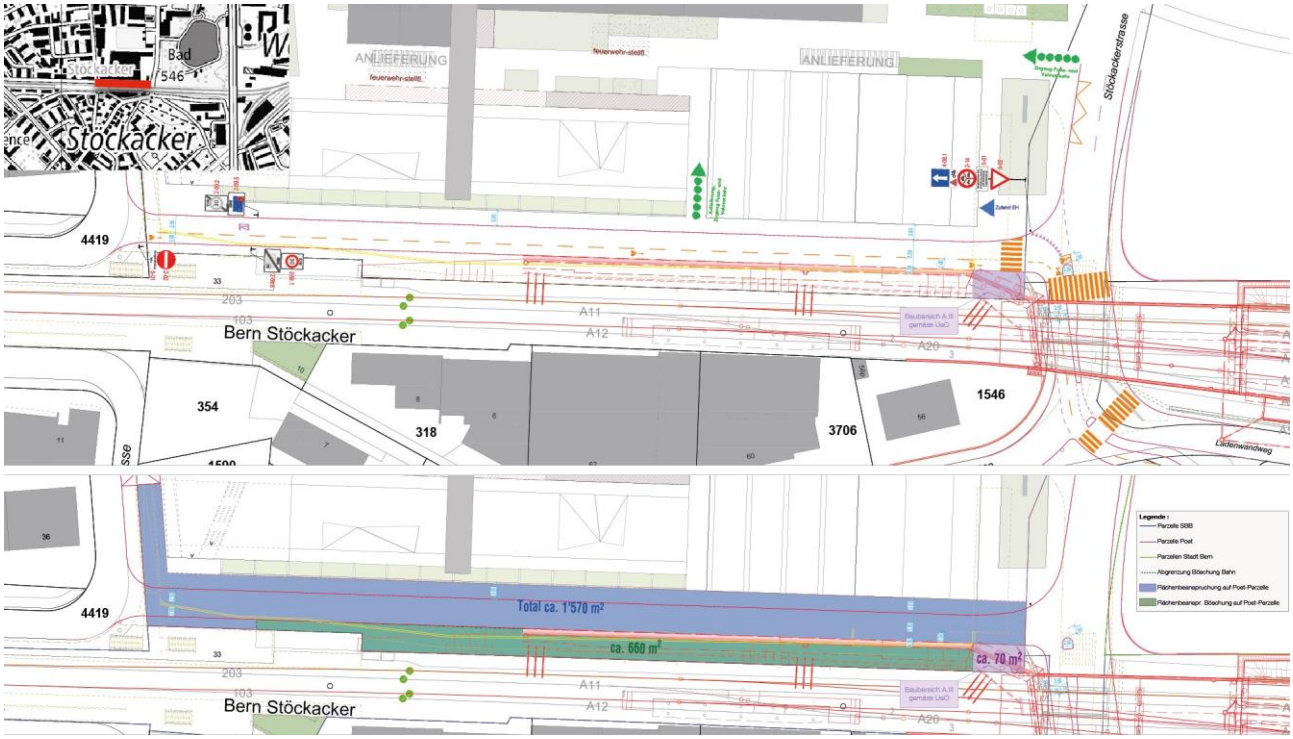
BM.FVV-Ü.01.30

RGSK-Umsetzungspriorität

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.50	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	180	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Mobilitätshub Ausserholligen wird neu strukturiert, um die Wege zu verkürzen und die verschiedenen Mobilitätsangebote besser miteinander zu verknüpfen. Mit vielen einzelnen Vorhaben wird der Mobilitätshub Ausserholligen aufgewertet. Die Bahnhaltestelle Bern-Stöckacker wird nach Osten verschoben und als Haltestelle

«Europaplatz- Nord» südlich des Weyerli-Bades neu erstellt. Zukünftig wird die Option bestehen, dass eine Buslinie über die Dammstrasse geführt werden kann. Die neue «Tangentiallinie Bern Nord» soll gemäss Studie der RKBM abends und am Wochenende (über die Stöckackerstrasse) bis zu der Haltestelle «Europaplatz-Nord» und als Ringlinie über die «Dammstrasse» und den Untermattweg geführt werden.

Die Linie 27, welche den Abschnitt Bümpliz Süd – Weyermannshaus Bad bedient, soll eine neue Linienführung erhalten und ab Bümpliz Nord nach Brünnen führen. Diese Anpassung kann aber erst erfolgen, wenn die neue Tangentiallinie ihren Betrieb aufnimmt. Ansonsten entsteht eine Angebotslücke zwischen Bümpliz Nord und Weyermannshaus Bad.

Das Areal Weyermannshaus West wird auf Basis von Masterplan und Überbauungsordnung verdichtet und in vielen Bereichen neu gebaut. In diesem Zusammenhang dient die Dammstrasse teilweise der Erschliessung der südlichsten Gebäude.

Über die Dammstrasse und durch die Strassenunterführung Stöckackerstrasse führt die Velohauptroute Bern Zentrum - Bethlehem - Brünnen. Aufgrund dieser Vorhaben soll der heutige Fussweg zur neuen Dammstrasse ausgebaut werden, d.h. zu einer Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr, ÖV, für Anlieferung im östlichen Abschnitt, öffentliche Bedürfnisse (wie z.B. Abfallentsorgung) sowie für Blaulicht-/Notfallfahrzeuge. Entsprechend weist die Strasse - gegenüber einem üblichen Veloweg - einen breiten Querschnitt auf.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Ladenwandweg für den Fuss- und Veloverkehr

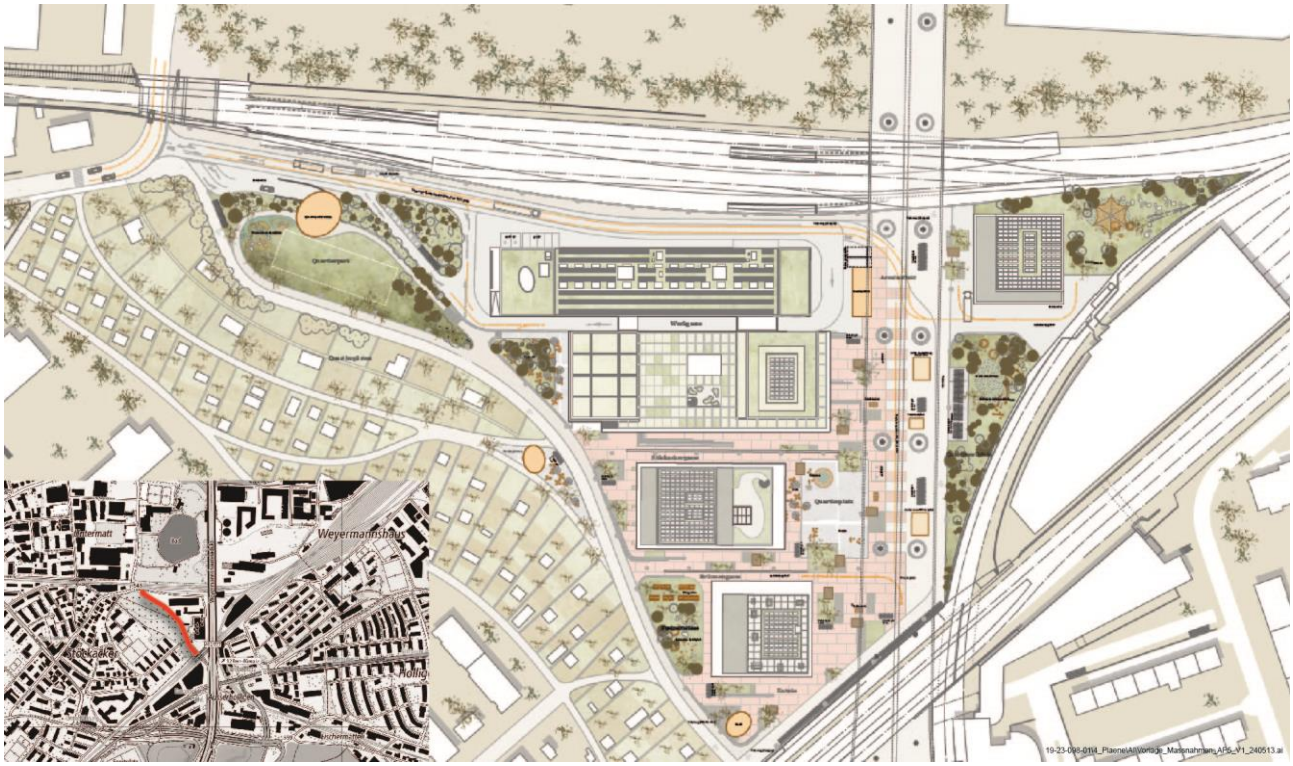
BM.FVV-Ü.01.31

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	---

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.4	300	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Für die Projektierung des Ladenwandguts in Relation mit der Arealentwicklung von EWB/BLS sind die Aussenraumgestaltung und die Erschliessungsanlagen für den Verkehr massgebend. Damit wird auch definiert, dass der Ladenwandweg von dieser Umgebung gestalterisch abgegrenzt und baulich getrennt, Fuss- und Veloverkehr

aufnehmen und total mind. 6.5 bis max. 8 m breit sein muss. Mit der Umgestaltung des Landenwandguts wird die Lage des bereits bestehenden Landenwandwegs komplett angepasst werden müssen. Die Massnahme trägt zur sicheren und attraktiven Führung des Fuss- und Veloverkehrs durchs Areal bei.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Regionales, öffentliches Veloverleihsystem 2026+ (VVS 2026+)

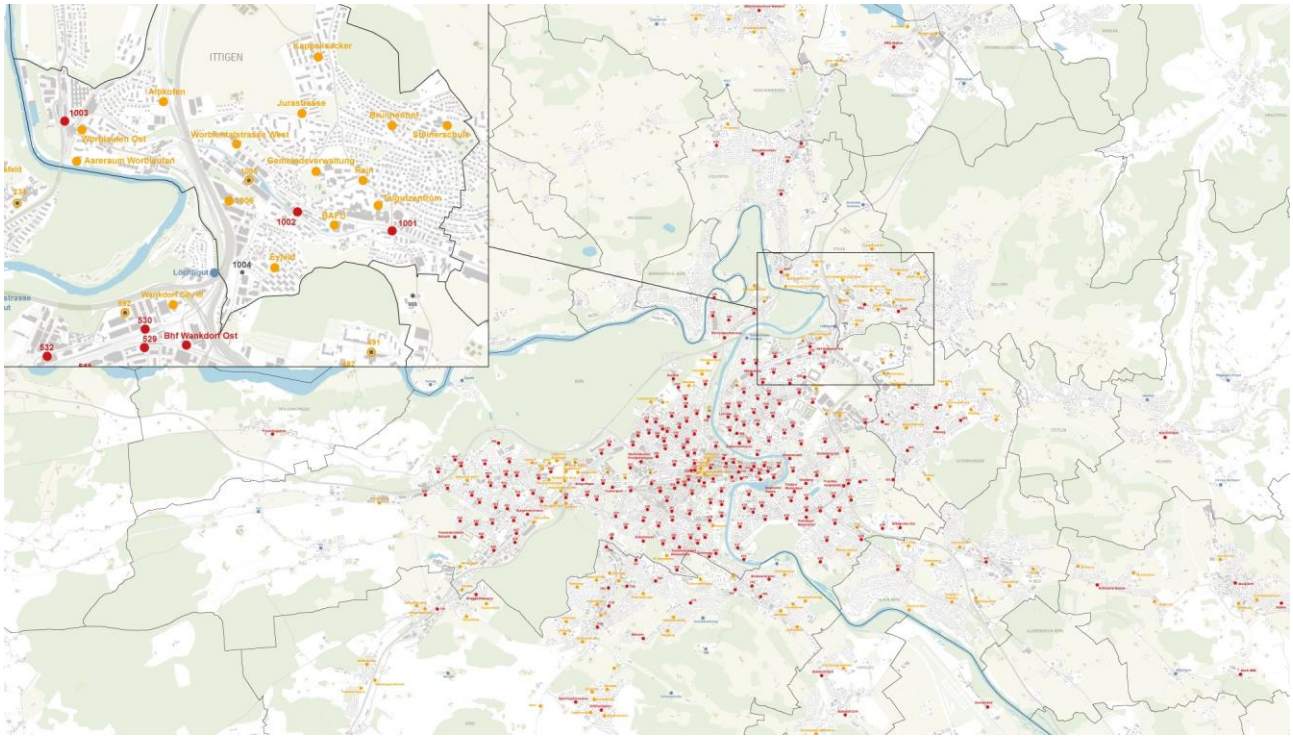
BM.FVV-Ü.01.32

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	Bern, Ittigen, Köniz, Ostermundigen, Belp, Frauenkappelen, Kehrsatz, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Vechigen, Wohlen bei Bern, Worb, Zollikofen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Veloabstellanlagen Kat.1	2’576	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Ab 2025 wird das Berner Veloverleihsystem auf die Region ausgeweitet. Insgesamt rund15 Partnergemeinden beteiligen sich. Im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr

und weiteren Sharing-Angeboten leistet das Veloverleihsystem einen wichtigen Beitrag, um die Mobilität in der Region langfristig klimaneutral und flächeneffizient zu gestalten. Mit der Ausschreibung soll eine hohe Dichte an Ausleihstationen erreicht werden. In allen Partnergemeinden zusammen sind 139 Stationen im Basisnetz Plus (45 Stadt Bern) und 45 periphere Standorte (5 Stadt Bern/, 25 Gemeinde Köniz).

263 Standorte im Basisnetz (208 Stadt Bern) werden voraussichtlich bereits 2025/26 gebaut und sind im AP4 angemeldet.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung EWB-Areal, Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen den beiden Unterführungen Ausserholligen

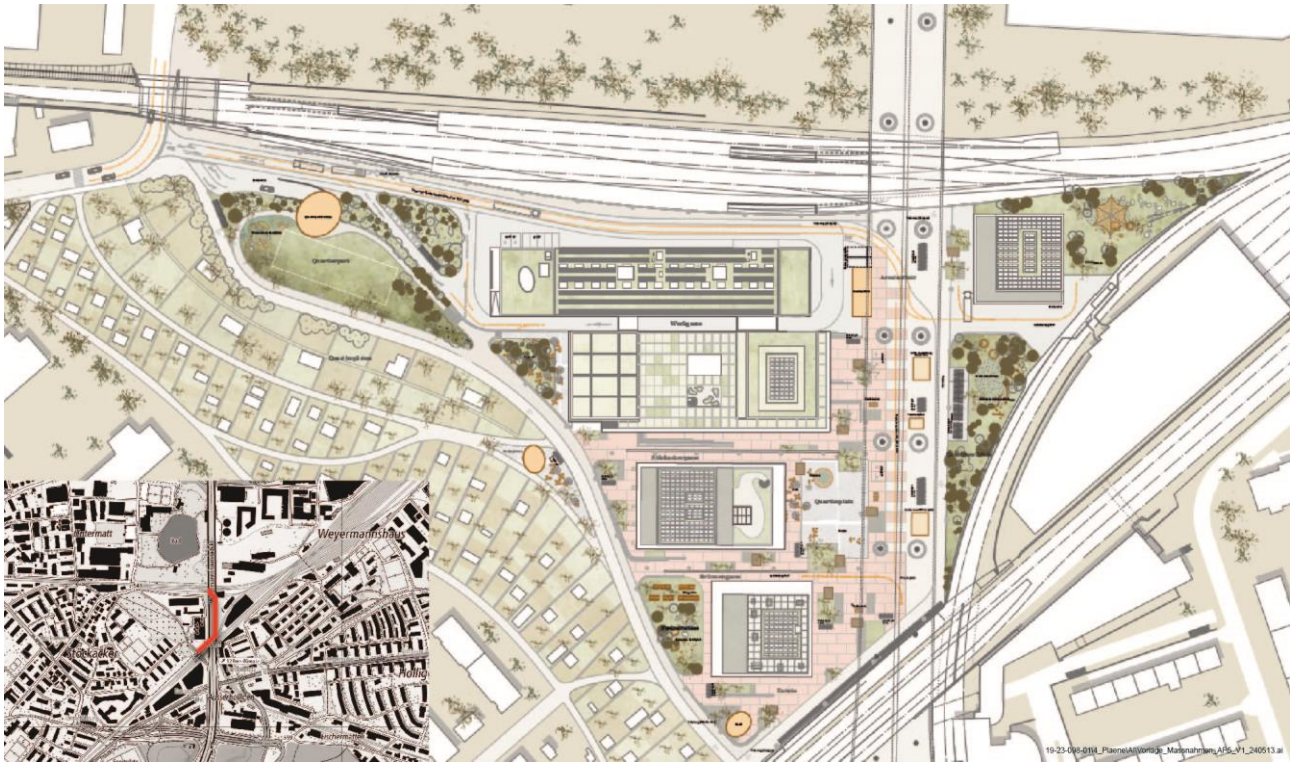
BM.FVV-Ü.01.33

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	250	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Um den nördlichen Tel des ESP-Areals mit dem Campus über die neue Unterführung Ausserholligen an den Europaplatz anzubinden wird durch das sich neu entwickelnde EWB-Areal eine Fuss- Veloverbindung unter dem Viadukt und entlang der Bahnlinie bis zur Unterführung (Linie Freiburg) erstellt. Sie ist Teil der Stadtpromenade im Bereich

	EWB. Die Massnahme trägt dazu bei, attraktive Wege für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den drei S-Bahn-Haltestellen zu schaffen.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord

BM.FVV-Ü.01.34

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.50	01.01.2031	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Langsamverkehrsunterführungen	800	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Einerseits stellt der Bahnhof Münsingen eine wichtige ÖV-Drehscheibe im Orts- und Regionalverkehr dar, andererseits fungiert er als Scharnier zwischen dem Zentrum und dem Ortsteil West. Er trennt aber auch die beiden Ortsteile, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Mit der geplanten durchgehenden Taktverdichtung auf 15 Minuten in Richtung Bern steigt die Attraktivität des ÖV und legt damit die Basis für eine Verbesserung des Modal Split. Um den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, wird der Bahnhof in den nächsten Jahren durch die Gemeinde Münsingen und im Rahmen des AS 2025 durch SBB umfassend ausgebaut und modernisiert. Dabei soll die starke Trennwirkung der Bahn durch neue und erweiterte Querverbindungen vermindert und die Bahnanlage besser in den städtebaulichen Kontext eingegliedert werden. Mit der Massnahme soll die Zugänglichkeit zum Bahnhof auch im Norden

deutlich verbessert und bestehende Netzlücken geschlossen werden. Zufussgehende und Velofahrende müssen zukünftig keine Umwege mehr in Kauf nehmen und haben – abseits der MIV-Achsen – direkte, sichere und attraktive Wege ins Zentrum und zum neuen Quartier Bahnhof West und generell zum Ortsteil West.

Im Rahmen einer Neugestaltung des ÖV-Knotenpunkts Münsingen, Zugang Fuss- und Veloverkehr ist geplant:

- Verbreiterung der Unterführung Nord für Zufussgehende und Velofahrende inkl. Anpassung der Rampen
- Verbesserung der Bahnzugänge im Norden
- Aufhebung von Engstellen für Zufussgehende und Velofahrende

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen

BM.FVV-Ü.01.35

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.30	01.01.2031	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Veloabstellanlagen Kat.3	450	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Bahnhof Münsingen wird in den nächsten Jahren im Rahmen des AS 2025 durch die SBB umfassend und zusammen mit der Gemeinde Münsingen zur Verkehrsdrehscheibe ausgebaut.

Mit den Veloabstellanlagen Süd können an zentraler Lage und im Bereich der neuen PU-Süd weitere Abstellplätze angeboten werden. Heute ist das Angebot an Veloabstellplätzen im Bereich des Bahnhofs trotz stetiger Erweiterung immer noch knapp . Seit 2012 ist der Ortsteil West stark gewachsen. Weitere Neubauten sind im Bereich Bahnhof West in Planung. Die Nachfrage nach Veloabstellplätzen steigt weiter an. Mit genügend Veloparkierungen am Bahnhof Münsingen an optimaler Lage wird die kombinierte Mobilität gefördert. Insgesamt besteht am Bahnhof Münsingen die Nachfrage nach rund 1‘200 Abstellplätzen für Velos.

Die Massnahme Massnahme umfasst den Neubau von rund 250 gedeckten Veloabstellplätzen auf der Südostseite (ehem. Güterschuppen) und 200 Veloabstellplätzen auf der Südwestseite (Industriestrasse).

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindungen Areal Viererfeld/Mittelfeld

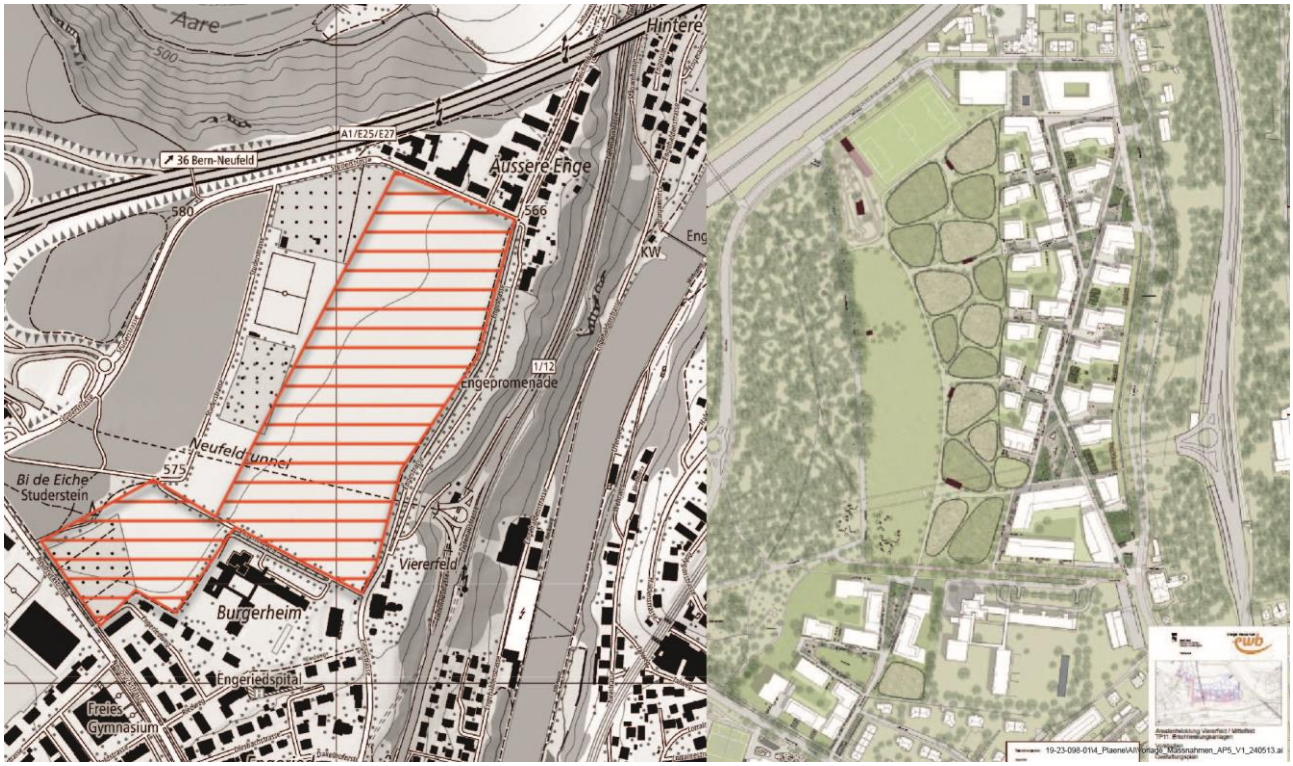
BM.FVV-Ü.01.39

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.50	01.01.2028	31.12.2030

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	2’600	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Auf dem Mittel- und dem Viererfeld entsteht ein neues Stadtquartier für rund 3’000 Einwohner:innen. Rückgrat des Quartiers bildet ein durchgängiges, attraktives und dichtes Fuss- und Velowegnetz, das die unterschiedlichen Grün-, Platz- und Strassenräume verbindet. Das Wegenetz bildet sowohl eine arealinterne Vernetzung

als auch eine Anbindung an die angrenzenden Quartiere und Erholungsräume inkl Velomassnahme 402 (0351.4.148). Das Wegenetz führt zudem sowohl aus dem Stadtteilpark wie auch von den innenliegenden Plätzen direkt zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Realisierungsbeginn für die Erschliessungsanlagen ist allenfalls bereits 2027, der vorzeitige Baubeginn wäre rechtzeitig zu beantragen.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz Nord, Abschnitt 2: Wabern, Rotes Kreuz - Grünaustrasse

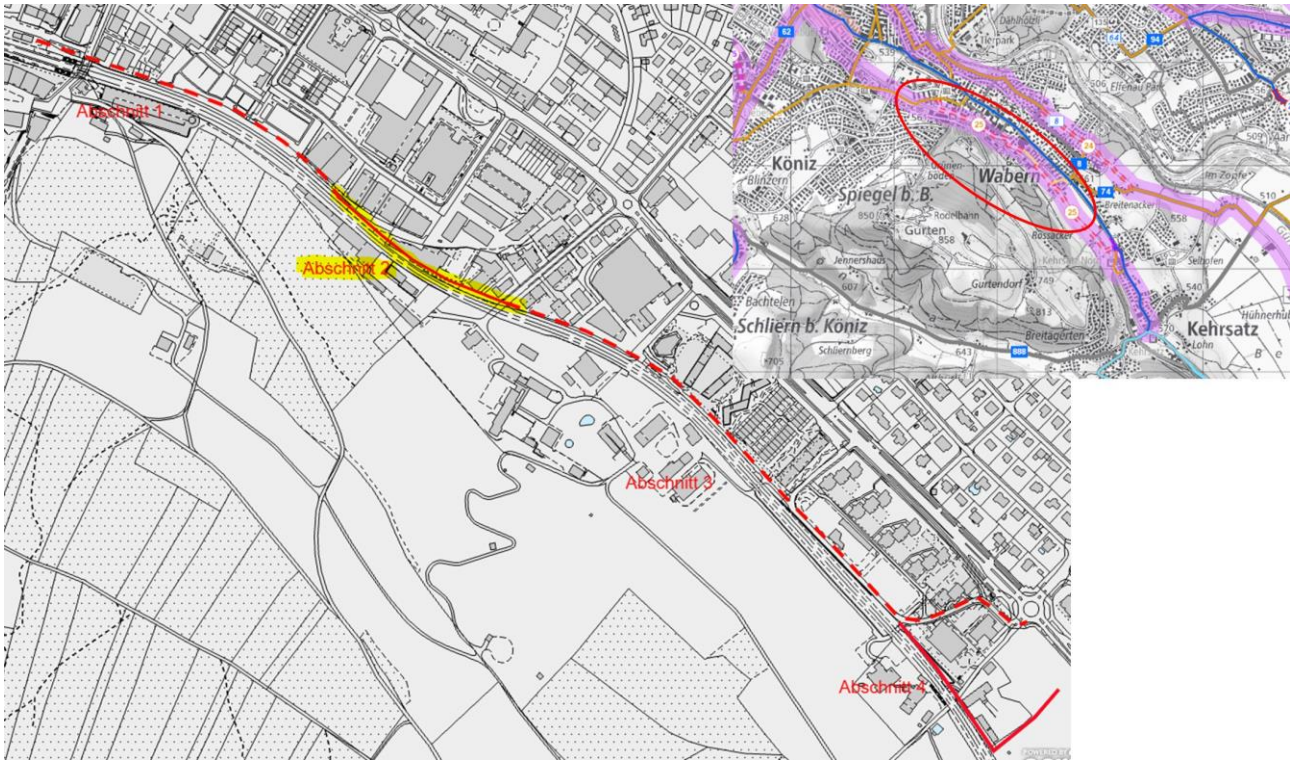
BM.FVV-Ü.01.42

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-DLZ, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.10	01.01.2028	31.12.2029

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	250	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Von Kehrsatz nach Köniz wird als Alternativroute zur Kantonsstrasse ein durchgehender Fuss- und Veloweg entlang der Bahngleise erstellt. Die Fuss- und Veloverbindung befindet sich innerhalb des Prüfungskorridors für Velobahnen Nr. V12 «Kehrsatz-Wabern-Bern, Bümpliz» und schliesst die Netzlücke Nr. 25 «Wabern,

Kehrsatz Nord» gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Massnahme setzt den Abschnitt 2 zwischen dem Roten Kreuz und der Grünaustrasse um.

Ziele:
- Die Verbindung ermöglicht eine Führung abseits der stark belasteten Kantonsstrasse.
- Schaffung einer sicheren, attraktiven Veloverkehrsverbindung zwischen Köniz/Liebefeld und Kehrsatz.
- Ausbau und Verdichtung des Veloverkehrsnetzes der Gemeinde Köniz und des kantonalen Velowegenetzes.
- Veloverkehrsanbindung der S-Bahnhaltestellen Wabern bei Bern, Kleinwabern (BM.ÖV-Ort.6.1, AP4) und Kehrsatz Nord.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz Nord, Abschnitt 4: Bereich Lindenweg / ÖV-Knoten Kleinwabern (entlang S-Bahn)

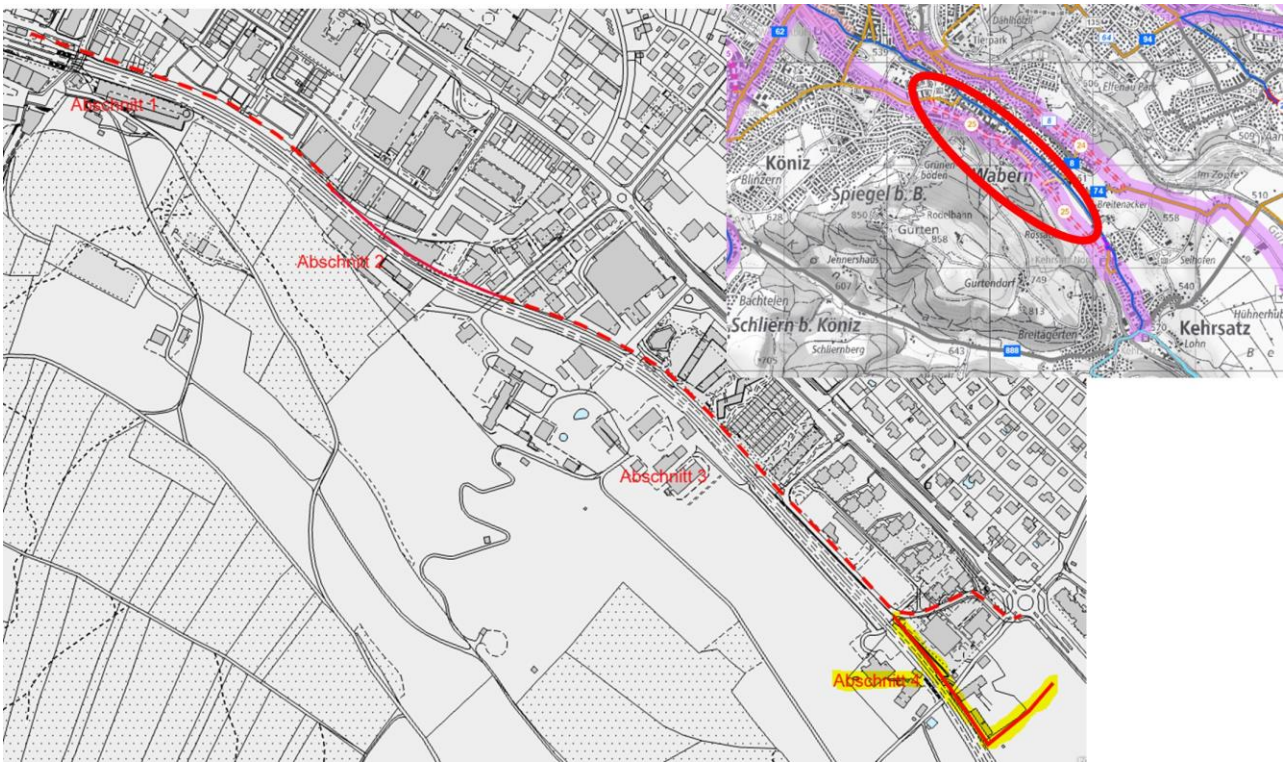
BM.FVV-Ü.01.43

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-DLZ, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.50	01.01.2028	31.12.2029

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	250	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Von Kehrsatz nach Köniz wird als Alternativroute zur Kantonsstrasse ein durchgehender Fuss- und Veloweg entlang der Bahngleise erstellt. Die Fuss- und Veloverbindung befindet sich innerhalb des Prüfungskorridors für Velobahnen Nr. V12 «Kehrsatz-Wabern-Bern, Bümpliz» und schliesst die Netzlücke Nr. 25 «Wabern,

Kehrsatz Nord» gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Massnahme setzt den Abschnitt 4 zwischen dem Einkaufszentrum Kleinwabern und dem ÖV-Knoten Kleinwabern um.

Ziele:

- Die Verbindung ermöglicht eine Führung abseits der stark belasteten Kantonsstrasse.
- Schaffung einer sicheren, attraktiven Veloverkehrsverbindung zwischen Köniz Zentrum und Kehrsatz.
- Ausbau und Verdichtung des Veloverkehrsnetzes der Gemeinde Köniz und des kantonalen Velowegenetzes.
- Veloverkehrsanbindung der S-Bahnhaltestellen Wabern bei Bern, Kleinwabern (BM.ÖV-Ort.6.1, AP4) und Kehrsatz Nord.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Landorfstrasse; Sägestrasse - Schwendistutz (Verkehrssicherheit)

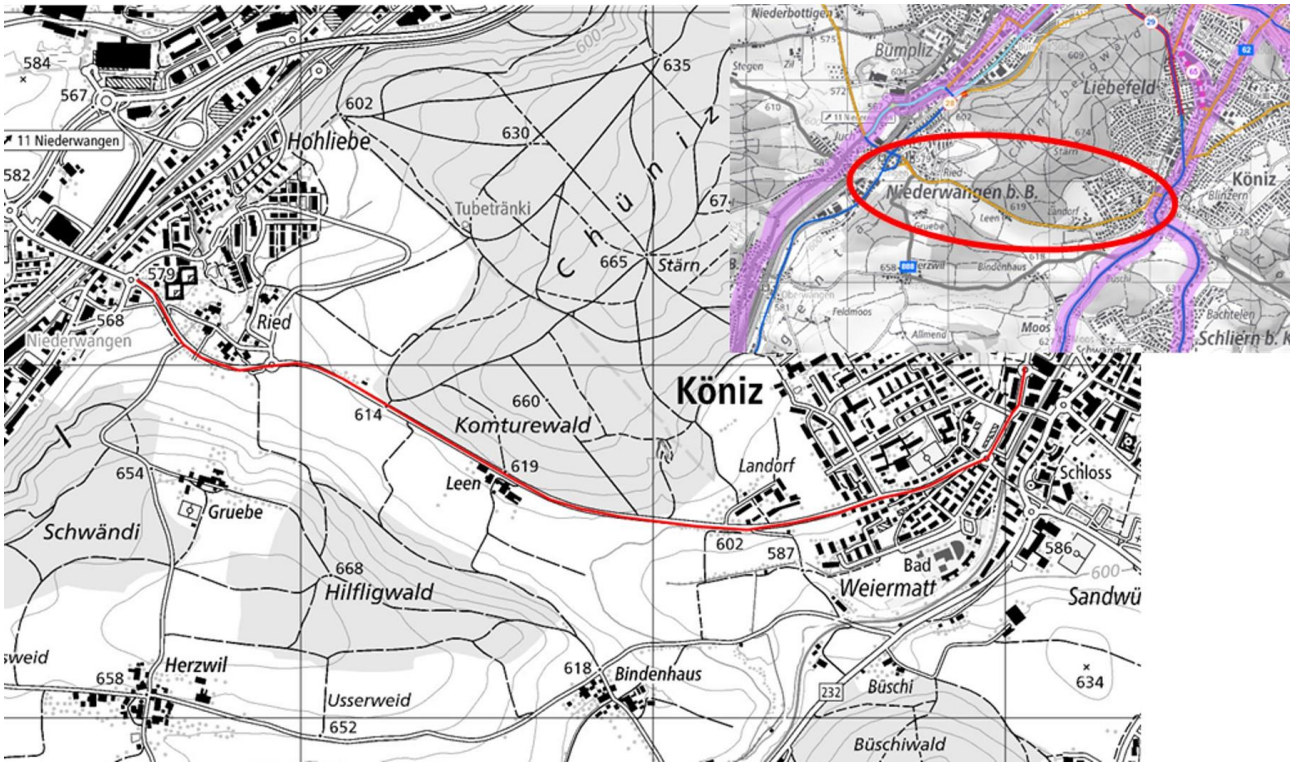
BM.FVV-Ü.01.44

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.50	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	2’500	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Landorfstrasse erschliesst im nordwestlichen Abschnitt massgeblich das Areal zur ZPP Zentrum Niederwangen und das Wohnquartier Papillon inkl. der Schul- und Sportanlage Ried. Im südöstlichen Abschnitt befinden sich das Zentrum für Sozial- und Heilpädagogik, die Primarschule Köniz-Buchsee und weiterführend das Zentrum von

Köniz. Die Landorfstrasse übernimmt damit eine wichtige Direktverbindung für den Fuss- und Veloverkehr innerhalb des Gemeindenetzes ein und ermöglicht. Es sind Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs entlang der Landorfstrasse von der Sägestrasse, Köniz bis zum Schwendistutz, Niederwangen vorgesehen. Die Verbindung ist im kommunalen Richtplan Raumentwicklung als bestehende, zu verbessernde Hauptverbindung mit der Massnahmen-Nr. 8 und 28 festgehalten.

Ziele:

- Verbindung der beiden Siedlungsgebiete auf einer attraktiven Fuss- und Veloverbindung.
- Tangentiale Veloverkehrsverbindung zwischen den beiden Könizer S-Bahnhaltestellen Niederwangen (S1 Fribourg - Bern - Thun / S2 Laupen - Bern - Langnau i.E.) und Köniz (S6 Bern - Köniz - Schwarzenburg).
- Die neue Veloachse verbindet die beiden kantonalen Veloalltagsrouten Neuenegg - Bern und Schwarzenburg - Köniz - Bern.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Kehrsatz, Umgestaltung Umfahrungsstrasse mit Neubau Radwege

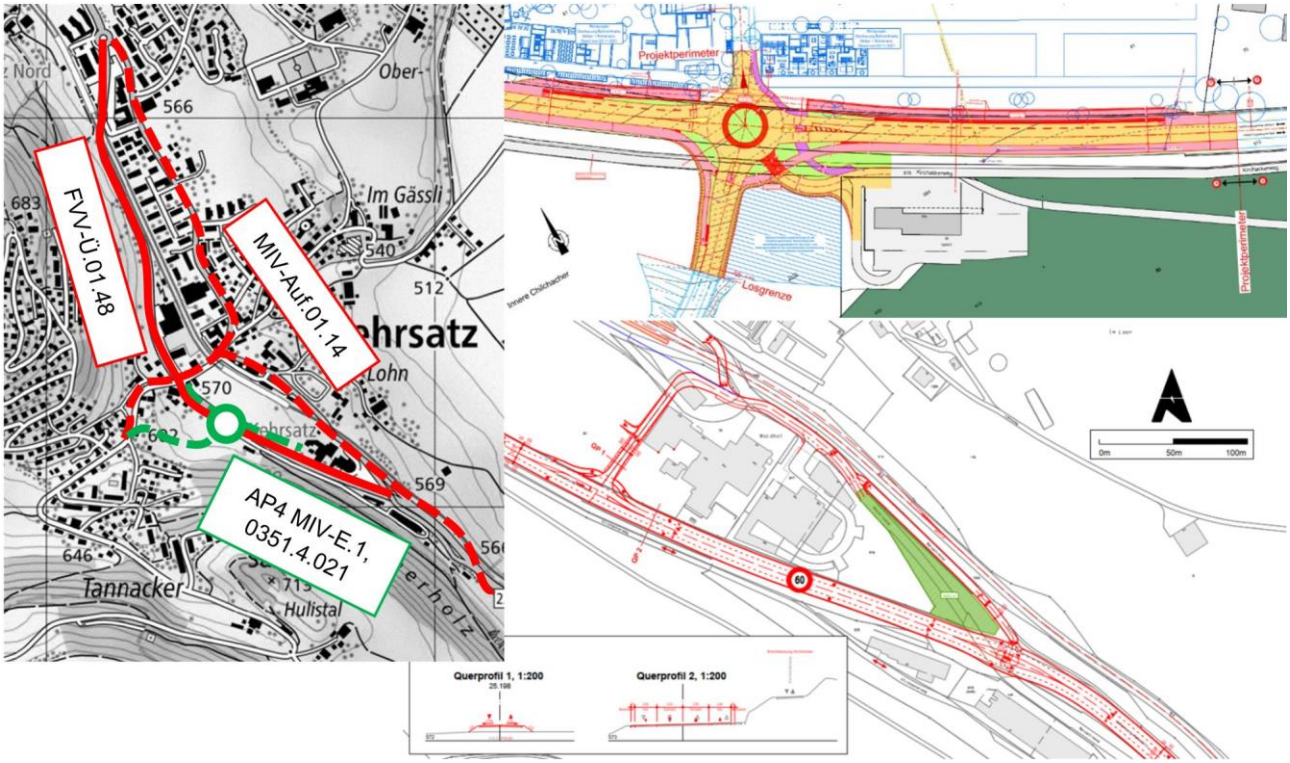
BM.FVV-Ü.01.48

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Kehrsatz, Transportunternehmen, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.68	01.10.2030	30.06.2032

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	1’800	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Mit der Neuanbindung der Zimmerwaldstrasse (BM.MIV-E.1, AP4) und der vermehrten Nutzung von E-Bikes im Pendlerverkehr ändern sich die Ansprüche an die Umfahrungsstrasse Kehrsatz. Die Strasse soll gemäss diesen neuen Anforderungen umgestaltet werden. Mit der Öffnung der Umfahrung Kehrsatz für den Veloverkehr wird

eine Lücke in der Verbindung Belp/Gürbetal - Bern/Köniz geschlossen, was entsprechend Teilstrategie Veloverkehr zur Lückenschliessung der Velohauptroute beiträgt. Zudem wird mit der Massnahme der Fokusraum Kehrsatz gestärkt, denn mittel- bis langfristig wird Kehrsatz zur regionalen Verkehrsdrehscheibe mit Tramwendeschlaufe ausgebaut. Attraktive Umsteigebeziehungen zwischen öV- und Velo stärken beide Verkehrsträger.

Sowohl in Kehrsatz wie auch in Köniz sind regionale Vorranggebiete Siedlungsentwicklung ausgeschieden. Diese Entwicklung erzeugt zusätzlichen Verkehr auf der Seftigenstrasse, so dass verkehrslenkende Massnahmen nötig sind. Hierzu gehören die Überarbeitung des Betriebskonzepts der Seftigenstrasse und der Umfahrung Kehrsatz (AP3, 0351.3.002), die Neukonzeption der Zimmerwaldstrasse und ihrer Anbindung an die Umfahrung Kehrsatz (AP4, MIV-E.1) sowie eine Aufwertung des innerörtlichen Verkehrsnetzes entlang Bern- und Belpstrasse (AP5, BM.MIV-Auf.01.14).

Die Umfahrung wird zu einer Mischverkehrsstrasse mit Rad-Infrastruktur umgestaltet. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes erarbeitet. Parallel läuft ein Projekt VM über die ganze Strecke Bern-Belp (0351.3.132, AP3), das im BGK mitberücksichtigt wird.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Kirchlindach, Verbesserung Velosicherheit Halenbrücke bis Kurve Uettligenstrasse

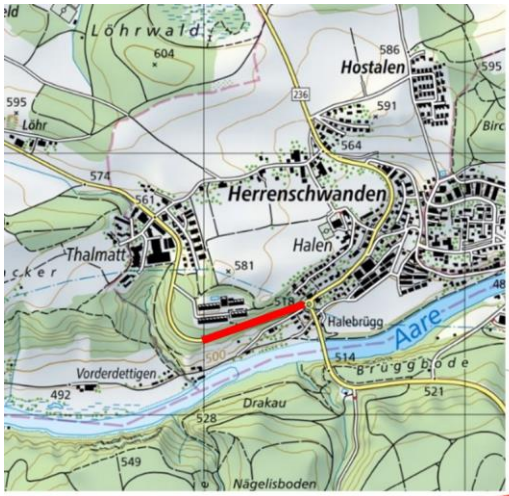
BM.FVV-Ü.01.49

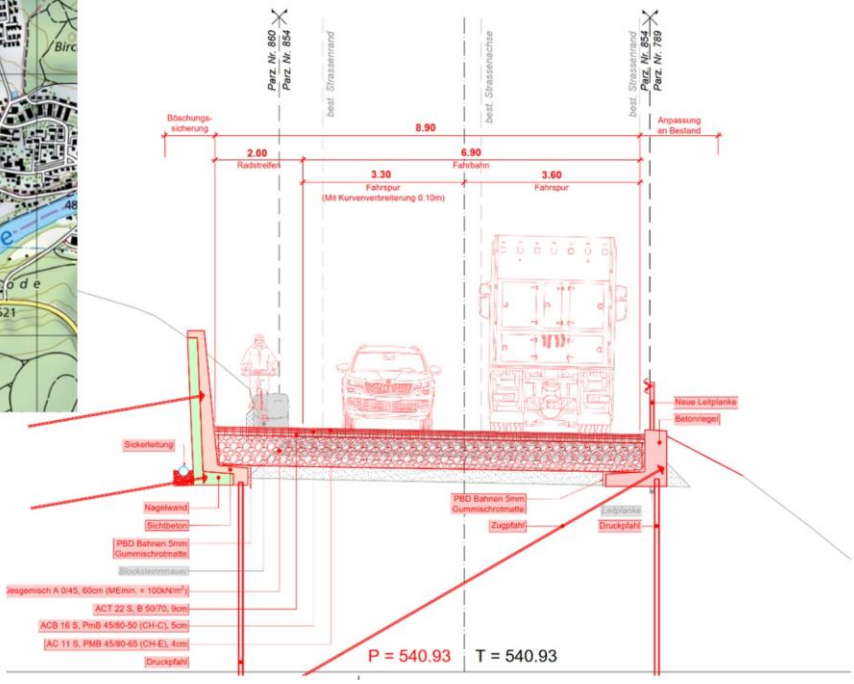
RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr





Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Kirchlindach, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.19	01.01.2031	31.12.2032

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	380	m
	Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1	stk
	Fussgängerstreifenmarkierungen	1	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Abschnitt der Kantonsstrasse Uettligenfeldstrasse – Uettligenstrasse) ist Bestandteil des Hauptverbindungsnetzes des Sachplan Veloverkehr mit hoher

	Bedeutung für die Erschliessung mehrerer Siedlungsgebiete im Nordwesten von Bern. Es handelt sich um eine Netzlücke, denn v.a. der Bereich Halenbrücke – Thalmatt (DTV 3000 – 4000), genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur, hohe MIV-Geschwindigkeiten, reduzierte Sicht in Kurve bei gleichzeitig starker Neigung von 4.5%). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Um die Defizite für die Velofahrenden längs zu beheben und die Schulwegsicherheit zu verbessern soll die Kantonsstrasse ausgebaut und ein Radstreifen bergwärts angeordnet werden. Ab Thalmatt bis Uettligen soll ein neuer Fuss- und Veloweg entlang der Kantonsstrasse realisiert werden. (Massnahmen 4.L. 11 aus Korridorstudie RKBM). Im Rahmen der Vorstudie im Jahr 2022 wurde die Machbarkeit eines bergseitigen Radstreifens nachgewiesen. Aufgrund der komplexen Geologie sowie der Hanglage sind kostenintensive Stützbauwerke notwendig.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost

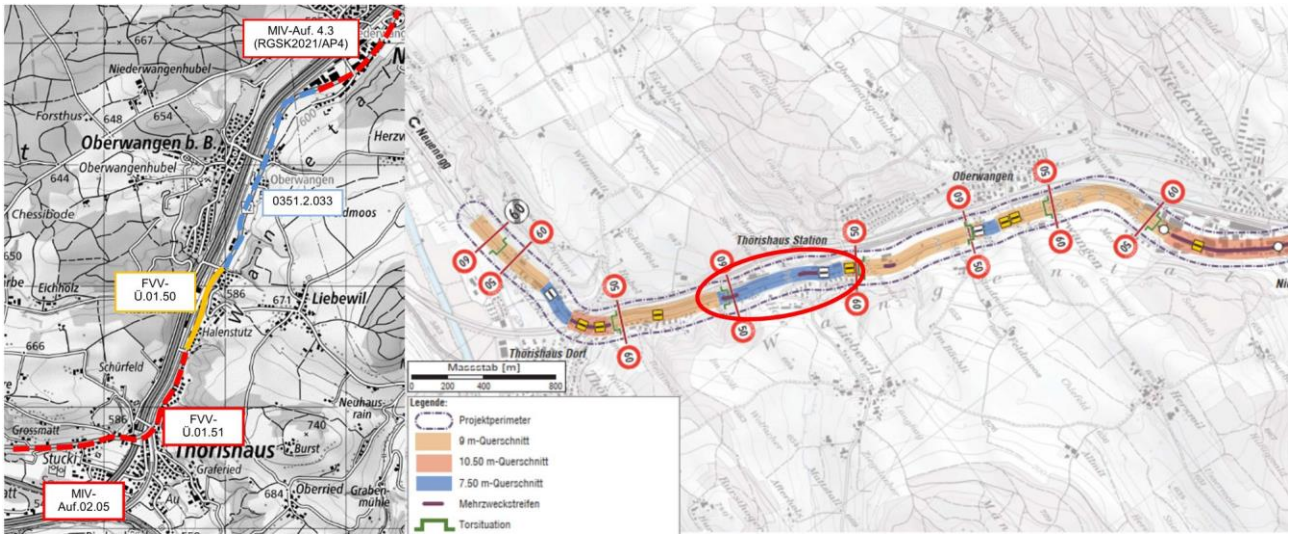
BM.FVV-Ü.01.50

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Köniz

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.31	01.03.2030	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	780	m
	Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	4	stk
	Fussgängerstreifenmarkierungen	4	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Freiburgstrasse ist eine der letzten grossen Ausfallachsen ohne durchgehende Radstreifen und gesicherte Fusswege. Zudem ist der Schwerverkehrsanteil relativ

hoch. Erste Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrssicherheit wurden bereits realisiert. Dabei wurden aufwändige Massnahmen, welche Landerwerb oder Bewilligungsverfahren erfordert hätten, ausgelassen. Diese werden nun im Rahmen einer ganzheitlichen Sanierung umgesetzt.

Ziel der Massnahme: Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende, Verbesserung der Fussgängerquerungen, Ausbau Fahrbahnbreite auf 7.50 m, Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, Reduktion der Lärmemissionen, auffällige Gestaltung Eingangstor bei der Einmündung Schorrgasse, Erneuerung der Beleuchtung. Stärkung der Velo-Achse zwischen den Fokusräumen Bern und Flamatt-Neuenegg mit 2 kantonalen Arbeitsschwerpunkten. Unterstützung der Teilstrategie Veloverkehr als Velohauptroute von und nach Bern: Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend Massnahmen zur Aufwertung ihres Velonetzes um.

Mögliche Massnahmen: Durchgehende Fahrbahn von 7.50 m Breite mit Mittellinie, durchgehender Gehweg mit 2.00 m Breite auf der Westseite der Strasse, Neuanordnung Knoten Schorrgasse mit 2.50 m breitem Mehrzweckstreifen und zusätzlichem Fussgängerübergang, Ergänzung Fussgängerstreifen bei Einmündung Liebewilstras-se mit Mittelinsel, bergseitige Verbreiterung des Strassenraumes im Bereich Haltestelle Thörishaus-Station bis Restaurant Hähli und Verschiebung des Fussgängerüberganges Richtung Haltestelle, Verschiebung Fussgängerübergang Landi und Ergänzung mit Mittelinsel, voraussichtlich Einbau lärmmindernder Belag.

Hinweise: Die Massnahme ergänzt die A2-Massnahme 0351.2.033, Korrektion Wangental.
Abhängigkeit zu: Köniz, Sanierung Freiburgstrasse; Niederwangen, Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf und Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf

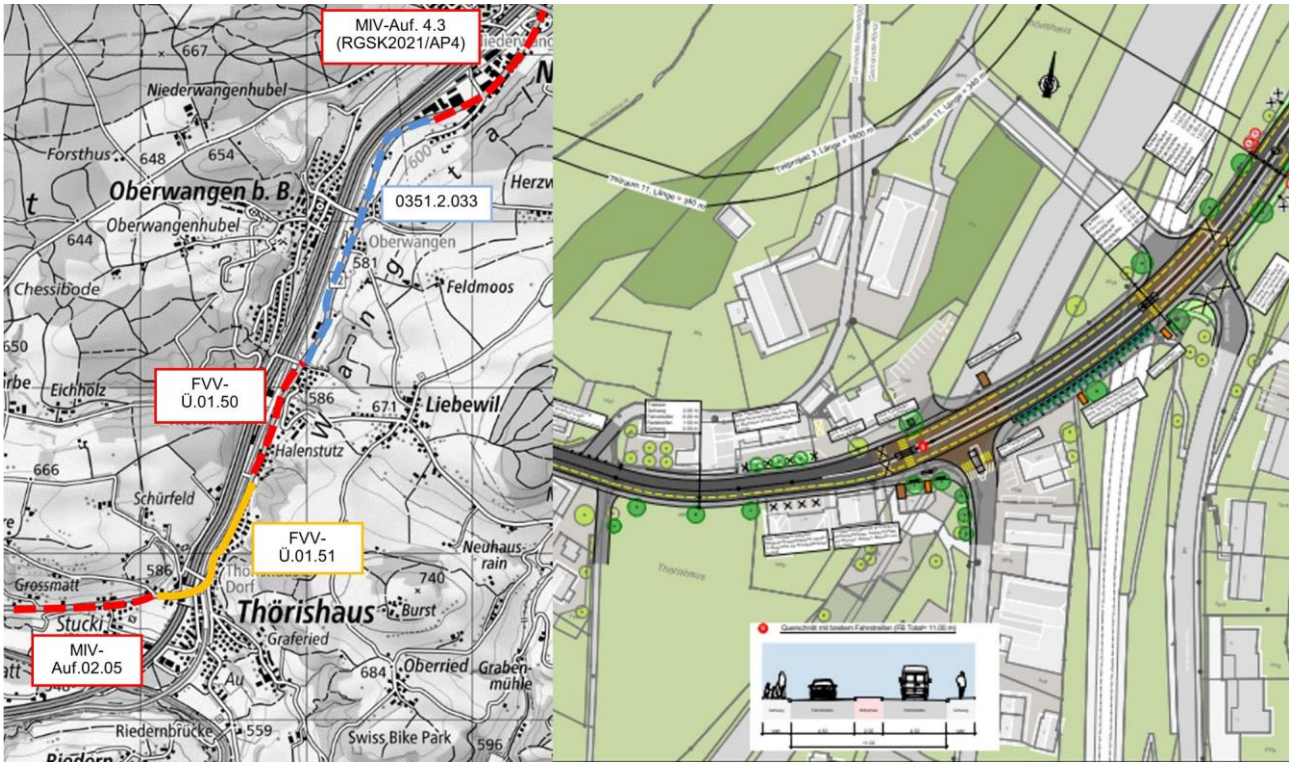
BM.FVV-Ü.01.51

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Köniz

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.76	01.03.2030	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	985	m
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	10’000	m2
	Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	2	stk
	Fussgängerstreifenmarkierungen	2	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie	Die Freiburgstrasse ist eine der letzten grossen Ausfallachsen ohne durchgehende Radstreifen und gesicherte Fusswege. Zudem ist der Schwerverkehrsanteil relativ hoch. Erste Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrssicherheit wurden bereits realisiert. Dabei wurden aufwändige Massnahmen, welche Landerwerb oder Bewilligungsverfahren erfordert hätten, ausgelassen. Diese werden nun im Rahmen einer ganzheitlichen Sanierung umgesetzt. Ziel: Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, Reduktion Lärmemissionen, Reduktion optische Dominanz der Strasse, Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende, Behebung gestalterischen Mängel, Verbesserung Lage und Ausgestaltung der Fussgängerquerungen. Mögliche Massnahmen: Beibehaltung Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h Thörishaus-Station bis Thörishaus Dorf , Verschmälerung Fahrbahn auf 9.60 m Breite mit beidseitigen Radstreifen, Ausbildung Mehrzweckstreifen als Abbiege- und Einmündungshilfe beim Knoten Köhlerstrasse, Rückbau Mittelinsel und Entfernung Bäume in Strassenmitte bei der Einmündung Oberriedstrasse, voraussichtlich Einbau lärmmindernder Belag, Verschmälerung Fahrbahn Abschnitt Oberried-/ Sensemattstrasse auf 11.00 m mit Mehrzweckstreifen und beidseitigen Radstreifen, Verschmälerung Einmündung Oberriedstrasse und Erstellung Trottoirüberfahrt, Verschiebung verschiedener Fussgängerübergänge. Hinweise: Die Massnahme ergänzt die A2-Massnahme 0351.2.033, Korrektion Wangental. Abhängigkeit zu: Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Niederwangen; Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost und Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK** Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Kirchlindach, Verbesserung Velosicherheit Uettligenstrasse Kurve - Thalmatt

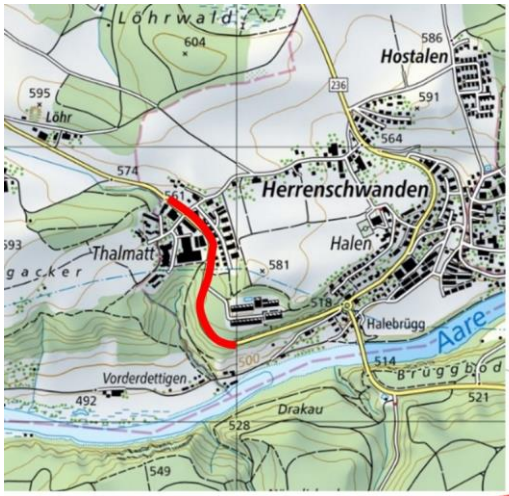
BM.FVV-Ü.01.52

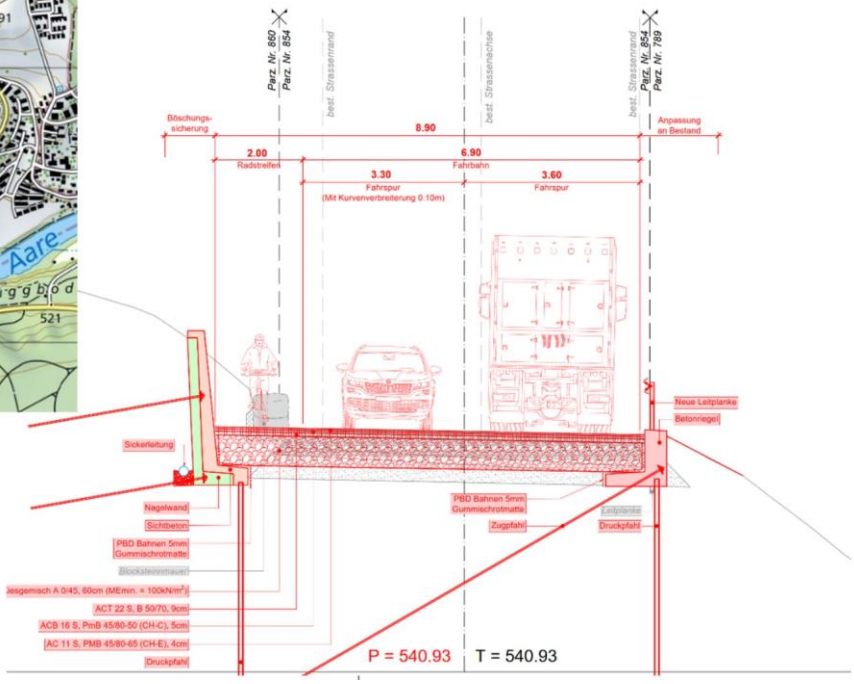
RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr





Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**	
	TBA-OIK II	Kirchlindach, Transportunternehmen	
Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	1.47	01.01.2029	31.12.2030

Leistungseinheiten	**Typ**	**Anzahl**	**Einheit**
	Längsführung LV Kat.4	625	m
	Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1	stk
	Fussgängerstreifenmarkierungen	1	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Abschnitt der Kantonsstrasse Uettligenfeldstrasse – Uettligenstrasse ist Bestandteil des Hauptverbindungsnetzes des Sachplan Veloverkehr mit hoher Bedeutung für die

	Erschliessung mehrerer Siedlungsgebiete im Nordwesten von Bern. Es handelt sich um eine Netzlücke, denn v.a. der Bereich Halenbrücke – Thalmatt (DTV 3000 - 4000), genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur, hohe MIV-Geschwindigkeiten, reduzierte Sicht in Kurve bei gleichzeitig starker Neigung von 4.5%. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Um die Defizite für die Velofahrenden längs zu beheben und die Schulwegsicherheit zu verbessern, soll die Kantonsstrasse im Bereich der Kurve Thalmatt ausgebaut und auf 350m ein Radstreifen bergwärts angeordnet werden. (Massnahmen 4.L.10 aus Korridorstudie RKBM). Im Rahmen einer Vorstudie im Jahr 2022 wurde die Machbarkeit eines bergseitigen Radstreifens (Kurvenbereich bis Eingangs Thalmatt) nachgewiesen. Aufgrund der komplexen Geologie sowie der Hanglage sind kostenintensive Stützbauwerke notwendig. Weiter sind Thalmatt innerorts zwei Bushaltekanten (Haltestelle Thalmatt) vorhanden, welche in der Planung der LV-Massnahmen ebenfalls berücksichtigt werden müssen. Der im Bereich der Haltekanten vorhandene Fussgängerstreifen ist ebenfalls in der Massnahmenkonzeption zu berücksichtigen. In Thalmatt innerorts ist vorgesehen den bestehenden Gehweg zu verbreitern und auf 275m als Geh- & Radweg auszugestalten. Priorisiert wird die Erstellung eines bergseitigen Radstreifens im Kurvenbereich.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK** Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte

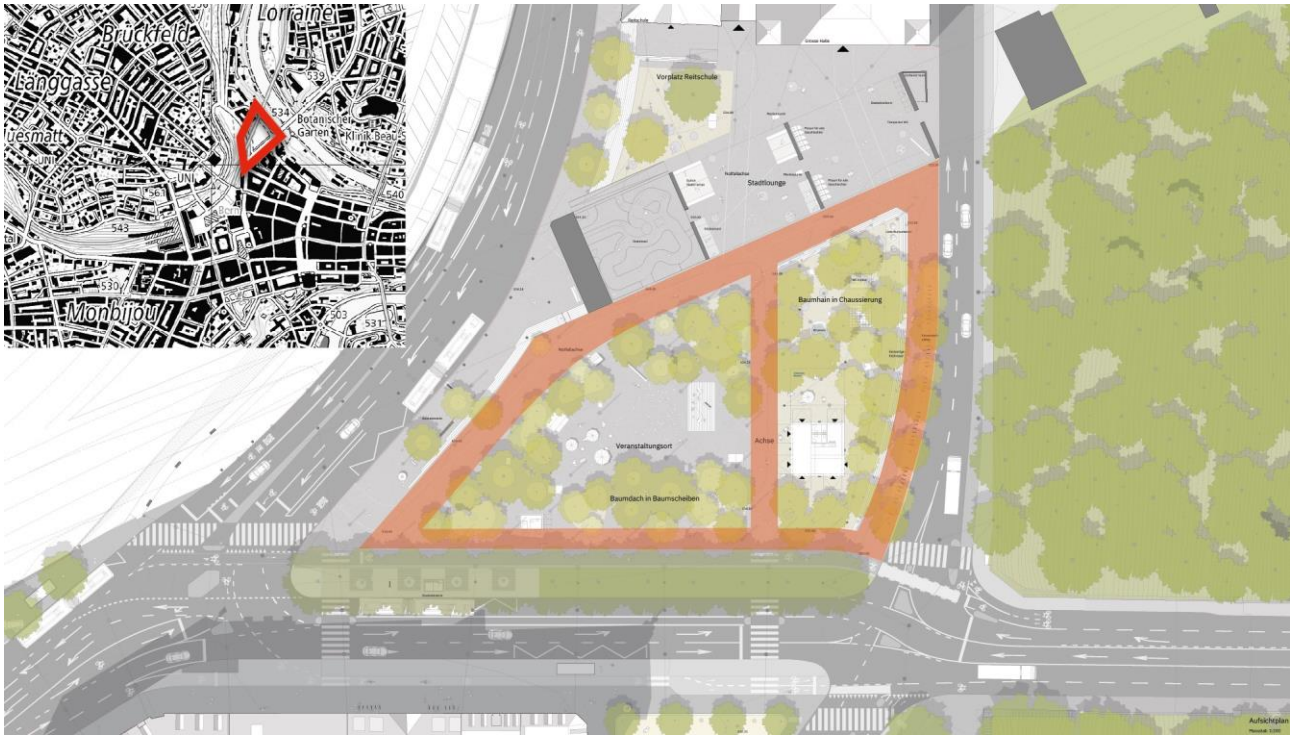
BM.FVV-Ü.01.53

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.90	01.10.2030	01.04.2032

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	370	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Mit dem Projekt Umgestaltung Schützenmatte soll der bis 2018 vollflächig als Auto- und Reisebusparkplatz dienende Platz mit entsprechenden Zu- und Wegfahrten und negativen Auswirkungen auf das Umfeld, zu einem sicheren und vielfältig nutzbaren Aufenthalts- und Bewegungsraum werden. Die Schützenmatte bildet historisch die

stadträumliche Schnittstelle zwischen der Innenstadt, dem Bollwerk sowie den Quartieren Länggasse und Lorraine. Sie ist zusammen mit ihren umlaufenden Strassen eine Drehscheibe der Mobilität. Der heutige Zustand und die Gestaltung der Schützenmatte entsprechen aufgrund ihrer Vergangenheit als grosser Parkplatz nicht den Bedürfnissen und Ansprüchen, welche an einem Zentrumsplatz gestellt werden. Der Ort soll insbesondere auch an das heissere Stadtklima angepasst werden. Die Schützenmatte und ihre Umgebung sind aufgrund des hohen Anteils versiegelter Flächen überdurchschnittlich heiss und können im Sommer tagsüber ohne zusätzlichen Schattenelemente kaum genutzt werden. Unter anderem soll die Pflanzung von 50 neuen Bäumen und umfassende Entsiegelungsmassnahmen zu einem besseren Stadtklima beitragen.

Das Gesamtprojekt weist Investitions- und Planungskosten von rund 15 Mio. Franken auf. Zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm Bern beantragt werden die Fusswegführungen um und über die Platzfläche inklusive 8-10 neue Bäume entlang der Schützenmattstrasse im Umfang von insgesamt 4.9 Mio. Franken.

Der Zeitplan hängt vom Projekt Zukunft Bahnhof Bern ab.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 5 Knoten Laubeggstrasse / Schlosshaldenstrasse

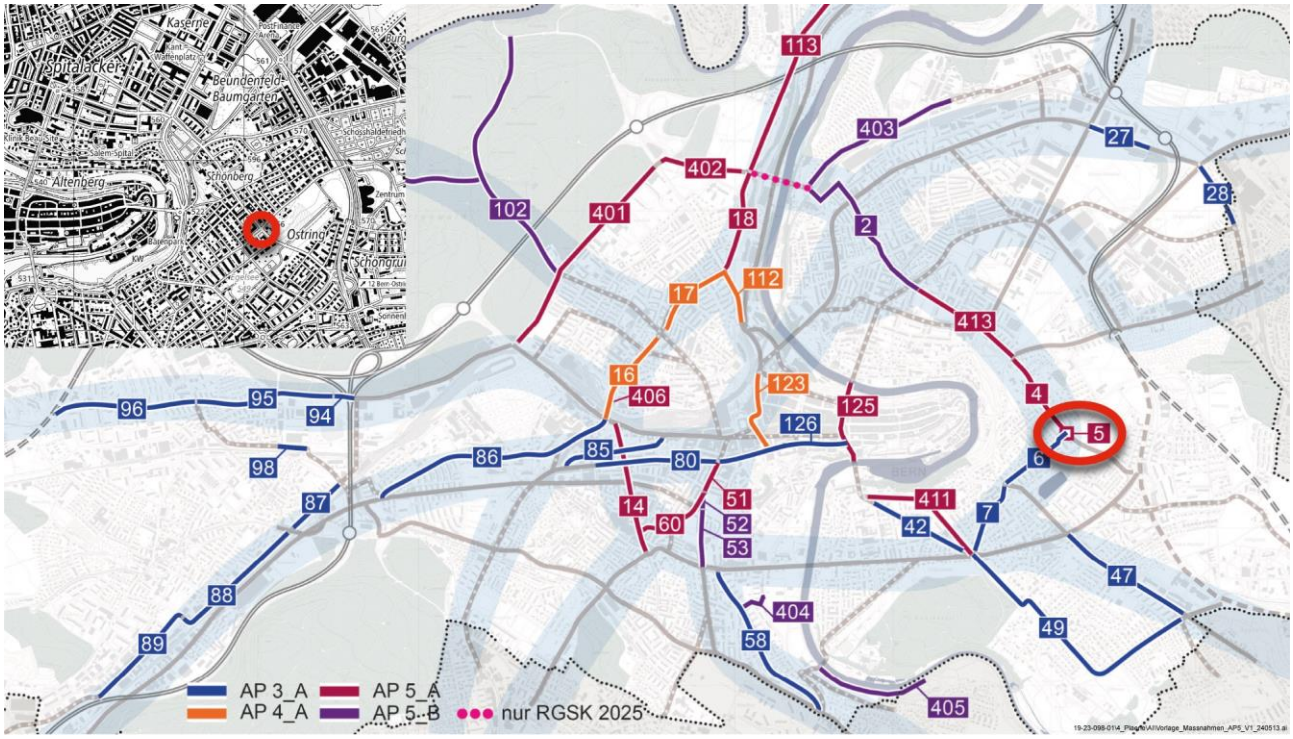
BM.FVV-Ü.01.54

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	RBS, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2028	31.12.2028

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	100	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in

der Region umgesetzt werden. Die Massnahme zielt auf eine Verbesserung der Knotensituation an der Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse ab, bei dem neben der angrenzenden Platzsituation (Wendemöglichkeit Bus) auch mehrere Bushaltestellen positioniert sind.

Das Veloroutennetz basiert auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 und wurde in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen verfeinert, sowie mit dem Sachplan Veloverkehr des Kantons koordiniert. Der Fokus liegt sowohl auf der Realisierung einer komfortablen Veloinfrastruktur als auch auf der Etablierung einer inklusiven, einladenden und stadtverträglichen Velokultur. Leitfaden für die Entwurfshilfe der Massnahme ist der Masterplan Veloinfrastruktur, welcher 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Der Masterplan besteht aus Bericht, Veloroutennetz und Standards. Diese gelten bei der Projektierung städtischer Projekte auf Gemeindestrassen. Ein Schwergewicht des Berichts liegt auf der Adaption von Best-Practice-Infrastrukturen aus erfolgreichen Veloländern. Der Masterplan und somit die meisten Massnahmen tragen auch zur Schulwegsicherheit bei, indem sichere Veloinfrastrukturen und ein dichtes, flächendeckendes Basisnetz für den Veloverkehr postuliert wird.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Forelstrasse - Milchstrasse bis Bolligenstrasse (Richtung Wölflistrasse)

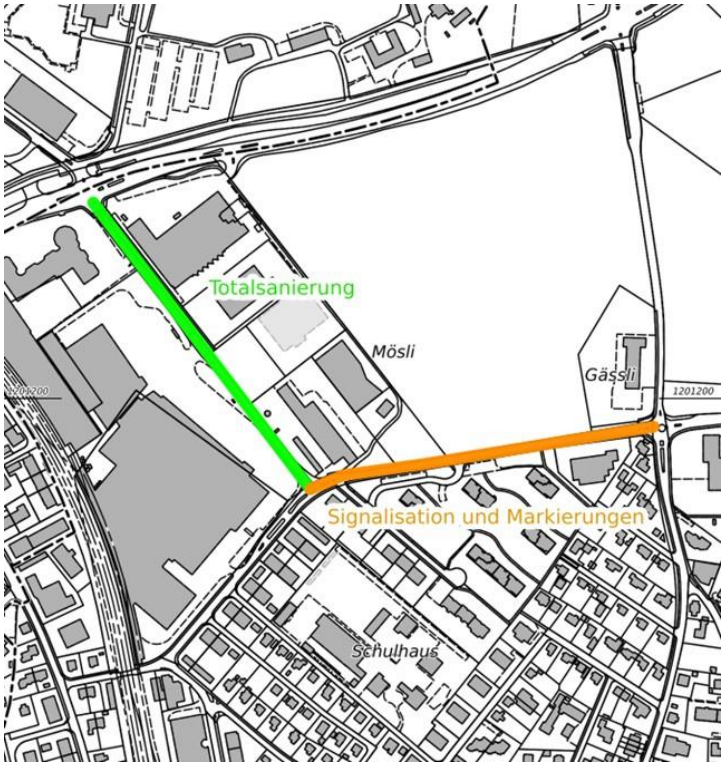
BM.FVV-Ü.01.55

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	---

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
0.58	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.2	700	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Mit dem Ausbau der Velorouten soll die Verbindung von Ostermundigen zu den angrenzenden Gemeinden, Muri, Gümligen, Ittigen und Bern sichergestellt werden.

Die vorliegende Veloroute stellt die Verbindung von der Forelstrasse über die

Milchstrasse in Richtung Ittigen / Bern / Bolligen sicher. An der Forelstrasse (Teil der kantonalen Velofreizeitroute Nr. 37) sind aufgrund der bestehenden Überbauung vor allem Signalisationen und Markierungsmassnahmen geplant.
Aufgrund der hohen Verkehrslast auf der Milchstrasse und den schmalen Strassenbedingungen im südlichen Teil der Milchstrasse, ist eine Totalsanierung zu empfehlen. Die Totalsanierung ist im Rahmen eines koordinierten Verfahrens Überbauungsordnung zu planen und zu realisieren.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Ausbau Standortnetz Mobilitätshubs (MaaS)

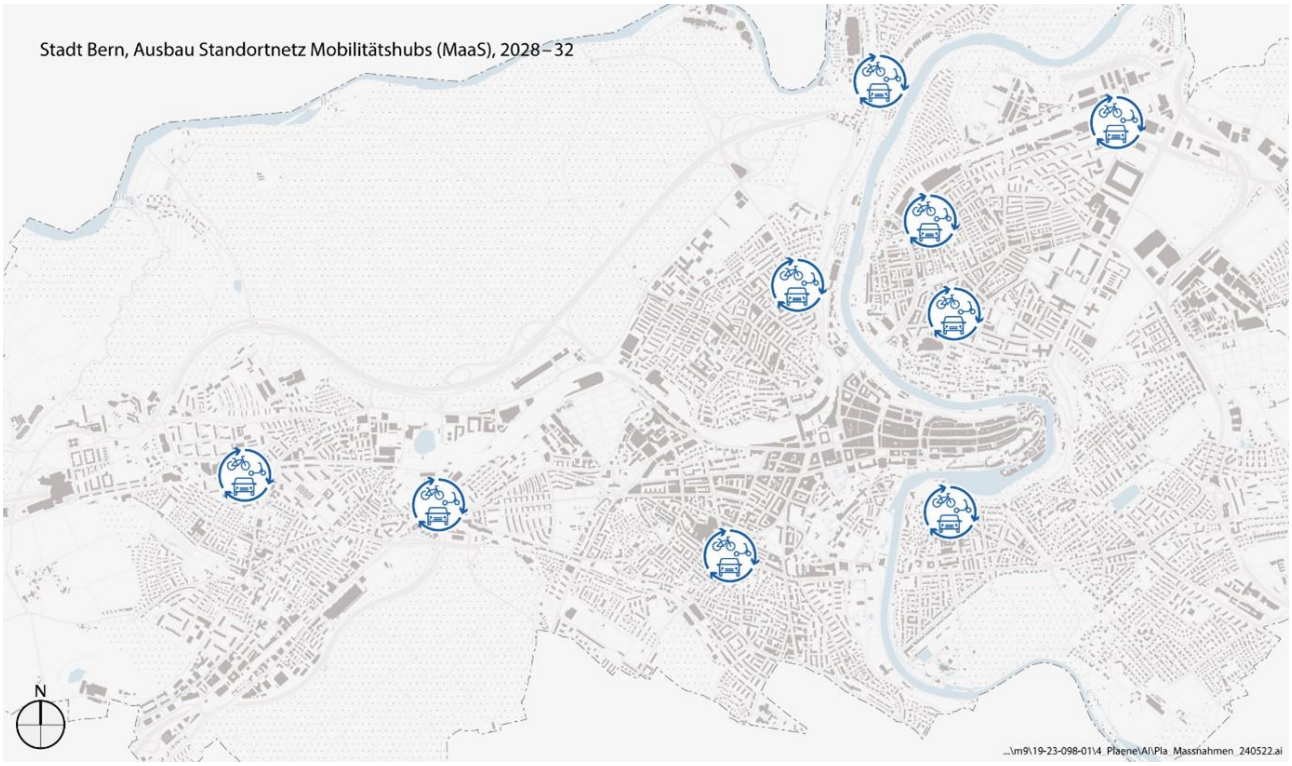
BM.FVV-Ü.01.56

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2028	31.12.2028

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Veloabstellanlagen Kat.2	1’200	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Das Konzept «Mobility as a Service» (MaaS) zielt darauf ab, der gesamten Bevölkerung massgeschneiderte Mobilitätsdienstleistungen zugänglich zu machen und damit die Nutzung umwelt- und ressourcenfreundlicher Verkehrsträger zu erhöhen. Angelehnt an das Konzept MaaS werden in der Stadt Bern an bestimmten Standorten

die Mobilitätsangebote gebündelt, wodurch das Umsteigen und Wechseln von verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert wird. An Mobilitätshubs werden Flächen für Sharingangebote sowie für Velos erstellt. Die Sharingflächen betreffen insbesondere Bike- und Carsharing, wie auch Taxiparkplätze. Zusätzlich machen gedeckte Veloabstellplätze mit Platz für Spezialvelos den Umstieg vom eigenen Velo auf öV, Carsharing oder Cargobike-Sharing möglich. Die Abstellplätze werden, wo immer möglich, entsiegelt, was dem Klima zugutekommt. Geplant ist die Erstellung und Verbesserung von 5 Mobilitätshubs pro Jahr.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern – Erschliessung Bahnhof (Fuss- und Veloverbindung/ Erschliessung Überbauung)

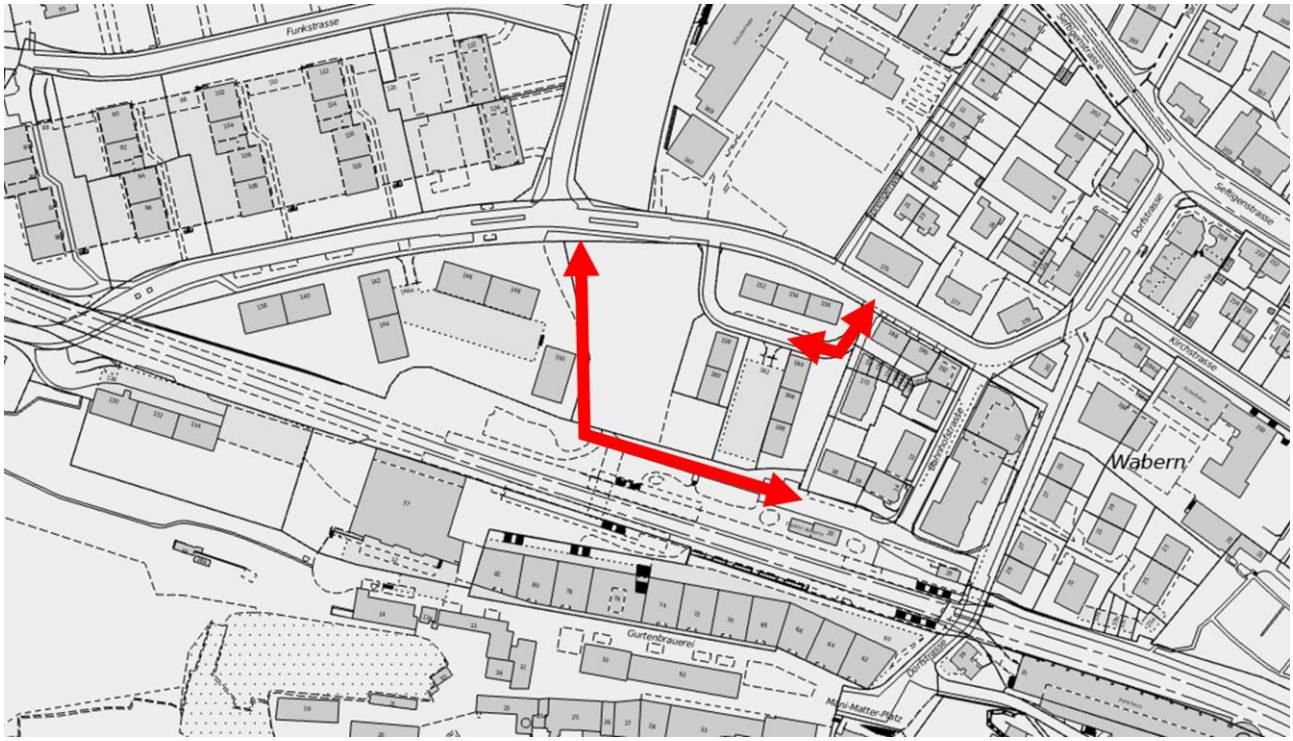
BM.FVV-Ü.01.57

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Bern-Mittelland, Transportunternehmen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.4	250	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Zielsetzung:
- Erhöhung der Sicherheit und des Komforts sowie bessere Vernetzung für den Langsamverkehr
- Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV

- Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität durch öffentliche Plätze (Bahnhofplatz), attraktive Strassenräume und attraktive private Aussenräume
- Aufwertung und Verdichtung des Areals «Station Wabern»
- Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Feinverteiler

Im Bereich Siedlung gibt der kommunale Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde RP REGG die Eckpfeiler für die Entwicklung des Areals «Station Wabern» vor. Dies sind unter anderem Innenentwicklung fördern, Bevölkerungswachstum anstreben und Zuwachs an Arbeitsplätzen ermöglichen.

Massnahmen:
- Neuer Bahnhofzugang ab Kirchstrasse für alle Verkehrsträger (MIV teilweise eingeschränkt)
- Umfassende Vernetzung des Areals für den Langsamverkehr mit Koexistenzflächen und/oder zusätzlichen Wegen in die angrenzenden Quartiere

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Bäriswil, Verlängerung Radweg

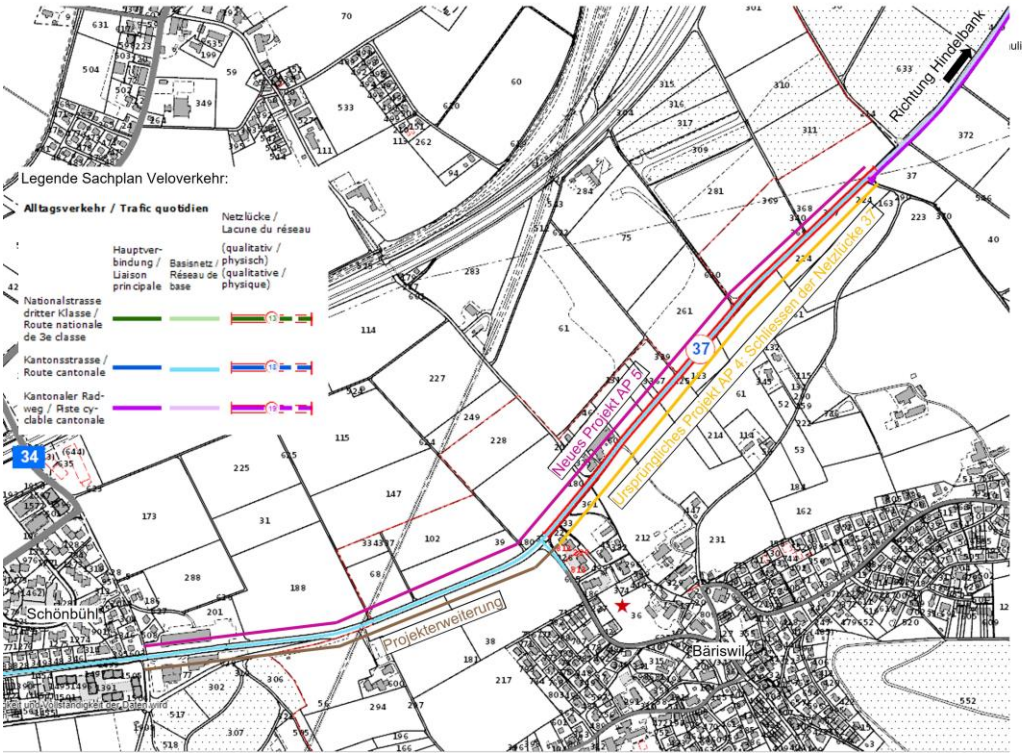
BM.FVV-Ü.01.58

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK IV	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.90	01.05.2029	01.05.2030

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	1’500	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Im Jahr 2018 wurde ein Vorprojekt zur Schliessung der Netzlücke 37 vom Sachplan Veloverkehr fertiggestellt. Es war vorgesehen, den bestehenden Radweg von Hindelbank kommend bis nach Bäriswil zu verlängern und dort mit einer Querungshilfe eine Rückführung zu bauen. Das Projekt wies eine Länge von 900 m auf und wurde im

AP 4 im A-Horizont aufgenommen. Aufgrund einer Studie zur Korridorführung der Veloverbindung Bern-Schönbühl-Hindelbank-Burgdorf wurde das Projekt komplett überarbeitet. Das heute vorliegende Projekt hat den Standard einer Velobahn (früher Velovorrangroute) und wird bis zur Ortseinfahrt Schönbühl verlängert (neue Länge: 1500 m). Aufgrund der kompletten Überarbeitung wird das Vorhaben im AP 5 neu eingegeben. Die Gesamtkosten belaufen sich neu auf 3.9 Mio (Projekt AP 4: 1.0 Mio). Die Massnahme wird mit dem bestehenden Verkehrsmanagement Region Bern Nord des Kantons koordiniert.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Ostermundigen, Umsetzung Veloroute Dennigkofenweg - Hubelstrasse - Oberdorfstrasse - Mitteldorfstrasse - Unterdorfstrasse

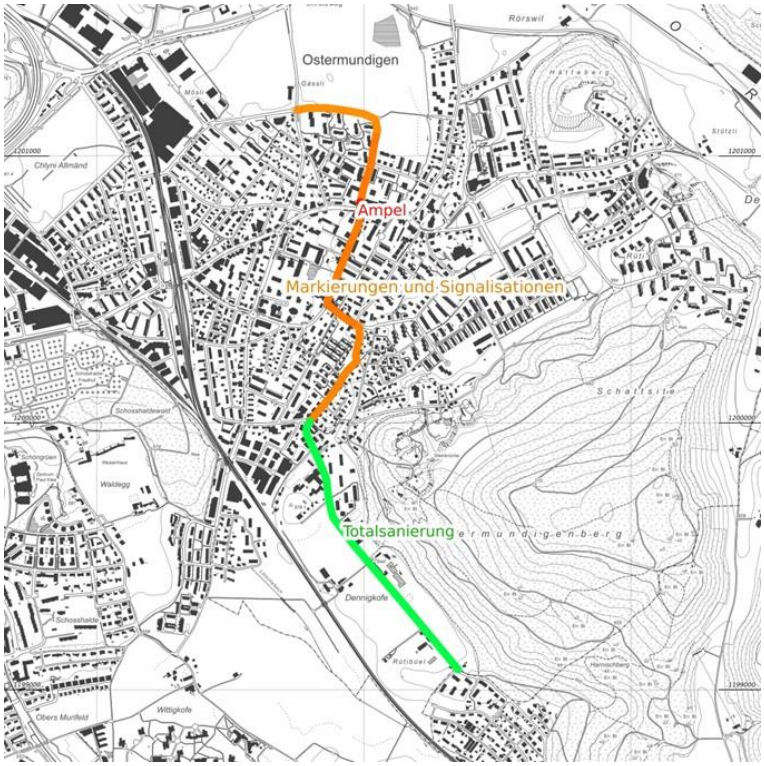
BM.FVV-Ü.01.59

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
4.45	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.3	2’670	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Ostermundigen liegt zwischen den weiteren Agglomerationsgemeinden Muri-Gümligen im Süden und Bolligen, Ittigen im Norden und Bern im Westen. Mit dem Ausbau der Velowege soll die Verbindung zu den angrenzenden Gemeinden sichergestellt werden.

Die vorliegende Süd-Nord Verbindung führt von Muri-Gümligen über den Dennigkofenweg - Hubelstrasse - Oberdorfstrasse - Mitteldorfstrasse – Unterdorfstrasse in Richtung Ittigen / Bern / Bolligen. Im Siedlungsbereich sind aufgrund der bestehenden Überbauung vor allem Signalisationen und Markierungsmassnahmen geplant. Bei der Querung der Bernstrasse ist die Installation einer Ampel zu empfehlen. Aufgrund der hohen Verkehrslast auf dem Dennigkofenweg und den schmalen Strassenbedingungen, ist auf dem Dennigkofenweg eine Totalsanierung zu empfehlen. Die Totalsanierung ist im Rahmen eines koordinierten Verfahrens Überbauungsordnung zu planen und zu realisieren. Diese Massnahmen bilden die Basis für die erwähnte Kostenschätzung des Vorprojekts.

Die Veloverbindung wurde zudem in den Sachplan Veloverkehr Kanton eingegeben und ist kommunal durch die räumliche Entwicklungsstrategie verankert, welche den Status eines Richtplanes hat. Gemeindeintern ist die Velo- und Fussverkehrsverbindung wichtig für die Verbindung von verschiedenen Schulstandorten sowie zur Erschliessung von Regionalen Einrichtungen wie dem Freibad Dennigkofen.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Massnahmenpaket Verkehr

Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Bern, B-Horizont

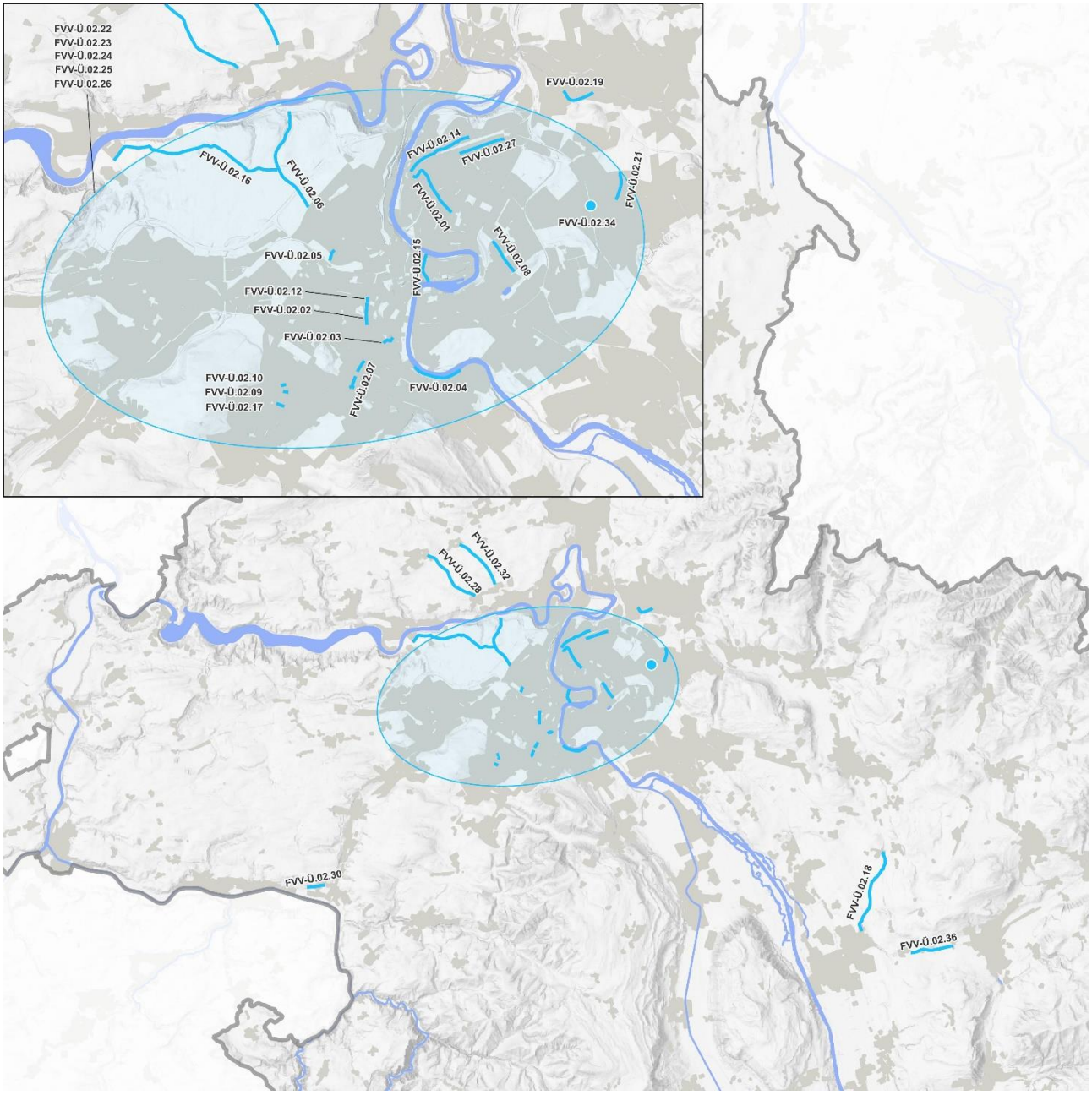
BM.FVV-Ü.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF) 43.85

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.1	6’300	m
Längsführung LV Kat.2	2’100	m
Längsführung LV Kat.3	3’650	m
Längsführung LV Kat.4	1’750	m
Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	6’000	m2
Langsamverkehrsunterführungen	1’350	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket

Das Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr auf unterschiedlichen Flughöhen: Aufwertungs- und Sanierungsmassnahmen von Plätzen und Strassenräumen, Neukonzeptionen von Fuss- und Veloverbindungen, Velohauptrouten und Tangentialverbindungen. Sie alle stellen wichtige Bausteine für ein dichtes und attraktive Fuss- und Veloverkehrsnetz dar. Besondere Bedeutung auf allen Verbindungen wird der Durchgängigkeit, Sicherheit und Kohärenz zugemessen. Die Teilmassnahmen schliessen Lücken im Netz, ermöglichen zukünftig direkte, möglichst hindernisfreie Verbindungen und werten bestehende Routen mit Blick auf die Verkehrssicherheit und Komfort auf.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Dichtes, attraktives und sicheres Velonetz; Netz aus radialen Velohauptrouten mit hohen Standards; Attraktive Umsteigebeziehungen
Bezug zu Handlungsbedarf	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Velonetzes um (Daueraufgabe) – Weitere Velohauptrouten umsetzen, mit Tangentialverbindungen verbinden oder verlängern – Weiterentwicklung des Netzes und über-kommunale Zusammenarbeit stärken
Bezug zu Teilstrategie	– Sicheres und attraktives Velonetz – Velohauptrouten und Tangential-verbindungen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
Siedlung (WK 2)	
Sicherheit (WK 3)	WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
Umwelt (WK 4)	WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BM.FVV-Ü.02.01	Stadt Bern, Velohauptrouten: 2 Wylerstrasse - Spitalackerstrasse; Velostrasse	0.65
	BM.FVV-Ü.02.02	Stadt Bern, Velohauptrouten: 53 Monbijoustrasse; ab Schwarztorstrasse bis Eigerstrasse	0.40
	BM.FVV-Ü.02.03	Stadt Bern, Velohauptrouten: 404 Verbindung Bürenstrasse - Sandrainstrasse	1.00
	BM.FVV-Ü.02.04	Stadt Bern, Fuss- und Veloweg 405, Aareweg	1.00
	BM.FVV-Ü.02.05	Stadt Bern, Velohauptrouten: 406 Brücke Bühlstrasse	2.00
	BM.FVV-Ü.02.06	Stadt Bern, Velohauptrouten: 102 Halenstrasse; Alltagsveloweg	0.30
	BM.FVV-Ü.02.07	Stadt Bern, BGK Morillonstrasse	1.50
	BM.FVV-Ü.02.08	Stadt Bern, Velohauptrouten: 4 Laubeggstrasse; ab Ostermundigen bis Schlosshaldenstrasse	0.60
	BM.FVV-Ü.02.09	Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse	2.50
	BM.FVV-Ü.02.10	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg	1.40
	BM.FVV-Ü.02.12	Stadt Bern, Velohauptrouten: 52 Bereich Haltestelle Monbijou bis Knoten Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse	3.00
	BM.FVV-Ü.02.14	Stadt Bern, Velohauptrouten: 403 Scheibenstrasse, Stauffacherstrasse (ab Wylerbad bis vor Hofstrasse)	0.50
	BM.FVV-Ü.02.15	Stadt Bern, Velohauptrouten: 125 Verbindung Kornhausbrücke - Kirchenfeldbrücke	1.00
	BM.FVV-Ü.02.16	Stadt Bern, Velohauptrouten: 103 Nationale Veloroute 8 durch Bremgartenwald Richtung Wohlen; Alltagsroute	0.30
	BM.FVV-Ü.02.17	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz-Liebefeldpark	2.40
	BM.FVV-Ü.02.18	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Münsingen	2.00
	BM.FVV-Ü.02.19	Ittigen, Fuss-/Veloverbindung Schermen	0.15
	BM.FVV-Ü.02.21	Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Untere Zollgasse ab Kreisel Forelstrasse - Bernstrasse	1.60
	BM.FVV-Ü.02.22	Stadt Bern, Programm Veloabstellplätze in Quartieren ab 2032	1.00
	BM.FVV-Ü.02.23	Stadt Bern, Programm Sofortmassnahmen Velo- und Fussverkehr ab 2032	1.20
	BM.FVV-Ü.02.24	Stadt Bern, Programm Verkehrssicherheit Quartierstrassen ab 2032	4.00
	BM.FVV-Ü.02.25	Stadt Bern, Fuss- und Velomassnahmen im Rahmen LSA-Erneuerungen ab 2032	0.80
	BM.FVV-Ü.02.26	Stadt Bern, Massnahmen aus Richtplan Fussverkehr ab 2032	2.00
	BM.FVV-Ü.02.27	Stadt Bern, Aufwertung Wankdorffeldstrasse	1.50

BM.FVV-Ü.02.28	Wohlen b. Bern, Neubau Geh- und Radweg Uettligen - Herrenschwanden	2.25
BM.FVV-Ü.02.30	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West	2.50
BM.FVV-Ü.02.32	Kirchlindach, Verbesserung Velosicherheit Herrenschwanden Kirchlindach	2.50
BM.FVV-Ü.02.34	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	1.30
BM.FVV-Ü.02.36	Tägertschi-Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	2.50

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 2 Wylerstrasse - Spitalackerstrasse; Velostrasse

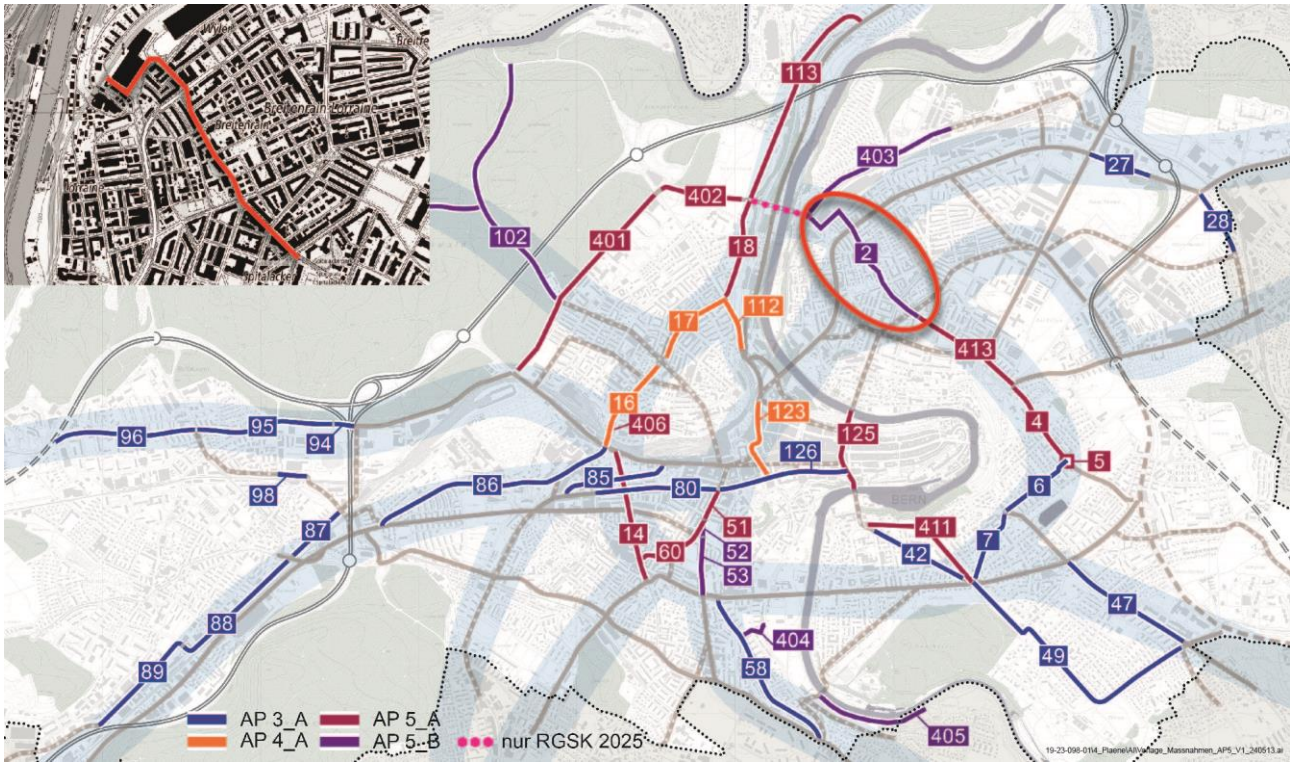
BM.FVV-Ü.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.65	01.01.2032	31.12.2033

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	1’000	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in

	der Region umgesetzt werden. Ein Teil der Massnahme ist in Verbindung mit der Langsamverkehrsbrücke Breitenrain–Länggasse zu erstellen.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 53 Monbijoustrasse; ab Schwarztorstrasse bis Eigerstrasse

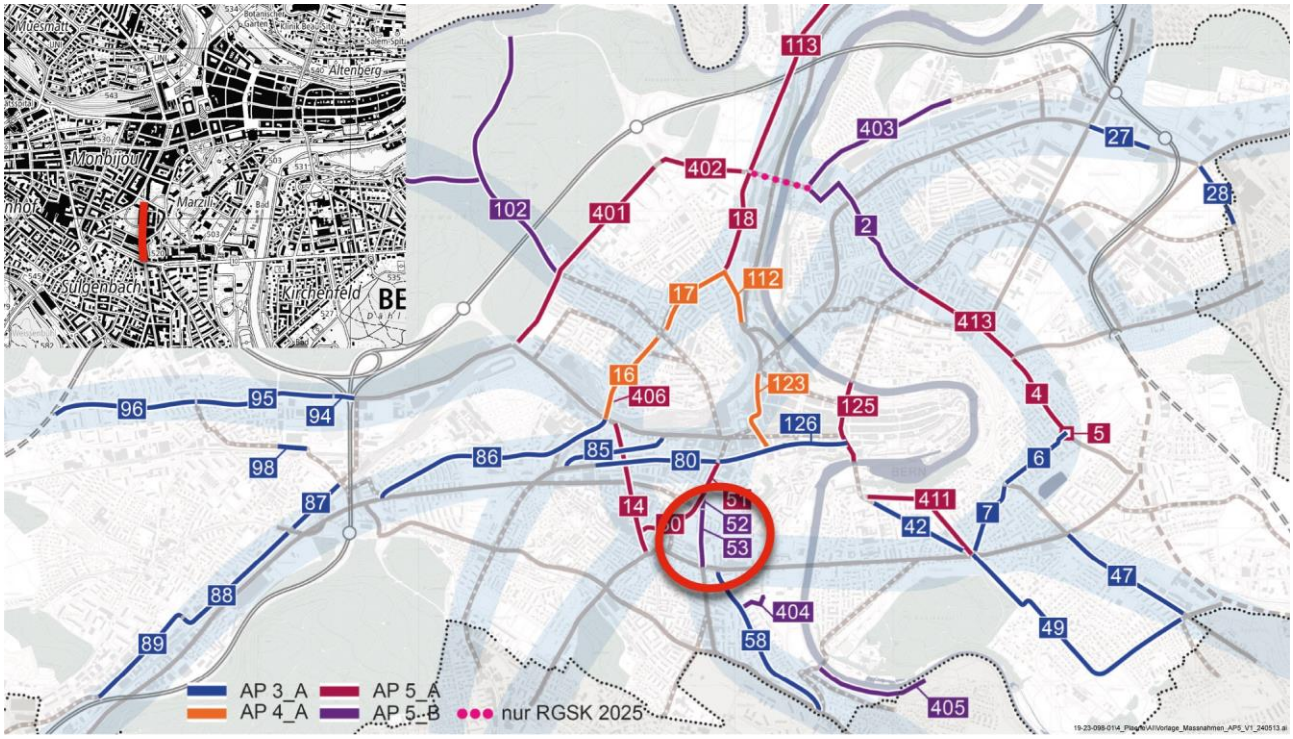
BM.FVV-Ü.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.40	01.01.2033	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	400	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Velokorridor Monbijou–Wabern trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt

	und in der Region umgesetzt werden. Die Massnahme zielt auf ein verträgliches Nebeneinander von Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr sowie motorisierten Indiviualverkehr. Mit der Massnahme wird die Schwachstelle 72 (Monbijoustrasse/Eigerstrasse) aus dem Sachplan Veloverkehr geschlossen.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 404 Verbindung Bürenstrasse - Sandrainstrasse

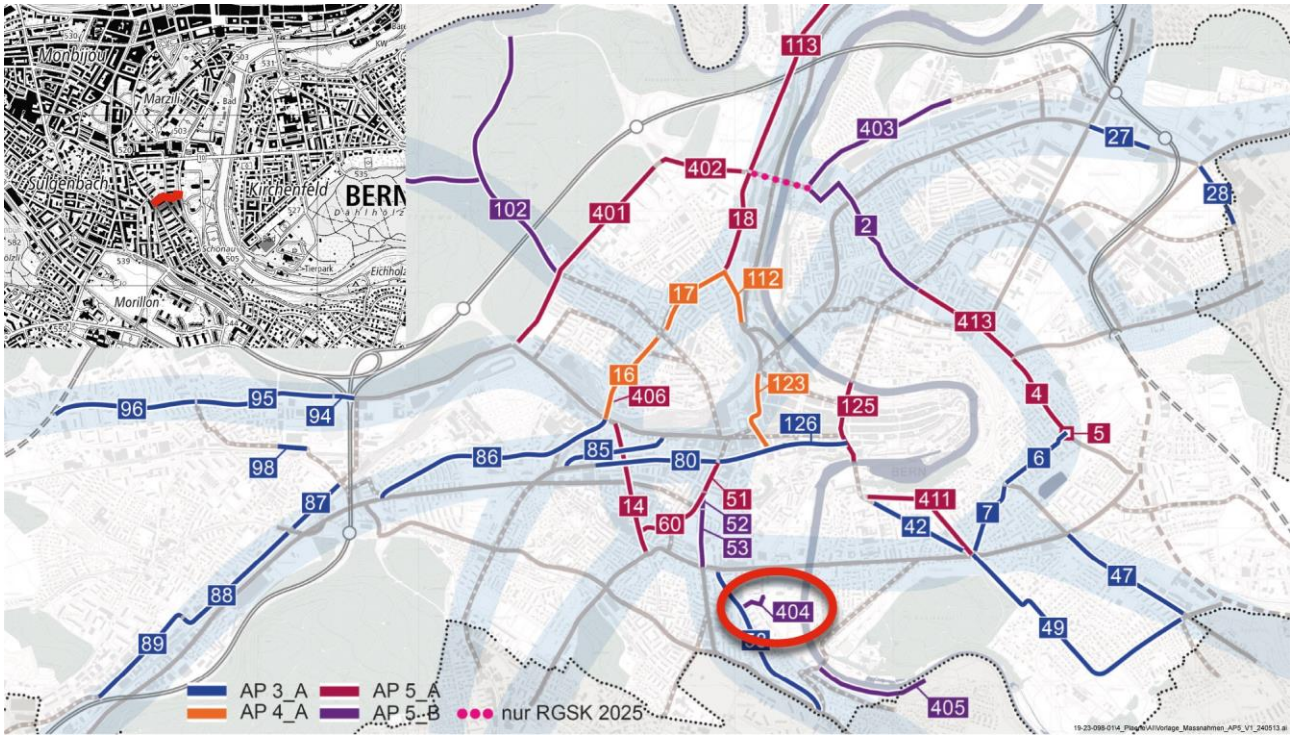
BM.FVV-Ü.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	200	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Velo-Korriodor Monbijou-Wabern trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt

und in der Region umgesetzt werden. Sie schliesst die Netzlücke vom Velo-Korridor Monbijou–Wabern zum Marziligebiet und Aareufer.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Vororientierung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss- und Veloweg 405, Aareweg

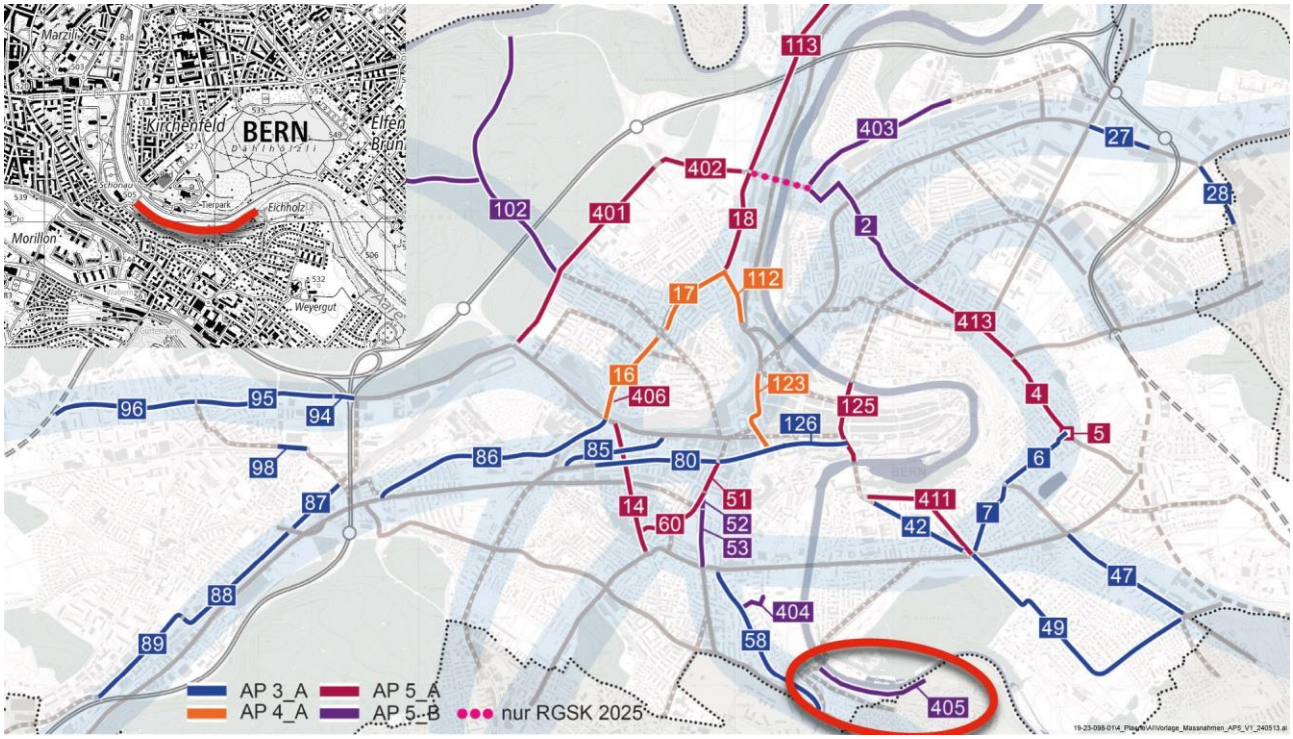
BM.FVV-Ü.02.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	560	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme entlang dem Aareufer trägt zur Realisierung eines Netz von direkten und sicheren Velowegen bei sowie zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region. Es ist eine Verbindung zu schaffen, welche ein Mit- und Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr gewährleistet.

	Anvisiert wird eine leichte Verbreiterung des Uferwegs sowie eine Signalisierung Fussweg mit ergänzendem Hinweis Velos im Schritttempo zugelassen. Da der Uferweg anschliessend auf Könizer Boden weiterverläuft, ist die Massnahme mit der Gemeinde Köniz zu koordnieren. Ziel ist ein durchgängiges, kohärentes und gemeindeübergreifendes Netz. Für die vorgesehenen Eingriffe in die Ufervegetation wird eine Ausnahmebewilligung vom ANF erfordert.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 406 Brücke Bühlstrasse

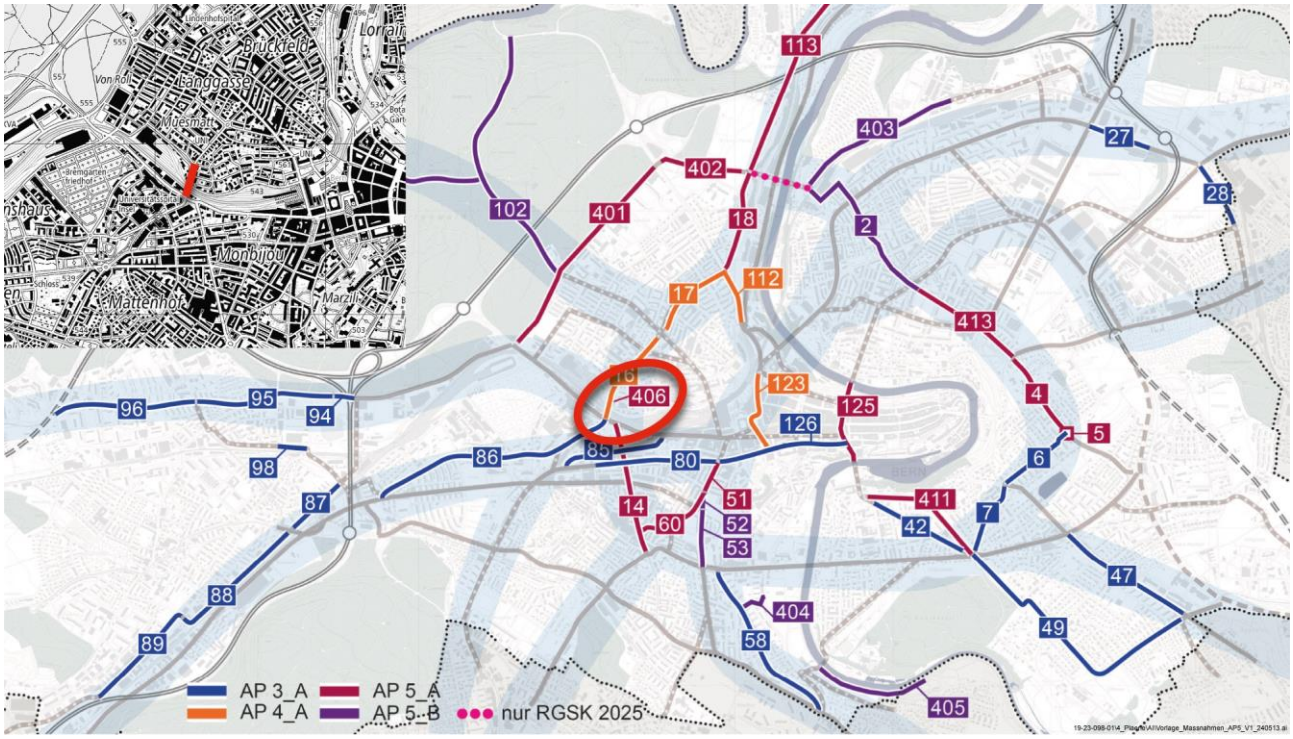
BM.FVV-Ü.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in

der Region umgesetzt werden. Mit dieser Massnahme wird die enge Situation im Brückenbereich entschäft und damit die Netzlücke geschlossen.
Die Massnahme ist ein Teilabschnitt von A-Massnahme 16 Bühlstrasse: Fahrradstrasse (vgl. AP4: BM.LV-Ü.21.8).

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Vororientierung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 102 Halenstrasse; Alltagsveloweg

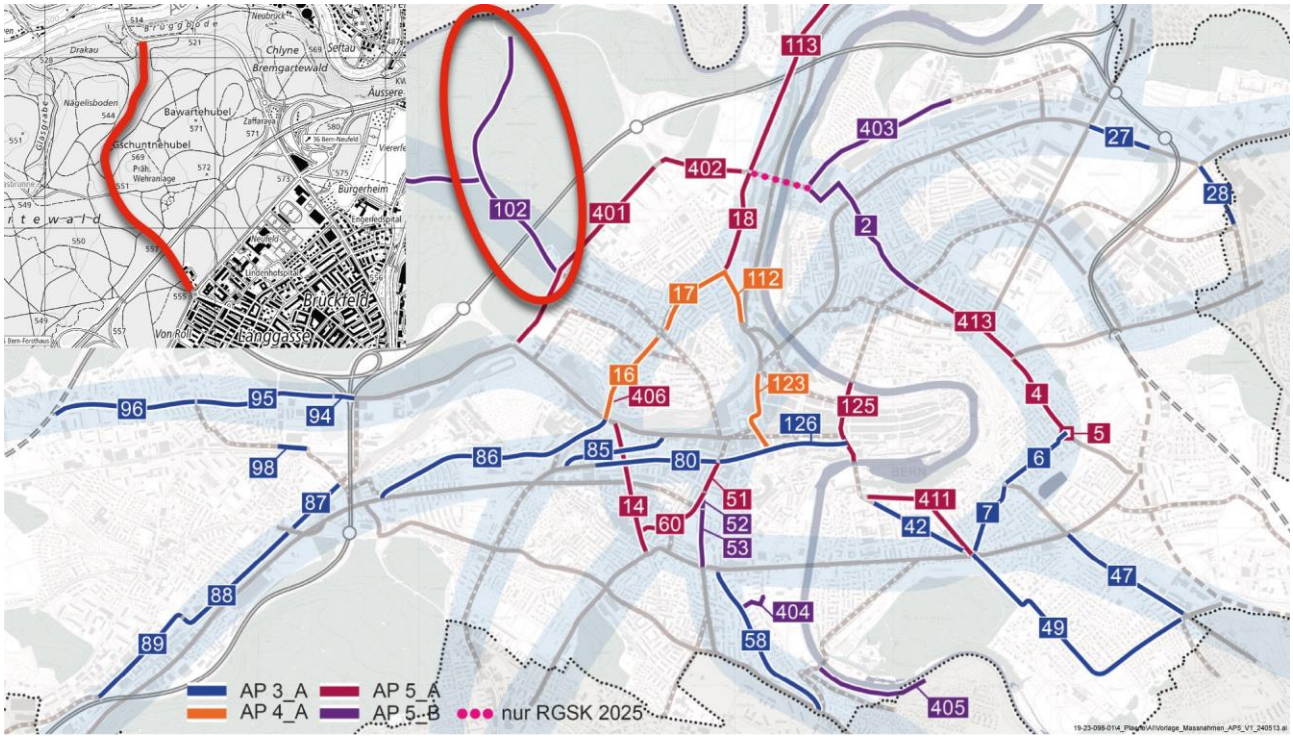
BM.FVV-Ü.02.06

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.30	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	1’700	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Velo-Korridor Länggasse–Bremgartenwald–Wohlen/Kirchlindach trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung

	von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, BGK Morillonstrasse

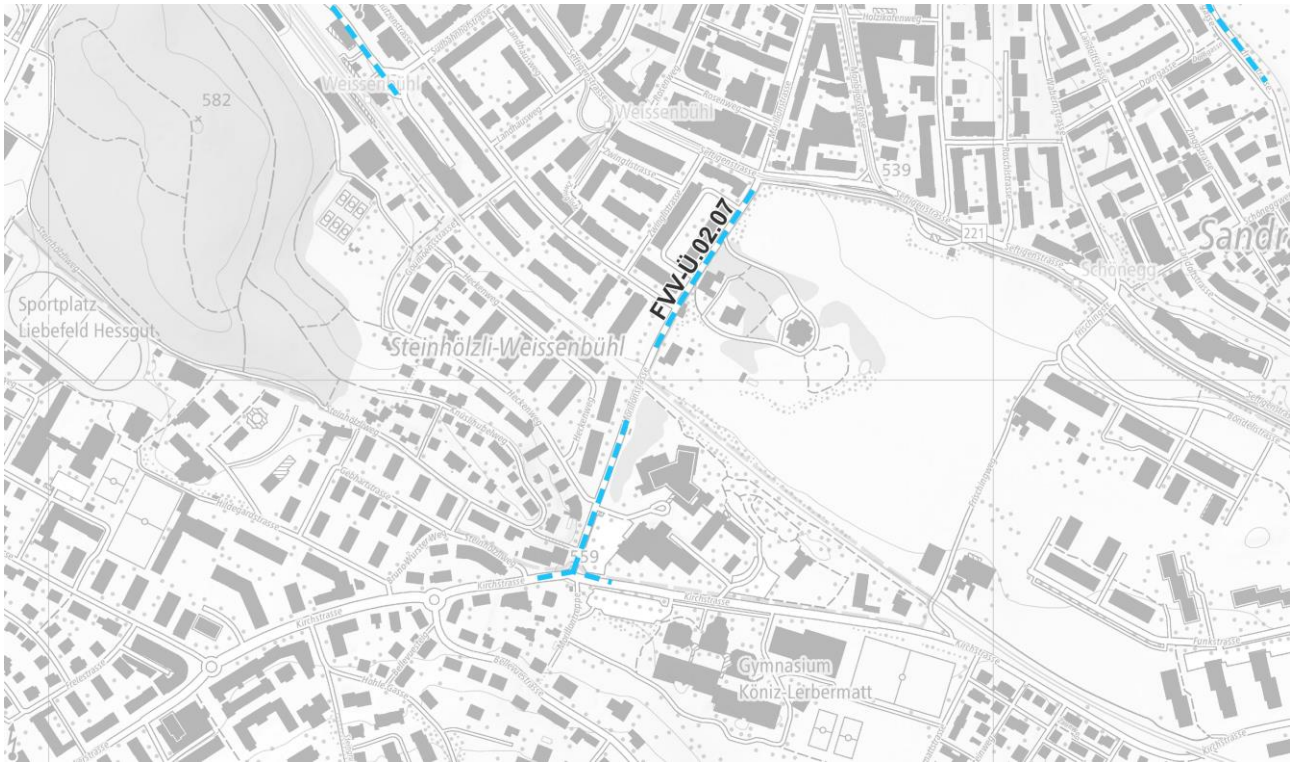
BM.FVV-Ü.02.07

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die schmale Morillonstrasse zwischen Kirch- und Seftigenstrasse weist heute keine Veloinfrastruktur auf. Die Achse dient jedoch als wichtige Verbindung für den Veloverkehr zwischen Bern und Köniz. Entsprechend ist diese als Velohauptroute im Masterplan Veloinfrastruktur ausgeschieden und im Richtplan Fussverkehr als

Massnahme 3.14 mit 1. Priorität verankert. Mit dem Eigentümerwechsel des Morillonguts und der damit aufgenommenen Planung für die Gestaltung des Areals müssen auch die Rahmenbedingungen strassenseitig vorgegeben werden. Mit diesem Hintergrund wurde 2021 parallel zur Arealplanung eine «Vorstudie BGK Morillonstrasse» ausgearbeitet, um mögliche Verbesserungen für die Veloinfrastruktur und Aufenthaltsqualität aufzuzeigen.

Die Projektziele sind:
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr in Längsrichtung
- Aufwertung des Strassenraumes, Verminderung der Trennnwirkung
- Optimierung Knotengestaltung Morillon-/Seftigenstrasse und Morillon-/Kirchstrasse (Synergien mit Gemeinde Köniz)
- optimierte Varianten für den Bahnübergang als Übergangslösung, die langfristige Verbesserung der Bahnquerung ist Bestandteil von BM.FVV-Ü.08, RGSK 2025.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 4 Laubeggstrasse; ab Ostermundigen bis Schlosshaldenstrasse

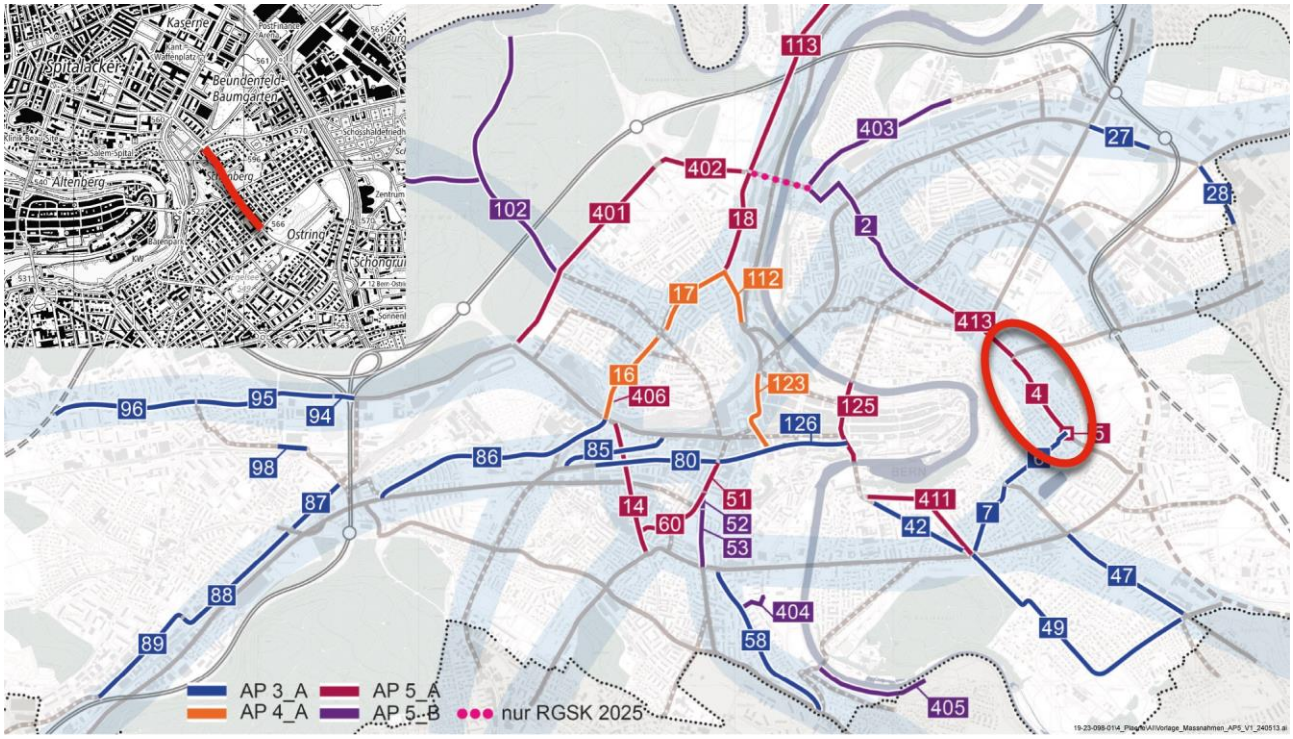
BM.FVV-Ü.02.08

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	RBS

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.60	01.01.2031	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren

Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse

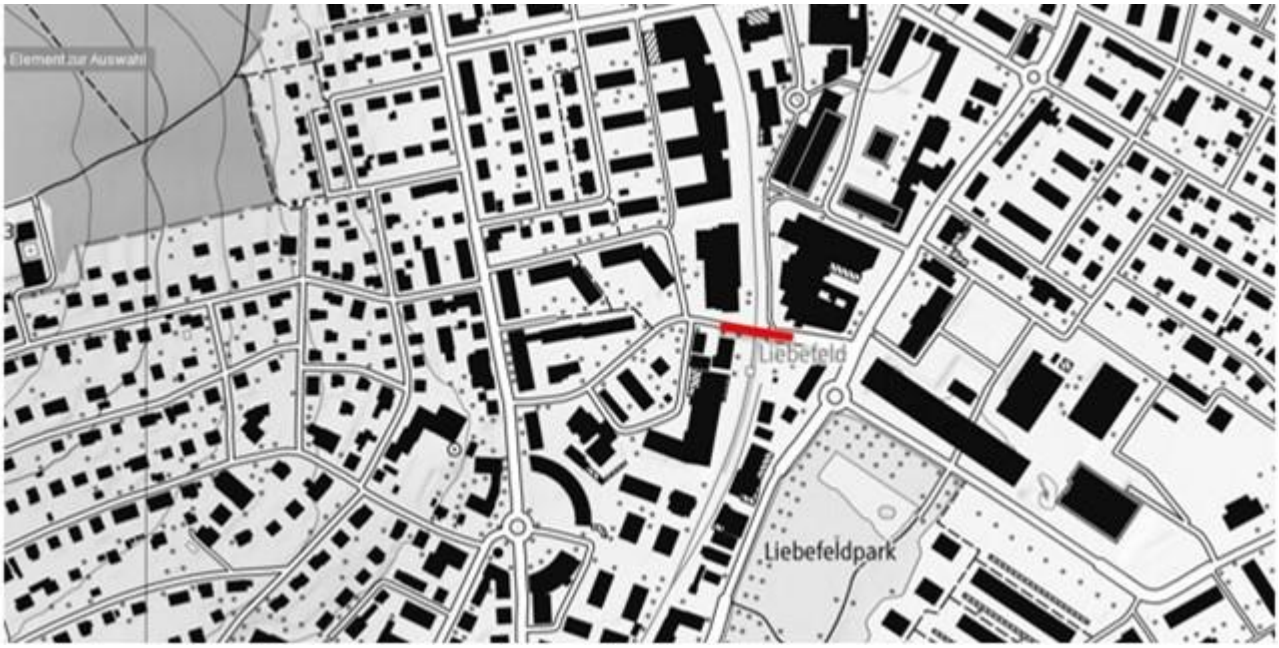
BM.FVV-Ü.02.09

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.50	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Langsamverkehrsunterführungen	600	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die BLS plant im Rahmen der Realisierung der Doppelspur den Umbau der enspurigen BLS-Haltestelle Liebefeld in den nächsten Jahren. Eine mögliche Lage der Perrons könnte auf der Stationsstrasse sein, was bedingt, dass der Niveauübergang aufgegeben werden muss. Angesichts des geringen Verkehrsaufkommens ist eine Strassenunterführung nicht gerechtfertigt und auch nicht zweckmässig. Die Konzeptstudie Station Liebefeld sieht für den Fuss- und Veloverkehr eine grosszügige und attraktive Unterführung mit direkten Zugängen zu den Perrons vor. Eine erste verkehrstechnische Grobbeurteilung hat ergeben, dass eine Sperrung der

	Stationsstrasse machbar ist. Für eine attraktive Fuss- und Veloverkehrsachse sind auf der Stationsstrasse beidseits Massnahmen erforderlich. Die Massnahme ist mit dem Doppelspurausbau (BM.ÖV-Nat.5, 0351.4.181) und dem Neubau der Haltestelle Liebefeld durch die BLS sowie mit der Gesamtplanung der Siedlungsentwicklung «Liebefeld Mitte» zu koordinieren.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg

BM.FVV-Ü.02.10

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	BLS AG

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.40	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.4	100	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Bahnlinie der S6 zerschneidet das Quartier Liebefeld empfindlich. Dieses Phänomen zeigt sich auch zwischen der Waldeggstrasse und der Stationsstrasse, wo sich das Quartier in den letzten Jahren stark umstrukturiert hat und sich Betriebe mit einigen hundert Arbeitsplätzen angesiedelt haben. Die mangelnde Durchlässigkeit ist

störend. Die Zugänglichkeit zum Zentrum Liebefeld (Schwarzenburgstrasse) ist erschwert.

Zwischen den Quartieren Liebefeld und Gartenstadt besteht insbesondere auch wegen der Barrierewirkung der Bahn grundsätzlich ein Defizit für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Massnahme wird aus technischen und finanziellen Gründen im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der BLS (analog Wabern-Kleinwabern) durchgeführt. Diese Massnahme wird aus technischen und finanziellen Gründen im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der BLS (BM.ÖV-Nat.5, 0351.4.181) durchgeführt. Der Zeitpunkt des Starts ist somit an das Projekt der BLS gekoppelt.

Ziele:
- Funktionale und gestalterische Aufwertung der Verbindung Thomasweg–Kohlenweg als Fuss- und Veloverkehrsachse (prioritär für Fussverkehr) von der Schwarzenburgstrasse bis zur Könizstrasse mit attraktiver, übersichtlicher Bahnunterführung (alternativ ist eine Querung à Niveau denkbar)
- Ausbau, Aufwertung und Vernetzung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen
- Verkürzung der Ost-West-Verbindung

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 52 Bereich Haltestelle Monbijou bis Knoten Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse

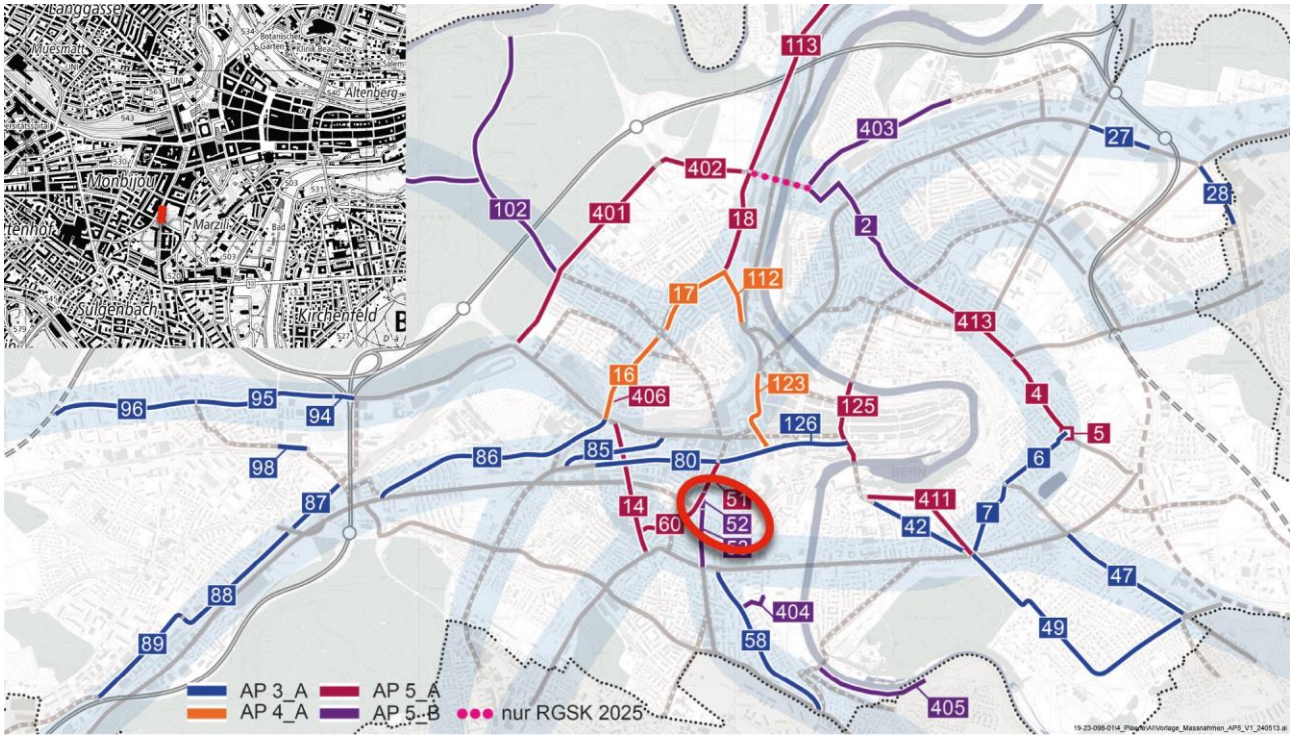
BM.FVV-Ü.02.12

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2033	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Velokorridor Monbijou–Wabern trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt

	und in der Region umgesetzt werden. Der Haltestellenbereich ist in einem Gesamtkonzept von Tram, Bus und Velo zu erarbeiten. Im Bereich der Haltestelle ist eine Veloumfahrung zu prüfen.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 403 Scheibenstrasse, Stauffacherstrasse (ab Wylerbad bis vor Hofstrasse)

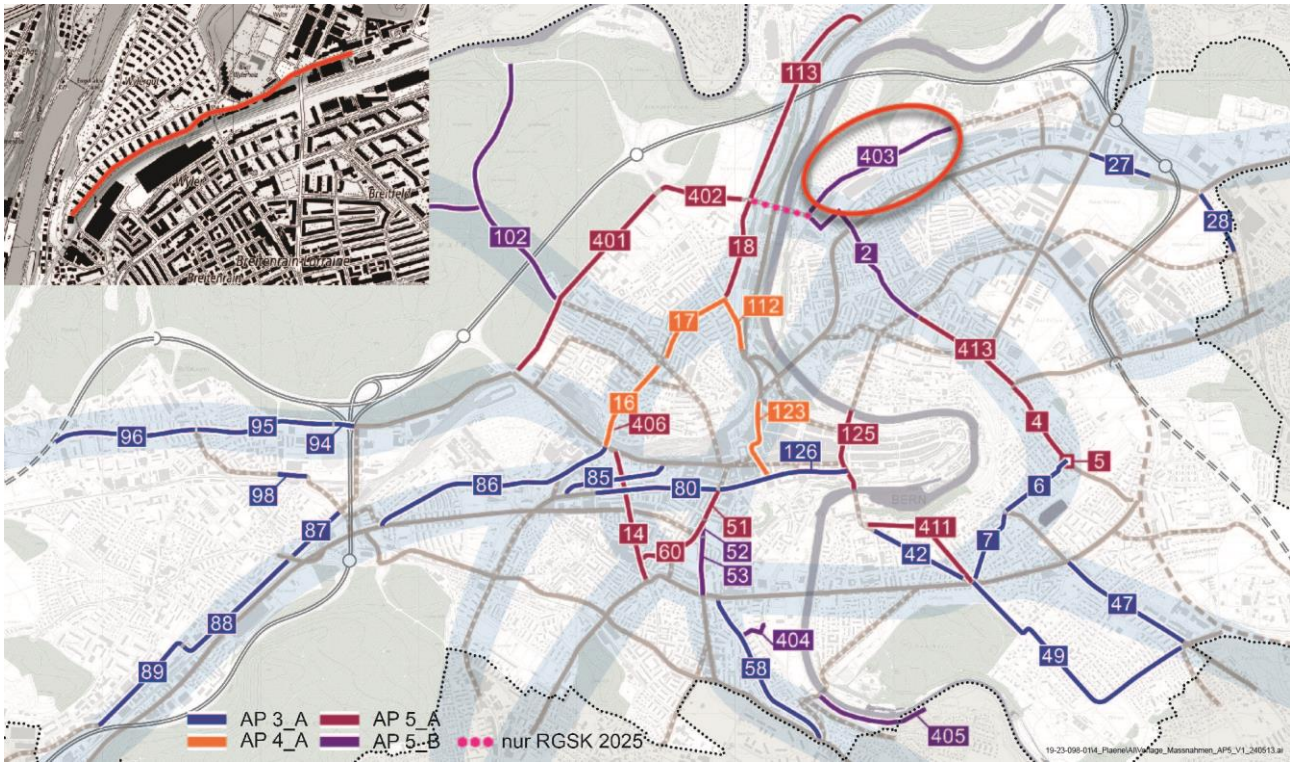
BM.FVV-Ü.02.14

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	RBS, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.50	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	1’700	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem nördlichen Zubringer zum Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und

Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.

Auf der Stauffacherstrasse, Abschnitt Wylerbad bis Wankdorf City 1 sind Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit notwendig, da die PU Wankdorf noch nicht erstellt werden kann. Die übrige Massnahme ist in Verbindung mit der Langsamverkehrsbrücke Breitenrain–Länggasse zu erstellen.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 125 Verbindung Kornhausbrücke - Kirchenfeldbrücke

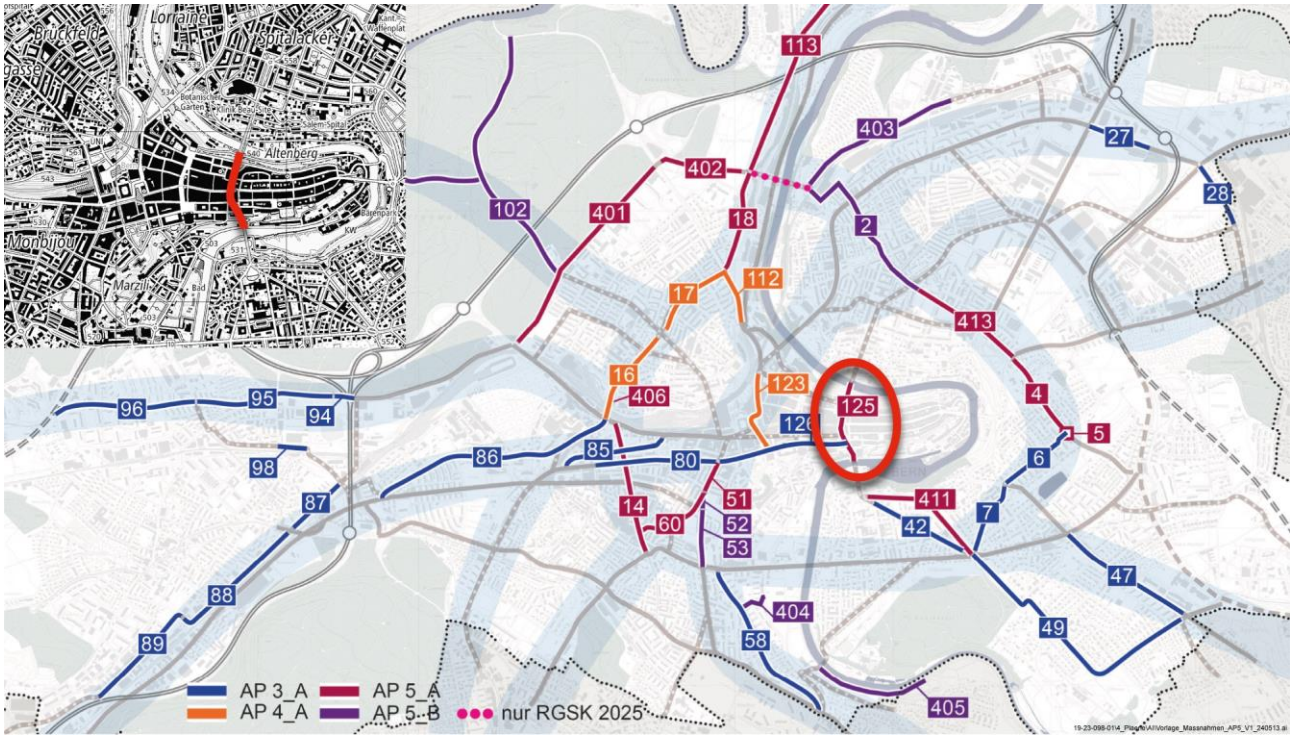
BM.FVV-Ü.02.15

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	450	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf der Velohauptroute Innenstadt trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und

sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Velohauptrouten: 103 Nationale Veloroute 8 durch Bremgartenwald Richtung Wohlen; Alltagsroute

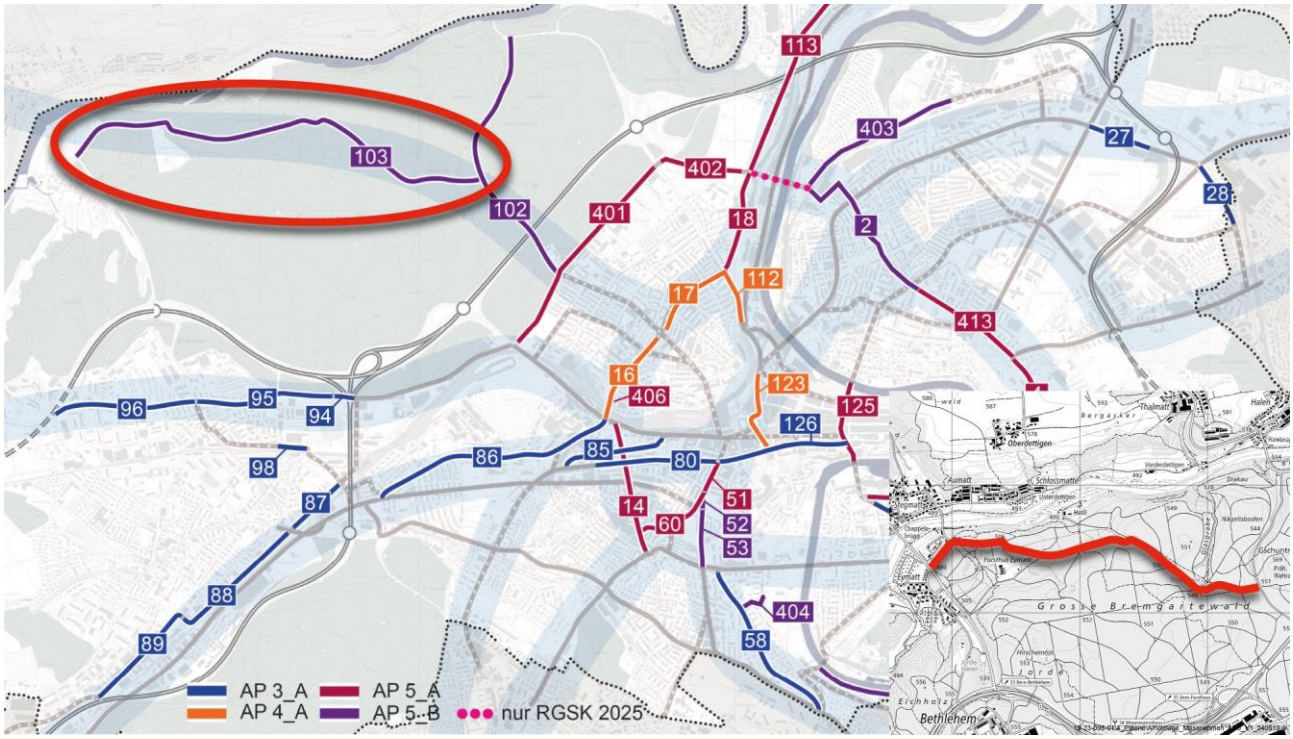
BM.FVV-Ü.02.16

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**	
	Gemeinde	ANF	
Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	0.30	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	**Typ**	**Anzahl**	**Einheit**
	Längsführung LV Kat.1	2’900	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Diese Massnahme auf dem Velo-Korridor Länggasse–Bremgartenwald–Wohlen trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen,

	direkten, widerstandsfreien und sicheren Velowegen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz-Liebefeldpark

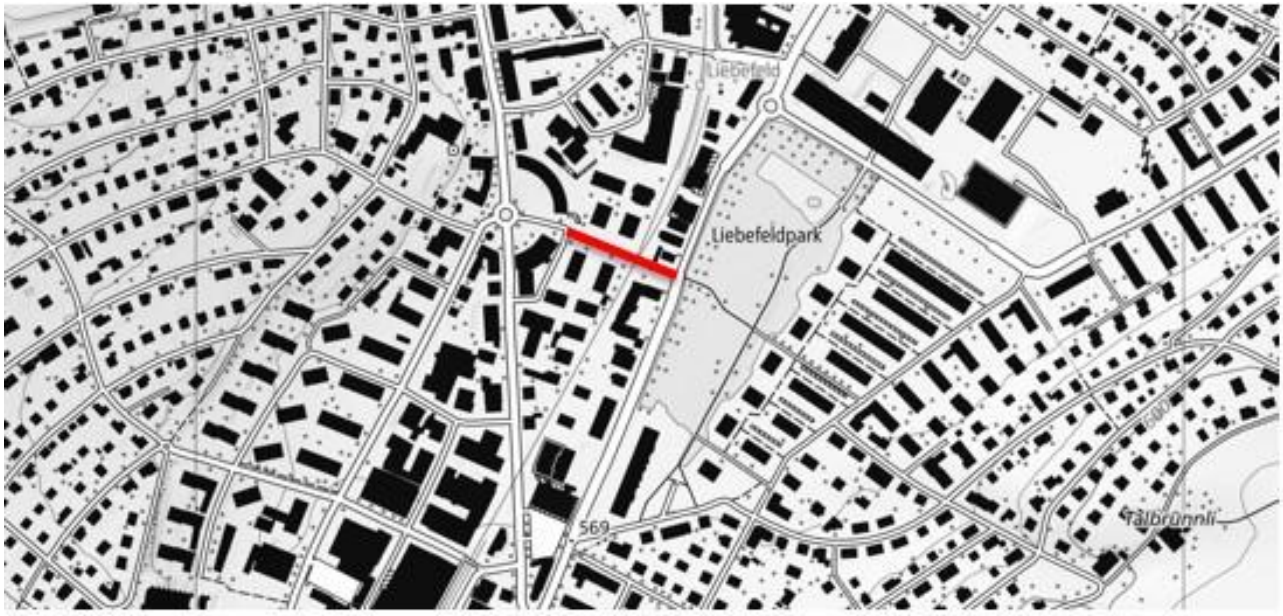
BM.FVV-Ü.02.17

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.40	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Langsamverkehrsunterführungen	750	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Zugänglichkeit aus dem Quartier Gartenstadt und dem Neuhausplatz zum Liebefeld Park ist erschwert, auch umgekehrt aus dem Bereich der Wabersackerstrasse zum Quartierzentrum am Neuhausplatz.

Diese Massnahme steht im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Liebefeld Mitte und soll aus platztechnischen und finanziellen Gründen zeitgleich mit dieser Entwicklung umgesetzt werden. Im kommunalen Richtplan Raumentwicklung ist die Massnahme unter V8-04-02 (Richtplan Köniz) als geplante Nebenverbindung verankert.

Ziele:
- Schaffung einer sicheren, stadträumlich attraktiven Langsamverkehrsverbindung zwischen Neuhausplatz und Schwarzenburgstrasse / Park Liebefeld.
- Realisieren einer attraktiven, übersichtlichen Bahnunterführung für den Langsamverkehr mit Zugängen zu den Perronanlagen der S-Bahnstation Liebefeld.
- Ausbau, Aufwertung und Vernetzung der Langsamverkehrsanlagen.
- Verkürzung der Ost-West-Verbindung.

Die Massnahme ist mit dem Doppelspurausbau durch die BLS zu koordinieren (BM.ÖV-Nat.5, 0351.4.181).

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Münsingen

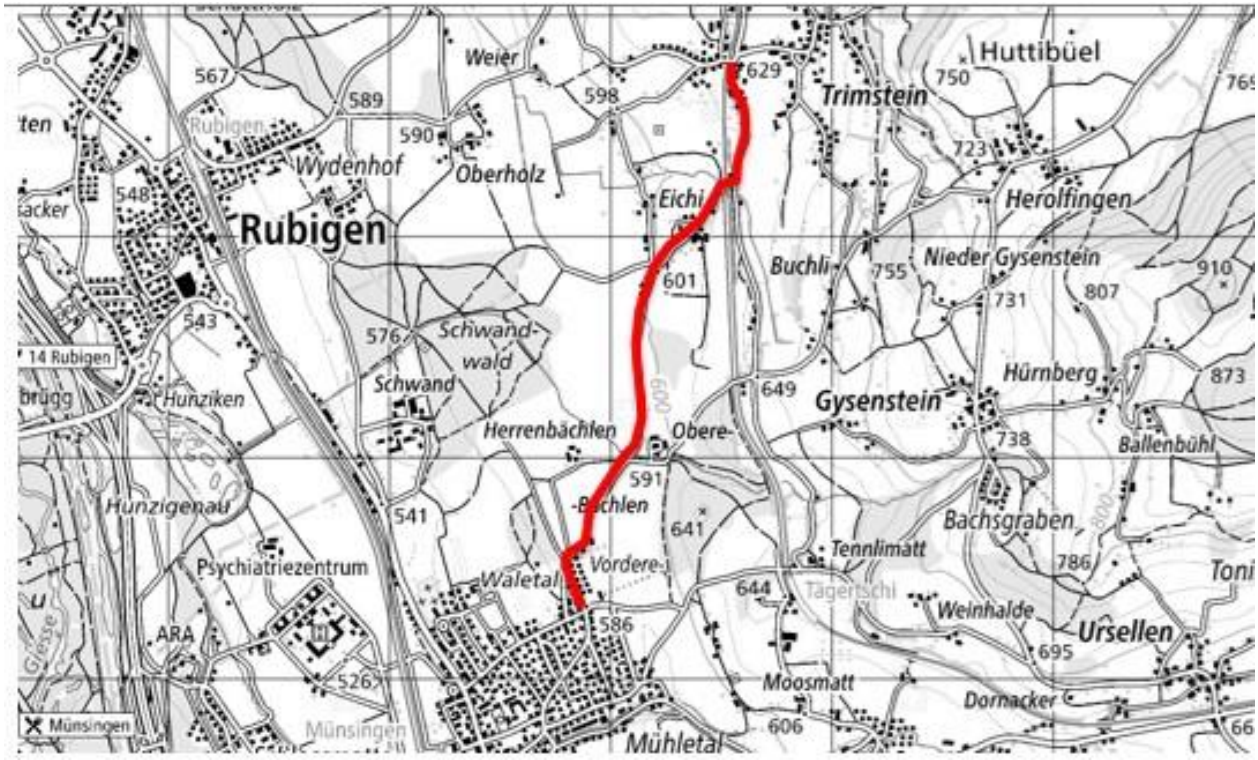
BM.FVV-Ü.02.18

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2032	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Achse Dorfstrasse – Eichi – Obere/Vordere Bächlen verbindet die beiden Ortsteile Trimstein und Münsingen miteinander und stellt eine wichtige Verbindung für den Schulverkehr dar. In der Schwachstellenerhebung der Region 2014 wurde für die Achse ein Handlungsbedarf für den Veloverkehr festgestellt (616-1), welcher nun

	behoben werden soll. Mit einer Aufwertung der Verbindung soll die Verkehrssicherheit generell und insbesondere für den Veloverkehr, deutlich verbessert werden und die beiden Ortsteile stärker miteinander verbunden werden. Die Verbindung passt in die regionale Strategie der Verbindung von regionalen Zentren, z.B. Thun – Münsingen - Worb.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Ittigen, Fuss-/Veloverbindung Schermen

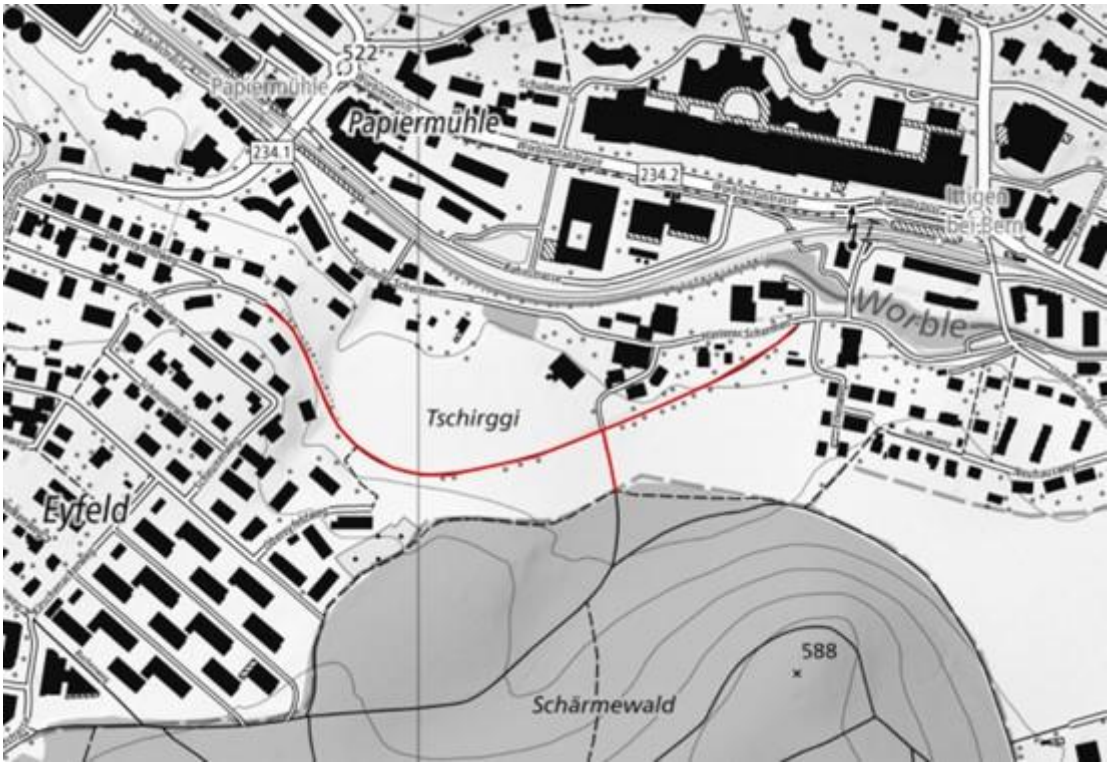
BM.FVV-Ü.02.19

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Bern, AWN

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.15	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.2	700	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Weg durch die Scherme und den Schermenwald stellt bereits heute eine gern genutzte und attraktive Verbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr innerhalb der Gemeinde und zwischen Ittigen und der Stadt Bern dar. Die Verbindung durch den Wald stellt eine Alternative zur vielbefahrenen Papiermühlestrasse dar. Um die

	Sicherheit für die Nutzer:innen zu verbessern, sind Massnahmen zu ergreifen, die sich insbesondere im Bereich der Wegdimensionierung, Weggestaltung und Signaletik befinden.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Ostermundigen, Umsetzung Veloverbindung Untere Zollgasse ab Kreisel Forelstrasse - Bernstrasse

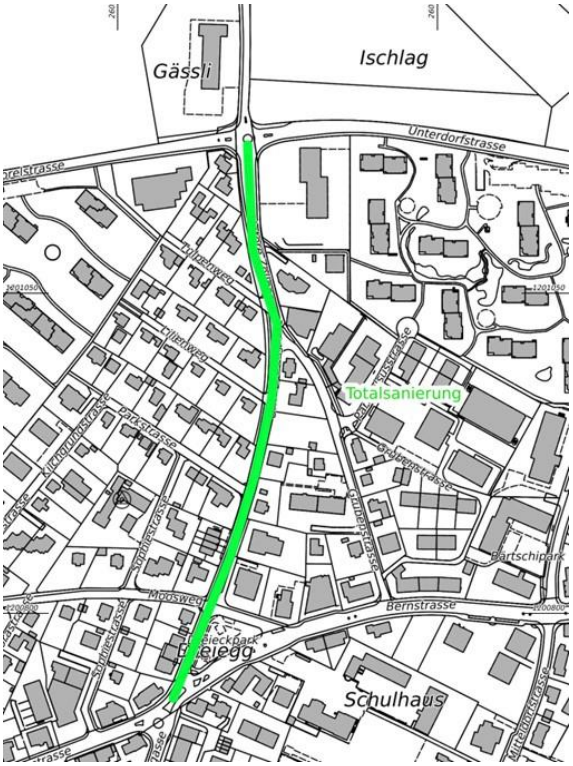
BM.FVV-Ü.02.21

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Region

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.60	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.4	440	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Mit dem Ausbau der Velowege soll die Verbindung von Ostermundigen zu den angrenzenden Gemeinden, Muri, Gümligen, Ittigen und Bern sichergestellt werden.

Die vorliegende Verbindung führt vom Kreisel bei der Querung der Forelstrasse entlang

der Unteren Zollgasse bis zur Querung der Bernstrasse. Um den schmalen Strassenverhältnissen auf diesem Teilstück der Unteren Zollgasse entgegenzuwirken, ist längerfristig eine Totalsanierung zu prüfen.

Die Veloverbindung wurde zudem in den Sachplan Veloverkehr Kanton eingegeben und ist kommunal durch die räumliche Entwicklungsstrategie verankert, welche den Status eines Richtplanes hat. Gemeindeintern ist die Velo- und Fussverkehrverbindung zudem wichtig für die Verbindung zur zentralen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Ostermundigen.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Programm Veloabstellplätze in Quartieren ab 2032

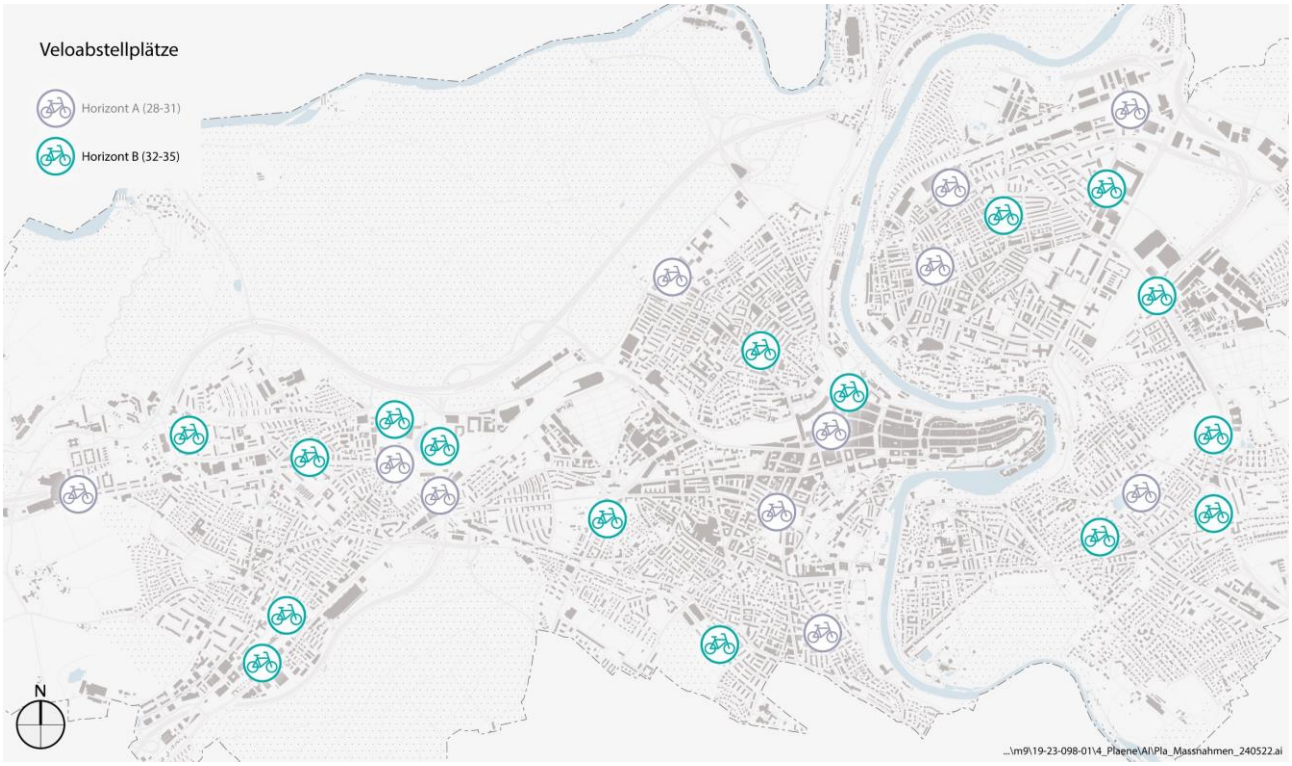
BM.FVV-Ü.02.22

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Zur Förderung des Veloverkehrs sind genügend qualitative und quantitative Veloabstellplätze wichtig. Insbesondere in dicht bebauten Quartieren kann das notwendige Angebot nicht vollumfänglich auf Privatgrund angeboten werden. Die Stadt Bern führt deshalb ein Programm zur Einrichtung von Veloabstellplätzen in Quartieren

	auf öffentlichem Grund. Geplant ist pro Jahr rund 20 Veloabstellplatzfelder, welche Platz für 8-15 Velos bieten.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Programm Sofortmassnahmen Velo- und Fussverkehr ab 2032

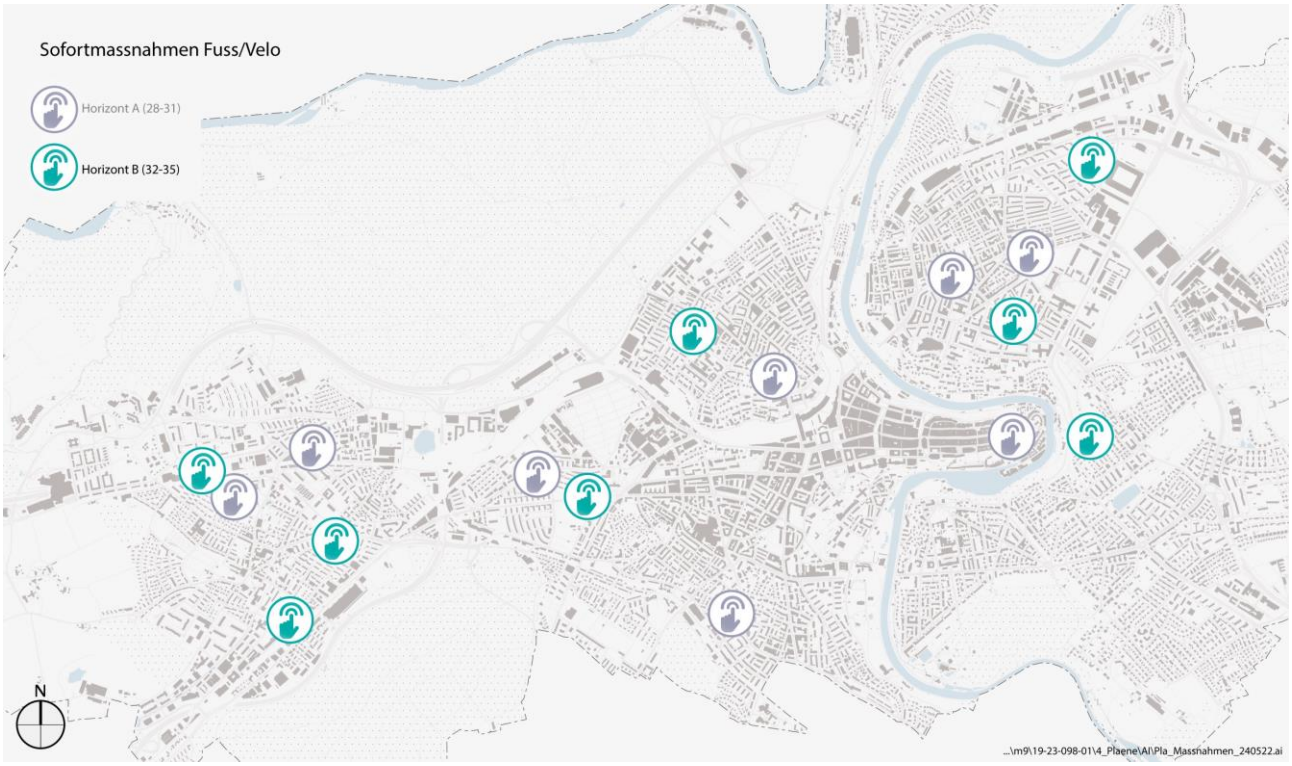
BM.FVV-Ü.02.23

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.20	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Das Programm Sofortmassnahmen dient der Förderung von Fuss- und Veloverkehr. Im Zentrum steht die rasche Umsetzung von Massnahmen. Es werden Sicherheitsdefizite behoben oder vorhandene Potentiale ausgeschöpft. Die Stadt Bern wird mit einem jährlichen Kredit SOMA-Massnahmen umsetzen, wo sich gute Synergien ergeben und

wo teurere Massnahmen erst langfristig realisiert werden können. Die Massnahmen sind schwer im Voraus zu verorten. Mit den laufend umgesetzten SOMA wird jedoch bereits eine gute Wirkung erzielt.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Programm Verkehrssicherheit Quartierstrassen ab 2032

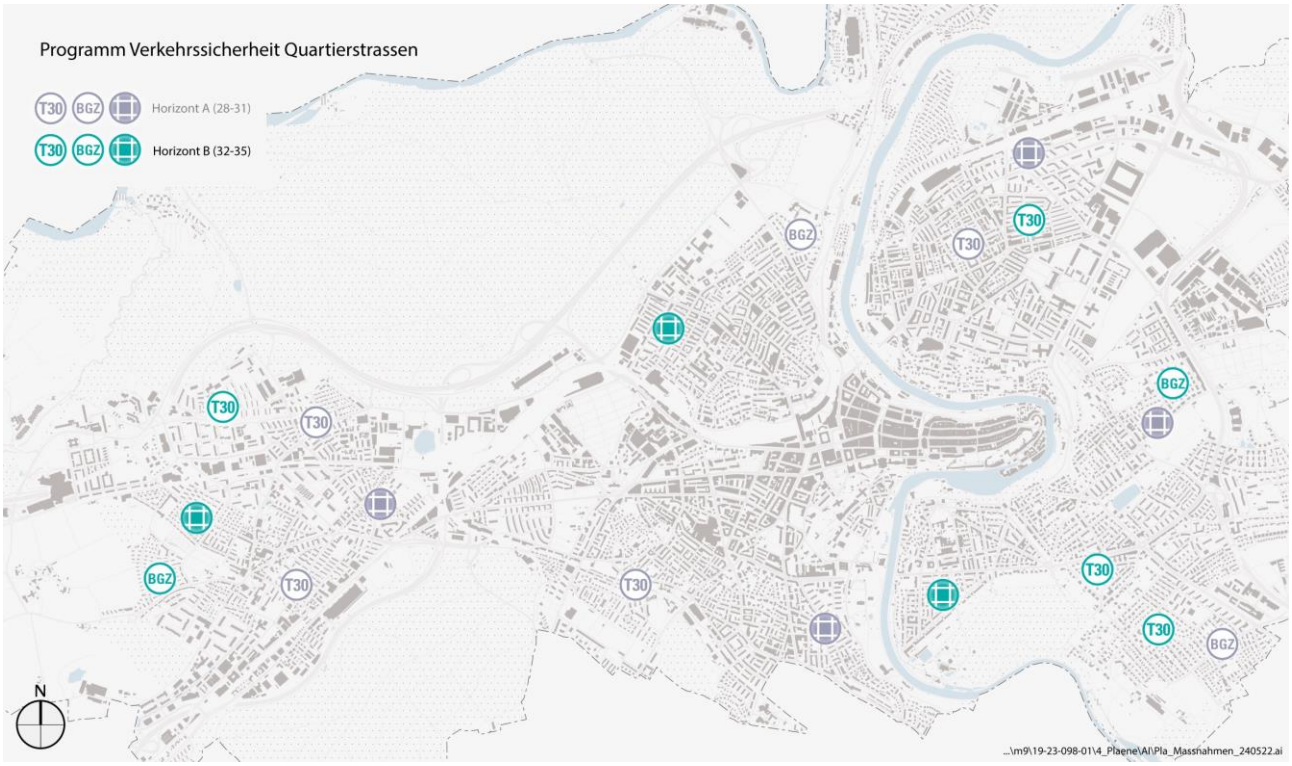
BM.FVV-Ü.02.24

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Verkehrsberuhigungs- und Kanalisierungsprojekte gemäss MIV-Ziele STEK 2016. Auf Quartiernetz grundsätzlich Einführung Tempo 20 und auf Quartierverbindungsnetz grundsätzlich Einführung Tempo 30. Wo nötig, Einführung Tempo 30 auf Basisnetz (Stadtteilzentren, Quartierzentren, Strecken mit Publikumsnutzung und hohem

	Querungsbedarf und im Umfeld von Schulanlagen). Mittels Superblocks soll der Durchgangsverkehr auf der Quartierstrasse auf das Quartierverbindungsnetz oder Basisnetz umgelagert werden. Übergeordnete Ziele sind die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und das Freispielen von MIV-Flächen für Klimaanpassung und klima- und flächeneffizienten Verkehrsformen.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss- und Velomassnahmen im Rahmen LSA-Erneuerungen ab 2032

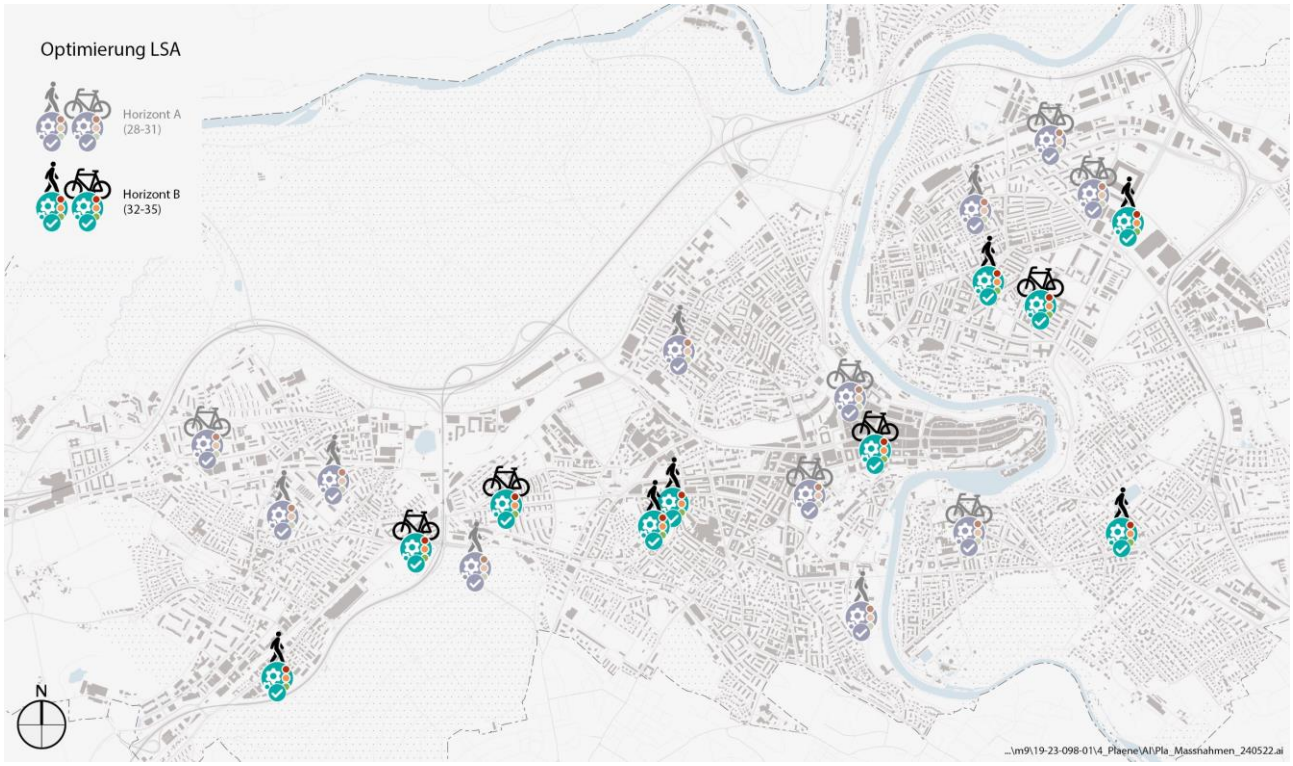
BM.FVV-Ü.02.25

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.80	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Bei Erneuerungen von Lichtsignalanlagen (LSA) soll nicht mehr nur ein Eins-zu-Eins-Ersatz der Infrastruktur durchgeführt werden, sondern die Situation für den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der Sanierungen wo immer möglich optimiert werden. Dabei soll das Queren von LSA-gesteuerten Knoten soll für den Fuss- und Veloverkehr

sicherer und attraktiver gestaltet werden. Dies wird unter anderem erreicht durch das Erstellen von Mittelinseln, durch Trottoiranpassungen/-verbreiterungen, das Ergänzen von eigenen Signalgebern und Detektoren für den Veloverkehr sowie durch verbesserte Steuerungen (Bedarfsanlagen, Grüne Wellen etc.), welche den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs Rechnung tragen. Nach Möglichkeit wird das Verschieben von Fussgängerüberwegen näher an die Wunschlinien, die Umsetzung des freien Rechtsabbiegen bei Rot und gestalterische Aufwertung in die Projekte integriert. Je nach Lage und Abhängigkeiten müssen einzelne Anlagen innerhalb eines Gesamtsystemes betrachtet werden und bedingen ein Konzept (BGK), welches über den LSA Perimeter hinaus geht

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Massnahmen aus Richtplan Fussverkehr ab 2032

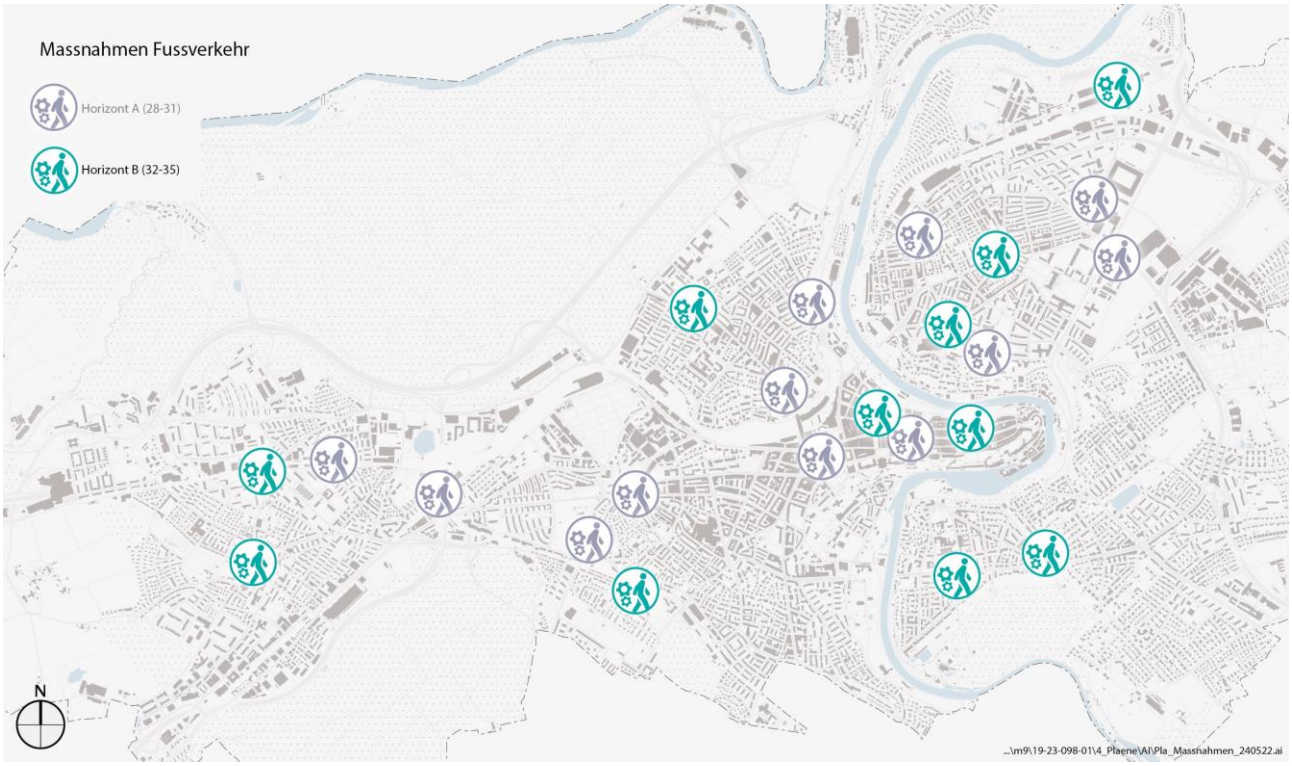
BM.FVV-Ü.02.26

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Menschen zu Fuss sollen sich sicher und wohl fühlen in der Stadt. Hierzu sind Massnahmen aus dem Richtplan Fussverkehr umzusetzen, die die Sicherheit gewährleisten, insb. auch für Schulkinder und allgemein die Attraktivität steigern: fehlende Trottoirabschnitte, alternative Wegführungen, Fussgängerquerungen oder

	auch neue Netzelemente. Div. Massnahmen wie Trottoir Melchenbühlweg, Trottoir Obere Zollgasse, neue Netzelemente tragen zur Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit bei.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Wankdorffeldstrasse

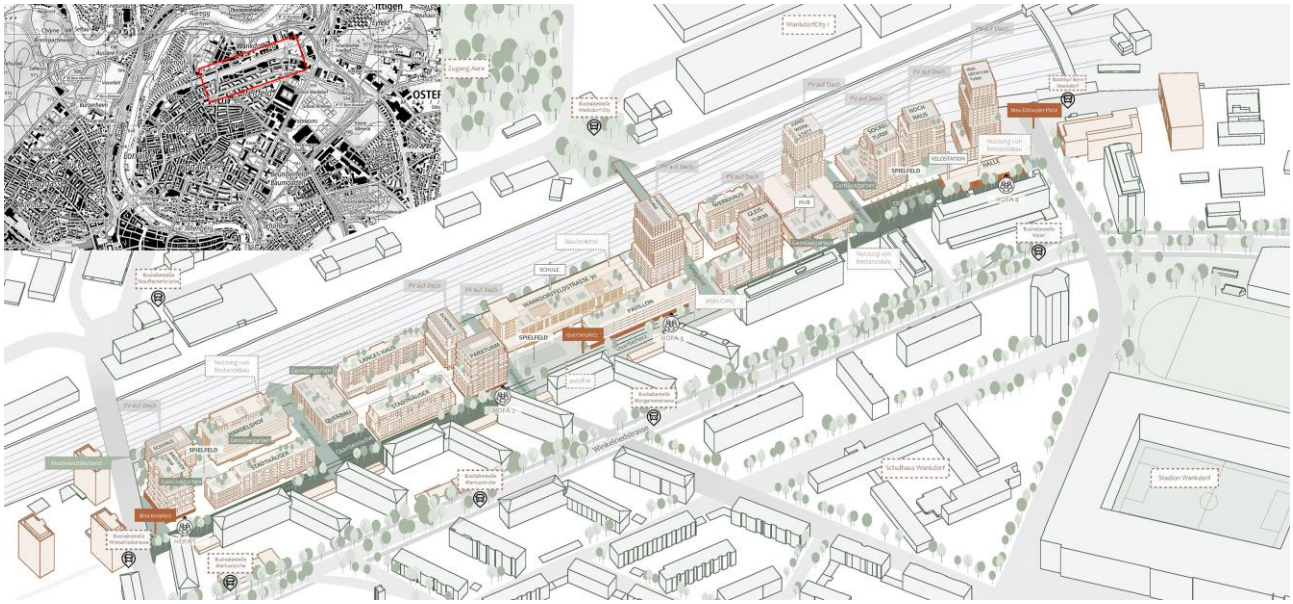
BM.FVV-Ü.02.27

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2032	31.12.2033

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der bereits bestehende Bedarf für Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Wankdorffeldstrasse wird durch die Entwicklung der Quartierstadt Wankdorf (BM.S-UV.1.53) akzentuiert. Eine attraktivere Fuss- und Veloinfrastruktur längs und quer zur Wankdorffeldstrasse ermöglicht sichere Verbindungen aus den bestehenden und

	neuen Quartierteilen zu Zielorten S-Bahnhof Wankdorf, Wylerbad mit Sportanlagen sowie Einkaufsmöglichkeiten mit dem Ziel, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Wohlen b. Bern, Neubau Geh- und Radweg Uettligen - Herrenschwanden

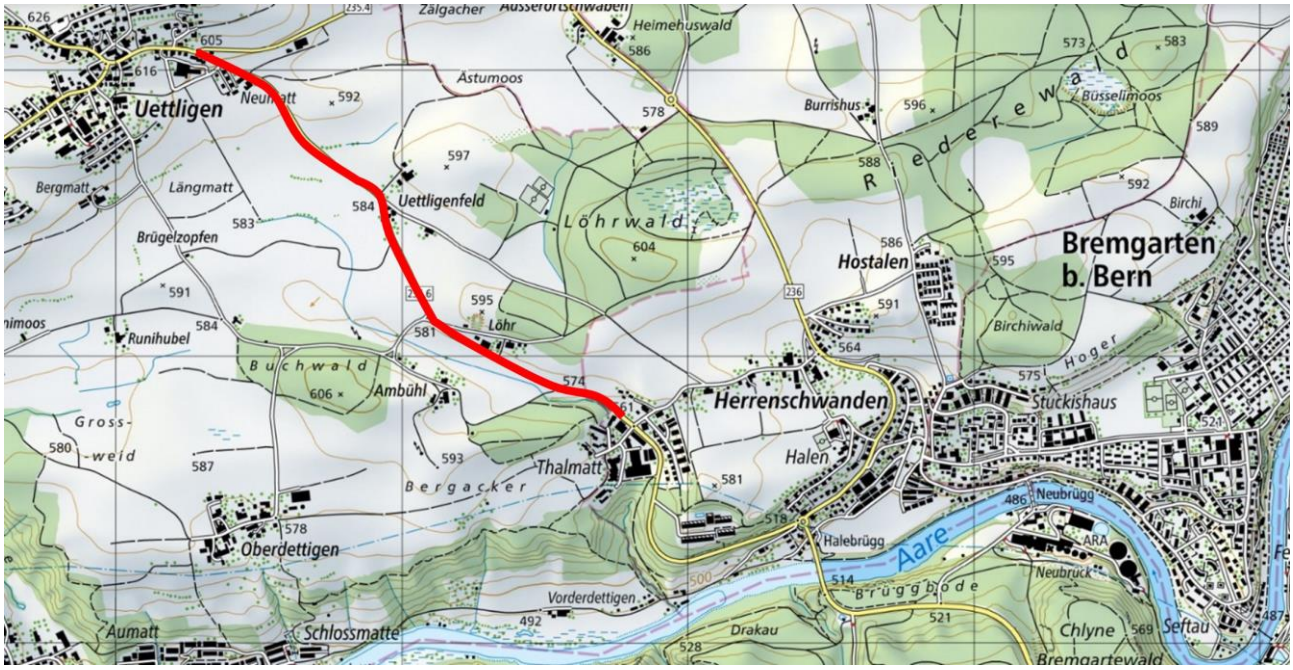
BM.FVV-Ü.02.28

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Wohlen bei Bern, Kirchlindach, AWN

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.25	01.01.2033	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.3	1’900	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Abschnitt der Kantonsstrasse Uettligenfeldstrasse – Uettligenstrasse ist Bestandteil des Hauptverbindungsnetzes des Sachplan Veloverkehr mit hoher Bedeutung für die Erschliessung mehrerer Siedlungsgebiete im Nordwesten von Bern. Es handelt sich um eine Netzlücke, denn v.a. der Bereich Halenbrücke – Thalmatt (DTV 3000 - 4000),

	genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur, hohe MIV-Geschwindigkeiten, reduzierte Sicht in Kurve bei gleichzeitig starker Neigung von 4.5%). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Um die Defizite für die Velofahrenden längs zu beheben und die Schulwegsicherheit zu verbessern soll ab Thalmatt bis Uettligen ein neuer Fuss- und Veloweg entlang der Kantonsstrasse realisiert werden. (Massnahmen LV-S-7 RGSK II / Gemeinde). Im Jahr 2017 wurde durch die Gemeinde ein Vorprojekt erarbeitet.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West

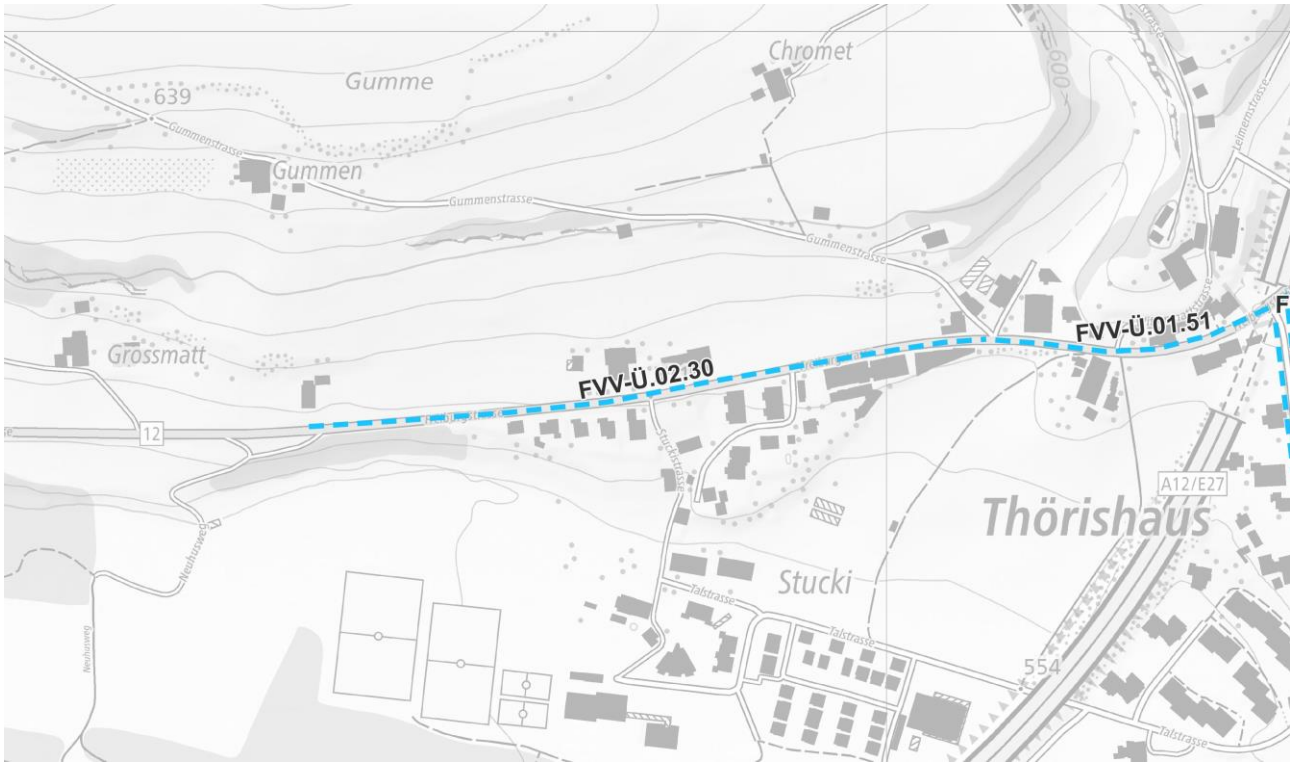
BM.FVV-Ü.02.30

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Köniz

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.50	01.01.2033	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	6’000	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Freiburgstrasse ist eine der letzten grossen Ausfallachsen ohne durchgehende Radstreifen und gesicherte Fusswege. Zudem ist der Schwerverkehrsanteil relativ hoch. Erste Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrssicherheit wurden bereits realisiert. Dabei

wurden aufwändige Massnahmen, welche Landerwerb oder Bewilligungsverfahren erfordert hätten, ausgelassen. Diese werden nun im Rahmen einer ganzheitlichen Sanierung umgesetzt.

Ziel: Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende, Verbesserung der Fussgängerquerungen, Optimierung Lage der Bushaltestellen Thörishaus Stucki und deren behindertengerechte Ausgestaltung, Einhaltung Höchstgeschwindigkeit, Reduktion der Lärmemissionen, Erneuerung der Beleuchtung.

Mögliche Massnahmen:
- Verschiebung Fussgängerübergang Freiburgstrasse 101 und Ergänzung mit Mittelinsel, Erstellung Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Gummenstrasse
- Verbreiterung Fahrbahnquerschnitt von Freiburgstrasse 92 bis Projektende auf 9.60 m Breite, Anordnung beidseitiger Radstreifen auf diesem Abschnitt,
- Neuanordnung und behindertengerechte Ausgestaltung Bushaltestelle Thörishaus Stucki, kombiniert mit Fussgängerstreifen und Mittelinsel
- Erstellung durchgehender Gehweg auf der Südseite bis Freiburgstrasse 62
- Erstellung nordseitiger Gehweg bis Bushaltestelle Thörishaus Stucki
- Ausgestaltung Einfahrtstor mit Mittelinsel beim Beginn der beidseitigen Bebauung, voraussichtlich Einbau lärmmindernder Belag.

Hinweise: Die Massnahme ergänzt die AP2-Massnahme 0351.2.033, Korrektion Wangental.

Abhängigkeit zu: MIV-Auf.4.5 (AP4); BM.FVV-Ü.01.50 und BM.FVV-Ü.01.51 (AP5).

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Kirchlindach, Verbesserung Velosicherheit Herrenschwanden Kirchlindach

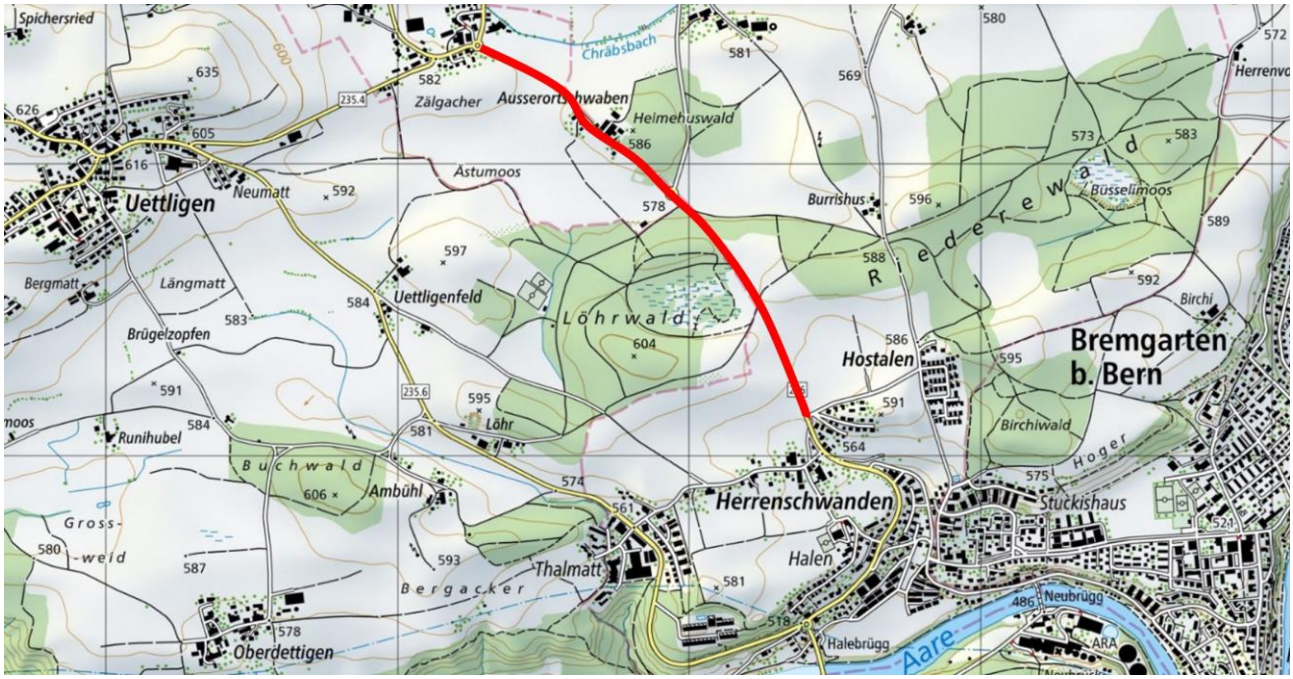
BM.FVV-Ü.02.32

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	TBA-OIK II	Kirchlindach, Meikirch, Wohlen bei Bern, AWN, ANF

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	2.50	01.01.2032	31.12.2033

Leistungseinheiten	**Typ**	**Anzahl**	**Einheit**
	Längsführung LV Kat.3	1’750	m

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Abschnitt der Kantonsstrasse Halenbrücke – Ortschwaben ist Bestandteil des Hauptverbindungsnetzes des Sachplan Veloverkehr mit hoher Bedeutung für die Erschliessung mehrerer Siedlungsgebiete im Nordwesten von Bern.

Der teilweise stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV bis zu 7000-8000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht, da praktisch keine

	Veloinfrastruktur vorhanden ist. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Um eine attraktive Veloalltagsverbindung zu schaffen und die Schulwegsicherheit zu erhöhen, soll zwischen Herrenschwanden und Ortschwaben ein Radweg entlang der Kantonsstrasse (3-3.5m) realisiert werden. Zusätzlich soll in Ortschwaben (Meikirchstrasse) die Kantonsstrasse ausgebaut bzw. umgestaltet werden, so dass mindestens ein Radstreifen bergwärts angeordnet werden kann. (Massnahmen 4.L.9 aus Korridorstudie RKBM). Der beschriebene Strassenabschnitt ist ein IVS-Objekt von nationaler Bedeutung (historischer Verlauf mit Substanz) und muss bei der Planung berücksichtigt werden.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	--

Teilmassnahme Verkehr

Ostermundigen, Velostation Bahnhof

BM.FVV-Ü.02.34

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Region, SBB, AÖV, TBA-OIK II

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.30	01.01.2031	31.12.2032

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Massnahme sieht den Bau und Betrieb einer Velostation am Bahnhof Ostermundigen vor. Die neue Velostation liegt im Perimeter des Erschliessungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof Ostermundigen. In diesem Rahmen und abgestützt auf den kommunalen Richtplan Räumliche Entwicklungsstrategie (RES) wird

	um den Bahnhof der Raum weiterentwickelt, verdichtet und aufgewertet. Es entstehen zahlreiche neue Wohn- und Arbeitsnutzungen. Als Verkehrsdrehscheibe nimmt der Bahnhof Ostermundigen zudem eine wichtige regionale Funktion ein, mit einem ausgebauten ÖV-Angebot (Zug, Bus und Tram) und ÖV-Umsteigebeziehungen.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Tägertschi-Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit

BM.FVV-Ü.02.36

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Münsingen, Konolfingen, Transportunternehmen, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.50	31.12.2030	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Auf der Kantonsstrasse zwischen Münsingen und Konolfingen sind die Standards für «Velofahrende längs» nicht erfüllt. Im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern ist der Abschnitt Bestandteil der qualitativen Netzlücke (Nr. 19); der Abschnitt im Innerortsbereich von Tägertschi und bis zum Ortseingang von Münsingen wird über die Massnahme BM-LV-Ü.21.26 (AP4) im A-Horizont abgedeckt.

Mit der Aufwertungsmassnahme wird die Sicherheit für Velofahrende stark erhöht. Dies führt zu einer Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Verbesserung des Modalsplits zugunsten einer MIV-armen Mobilität.
Die Massnahmen müssen noch im Detail definiert werden. Grundsätzlich kommt ein

	Ausbau des Strassenquerschnittes für das Markieren eines Radweges oder ein separater Radweg in Frage.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Massnahmenpaket Verkehr

Aufwertung, Schliessen von Netzlücken und Erhöhung Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr Region Bern, Priorität 1/2/3

BM.FVV-Ü.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1/2/3

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Massnahmen der 1. 2. und 3. Priorität der Kategorie FVV-Ü im RGSK 2025, die nicht im AP5 enthalten sind.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BM.FVV-Ü.03.01	Velosicherheit Belp-Rubigen	0.90
BM.FVV-Ü.03.02	Stadt Bern, Aarezugänge Länggasse, Viererfeld	4.00
BM.FVV-Ü.03.03	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Matte - Kirchenfeld	3.00
BM.FVV-Ü.03.04	Stadt Bern, Fuss- / Veloverbindung Bahnhöheweg	5.00
BM.FVV-Ü.03.05	Stadt Bern, Alternativer Veloweg abseits der Weissensteinstrasse	10.50
BM.FVV-Ü.03.06	Köniz, Kehrsatz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz, Abschnitt 5, Kleinwabern – Kehrsatz-Nord	1.00
BM.FVV-Ü.03.07	Stadt Bern, Veloquerung Bahnhof Bümpliz-Süd	7.00
BM.FVV-Ü.03.08	Köniz Wabern, Fuss-/Veloverbindung Weyergut	0.80
BM.FVV-Ü.03.09	Stadt Bern, BGK Muristrasse	9.00
BM.FVV-Ü.03.10	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse	18.00
BM.FVV-Ü.03.11	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse	5.10
BM.FVV-Ü.03.12	Stadt Bern, Bern Bümpliz Süd, Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse - Lagerhausweg/Wangenstrasse	11.00
BM.FVV-Ü.03.13	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schauplatzgasse/Gurtengasse/Amtshausgasse	4.80
BM.FVV-Ü.03.14	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Zeughausgasse	2.50
BM.FVV-Ü.03.15	Stadt Bern, Erschliessung Matte; Lift Nydeggbrücke	1.50
BM.FVV-Ü.03.16	Stadt Bern, Aufwertung Mädergutstrasse	1.50
BM.FVV-Ü.03.17	Uttigen, Velohauptroute Münsingen - Thun: L-04 Uttigenbrücke (langfristige Massnahme)	0.93
BM.FVV-Ü.03.18	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Feldrain- und Chasseralstrasse	0.50
BM.FVV-Ü.03.19	Köniz, Fuss- und Veloverbindung METAS/Nesslerenholz, Abschnitt Köniz, Lindenweg - Kehrsatz, Nesslerenstrasse	0.56
BM.FVV-Ü.03.21	Stadt Bern, Aufwertung Thunstrasse West und Ost	8.00
BM.FVV-Ü.03.22	Urtenen-Schönbühl, Verbesserung LV-Querung Lyssstrasse	0.40
BM.FVV-Ü.03.23	Wichtrach, Velohauptroute Münsingen - Thun: Wi-3 Thalgutstrasse Wichtrach	0.19

BM.FVV-Ü.03.24	Köniz, Veloverbindung Schliern - Oberscherli, Muhlernstrasse; Abschnitt Schliern - Oberscherli	1.80
BM.FVV-Ü.03.25	Wohlen bei Bern, Velomassnahmen Wohlen - Illiswil	0.91
BM.FVV-Ü.03.26	Köniz, Veloverbindung Sensemattstrasse, Abschnitt Mittelhäusern, Schwarzenburgstrasse - Thörishaus, Freiburgstrasse	3.50
BM.FVV-Ü.03.27	Köniz, Fuss- und Veloverbindung entlang der Bahngleise nach Schwarzenburg, Abschnitt Niederscherli - Mittelhäusern	14.50
BM.FVV-Ü.03.28	Veloverbindung Grosshöchstetten - Konolfingen	1.60
BM.FVV-Ü.03.29	Vechigen, Neubau Geh- und Radweg Lindental - Krauchthal	2.28
BM.FVV-Ü.03.30	Meikirch, Veloverbindung Ortschwaben - Meikirch	3.80
BM.FVV-Ü.03.31	Münchenbuchsee, Veloverbindung Zollikofen - Münchenbuchsee	1.96
BM.FVV-Ü.03.32	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs	0.98
BM.FVV-Ü.03.33	Umsetzung Velohauptroute Neuenegg-Laupen-Bösingen, Abschnitt 4.2 Wydenrain-Ramsere	4.50
BM.FVV-Ü.03.34	Oppligen, Velohauptroute Münsingen - Thun: Opp-2 Bernstrasse Umgestaltung Brücke und Anschluss Kreisel (mittelfristige Massnahme)	0.50
BM.FVV-Ü.03.35	Oppligen, Velohauptroute Münsingen - Thun: L-03 Radweg Bernstrasse bis Rotachen (langfristige Massnahme)	1.00
BM.FVV-Ü.03.37	Worb, Veloverbindung Richigenstrasse	0.93
BM.FVV-Ü.03.38	Köniz, Schwarzenburg, Veloverbindung Mittelhäusern – Schwarzenburg	0.93
BM.FVV-Ü.03.39	Verbesserungen auf Veloverbindung Zollikofen - Münchenbuchsee - Moosseedorf	0.69
BM.FVV-Ü.03.40	Stadt Bern, BGK Thunplatz	9.00
BM.FVV-Ü.03.41	Velotangentialverbindung Grauholzstrasse Ittigen - Schönbühl	2.50
BM.FVV-Ü.03.42	Stadt Bern, Personenunterführung Wankdorf - Veloverbindung und Velostation	40.30
BM.FVV-Ü.03.43	Stadt Bern - Köniz, Morillonstrasse / Bahnübergang BLS	11.00
BM.FVV-Ü.03.44	Stadt Bern, ESP Ausserholligen, neue Fuss, und Velounterführung und Velostation Europaplatz	30.00
BM.FVV-Ü.03.45	Moosseedorf, Verbreiterung Unterführung Autobahn A1 Gewerbestrasse / Sandstrasse	2.00
	Summe	230.83

Teilmassnahme Verkehr

Velosicherheit Belp-Rubigen

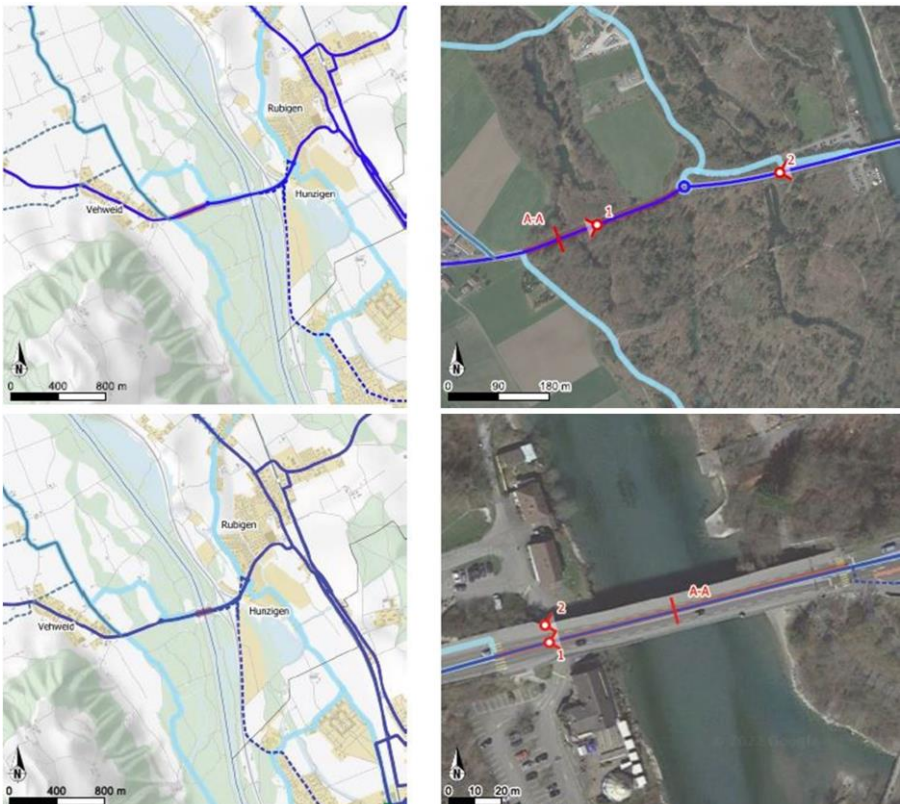
BM.FVV-Ü.03.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Rubigen, Belp

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
0.90	01.01.2032	31.12.2034

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Der Abschnitt der Kantonsstrasse genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht vollständig (DTV>21000). Die Sicherheit des Veloverkehrs mit erhöhtem Schutzbedürfnis ist beeinträchtigt. Der Veloverkehr wird neu auf abgetrennten Radstreifen geführt. Der Strassenquerschnitt wird dafür leicht verbreitert (Ausbau des Banketts). Die Abtrennung erfolgt z.B. durch Pfosten, Varioguard oder schräge Randabschlüsse. Auf dem Abschnitt zwischen Kreisel und Vehweid bestehen mehrere Amphibiendurchlässe, welche nicht beeinträchtigt werden dürfen. Die Knotenform beim Kreisel Anschluss Rest. Campagna ist zu überprüfen. Auf der Brücke wird Veloverkehr

neu auf abgesetzten Radwegen geführt. Die Breite des nördlichen Fussweges wird leicht reduziert um die Radwege zu verbreitern. Fussweg, Radweg und Fahrbahn sind durch schräge Randabschlüsse voneinander getrennt. Mittelfristig ist die Brücke auszubauen oder mit einem Fussgängersteg zu erweitern. (Massnahmen 2.L.3 und 4 aus Korridorstudie RKBM).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2030	Studie	TBA-OIK II
01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK II
31.12.2034	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aarezugänge Länggasse, Viererfeld

BM.FVV-Ü.03.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-OIK, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb Die Aare ist als Naherholungsgebiet für den Stadtteil 2 besser zu erschliessen. Mit der Schlüsselmassnahme 2.1 aus dem Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern wird langfristig ein hindernisfreier Zugang aus dem neuen Quartier Viererfeld zum Aareraum erstellt und damit eine Netzlücke geschlossen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Sachplan Wanderroutennetz (SWN)
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Matte - Kirchenfeld

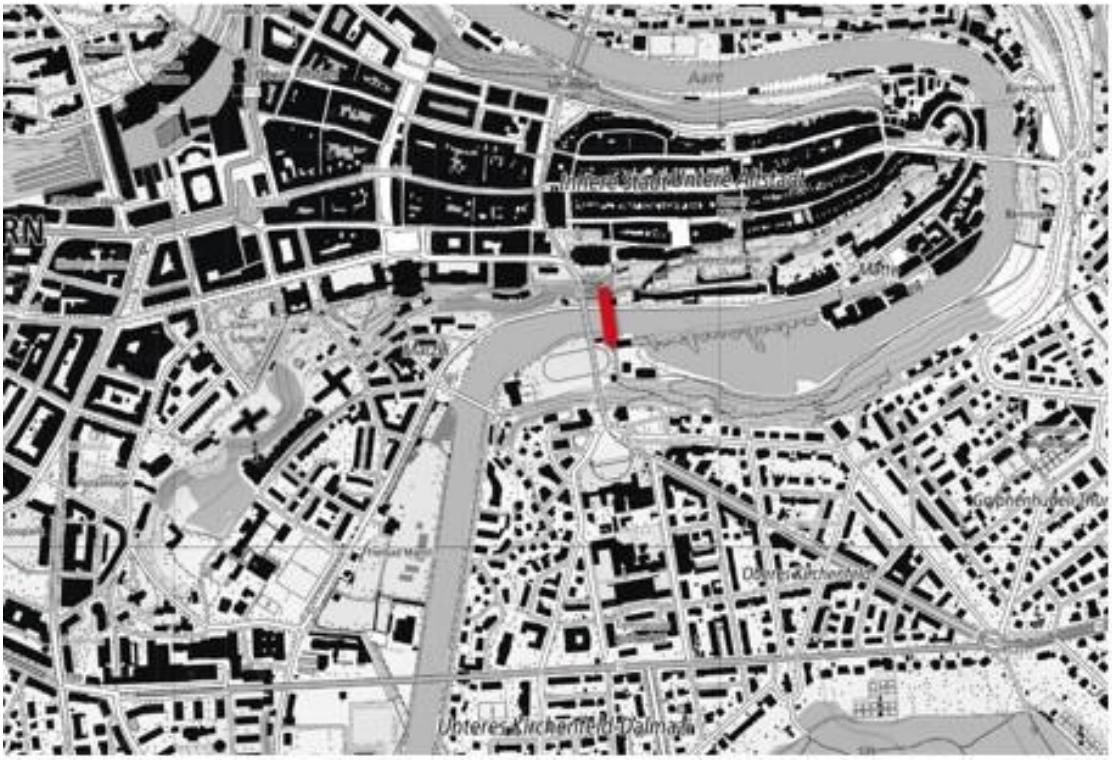
BM.FVV-Ü.03.03

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Für die bessere Vernetzung der Zugänge zur Aare und im Aareraum soll eine neue Fuss- und Veloverbindung Matte–Kirchenfeld erstellt werden (Massnahme 4.15, Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern). Ein Steg im Bereich des Schwellenmätteli und ein Lift schliessen bestehende Netzlücken im regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetz. Es entstehen damit kurze und attraktive Wege für den Alltags- und den Freizeitverkehr.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss- / Veloverbindung Bahnhöheweg

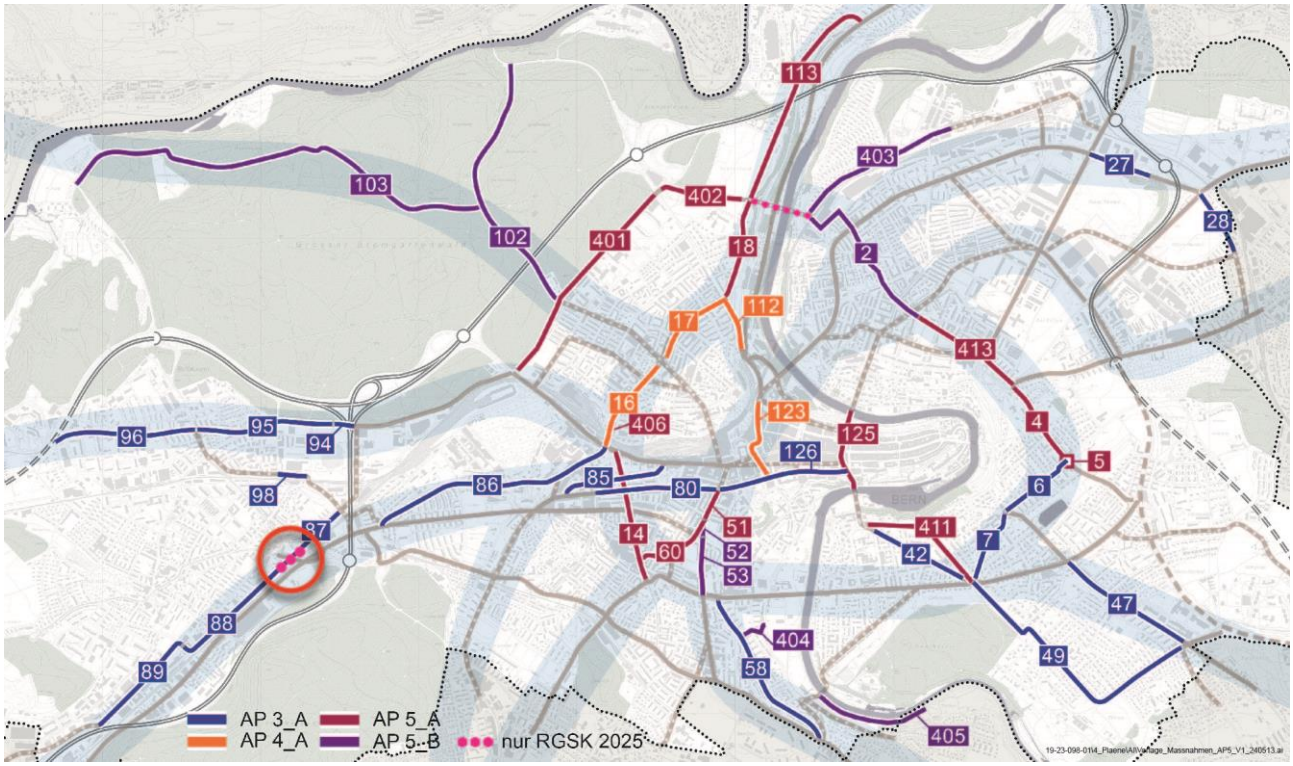
BM.FVV-Ü.03.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-OIK, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Erstellen einer direkten Verbindung zwischen Bahnhöheweg und Europaplatz entlang der SBB-Überführung für den Fuss- und Veloverkehr. Die fehlende Verbindung Bahnhöheweg – Bethlehemstrasse ist eine Netzlücke für den Velo- und Fussverkehr. Mit den im ESP Ausserholligen geplanten Entwicklungen steigt zudem die Bedeutung dieses Wegstückes massiv an. Bereits heute besteht mit der neuen Siedlung Stöckacker Süd ein zusätzlicher Handlungsbedarf im Bezug auf die Schulwegsicherheit. Die Brücke ist überdies ein wichtiges Bindeglied im Velokorridor Bümpliz-Niederwangen, welcher sich durch die Kernagglomeration zieht (siehe AP3-Massnahme LV-W-1-k sowie Korridor Prüfung Velobahnen Nr. 90 gemäss Sachplan

Veloverkehr). Mit dieser Massnahme wird eine direkte, durchgehende Verbindung der Stadtteile II (Länggassquartier) und VI (Bümpliz-Bethlehem) ermöglicht.

Ziele der Massnahme:

- Die Verbindung soll grossräumig die Funktion eines Verbindungsglieds zwischen Bümpliz Süd – Niederwangen und dem ESP Bern – Ausserholligen, dem Umsteige-knoten Europaplatz und dem Arbeitsplatzentwicklungsgebiet Weyermannshaus Ost, übernehmen.
- Sicheres Queren der Bernstrasse und eine sichere und attraktive Umfahrungsmöglichkeit der hochbelasteten Freiburgstrasse (Parallelroute).
- Eine sichere und direkte Verbindung schafft die bessere Vernetzung der Quartiere und entschärft die Situation des zweimaligen Querens von Hauptverkehrsachsen für die Schulkinder.
- Die Brücke ist voraussichtlich Bestandteil der Velobahn Wangental-Bern.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2030	Studie	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Alternativer Veloweg abseits der Weissensteinstrasse

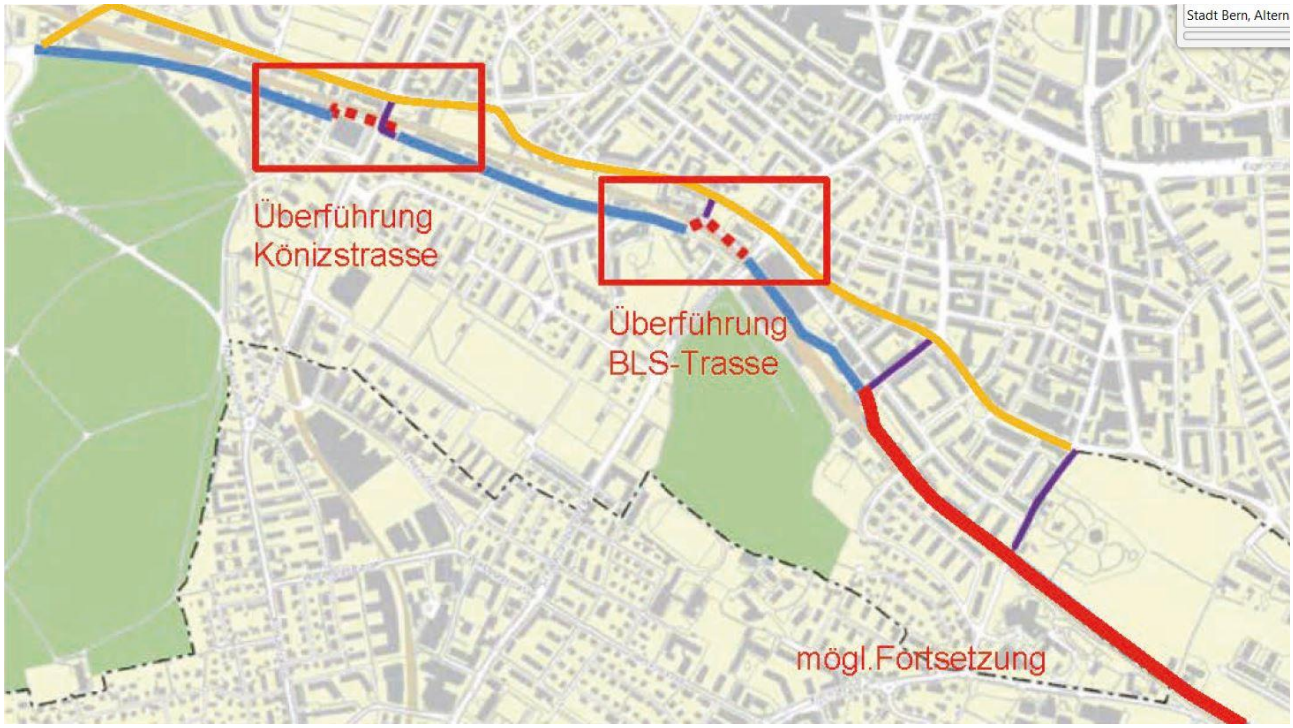
BM.FVV-Ü.03.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-OIK, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.50	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Die Weissensteinstrasse ist eine wichtige regionale und tangentiale Verkehrsverbindung für MIV und Velo. Der bestehende, abschnittsweise sehr enge Strassenraum lässt die Umsetzung der Standards Kantonsstrassen und Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern nicht zu.

Mit der Massnahme soll für den Veloverkehr eine Alternative zur Weissensteinstrasse angeboten werden, welche ebenfalls einen hohen Standard erfüllt. Linienführung: Fischermättelistrasse - Turnierstrasse - Bridelstrasse Südbahnhofstrasse. Hierzu wird die Netzlücke zwischen der Fischermättelistrasse und der Bridelstrasse möglichst in

direkter Linie geschlossen. Am Ende der Bridelstrasse wird das BLS-Bahntrasse unter- oder überquert.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Kehrsatz, LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz, Abschnitt 5, Kleinwabern – Kehrsatz-Nord

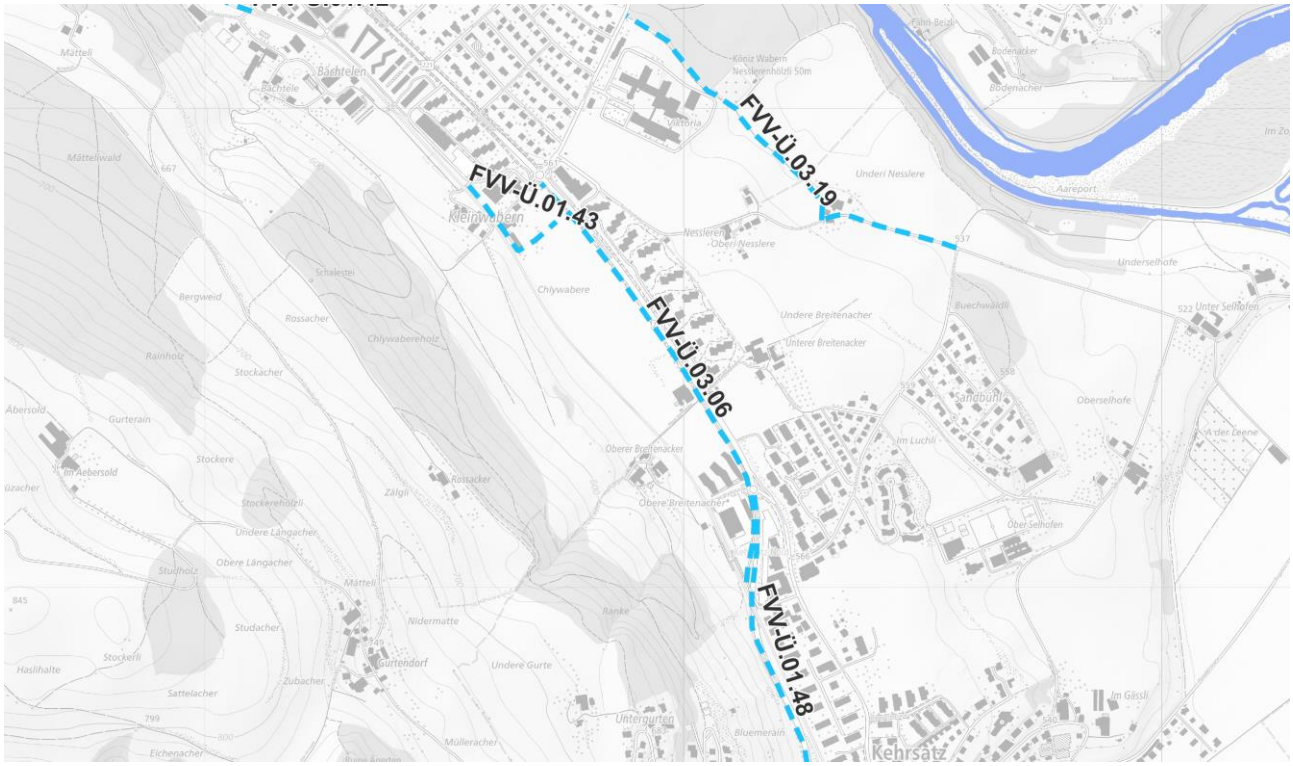
BM.FVV-Ü.03.06

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen, Köniz, Kehrsatz

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2036	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Die Kantonsstrasse zwischen Kehrsatz und Wabern wird täglich von rund 15000 Fahrzeugen frequentiert (Daten: Geoportal Kanton Bern). Als Alternative zur Kantonsstrasse soll entlang der Bahngleise ein neuer, durchgehender Radweg erstellt werden, der das Velowegennetz zweckmässig ergänzt.

Ziele:

- Schaffung einer sicheren, attraktiven Veloverkehrsverbindung zwischen Köniz Zentrum und Kehrsatz; abseits der stark belasteten Kantonsstrasse.
- Ausbau und Verdichtung des Veloverkehrsnetzes der Gemeinde Köniz und des kantonalen Velowegenetzes.
- Veloverkehrsanbindung der S-Bahnhaltestellen Wabern bei Bern, Kleinwabern (0351.4.180, 0351.4.040) und Kehrsatz Nord

Die Massnahme ist mit dem Doppelspurausbau «Frischingweg-Wabern-Kehrsatz Nord» durch die BLS zu koordinieren. Die Fuss- und Veloverbindung befindet sich innerhalb des Prüfungskorridors für Velobahn Nr. V12 «Kehrsatz-Wabern-Bern, Bümpliz» und schliesst die Netzlücke Nr. 25 «Wabern, Kehrsatz Nord» gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Massnahme setzt den Abschnitt 5 zwischen den beiden S-Bahnhaltestellen Kleinwabern und Kehrsatz Nord um. Die Verbindung ist im kommunalen Richtplan Raumentwicklung als geplante Nebenverbindung mit Massnahmen-Nr. 27 festgehalten.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2034	Studie	Gemeinde
01.01.2036	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2039	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Veloquerung Bahnhof Bümpliz-Süd

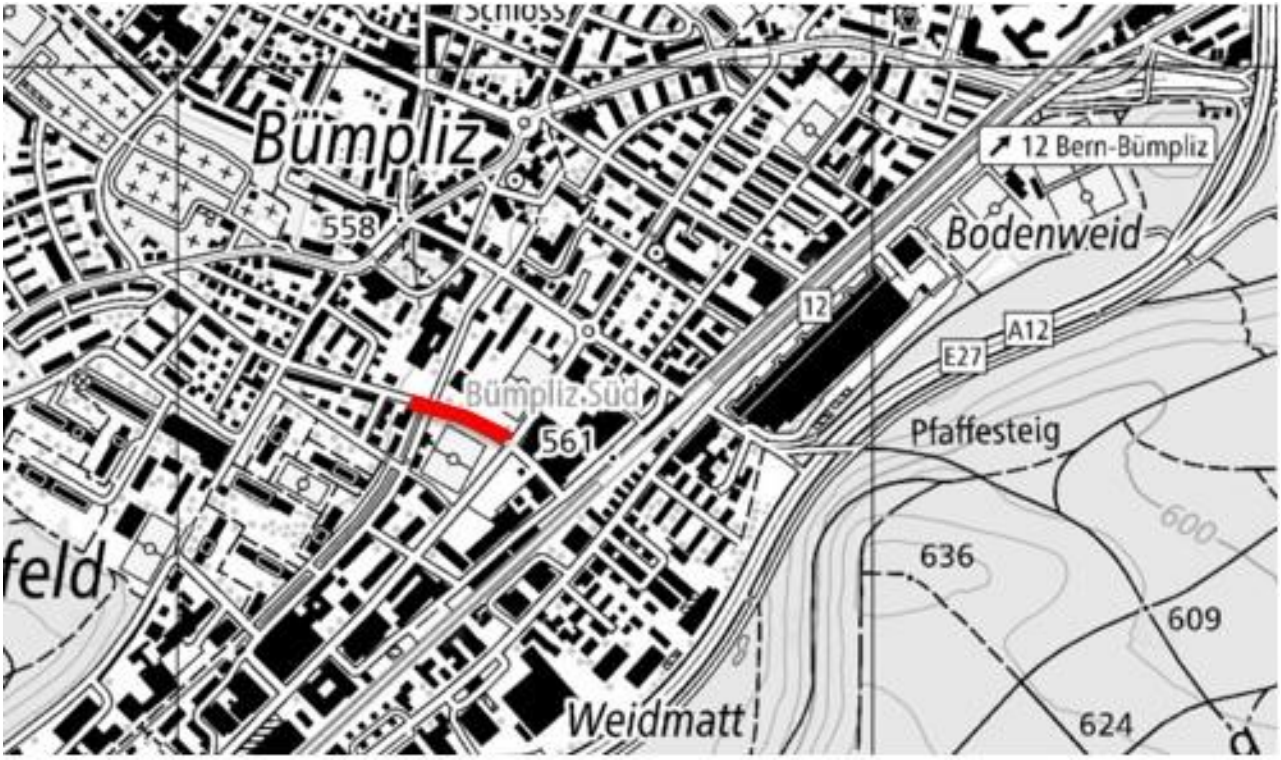
BM.FVV-Ü.03.07

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Ziel ist es, die bestehende Unterführung zu erweitern oder eine separate Velounterführung für den Veloverkehr zu erstellen und damit die Netzlücke im Veloverkehr zu schliessen.

Die heute bestehende Fussgänger-Unterführung kann normgerecht an die Anforderungen des hindernisfreien Bauens umgestaltet werden. Die Rampen der Velo-Unterführung können mit akzeptablem Gefälle ausgebildet werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz Wabern, Fuss-/Veloverbindung Weyergut

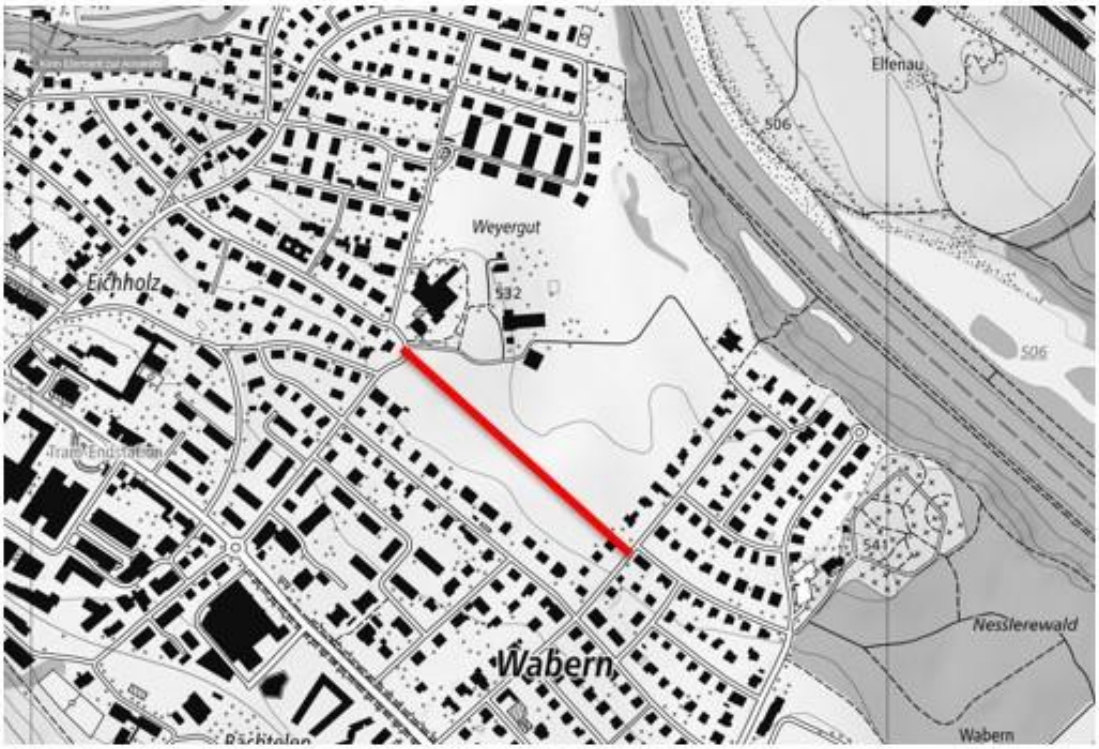
BM.FVV-Ü.03.08

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-DLZ, Schweiz mobil, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.80	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Im Weyergut in Wabern (Köniz) wird als Alternativroute zur kantonalen Seftigenstrasse die Alltags- und Freizeitroute zwischen Belp (Flughafen)–Rubigen–Münsingen und der Berner Innenstadt mit einem sicheren, durchgehenden Radweg ergänzt.

Die Fuss- und Veloverbindung befindet sich innerhalb des Prüfungskorridors für Velobahn Nr. V10 «Münsingen–Belp Bern, Bhf», schliesst einen Teil der Netzlücke Nr. 24 «Wabern, Weyergut» und setzt die Routenoptimierung Nr. 127 «Wabern, Weyergut» (Zusammenlegung mit Alltagsverkehr) gemäss kantonalem Sachplan

Veloverkehr um. Die Verbindung ist im kommunalen Richtplan Raumentwicklung als geplante Nebenverbindung festgehalten.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Sachplan Veloverkehr (SVV)
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, BGK Muristrasse

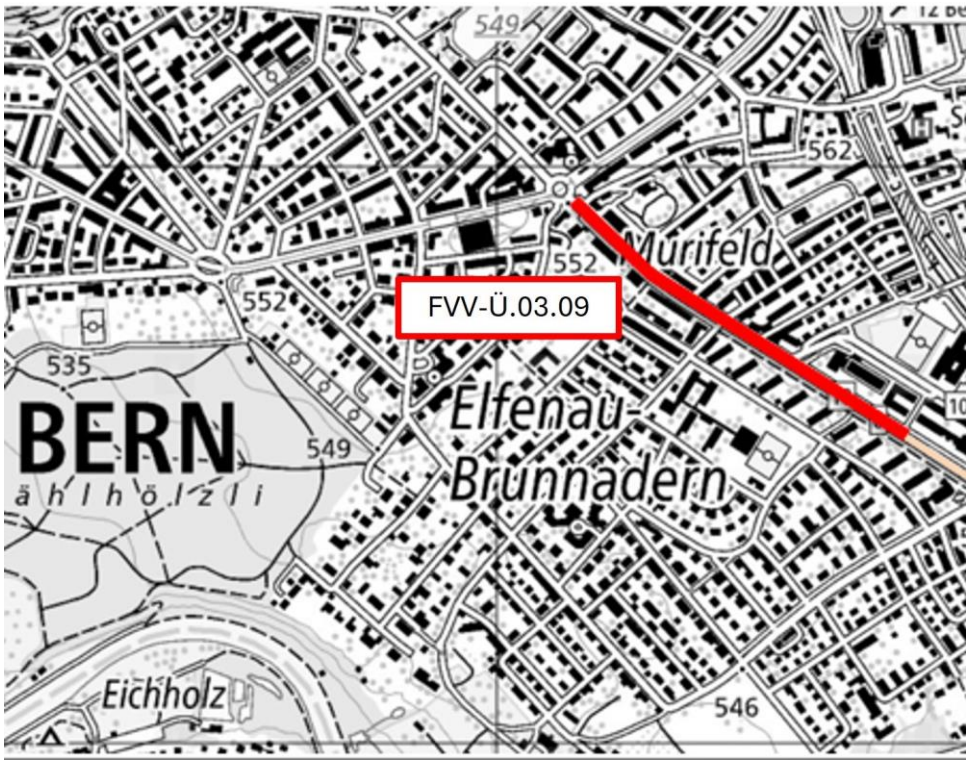
BM.FVV-Ü.03.09

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-OIK, RBS, Transportunternehmen, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.00	01.01.2032	31.12.2033

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Ziele der Massnahme:

- Verbesserungen für den Veloverkehr (Velohauptroute): Haltestellen-Umfahrung, beidseitiger Radstreifen/Radweg von 2.50 m Breite ist auf der ganzen Strecke anzustreben.
- Besserung Querung für den Fussverkehr gemäss Richtplan Fussverkehr Stadt Bern (Massnahme 4.23)
- Aufwertung der Haltestelle Weltpostverein
- Optimierung Knoten Weltpoststrasse/ Muristrasse
- Sanierung der Gleisanlagen

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse

BM.FVV-Ü.03.10

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV

Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde	Region

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	18.00	01.01.2036	31.12.2037

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb Erstellen einer direkten Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) zwischen den Siedlungsräumen westlich (Stadtteil II) und östlich (Stadtteil V) der Aare.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2026	Studie	Gemeinde
01.01.2036	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2037	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, BGK Murtenstrasse

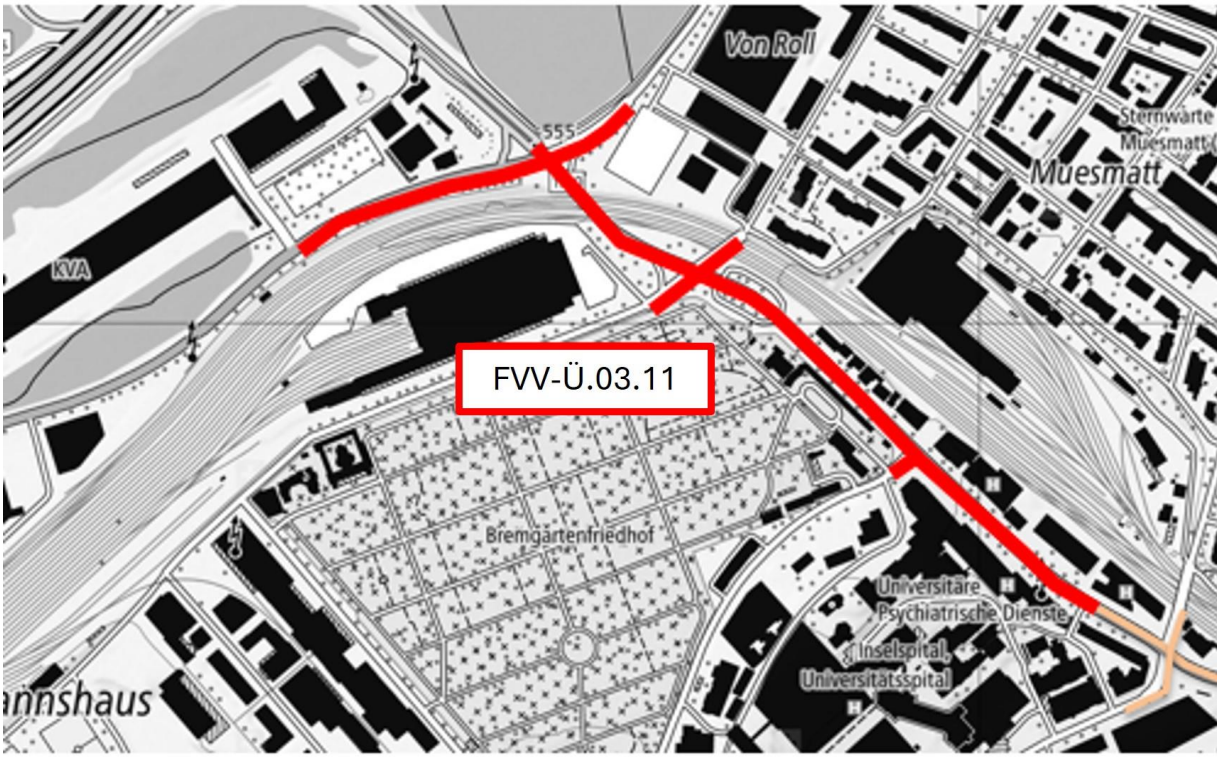
BM.FVV-Ü.03.11

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ASTRA, TBA-OIK, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.10	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Die Murtenstrasse zwischen der Forsthauskreuzung und dem Inselplatz stellt sowohl für den ÖV, den MIV wie auch für den Veloverkehr ein zentrales Netzelement dar. Im Rahmen der Vorstudie zur Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen wurde für den Perimeter ein Entwurf entwickelt, der auf den im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern festgelegten Standards für Velohauptrouten auf Hauptverkehrsstrassen basiert. Gleichzeitig berücksichtigt er die betrieblichen Anliegen des Verkehrsmanagements im Rahmen von ZBBS und insbesondere der ÖV-Priorisierung stadteinwärts. Der Entwurf sieht auf der gesamten Strecke mit Ausnahme der Knoten einen baulich abgesetzten 2 bis 2.5m breiten Veloweg sowie stadteinwärts eine durchgängige Busspur vor. Der

Veloweg und die Busspur können dank der Aufhebung von zwei MIV-Fahrstreifen - eine Spur je Richtung - umgesetzt werden.

Die Einführung einer separaten Busspur ist im Zusammenhang mit dem Projekt ZBBS besonders wichtig: Gemäss Stadtentwicklungskonzept 2016 soll der MIV stadteinwärts vor dem Inselplatz dosiert werden. Im Betriebskonzept ZBBS Baustein 3a wird diese Dosierung berücksichtigt und ist ab 2023 zur Umsetzung vorgesehen. Um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr zu vermeiden, ist die Busspur gleichzeitig zu realisieren.

Die Massnahme ist koordiniert mit dem BGK Inselplatz (BM.MIV-Auf.1).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2026	Studie	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Bern Bümpliz Süd, Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse - Lagerhausweg/Wangenstrasse

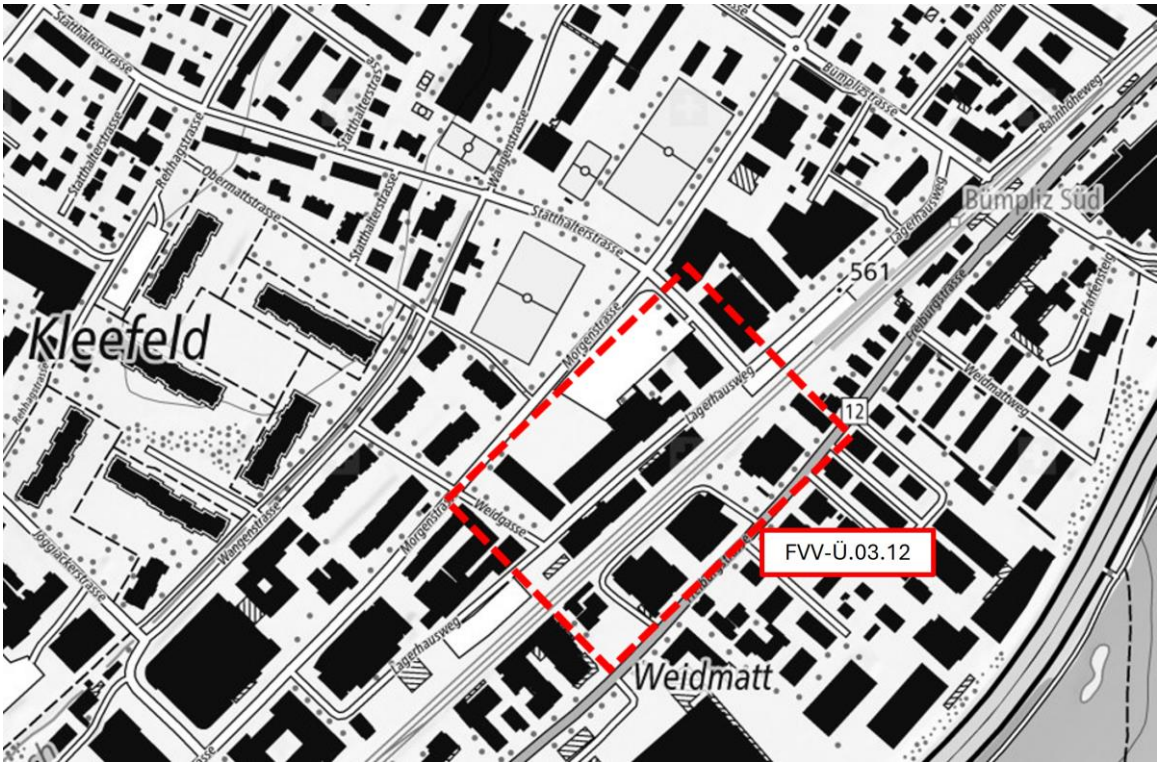
BM.FVV-Ü.03.12

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB, TBA-OIK

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	11.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Eine neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (Massnahme 6.30 Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern) schliesst die Netzlücken und verbessert die Erschliessung des Gebietes südlich der SBB-Bahnlinie und des Chantiers «Korridor Freiburgstrasse» nach STEK 2016. Mit der Umstrukturierung des Chantiersgebiebtes entstehen beidseits der Gleiskörper pulsierende Wohn- und Arbeitsgebiete. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Chantiersentwicklung.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schauplatzgasse/Gurtengasse/ Amtshausgasse

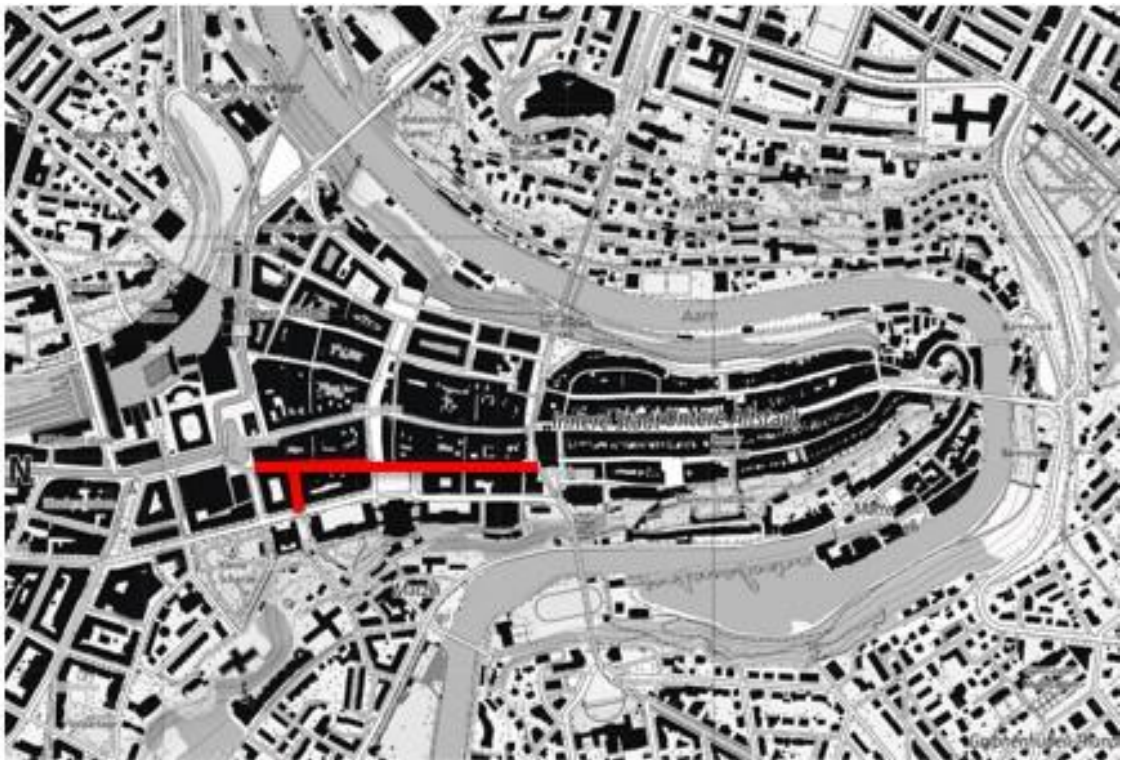
BM.FVV-Ü.03.13

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	4.80	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Eine fussgängerfreundliche Innenstadt verlangt eine bessere Verteilung der Fussgängerströme und eine erhöhte Aufenthaltsqualität in den Gassen und Plätzen. Hierzu werden Begegnungsorte mit attraktiver Gestaltung, Sitzgelegenheiten, angenehmer Beleuchtung und guter Orientierung geschaffen. Die Umgestaltung der Schauplatzgasse, Gurtengasse und Amtshausgasse ist Teil der Schlüsselmassnahme 1.1. Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern «Fussgängerfreundliche Innenstadt».

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Zeughausgasse

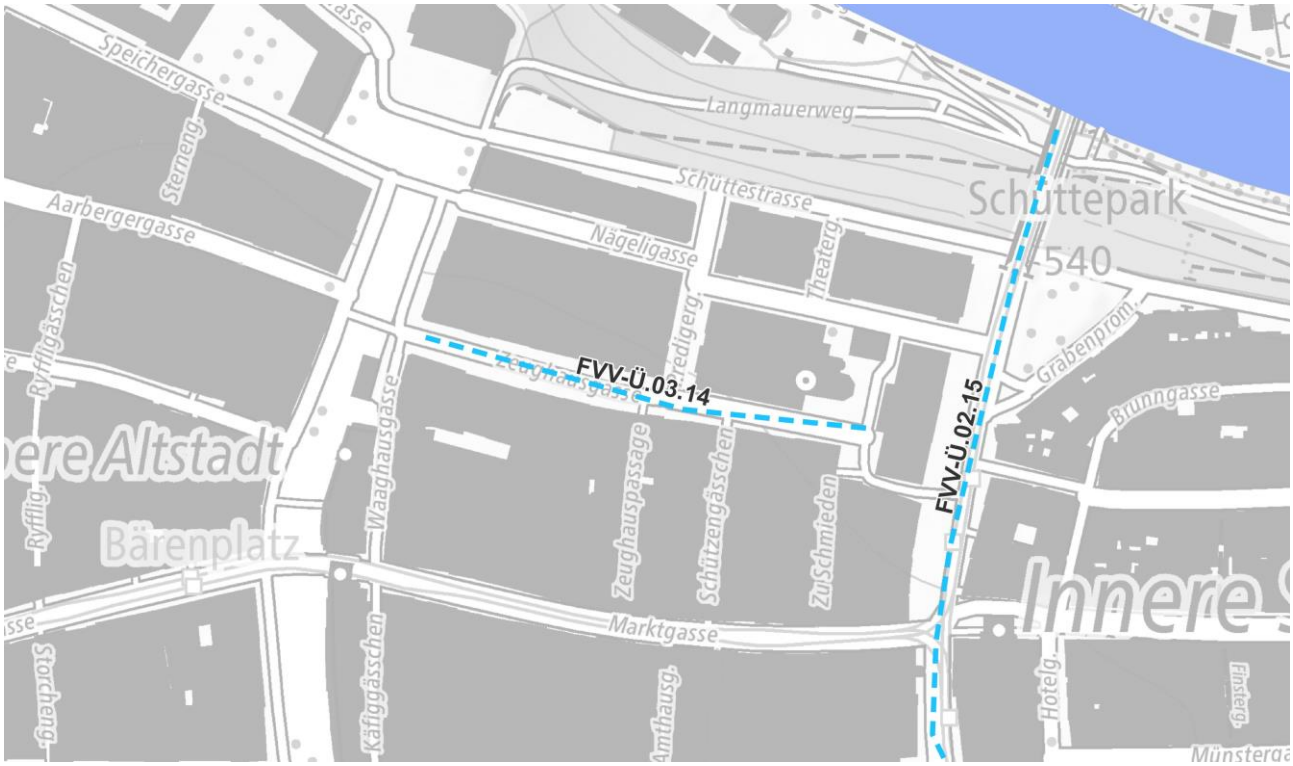
BM.FVV-Ü.03.14

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.50	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Eine fussgängerfreundliche Innenstadt verlangt eine bessere Verteilung der Fussgängerströme und eine erhöhte Aufenthaltsqualität in den Gassen und Plätzen. Hierzu werden Begegnungsorte mit attraktiver Gestaltung, Sitzgelegenheiten, angenehmer Beleuchtung und guter Orientierung geschaffen. Die Umgestaltung der Zeughausgasse ist Teil der Schlüsselmassnahme 1.1. Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern «Fussgängerfreundliche Innenstadt».

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Erschliessung Matte; Lift Nydeggbrücke

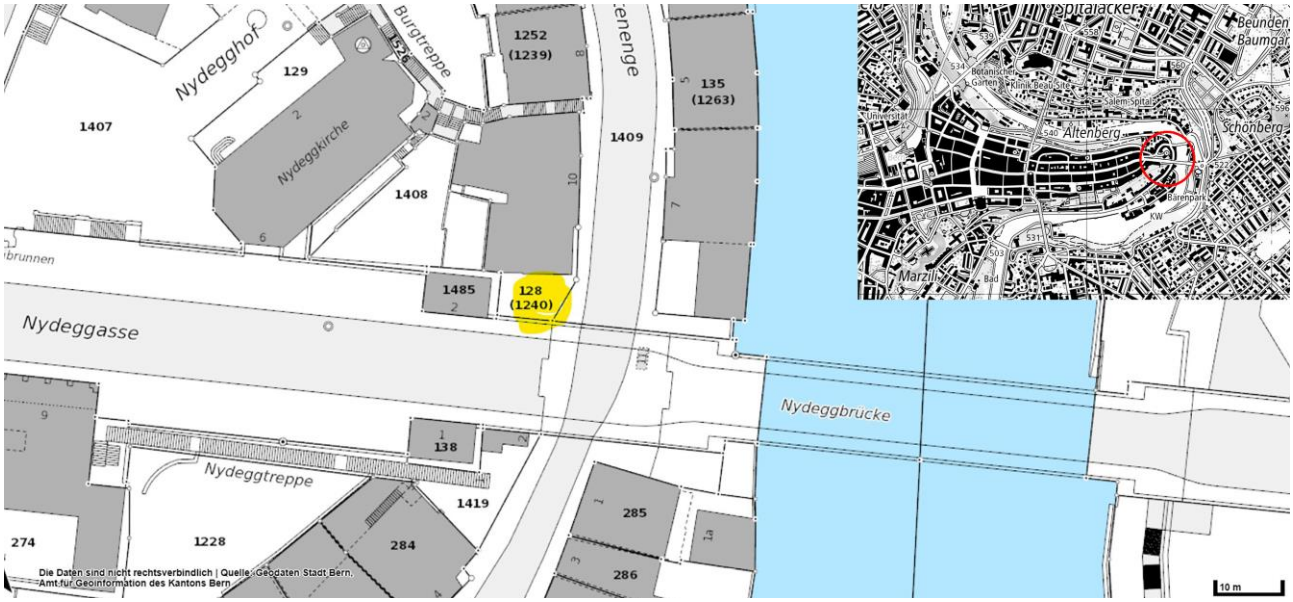
BM.FVV-Ü.03.15

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2032	31.12.2032

Finanzierungsschlüssel
-

Massnahmenbeschrieb
Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist die Matte nur schlecht erreichbar. Zur verbesserten Anbindung an den öV und zu Gunsten hindernisfreier Wege sind zur Überwindung der Höhendifferenzen ist im Bereich der Brückenpfeiler ein Lift geplant.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Mädergutstrasse

BM.FVV-Ü.03.16

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2032	31.12.2033

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Der bereits bestehende Bedarf für die Aufwertung der Mädergutstrasse wird durch die Entwicklung der nördlichen Areale (BM.S-UV.1.8) akzentuiert. Eine attraktivere Fuss- und Veloinfrastuktur längs und quer zur Mädergutstrasse ermöglicht sichere Verbindungen zwischen bestehenden und neuen Quartierteilen, mit dem Ziel, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Uttigen, Velohauptroute Münsingen - Thun: L-04 Uttigenbrücke (langfristige Massnahme)

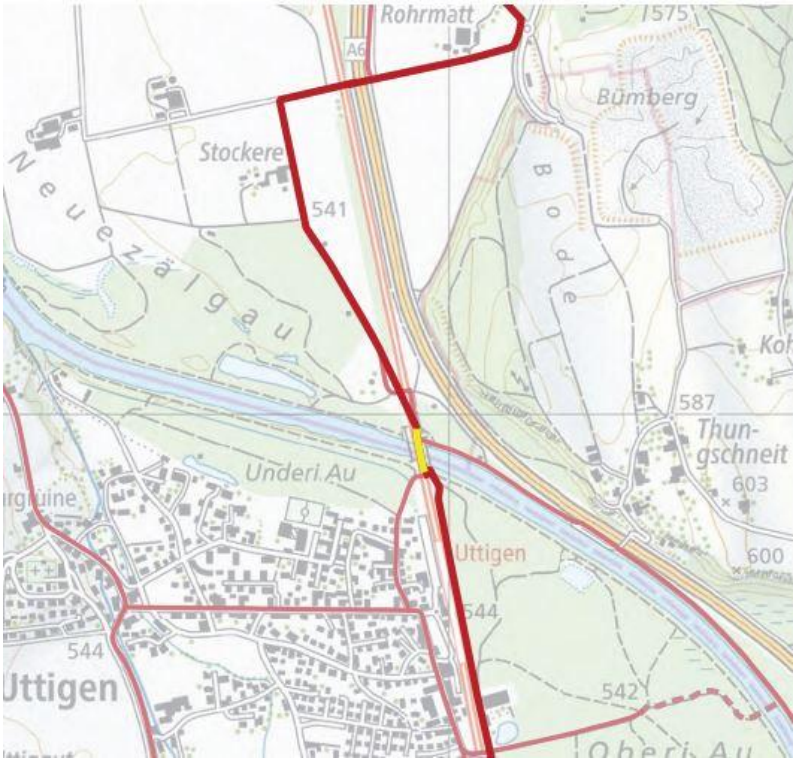
BM.FVV-Ü.03.17

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Kiesen, Uttigen, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.93	01.01.2036	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb Die Uttigenbrücke ist für den Veloverkehr aktuell eine Netzücke (Nr. 67 - Fahrverbot auf dem schmalen Steg). Ein Umfahren der Stelle ist mit grossen Umwegen verbunden. Eine Querung für den Veloverkehr ist zwingend notwendig. Entsprechend zielt die Massnahme auf den Bau einer Veloverbindung in Kombination mit dem Neubau der Bahnbrücke ab.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2039	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Fuss-/Veloverbindung Feldrain- und Chasseralstrasse

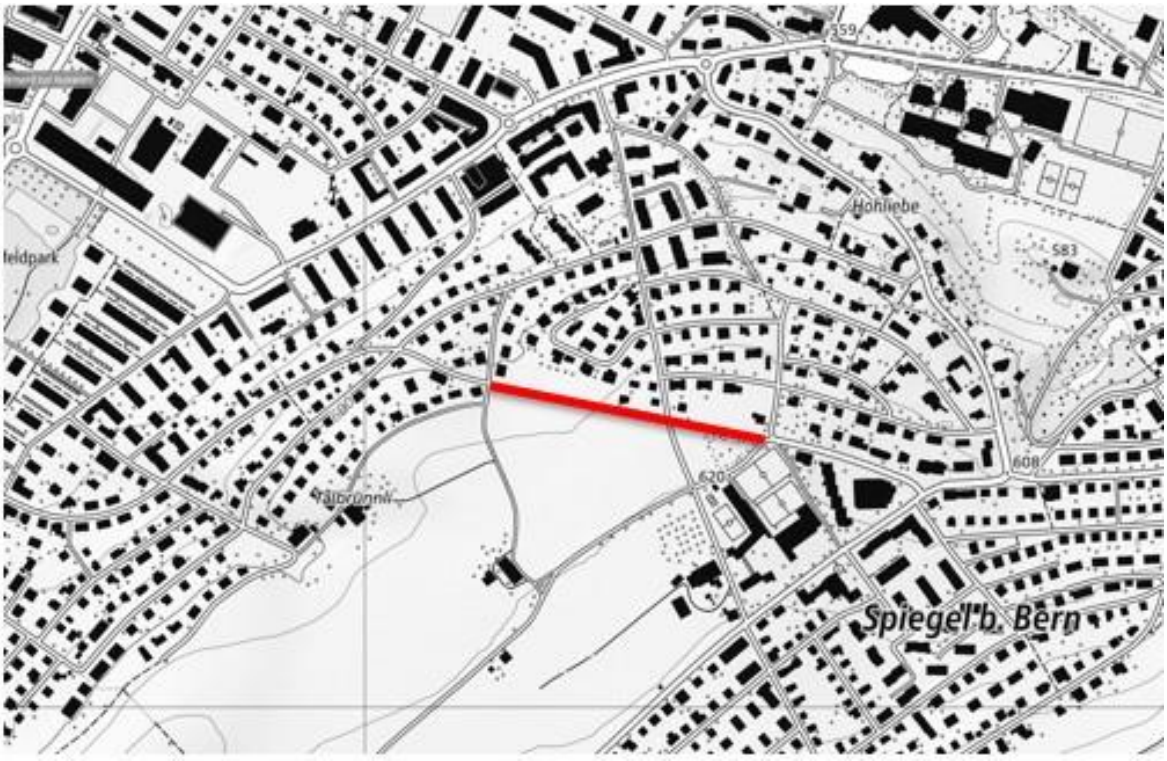
BM.FVV-Ü.03.18

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	0.50	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Zur Erschliessung des Quartiers wird der Radweg zwischen der Feldrainstrasse und der Chasseralstrasse ergänzt.

Die Verbindung schliesst eine kommunale Netzlücke im Fuss- und Veloverkehrsnetz und ermöglicht zukünftig eine direkte Verbindung zum Zentrum von Köniz (inkl. Bahnhof). Längere Umwege durch das Quartier können vermieden werden, wodurch die Attraktivität des Veloverkehrs gefördert wird. Die Verbindung ist im kommunalen Richtplan Raumentwicklung als geplante Velohauptverbindung I mit der Massnahmen-Nr. 89 festgehalten.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Fuss- und Veloverbindung METAS/Nesslerenholz, Abschnitt Köniz, Lindenweg - Kehrsatz, Nesslerenstrasse

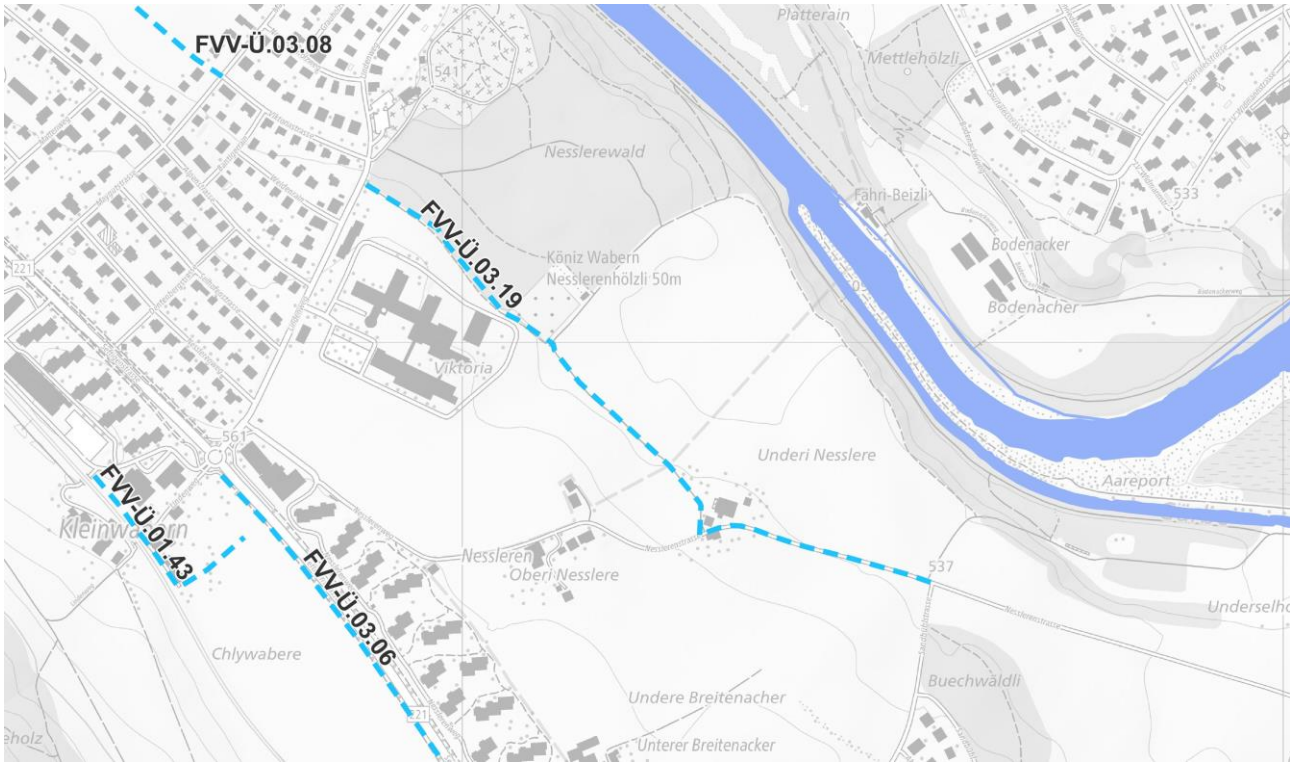
BM.FVV-Ü.03.19

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Köniz, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.56	01.01.2028	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Die Fuss- und Veloverbindung befindet sich innerhalb des Prüfungskorridors für Velobahnen Nr. V10 «Münsingen–Belp–Bern, Bhf», schliesst einen Teil der Netzlücke Nr. 24 «Wabern, Weyergut» und setzt die Routenoptimierung Nr. 127 «Wabern, Weyergut» (Zusammenlegung mit Alltagsverkehr) gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr um. Die Verbindung ist im kommunalen Richtplan Raumentwicklung als bestehende, zu verbessernde sowie als neue Velohauptverbindung I festgehalten. Die Massnahme setzt den Abschnitt zwischen dem Lindenweg, Köniz und der Nesserlenstrasse, Kehrsatz um, indem auf einer Länge von unter 500 m ein fehlender Wegabschnitt erstellt wird und nachfolgend ein bestehender Weg auf rund 600 m

ausgebaut und mit einem MIV-Fahrverbot versehen wird.
Ziele:
- Die Verbindung ermöglicht eine Führung abseits der stark belasteten Kantonsstrasse.
- Schaffung einer sicheren, attraktiven Veloverkehrsverbindung zwischen Köniz Zentrum und Belp.
- Ausbau und Verdichtung des Veloverkehrsnetzes der Gemeinde Köniz und des kantonalen Velowegenetzes.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2026	Studie	Gemeinde
01.01.2028	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertung Thunstrasse West und Ost

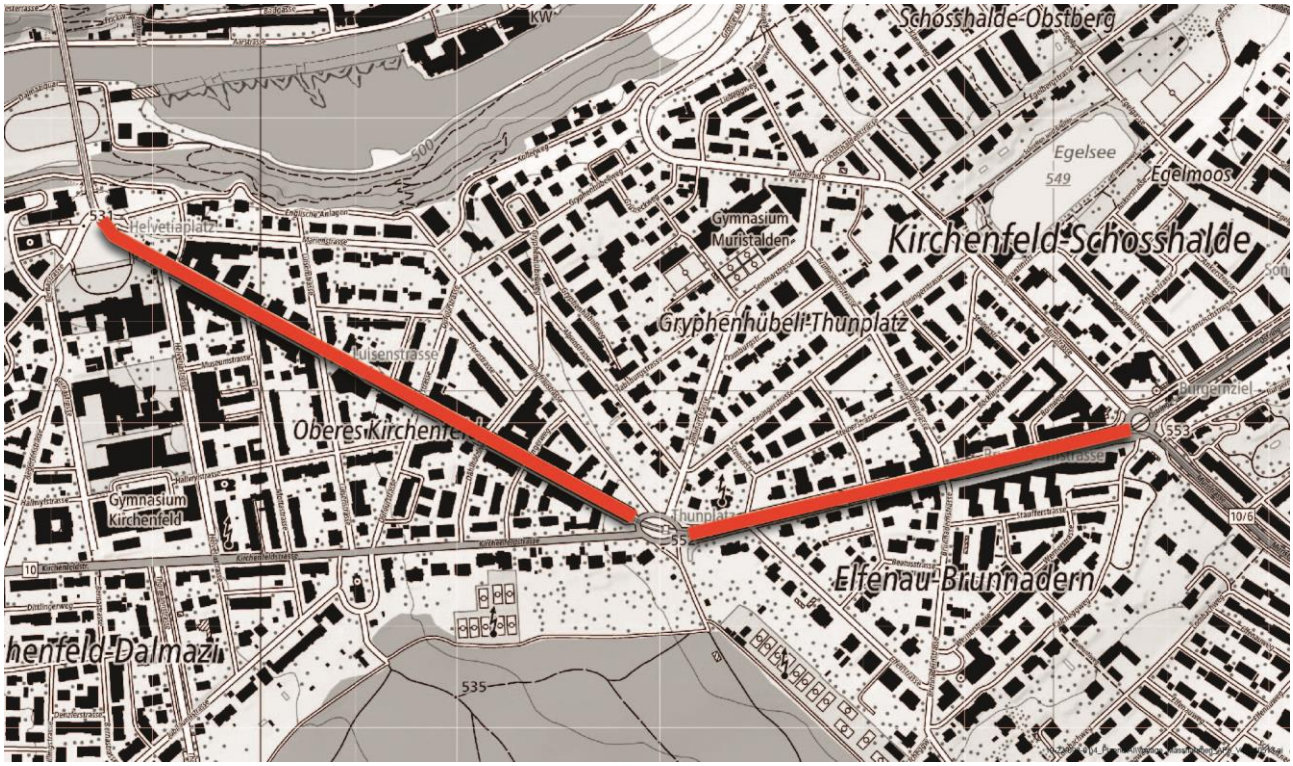
BM.FVV-Ü.03.21

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	8.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Die stark belastete Thunstrasse weist hohe Defizite für den Veloverkehr auf und zeigt auch wenig Attraktivität für den Fussverkehr. Bisher konnte keine kompatible Lösung entwickelt werden. Insgesamt wird durch die Massnahme die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht, die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Urtenen-Schönbühl, Verbesserung LV-Querung Lyssstrasse

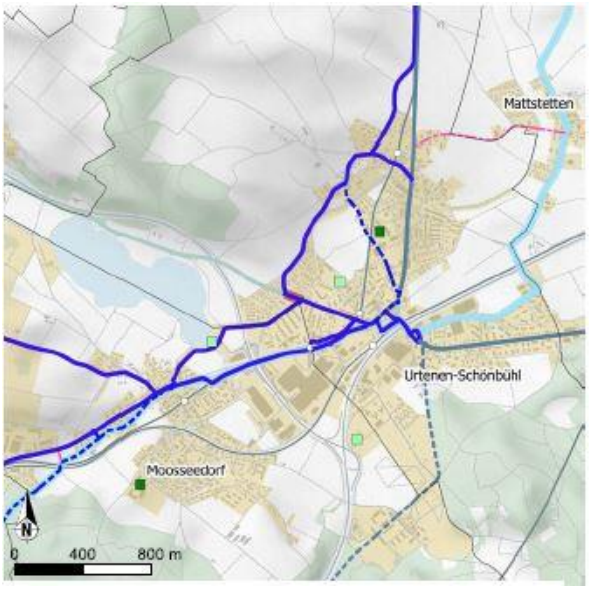
BM.FVV-Ü.03.22

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK III	Urtenen-Schönbühl

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.40	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Der Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV: 4500 - 5000) genügt den Anforderungen des querenden Veloverkehrs noch nicht ganz (keine Querungshilfen oder sonstige Infrastruktur). Leichter Ausbau der Kantonsstrasse und Ausbildung einer Abbiegehilfe in Form eines Mehrzweckstreifens. Diese bietet auch Platz für eine markierte Insel mit Schutzpfosten beim Fussgängerstreifen. Mehrheitlich innerhalb Strassenparzelle möglich. Verbesserung des Einmündungsradius des Badiwegs für die Beziehung Längenrüppstrasse - Lyssstrasse - Badiweg erforderlich. (Massnahme 5.L.9 aus Korridorstudien RKBM).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	TBA-OIK III
	01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK III
	31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK III

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Wichtrach, Velohauptroute Münsingen - Thun: Wi-3 Thalgutstrasse Wichtrach

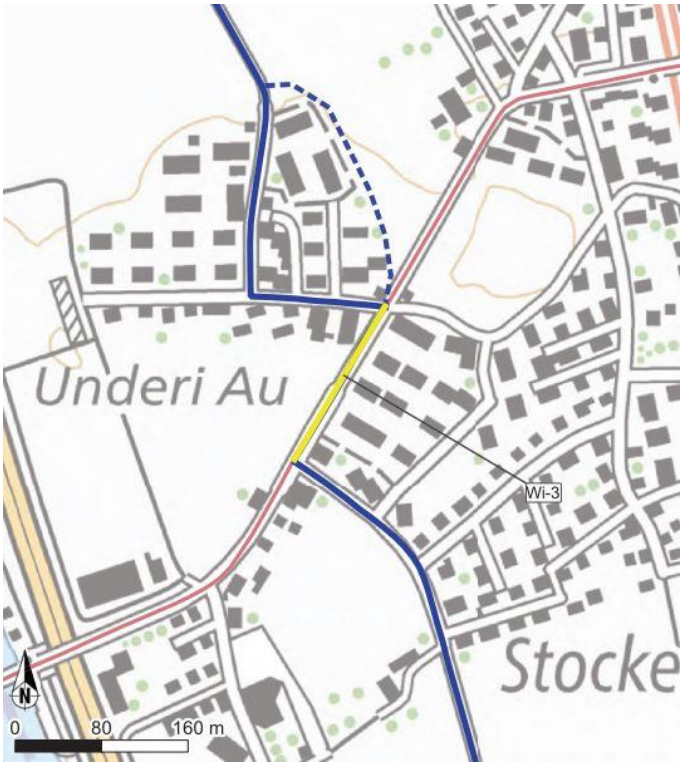
BM.FVV-Ü.03.23

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Wichtrach

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
0.19	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Die Thalgutstrasse verfügt über aktuell keine Infrastruktur für den Veloverkehr. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Entsprechend soll die Thalgutstrasse umgestaltet werden: Aufhebung des Mittelstreifens und Anordnung von FGSO-Markierung. Zudem Umwandlung des Linksabbiegers für den MIV zu einem Mehrzweckstreifen und einer Abbiegehilfe für den Veloverkehr. Verbesserung der Sichtverhältnisse bei den Anschlüssen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Veloverbindung Schliern - Oberscherli, Muhlernstrasse; Abschnitt Schliern - Oberscherli

BM.FVV-Ü.03.24

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Köniz

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.80	01.01.2031	31.12.2033

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Der Abschnitt von Schliern bis Niedermuhlern ist Bestandteil der Velohauptverbindungen II im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern. Auf dem Teilabschnitt Schliern-Schlatt besteht keine eingene Veloinfrastruktur. Damit sind Sicherheit und Komfort für Velofahrende stark beeinträchtigt. Es handelt sich um eine unübersichtliche Ausserortsstrecke mit Unfallrisiko. Dieser Abschnitt soll realisiert werden. Auf dem restlichen Teilabschnitt besteht eine Behelfsinfrastruktur (schmaler Pfad). Um vor allem die Netzlücke zu schliessen und die Sicherheit zu erhöhen, soll ein strassenbegleitender Zweirichtungsradweg erstellt und Knotensanierung vorgenommen werden

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2029	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2031	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2033	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Wohlen bei Bern, Velomassnahmen Wohlen - Illiswil

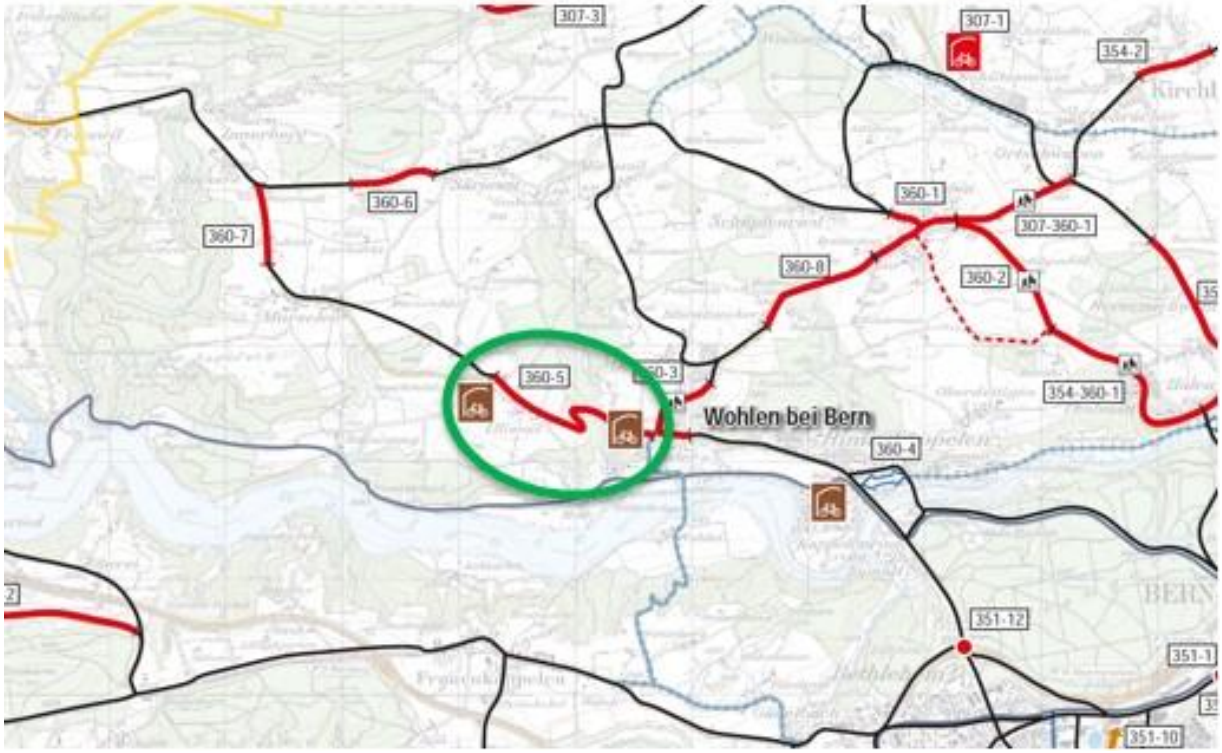
BM.FVV-Ü.03.25

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Wohlen bei Bern, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.91	01.01.2035	31.12.2038

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Auf der Kantonsstrasse zwischen Illiswil und Unterwohlen bestehen gemäss Standards des Kantons Bern Defizite für Velofahrende längs (Netzlücke 360-5). Mit der Umsetzung der Massnahme werden die Defizite behoben und die Verkehrssicherheit verbessert. Ausserdem wird die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht (Schulwegsicherung), die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modalsplit und der Multimodalität ermöglicht.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2035	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2038	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Veloverbindung Sensemattstrasse, Abschnitt Mittelhäusern, Schwarzenburgstrasse - Thörishaus, Freiburgstrasse

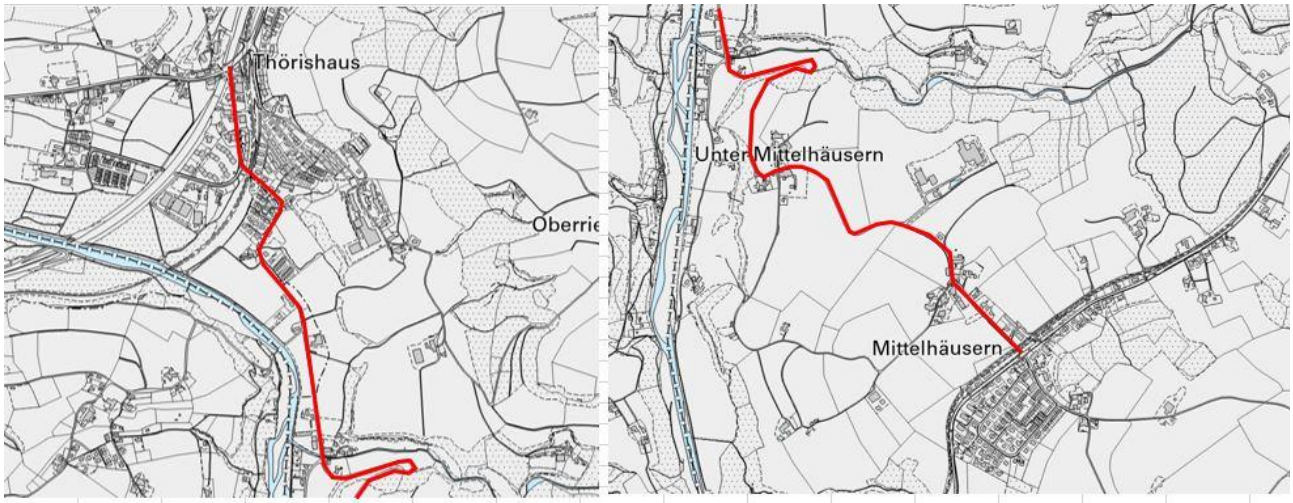
BM.FVV-Ü.03.26

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	TBA-OIK, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.50	01.01.2036	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Die Massnahme sieht eine Optimierung (und ggf. Neubau) der Velowegverbindung entlang der Sensemattstrasse von Mittelhäusern nach Thörishaus vor. Die Verbindung ist im kommunalen Richtplan Raumentwicklung als bestehende, zu verbessernde Haupt- und Nebenverbindung mit der Massnahmen-Nr. 34 festgehalten.

Ziele:

- Verbindung der beiden Könizer Siedlungsgebiete auf einer attraktiven Veloverbindung.

- Ausbau und Verdichtung des regionalen und kommunalen Veloverkehrsnetzes der Gemeinde Köniz.
- Tangentiale Veloverkehrsverbindung zwischen den beiden Könizer S-Bahnhaltestellen Törishaus Dorf (S1 Fribourg - Bern - Thun / S2 Laupen – Bern
- Langnau i.E.) und Mittelhäusern (S6 Bern - Köniz - Schwarzenburg).
- Die neue Veloachse verbindet die beiden kantonalen Veloalltagsrouten (resp. angestrebte Velohauptrouten gemäss Teilstrategie Veloverkehr) Neuenegg - Bern und Schwarzenburg - Köniz - Bern.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2034	Studie	Gemeinde
01.01.2036	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2039	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Fuss- und Veloverbindung entlang der Bahngleise nach Schwarzenburg, Abschnitt Niederscherli - Mittelhäusern

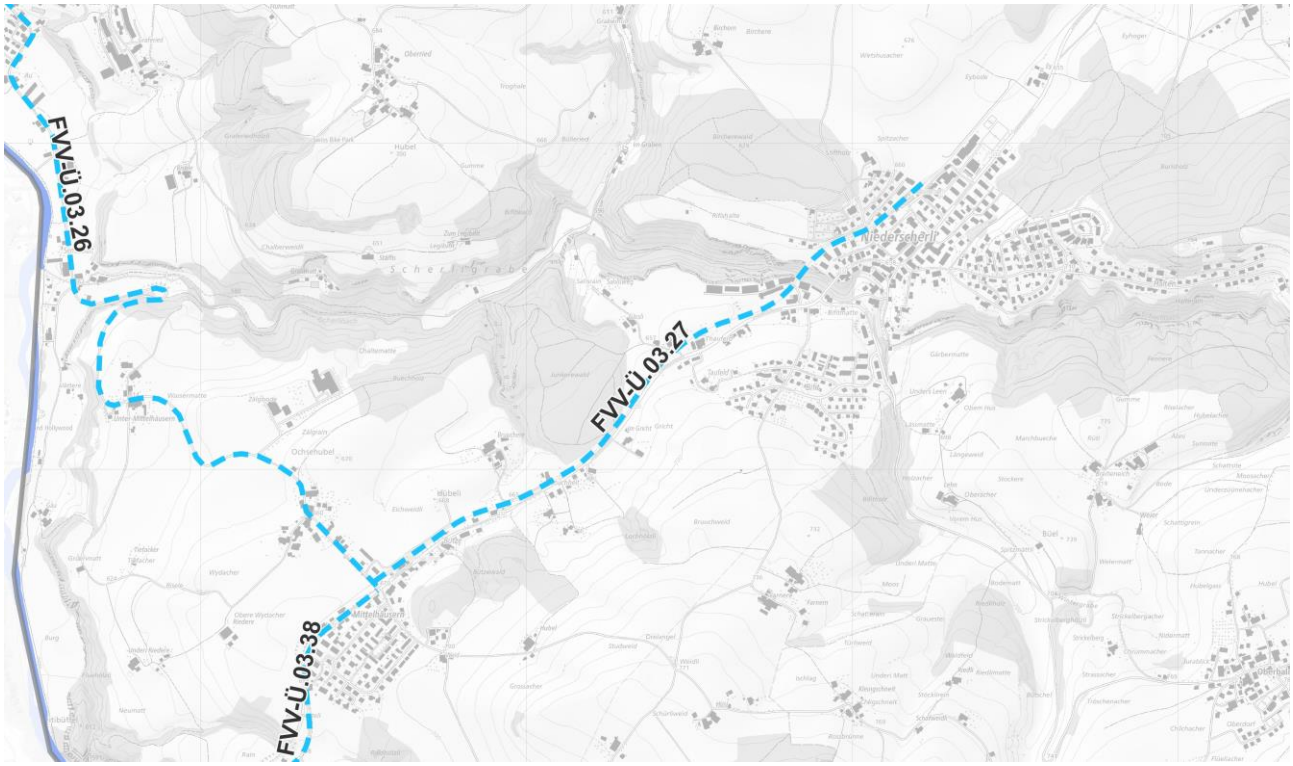
BM.FVV-Ü.03.27

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmen, TBA-OIK, ANF

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
14.50	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Von Köniz Zentrum führt der kantonale Veloweg in Richtung Schwarzenburg heute entlang der Kantonsstrasse. Die Massnahme sieht vor, für den Fuss- und Veloverkehr eine Alternativroute zur Kantonsstrasse entlang der Bahngleise zu erstellen. Die Massnahme ergänzt die Studie des Kantons zur Studie Planung Velobahn Nr. V13 von Köniz nach Niederscherli und deckt den Abschnitt von Niederscherli bis Mittelhäusern resp. Gemeindegrenze nach Schwarzenburg ab. Die Fuss- und Veloverbindung befindet sich teilweise innerhalb des Prüfungskorridors für Velobahnen Nr. V13 «Niederscherli/Schliern–Köniz–Bern» gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Veloverbindung Grosshöchstetten - Konolfingen

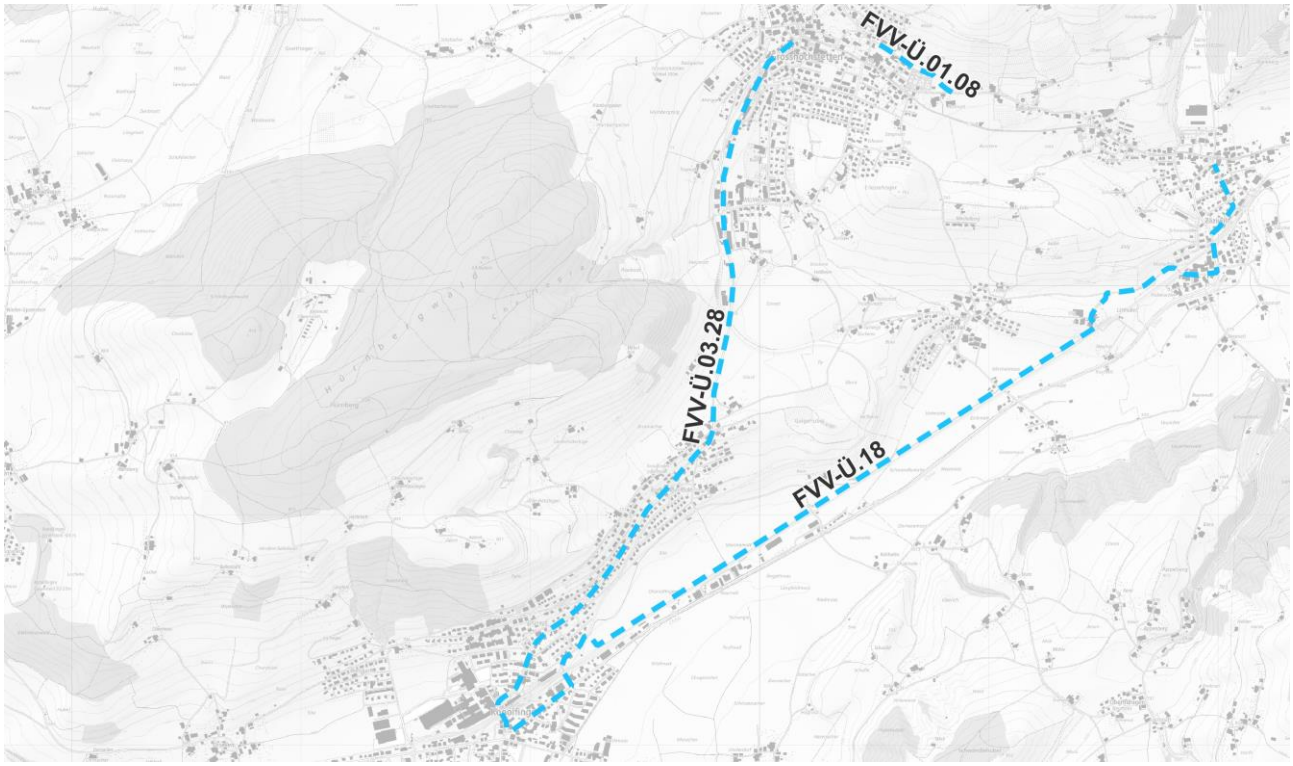
BM.FVV-Ü.03.28

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Konolfingen, Grosshöchstetten, ANF

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.60	01.01.2032	31.12.2034

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Der stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV: 8000-8500) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Infrastruktur vorhanden). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Querschnitt zwischen 6.5 und 7m, die Strassenparzelle ist 8.5m breit. Ausbau der Kantonsstrasse auf ca. 8.5m (meist innerhalb der bestehenden Strassenparzelle möglich) und Erstellung eines Radstreifens in der Steigung. Abhängigkeit zur Ausgestaltung der RGSK Massnahme MIV-O-8. (Massnahme 3.L.2 aus Korrididorstudie RKBM).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2034	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Vechigen, Neubau Geh- und Radweg Lindental - Krauchthal

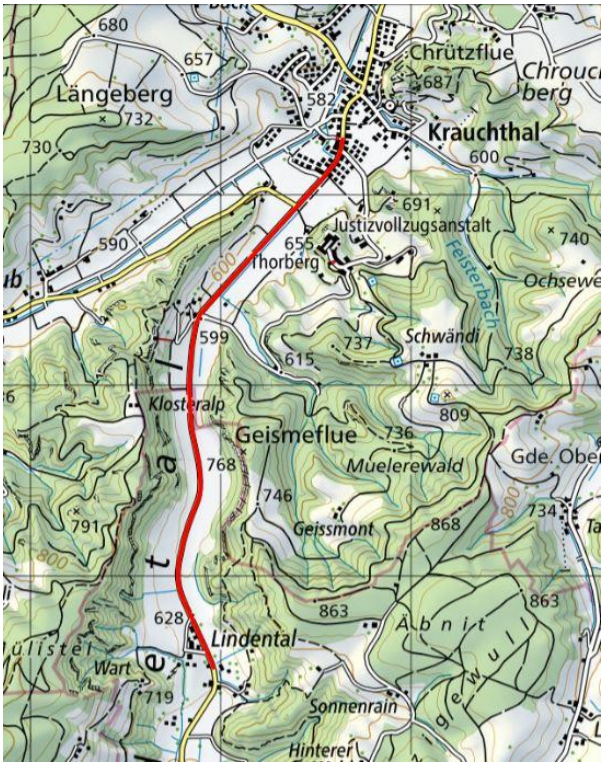
BM.FVV-Ü.03.29

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Krauchthal, Vechigen, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.28	01.01.2036	31.12.2038

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Verlängerung des im 2020 fertiggestellten abgetrennten Geh- und Radweg Lindental (Boll - Lindental Dorf) von Lindental Dorf bis Krauchthal Dorf.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2038	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Meikirch, Veloverbindung Ortschwaben - Meikirch

BM.FVV-Ü.03.30

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Massnahme Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK III	Meikirch, ANF, TBA-OIK III

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.80	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Der Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Ortschwaben und Meikirch (DTV 2000 - 3000, v85 > 80 km/h) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht, da mehrheitlich keine Veloinfrastruktur vorhanden ist. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Entsprechend soll das Veloangebot verbessert werden: Im Abschnitt Nord soll ein Radstreifen bergwärts angeboten werden. Im Abschnitt Süd wird ein baulich abgetrennter Fuss- und Radweg realisiert. Zudem wird im Knoten Kirchlindach-/Meikirchstrasse der separate Linksabbieger aufgehoben und ein Mehrzweckstreifen sowie ein Radstreifen angeordnet. Zudem könnte eine Temporeduktion die Sicherheit für Velofahrende zusätzlich verbessern.

(Korrdiorstudien RKBM: Massnahmen 4.L.1-4.L.4 + 4.P.1 + 4.P.3). Aufgrund von nicht verhältnismässigen Eingriffen in IVS-Objekte und Waldgebiete geht der Massnahmenträger von einer Optimierung der bestehenden Linienführung aus.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**
	01.10.2030	Studie	TBA-OIK III
	01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK III
	31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK III

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Münchenbuchsee, Veloverbindung Zollikofen - Münchenbuchsee

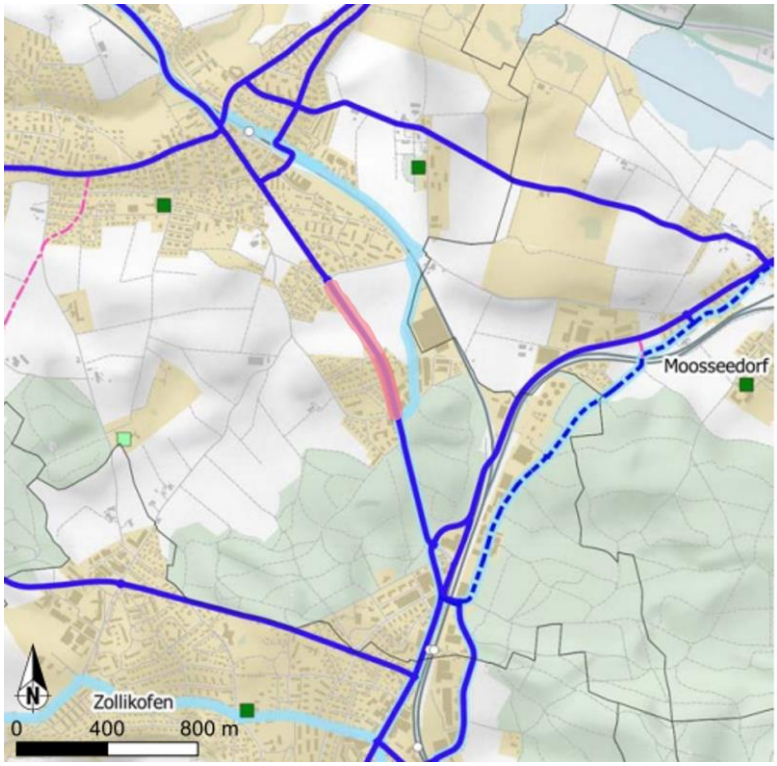
BM.FVV-Ü.03.31

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
TBA-OIK III	Münchenbuchsee, Zollikofen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
1.96	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Der stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Im Rahmen der Velobahnkorridorstudie soll eruiert werden, welche Massnahmen künftig zu realisieren sind.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	TBA-OIK III
	01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK III
	31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK III

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs

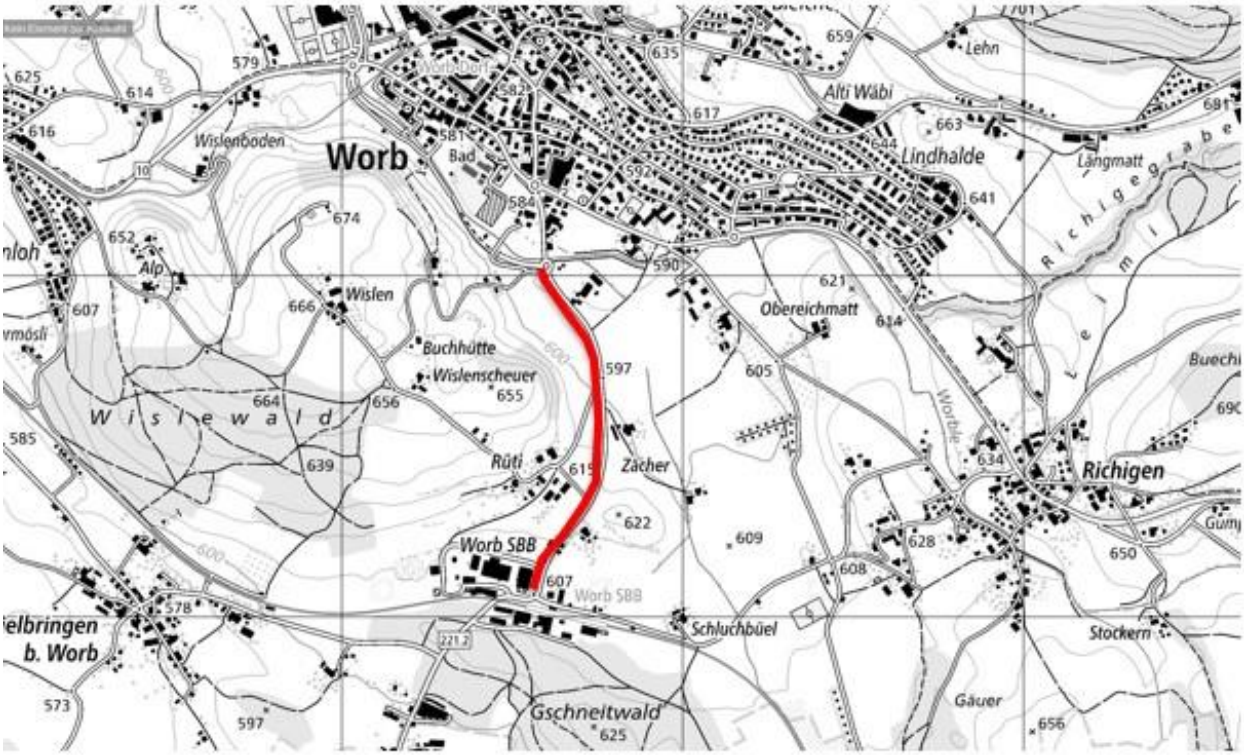
BM.FVV-Ü.03.32

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Worb, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.98	01.01.2035	31.12.2037

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Die Rubigenstrasse in Worb ist die Verbindungsstrasse zwischen Worb Dorf und Worb SBB. Das Verkehrsaufkommen wächst jährlich um 1 %, dies verschärft die Defizite für den Langsamverkehr, insbesondere für den Veloverkehr in Längsrichtung. Die Massnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit für Velofahrende und stärken die Attraktivität für den Langsamverkehr.

Mögliche Massnahmen sind ein Ausbau des Strassenquerschnitts für Radstreifen ein-/beidseitig, eine Umgestaltung der Kreuzung Rütiweg sowie eine Abbiegehilfe bei der Einmündung Stationsstrasse.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2035	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2037	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Umsetzung Velohauptroute Neuenegg-Laupen-Bösingen, Abschnitt 4.2 Wydenrain-Ramsere

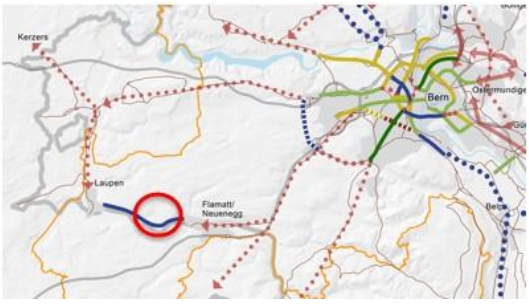
BM.FVV-Ü.03.33

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Laupen, Neuenegg, Berner Wanderwege, Schweiz mobil, Bösingen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.50	01.01.2033	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohauptroutennetzes für den Veloverkehr (insbesondere bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohauptrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Velohauptrouten dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration.

Zwischen Laupen und Neuenegg bis Bösingen wird der Velofreizeitverkehr entlang der Sense geführt, während der Veloalltagsverkehr auf der Kantonsstrasse stattfindet. Die Kantonsstrasse ist eng und gefährlich für den Veloverkehr. In der Korridorstudie «Veloverkehr Laupen–Neuenegg» (TBA, 2019) wurden verschiedene Varianten der Linien-führung untersucht. Der Variantenvergleich schliesst mit folgenden Bestvarianten: Abschnitt 4.1 Laupen-Wyderain: Führung entlang der Kantonsstrasse sowie Wyderain = Bahnquerung ohne Verlegung KS; Abschnitt 4.2 Wyderain-Ramsere: Führung auf bestehendem Flurweg entlang der Bahn; Abschnitt 4.3 Ramsere-Neuenegg: Führung über bestehende Wege, ev. zusammen mit Fussverkehr.

In einem ersten Schritt soll das Teilstück 4.2 Wyderain-Ramsere realisiert werden. Massnahmen: Zweirichtungsradweg, zum grössten Teil auf bestehenden Güterstrassen, die asphaltiert werden.
Wo sich der geplante Velo- und der bestehende Wanderweg räumlich überschneiden,

besteht ein erhöhter Koordinationsbedarf. Eine mögliche Verlegung der nationalen Wanderroute 2 (Trans Swiss Trail) auf die gegenüberliegende Sense-Seite steht zur Diskussion.

Die Umsetzungsmassnahme basiert auf der Planungs-Massnahme LV-W-3-a Korridorstudie Neuenegg-Laupen (0351.3.111) aus der 3. Generation des AP Bern.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2031	Studie	TBA-OIK II
01.01.2033	Baubeginn	TBA-OIK II
31.12.2039	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Sachplan Veloverkehr (SVV)

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Oppligen, Velohauptroute Münsingen - Thun: Opp-2 Bernstrasse Umgestaltung Brücke und Anschluss Kreisel (mittelfristige Massnahme)

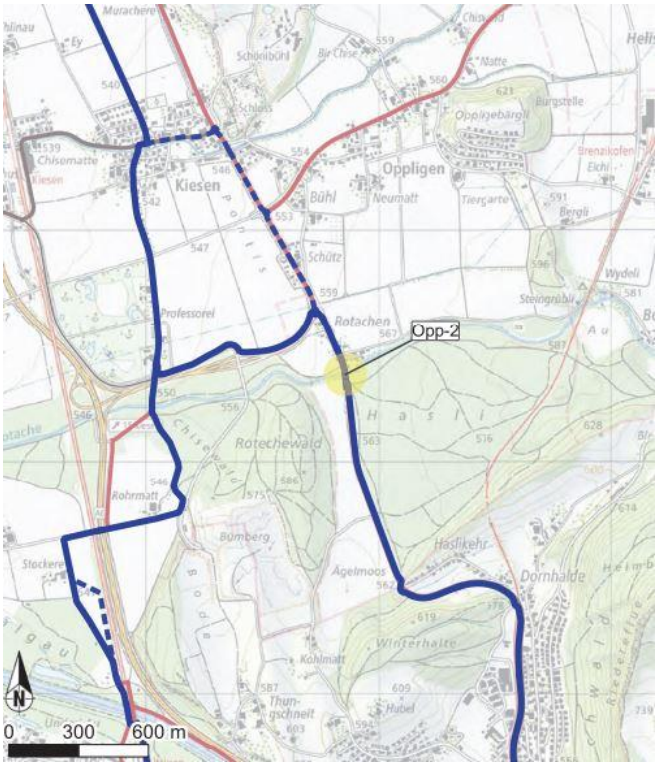
BM.FVV-Ü.03.34

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Oppligen, Kiesen, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.50	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Die Bernstrasse wird stark befahren, die gefahrenen Geschwindigkeiten sind teilweise erhöht. Aktuell ist abschnittsweise keine Infrastruktur für den Veloverkehr vorhanden. Die Sicherheit und der Komfort des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.
Entsprechend soll die Bernstrasse punktuell zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs (mind. 1,8m RS in eine Richtung und 2m Trottoir, Fahrbahn 6.5m) verbreitert werden. Das westliche Trottoir auf der Brücke ist für den Veloverkehr zu öffnen und mittels Rampe anzubinden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Oppligen, Velohauptroute Münsingen - Thun: L-03 Radweg Bernstrasse bis Rotachen (langfristige Massnahme)

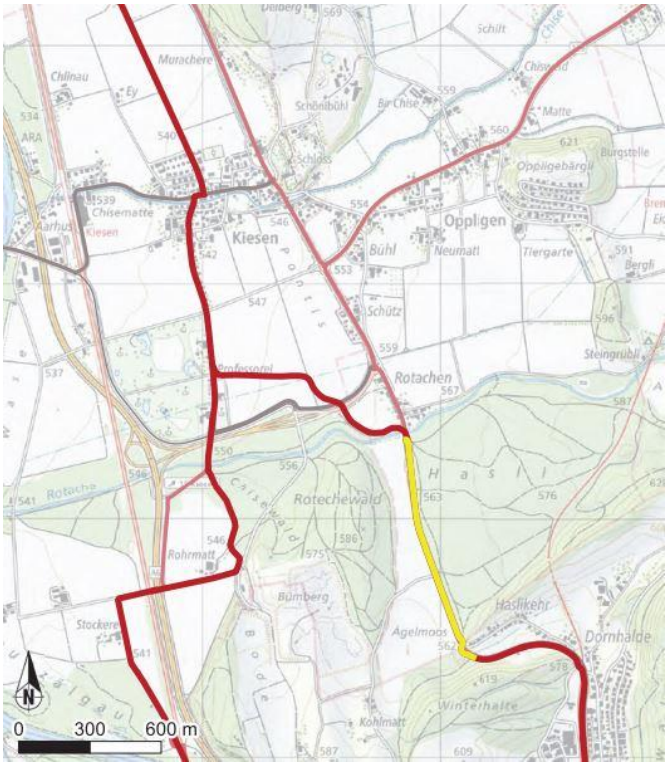
BM.FVV-Ü.03.35

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Oppligen, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	01.01.2036	31.12.2037

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Die Veloführung auf der Bernstrasse ist richtungsgetrennt. In Fahrtrichtung Heimberg fährt das Velo auf einem Radstreifen auf der Fahrbahn. In Fahrtrichtung Kiesen ist zusätzlich zum Radstreifen ein Radweg vorhanden. DIeser wird durch eine Unterführung an den Zweirichtungsradweg angebunden.

Langfristig ist ein durchgehender Zweirichtungsradweg westlich der Fahrbahn von Heimberg bis Oppligen Rotachen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts des Veloverkehrs anzustreben. Die Massnahme ist in Kombination mit der Massnahme L-02 (Überführung Autobahnanschluss Kiesen) zu realisieren.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2037	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Worb, Veloverbindung Richigenstrasse

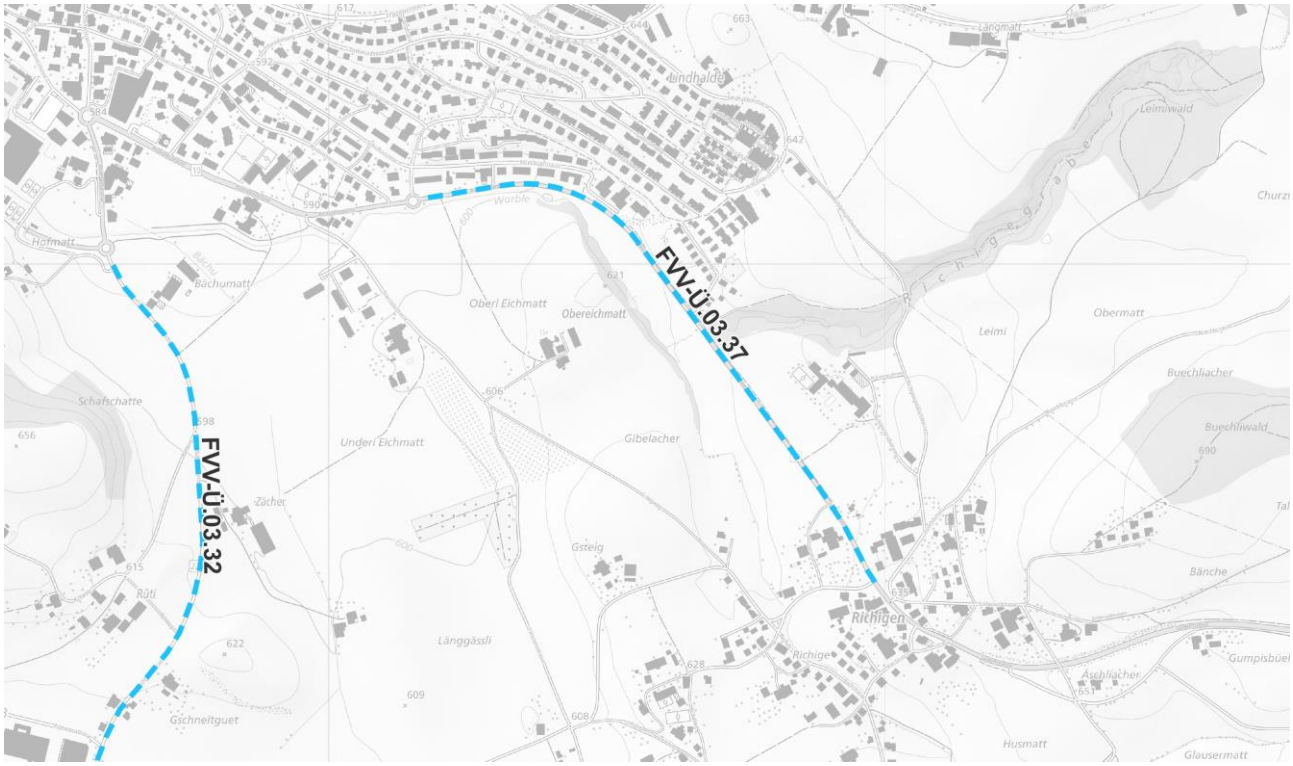
BM.FVV-Ü.03.37

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.93	01.01.2036	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb Bislang ist keine Veloinfrastruktur vorhanden. Mit der Massnahme wird die Netzlücke geschlossen. Es handelt sich um einen Schulweg in topografisch anspruchsvollem Gelände.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2039	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Schwarzenburg, Veloverbindung Mittelhäusern – Schwarzenburg

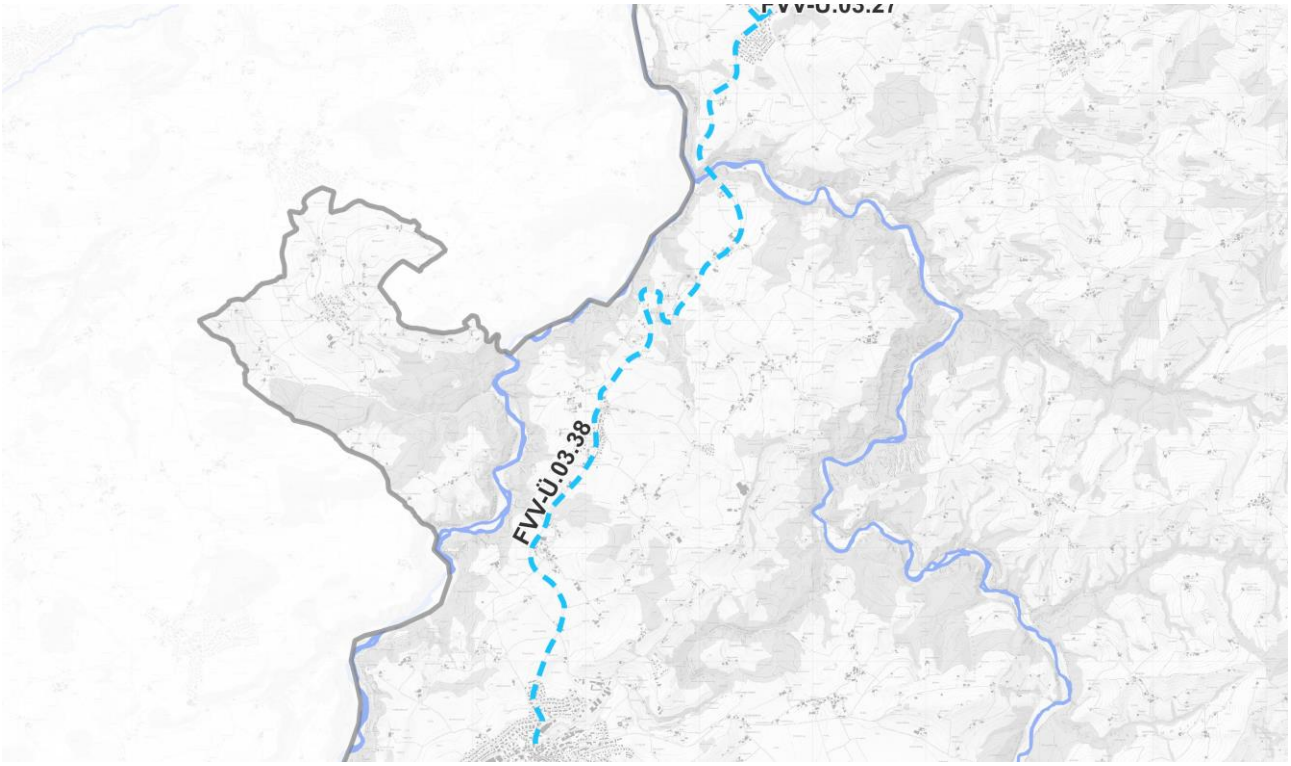
BM.FVV-Ü.03.38

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	---

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
0.93	01.01.2036	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Zwischen Mittelhäusern und Schwarzenburg besteht eine Netzlücke im Velonetz. Mit dieser Massnahme wird die Netzlücke geschlossen. Die regionale Velonetzplanung und der Grosse Rat stützen diese Massnahme.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2039	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Verbesserungen auf Veloverbindung Zollikofen - Münchenbuchsee - Moosseedorf

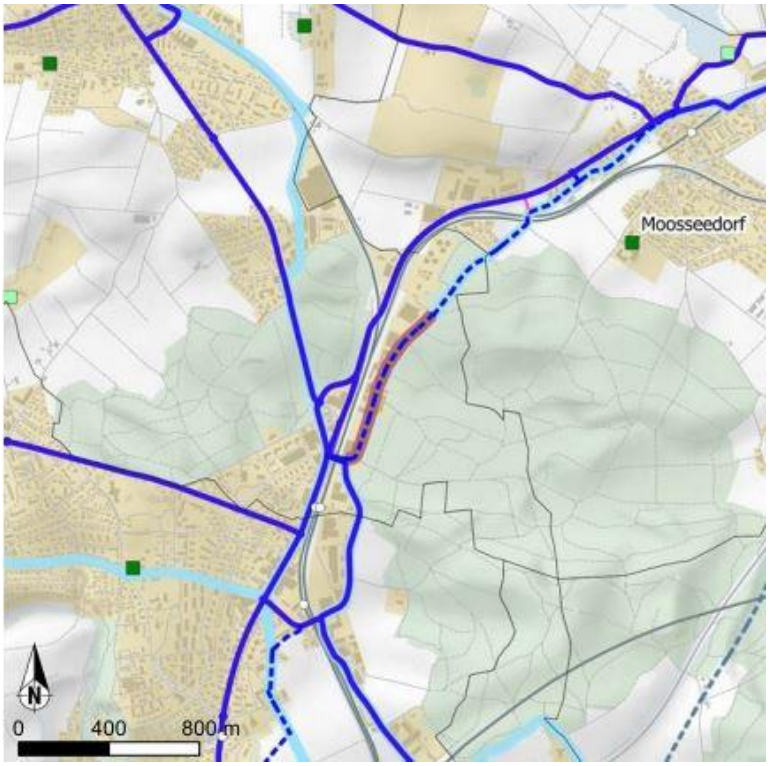
BM.FVV-Ü.03.39

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.69	01.01.2036	31.12.2036

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Ausbau der Industriestrasse auf einen velofreundlichen Querschnitt (klarere Zuteilung der Verkehrsflächen, Einrichtung T30 und Velostrasse etc.) (Massnahme 5.L.4 aus Korridorstudie RKBM).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2033	Studie	Gemeinde
	01.01.2036	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, BGK Thunplatz

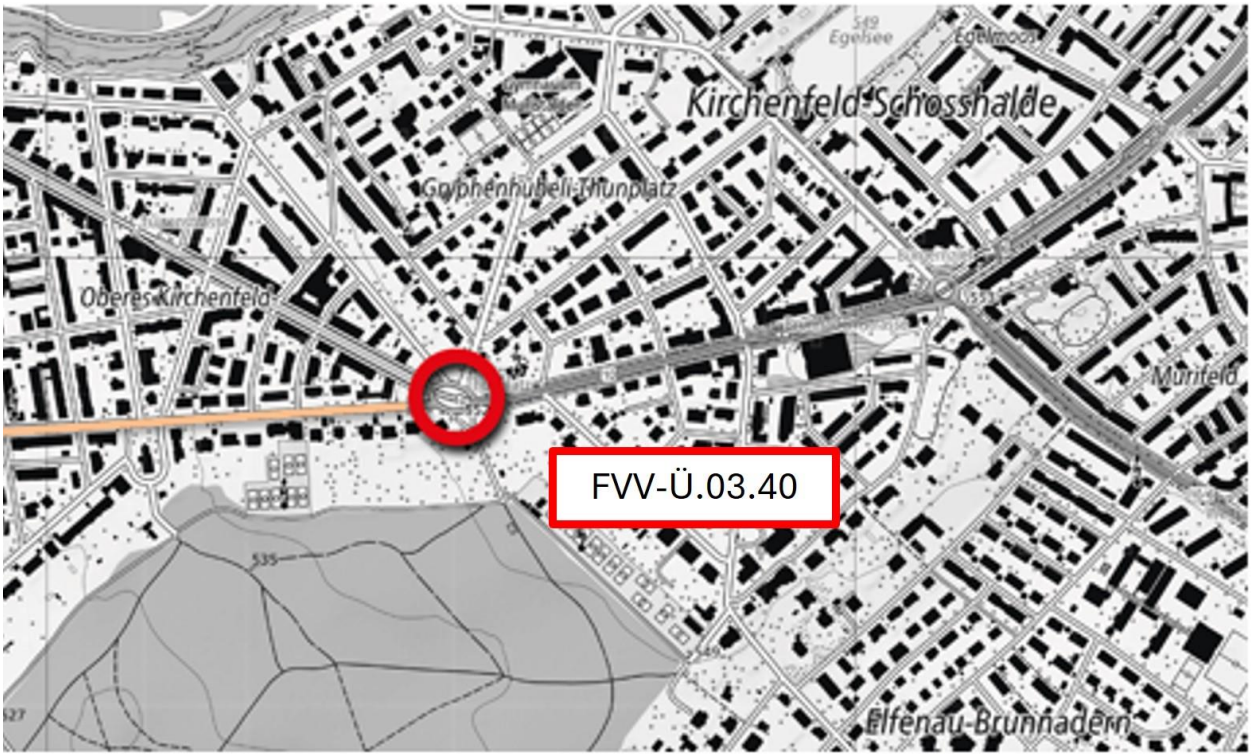
BM.FVV-Ü.03.40

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde	Transportunternehmen, TBA-OIK II

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	9.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Ziele:

- Verbesserungen für den Veloverkehr (Velohauptroute): Haltestelle Umfahrungen Erhöhung der Verkehrssicherheit^
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Hindernisfreie Haltestellen, Fusswege und Fussgängerquerungen
- Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Velotangentialverbindung Grauholzstrasse Ittigen - Schönbühl

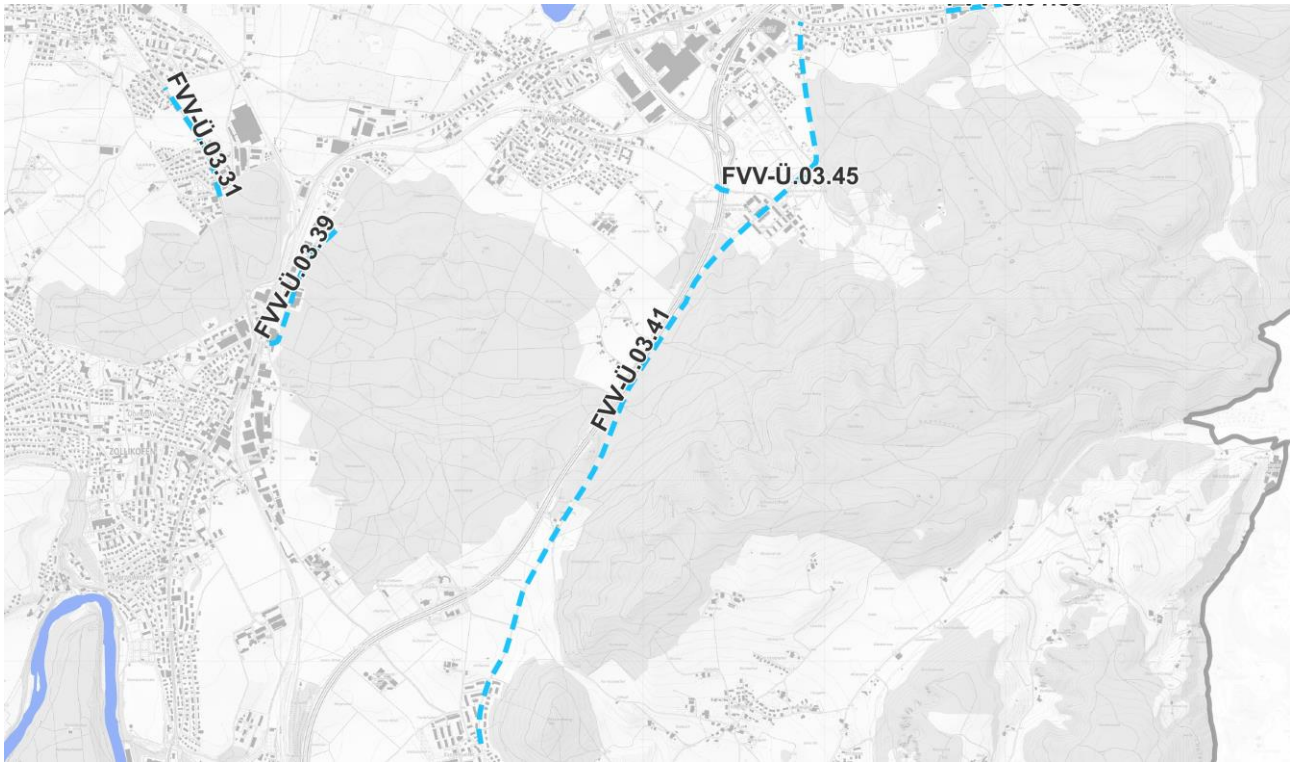
BM.FVV-Ü.03.41

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Massnahme Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Ittigen, Moosseedorf, Bolligen, Urtenen-Schönbühl, ANF

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.50	01.01.2033	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Die Grauholzstrasse zwischen Schönbühl und Ittigen verfügt nur über eine mangelhafte Veloinfrastruktur, daher wird diese Verbindung vom Velo-Alltagsverkehr kaum benutzt. Da diese Achse viel Potenzial für den regionalen Veloverkehr bietet und eine wichtige Funktion im regionalen und kantonalen Velonetz erfüllt (vgl. Kt. Sachplan Veloverkehr), soll diese Verbindung mit einer Velofahrbahn ergänzt werden. Zusätzlich kann mit dem Ausbau die regionale Verkehrsdrehscheibe Mooseedorf/Schönbühl erschlossen werden. Die Realisierung der Massnahme soll in enger Zusammenarbeit der Gemeinden Ittigen, Moosseedorf, Bolligen und Schönbühl geschehen. Im Einklang mit

diesen Massnahmen sind im Bereich Sand/Waffenplatz zusätzliche bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen geplant.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**
	01.10.2031	Studie	Gemeinde
	01.01.2033	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Ausgangslage	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Personenunterführung Wankdorf - Veloverbindung und Velostation

BM.FVV-Ü.03.42

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	40.30	01.01.2036	31.12.2040

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Beim Bahnhof Wankdorf steigen heute täglich rund 10000 Personen ein und aus. Die SBB geht davon aus, dass der Bahnhof voraussichtlich bis 2028 seine Kapazitätsgrenze erreichen wird und dass die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen bis 2040 um 80 bis 100 Prozent zunehmen wird. Aus diesem Grund plant sie die Weiterentwicklung des Bahnhofs. Diese umfasst auch den Ersatz der sanierungsbedürftigen Passerelle durch eine Personenunterführung.
Mit der Personenunterführung des Bahnhofs kann die bestehende Lücke im Velohauptroutennetz zwischen Ittigen und Bern geschlossen werden. Aus diesem Grund soll die Unterführung Wankdorf velogängig (fahrbar) ausgestaltet und mit einer

Velostation mit ca. 500 Abstellplätzen ergänzt werden.

An die Realisierung der Veloquerung wurden mit dem AP3 (ÖV-Reg-4, 0351.3.044) und für die Realisierung der Velostation mit den AP2 (V-KM 2.1a, 0351.2.090) Beiträge an die Kosten von insgesamt 10.6 Mio. Franken zugesichert. Auf der Grundlage des Auflageprojekts der SBB für die Bahnhofentwicklung werden die Kosten neu auf 40.3 Mio. veranschlagt. Neu ist zudem, dass das Vorhaben erst umgesetzt werden kann, wenn andere, übergeordnete Ausbauten der Bahnhofinfrastruktur im Knoten Bern abgeschlossen sind. Eine Inbetriebnahme des erweiterten Bahnhofs ist aus heutiger Sicht (2024) erst nach 2036 möglich.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2030	Studie	Gemeinde
01.01.2036	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2040	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern - Köniz, Morillonstrasse / Bahnübergang BLS

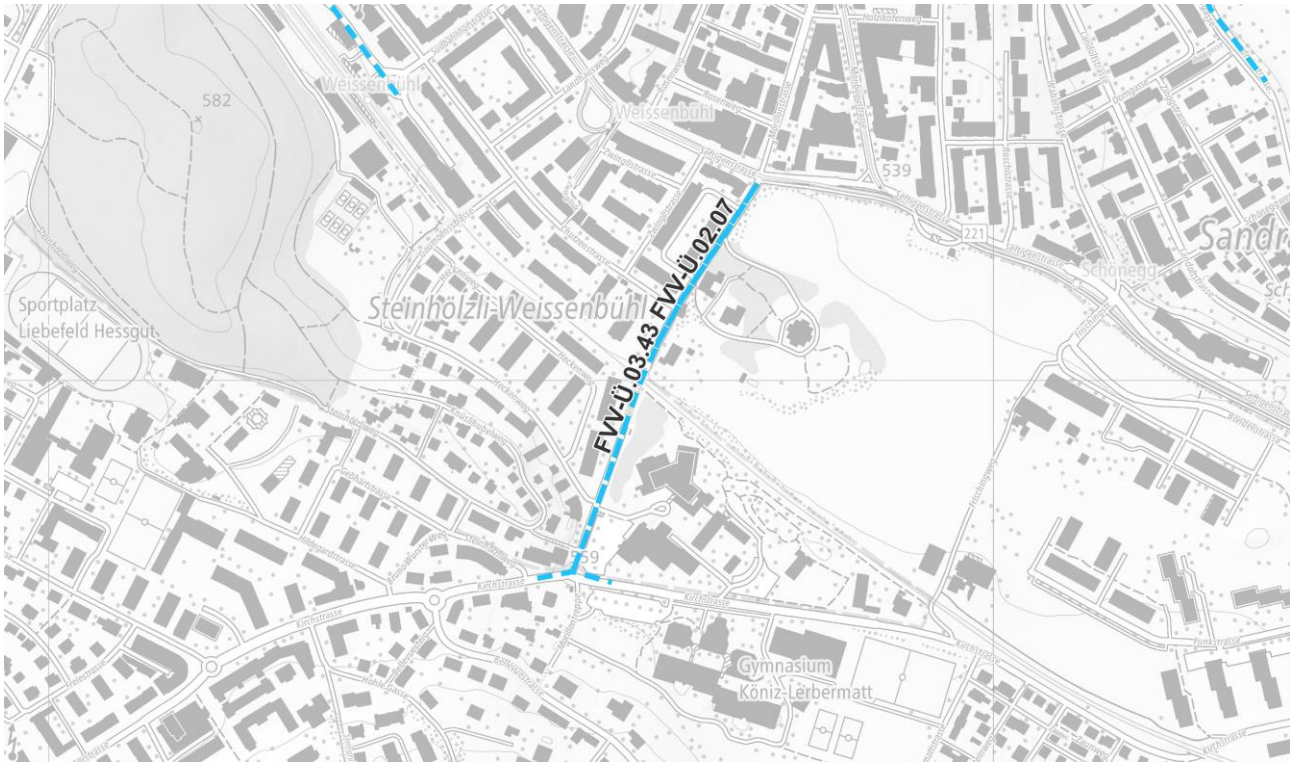
BM.FVV-Ü.03.43

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	Köniz, Region, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	11.00	01.01.2036	31.12.2037

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Mit der Verbesserung der Bahnquerung im Rahmen des Doppelspurausbaus der BLS kann auf einem kritischen Abschnitt im Fuss- und Veloverkehrsnetz die Attraktivität und Sicherheit für den Alltags- und den Freizeitverkehr erhöht werden. Die unabhängig zu dieser Massnahme möglichen Verbesserungen auf der Morillonstrasse zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs sind in einem separaten Massnahmenblatt enthalten (AP5: BM.FVV-Ü.02.07).

Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des motorisierten Verkehrs bei und führen zu einem höheren Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2030	Studie	Gemeinden
01.01.2036	Baubeginn	Gemeinden
31.12.2037	Inbetriebnahme	Gemeinden

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, ESP Ausserholligen, neue Fuss, und Velounterführung und Velostation Europaplatz

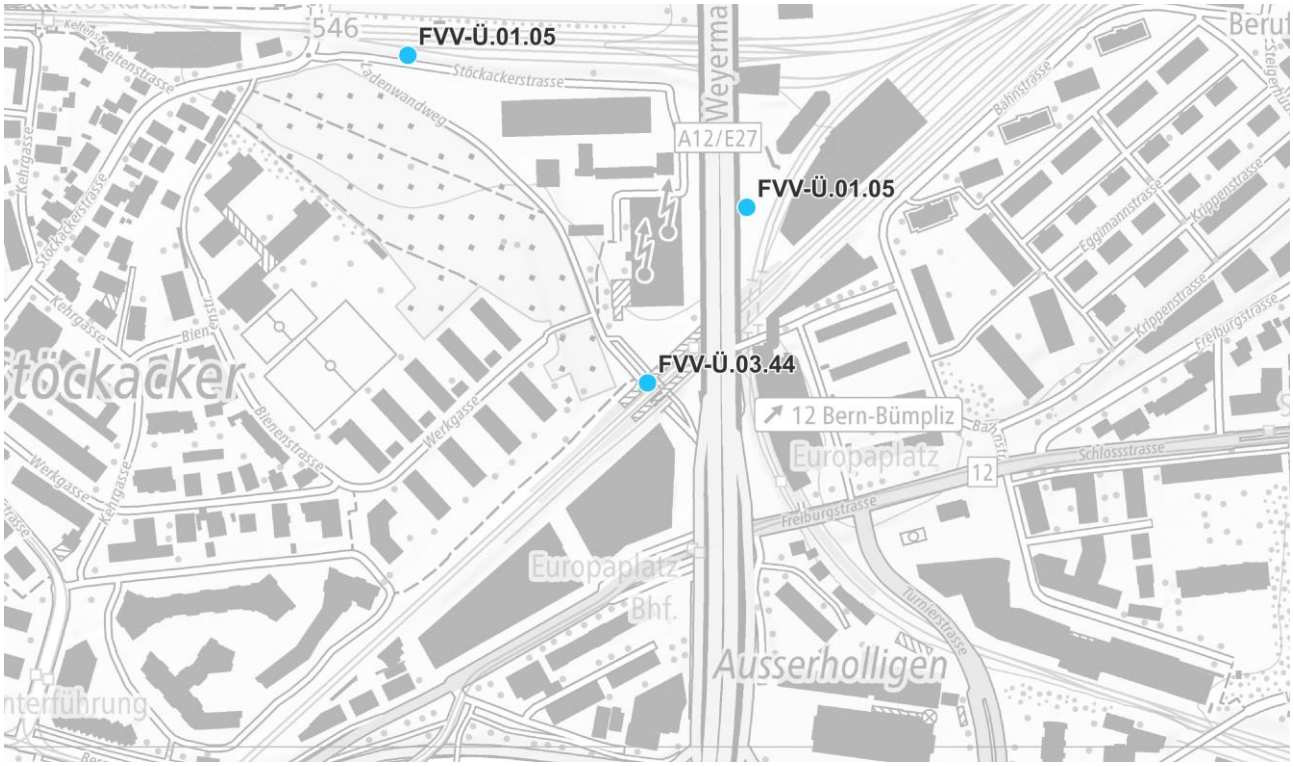
BM.FVV-Ü.03.44

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	30.00	01.01.2036	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Der Premium-ESP Ausserholligen wird sich zu einem dynamischen Stadtquartier entwickeln. Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung sollen sich im ESP Ausserholligen ansiedeln. Ziel ist, dass die Menschen den ESP mit dem ÖV und dem Velo erreichen und innerhaltb des ESP zu Fuss. mit dem Velo und mit Sharing (Velo. Trottinetts) die letzte Meile machen. Hierzu sind direkte Verbindungen notwendig. Die Breite der bisherigen Unterführung Ausserholligen wird für die steigende Frequenz von Personen kurz- bis mittelfristig zu eng. Eine weitere, neue Unterführung beim Europlatz mit angrenzender Velostation (650 - 1100 Veloabstellplätze) unter oder neben dem Bahndamm soll mittelfristig direkte Anschlüsse und eine direkte Verbindung

Eurpoaplatz- EWB-Areal - Campus bilden. Damit kann der Stadtboulevard vom nördlichen Bereich bis zum Europaplatz verlängert werden.
Dank der Unterführung und der neuen Fuss- und Velowege werden die Teilgebiete zwischen den Bahninien besser vernetzt. Durch die Velostation kann der Aussernaum von Velos entlastet werden Den Sharing-Plätzen wird im Raum Ausserhollligen eine hohe Bedeutung zugeordnet, insbesondere im Umfeld der Bahnstationen. Durch die Verbesserung der regionalen und lokalen Erschliessung sowie der Aufwertung des Raumes Ausserholligen wird die Siedlungsentwicklung nach innen gestärkt. Der öffentliche Raum unter dem Viadukt wird deutlich aufgewertet. Der Ausbau des ÖV sowie des Fuss- und Velowegnetzes stärkt das zukünftig dicht genutzte Gebiete im Stadtquartier.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2036	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2039	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Moosseedorf, Verbreiterung Unterführung Autobahn A1 Gewerbestrasse / Sandstrasse

BM.FVV-Ü.03.45

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ASTRA

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2032	01.01.2030

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Tangentialverbindung Veloverkehr , Fussgänger mit dem Autobahnausbau der A1. Sichere Fussgänger- und Veloverbindung zu den Sportstätten Sand. Velotangentialverbindung aus dem Raum Bolligen/ Ittigen nach Moosseedorf - Schüpfen.Das ASTRA/UVEK lehnt im Rahmen des Autobahnausbaus die Verbreiterung ab oder die Gemeinde müsste die Kosten übernehmen. Realisierungstermin abhängig von 8-Spur-Ausbau Wankdorf-Schönbühl.

Alternativ wäre auch eine separate Tunnelquerung für den Langsamverkehr denkbar. Die heutige Tunnelquerung ist schon heute gefährlich und entspricht gemäss

Gutachten Metron nicht den Vorschriften. Mit dem Ausbau wird der Tunnel noch länger und gefährlicher. Das Astra befürwortet eine Ampellösung.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	01.01.2030	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	Vororientierung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

4.3 Öffentlicher Verkehr

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal

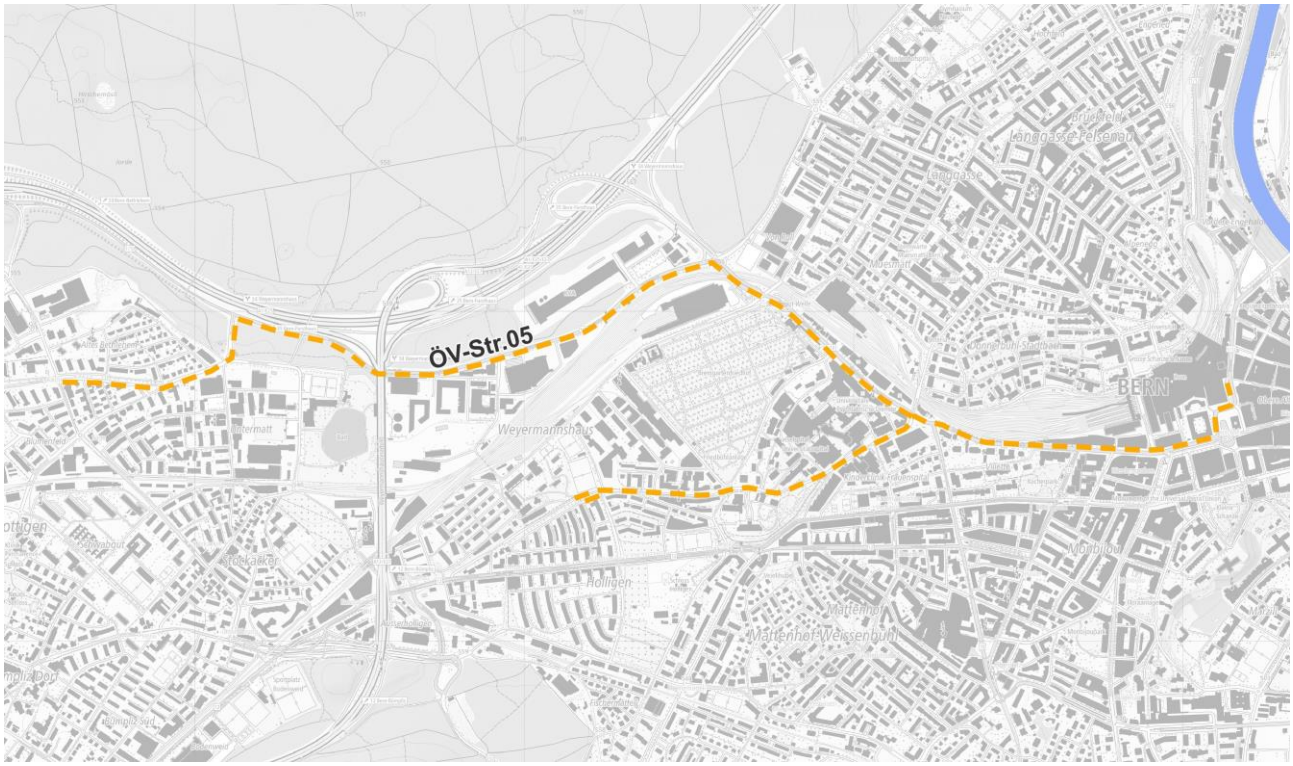
BM.ÖV-Str.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Strassengebundener ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	AÖV, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.00	01.01.2030	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Das Inselareal ist als zweitgrösster Spitalstandort der Schweiz einer der grössten Verkehrserzeuger der Stadt und Region Bern. Mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV-Erschliessung Inselareal (ZMB Insel) wurden unter der Federführung des Kantons Bern Varianten evaluiert, um die stark zunehmende Nachfrage auf den beiden Linien 12 und 101 zu bewältigen. Im Teilgebiet «Inselspital» ist gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern zwischen 2016 und 2040 bei der ÖV-Nutzung eine Zunahme von rund 43% (ca. 6'000 ÖV-Fahrten) zu rechnen. Als kurz- bis mittelfristige Bestvariante schlägt die ZMB vor, die beiden Linien 12 und 101 auszubauen. Die aktuell laufende Vertiefungsstudie „Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y bei Inselareal“ des Kantons und der RKBM (Abschluss 2025) sieht folgende Anpassungen am Konzept dieser beiden Buslinien vor:

- Linie 12: Umstellung auf Doppelgelenkbus, Verknüpfung mit Ast Neufeld, Taktverdichtung auf dem Ast Holligen in HVZ
- Linie 101: Taktverdichtung zwischen Güterbahnhof und Bethlehem Kirche

Die Massnahme beinhaltet die Anpassung der Haltestelleninfrastruktur der Linie 12 an die grösseren Fahrzeuge, Anpassungen an Knoten, und Anpassung der Infrastruktur zum Wenden. Dazu werden bestehende Haltekanten angepasst, neue erstellt, sowie die Befahrbarkeit zum Wenden bei Regel- und Verstärkungskursen in Holligen, Neufeld P+R, Bethlehem Kirche und Güterbahnhof sichergestellt. Die Massnahme beinhaltet ebenfalls die Anpassung der Trolleybus-Fahrleitungen bei der Endhaltestelle P+R Neufeld an das neue Buskonzept.

Die künftige Endhaltestelle für Doppelgelenkbusse der Linie 12 am Europaplatz (Verknüpfung S-Bahn) und damit die Verlängerung bis Europaplatz inkl. Sicherstellung der Befahrbarkeit der Freiburgstrasse, wird zu einem späteren Zeitpunkt erstellt und ist nicht Teil dieser Massnahme. Auch nicht Teil dieser Massnahme ist die Erstellung einer Wendemöglichkeit im Nord-Osten des Bahnhofs Bern.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2021	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

BM.ÖV-Str.11 Stadt Bern, Verlängerung ÖV-Linien Erschliessung Inselareal, Anpassung Infrastruktur Strecke sowie Wendemöglichkeit neue Endhaltestellen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Netzstrategie Kernagglomeration Bern, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2020
- ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal: Synthesebericht 2021
- Vorstudie Befahrbarkeit 2024/25
- Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y bei Inselareal (2025)

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, ÖV-Tangentiallinie Bern Nord

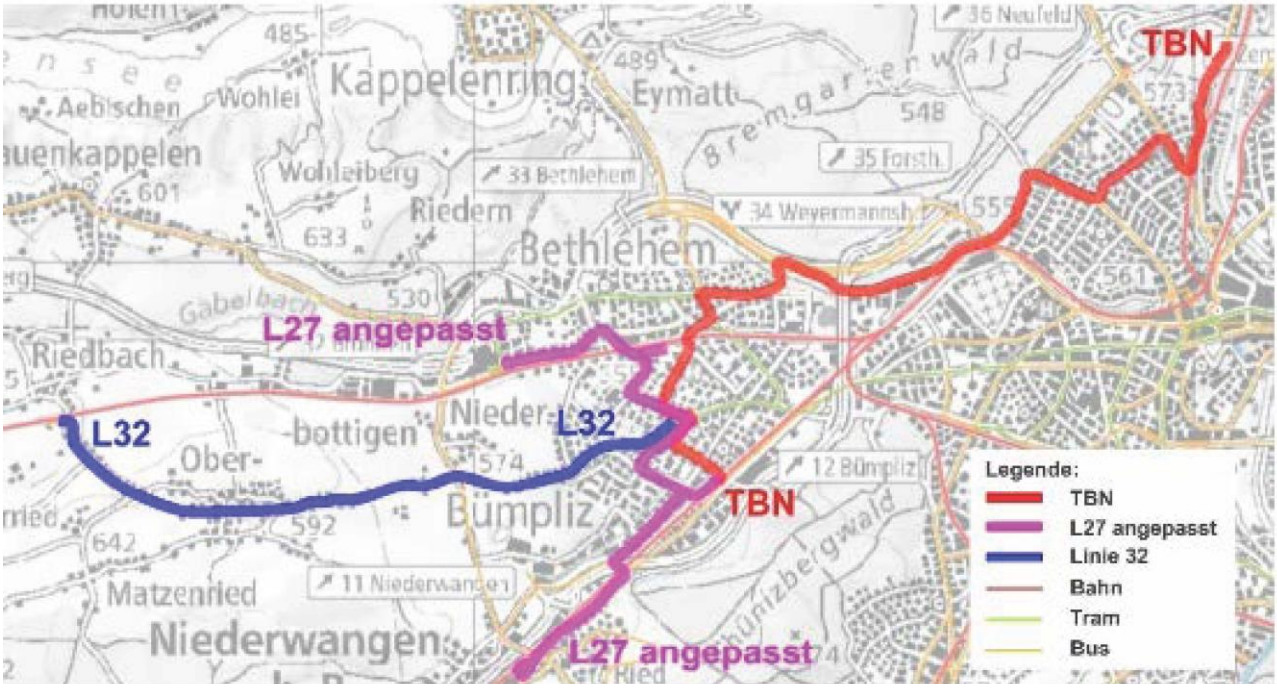
BM.ÖV-Str.06

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Strassengebundener ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Bern

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

-

Massnahmenbeschrieb

Um den Hauptbahnhof und das Stadtzentrum zu entlasten, die Quartiere Berns besser miteinander zu verbinden und Mängel im ÖV-Netz zu beheben, hat die RKBM ein Angebotskonzept für die nordwestlichen Quartiere Berns ausgearbeitet. In der Bestvariante wird eine neue Tangentiallinie Bern Nordwest (TBN) zwischen Bümpliz und der Länggasse sowie die Anpassung der Buslinie 27 und die Beibehaltung der Buslinie 32 vorgeschlagen.

Für eine Umsetzung der Linienführung gemäss Angebotskonzept wäre der Neubau von rund 25 Haltekanten nötig, sieben bestehende Haltestellen würden nicht mehr mit Buslinien bedient und könnten zurückgebaut werden. Die definitive Linienführung und

die daraus resultierenden Infrastrukturkosten müssen im Rahmen von Studien noch vertieft untersucht werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2028	Studie	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Angebotskonzept Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Linien 27/32), Schlussbericht RKBM 6.2.2024

Einzelmassnahme Verkehr

Urtenen-Schönbühl, Ausbau ÖV Buslinie Nr. 38 Infrastrukturbauten Shoppyland und Brücke Seedorffeldstrasse

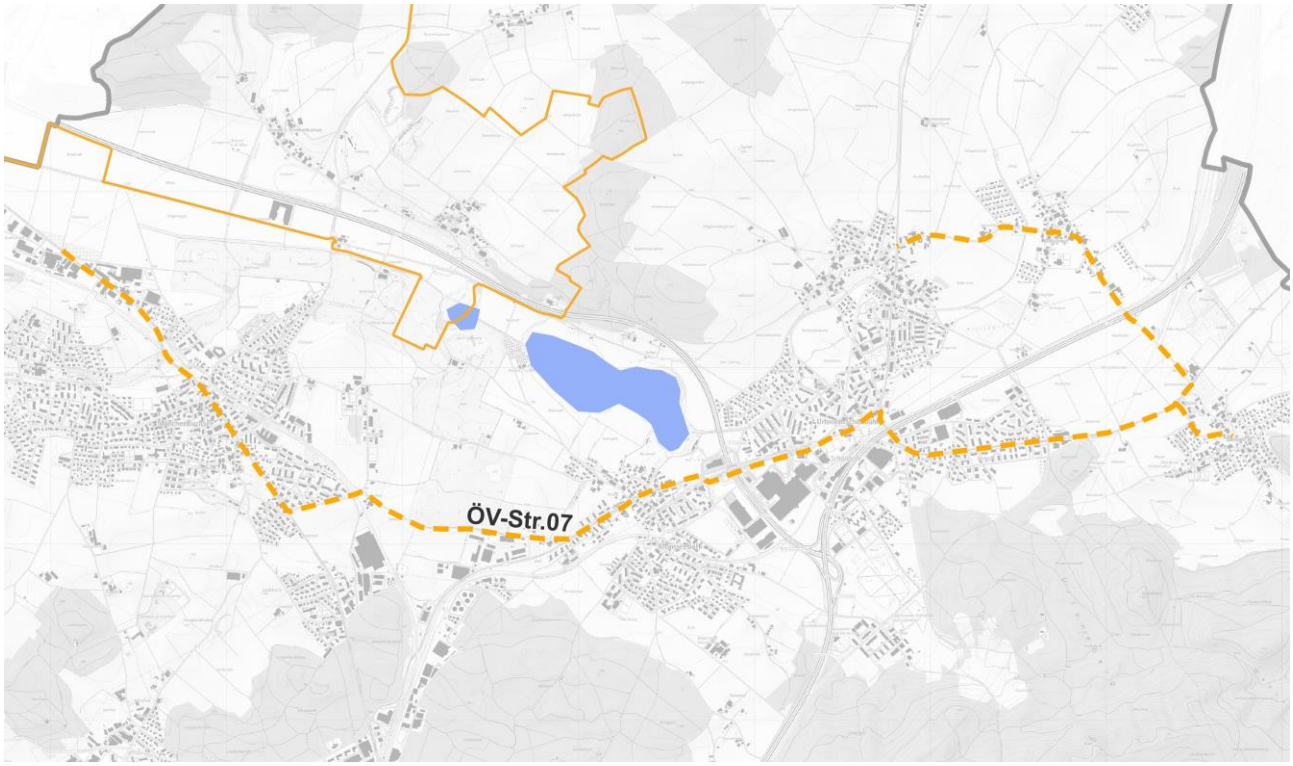
BM.ÖV-Str.07

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Strassengebundener ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	Mattstetten, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Region, Urtenen-Schönbühl

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Die Buslinie 38 verkehrt heute zwischen Schönbühl und Bäriswil/Mattstetten. Die Buslinie soll zukünftig in einer ersten Etappe zum Shoppyland und in einer zweiten Etappe bis Münchenbuchsee verlängert werden.
Dies benötigt verschiedene neue Infrastrukturen, insbesondere:

- Beim Bahnhof Shoppyland sind befahrbare Rampen und eine Bushaltestelle auf Niveau der bestehenden Gleisunterführung mit den Perronzugängen zu erstellen. So kann u.a. auch eine optimale Umsteigesituation Bahn/Bus geschaffen werden.
- Die Seedorffeldstrasse ist punktuell auszubauen, damit die Befahrbarkeit für regelmässigen Busverkehr gewährleistet werden kann.
- Die Brücke Seedorffeldstrasse, bzw. Gleisüberführung Hofwilstrasse muss ertüchtigt werden für die schweren Linienbusse.
- Anpassungen beim Verbindungsweg zwischen Industriestrasse und Alte Bernstrasse.

Die Massnahmen stehen in starkem Zusammenhang mit den mittelfristigen Bauabsichten der Migros Aare.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2025	Studie	Gemeinden
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinden
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinden

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

Keine

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Verlängerung ÖV-Linien Erschliessung Inselareal, Anpassung Infrastruktur Strecke sowie Wendemöglichkeit neue Endhaltestellen

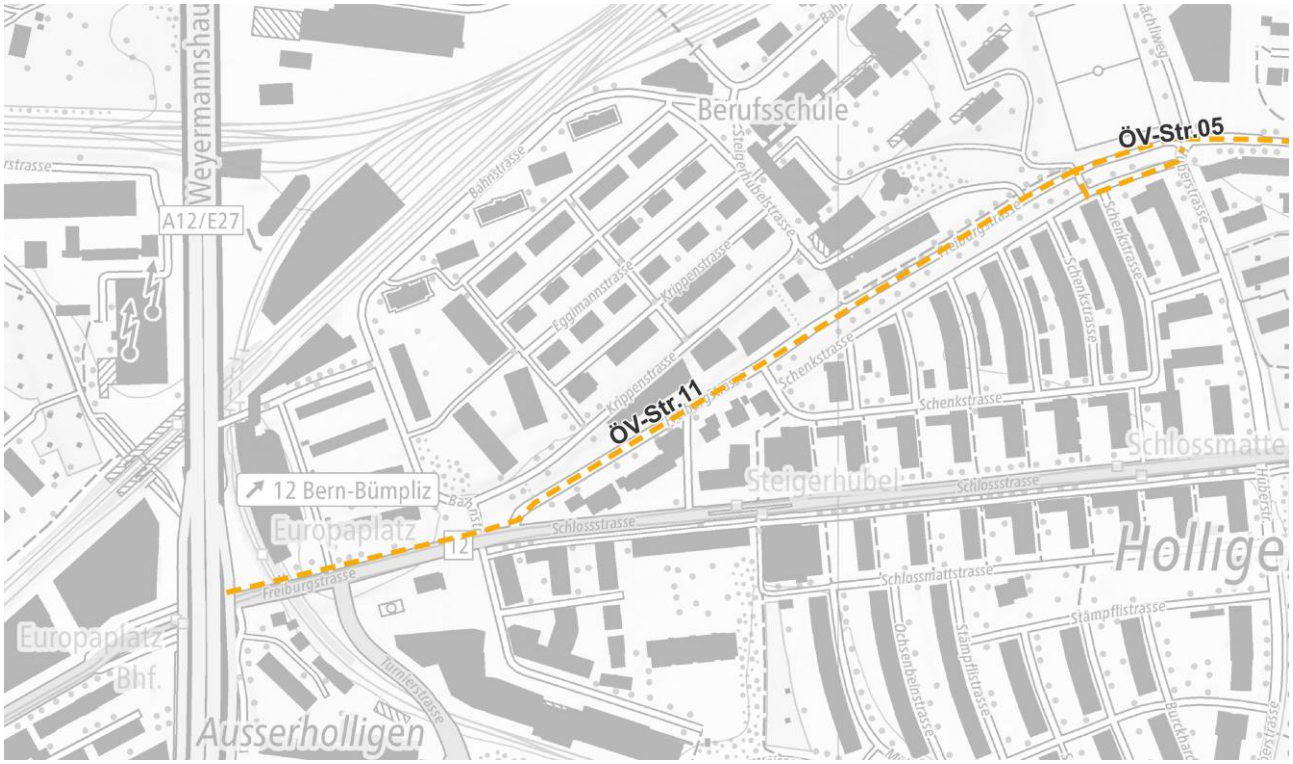
BM.ÖV-Str.11

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

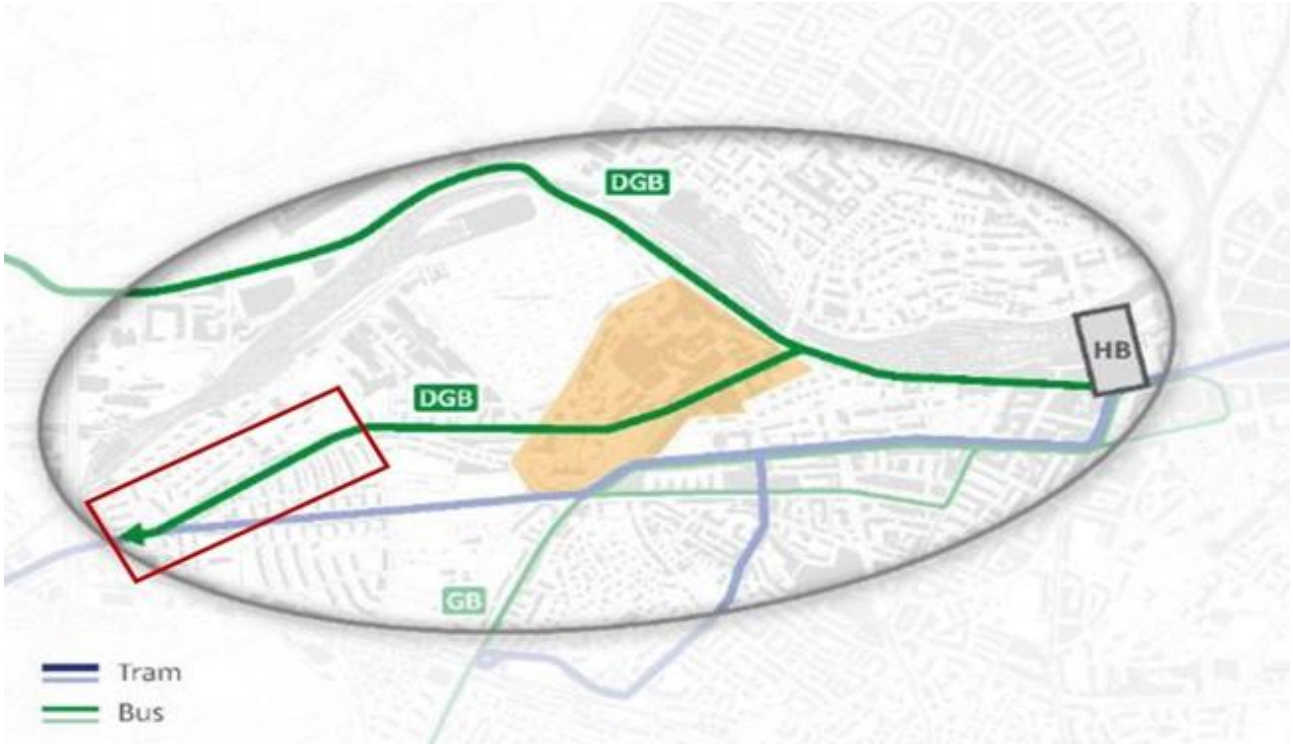
Unterkategorie
Strassengebundener ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	AÖV, Bern-Mittelland, Post AG, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	15.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Das Inselareal ist als zweitgrösster Spitalstandort der Schweiz einer der grössten Verkehrserzeuger der Stadt und Region Bern. Die beiden ÖV Linien 12 und 101 sollen ausgebaut werden (Y-Buslösung gemäss ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal, 2021). Damit kann bis 2060 eine genügende Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Die Linie 12 soll mit Doppelgelenktrolleybussen bis zum Europaplatz verlängert werden, um eine Anbindung des Inselareals an diesen wichtigen Mobilitätshub zu gewährleisten. Für den ausgebauten und gestärkten Busbetrieb sind Infrastrukturanpassungen auf den Strecken und Knoten, sowie den Endhaltestellen notwendig. Dazu müssen Anpassungen am Europaplatz sowie auf den Abschnitten der Freiburgstrasse und Laupenstrasse vorgenommen werden. Im Nord-Osten des Bahnhofs Bern soll eine neue Wendemöglichkeit erstellt werden. Damit soll der ÖV-Ausbau sicher und verträglich mit dem Fuss- und Veloverkehr, MIV sowie Anforderungen an den städtischen Raum abgestimmt werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2021	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen	BM.ÖV-Str.05, Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	– Netzstrategie Kernagglomeration Bern, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2020 – ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal: Synthesebericht 2021 – Vorstudie Befahrbarkeit 2024/25 – Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y bei Inselareal (2025)

Einzelmassnahme Verkehr

Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Bern, Bernmobil

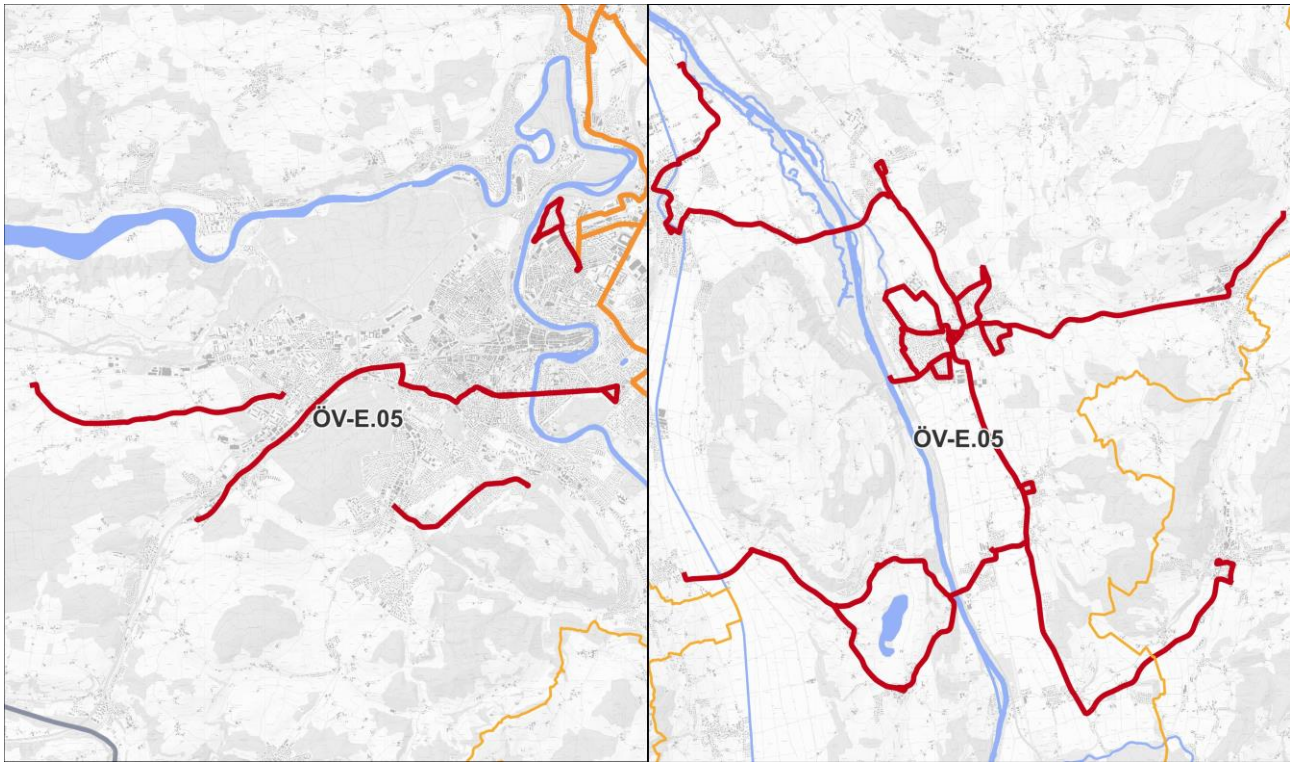
BM.ÖV-E.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

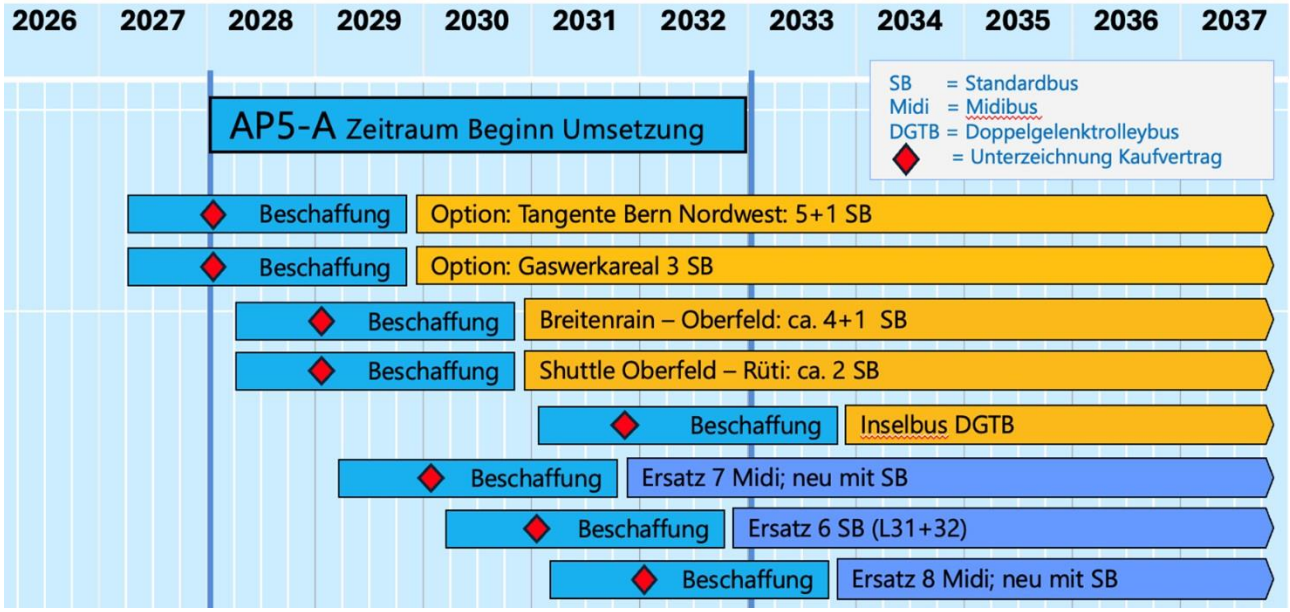
Unterkategorie
Elektrifizierung im ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	AÖV	Bern-Mittelland, RVK, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	20.17	31.01.2028	30.01.2032

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Um die Klimaziele des Bundes, des Kanton Bern, aber auch der Stadt Bern zu erreichen, soll die Fahrzeugflotte von BERNMOBIL schrittweise auf Elektromobilität umgestellt werden. Zum geplanten Ersatzzeitpunkt der Fahrzeuge hin sollen bei den Fahrzeuggrössen bis 12 Meter anstelle von Diesel-Hybrid-Fahrzeugen neu batterieelektrische Fahrzeuge beschafft werden. BERNMOBIL hat bereits Linien auf Elektrobus umgestellt (Linien 17 und 21). Weitere Linien (Linien 10, 19, 22, 27, 28 und 29) werden in den Jahren 2025 und 2026 folgen.

a) Fahrzeuge
Im Planungshorizont A des AP5 sind folgende Umstellungen auf E-Depotlader geplant:

- 7 Midibusse (neu alle als Standardbusse, Unterzeichnung Kaufvertrag 01.2030, Inbetriebnahme 12.2031) für die Ortsverkehrs-Linien 16 (1 Fzg), 22 (2 Fzge), 26 (1 Fzg), 161-163 (2 Fzge) und die Linien 331/332 (1 Fzg)
- 6 Standardbusse (Unterzeichnung Kaufvertrag 01.2031, Inbetriebnahme 12.2032) für die Linien 31 (5 Fzge, Ortsverkehr) und 32 (1 Fzg, RPV)
- 8 Midibusse (neu als Standardbusse; Unterzeichnung Kaufvertrag 01.2032, Inbetriebnahme 12.2033).

4 dieser Midibusse verkehren heute auf der Linie 160 und werden mit Standardbussen für diese Linie ersetzt. Die 4 anderen Midibusse bilden heute die Fahrzeugreserve. Sie werden ebenfalls mit Standardbussen ersetzt, welche dann auf den RPV-Linien 160 (1 Fzg) und 165, 166 und 167 (je 1 Fzg) eingesetzt werden. Die heute auf diesen 4 Linien eingesetzten fossilen Standardbusse dienen dann als Reservefahrzeuge. Mit diesem Vorgehen ist sichergestellt, dass sämtliche Kursfahrzeuge der 12m-Flotte elektrisch betrieben werden und nur die Reservefahrzeuge noch mit einem fossilen Antrieb ausgestattet sind.

Neben dem ordentlichen Fahrzeugersatz ist in der Agglomeration Bern auch die Einführung neuer Buslinien geplant, deren Umsetzungsbeginn in den Planungshorizont A des AP5 fallen wird. Die entsprechenden Fahraufträge sind seitens Kantons noch nicht vergeben, werden jedoch von Beginn weg mit elektrisch betriebenen Bussen betrieben werden. Die zu beschaffenden Busse für diese 4 neuen Linien werden im vorliegenden Massnahmenblatt aufgeführt (ohne Präjudiz für die Vergabe der Linien an BERNMOBIL). Um die neuen Linien CO2-frei betreiben zu können sind 16 Standardbusse Typ Depotlader notwendig. Konkret werden folgende Fahrzeuge beschafft werden (Vertragsunterzeichnungen sind ab 01.2028 geplant, der Betriebsstart ab 12.2029 geplant, vgl. obige Grafik):

- 6 Standardbusse Linie Tangente Bern Nordwest (Bümpliz – Länggasse – Viererfeld)
- 3 Standardbusse Linie Bhf. Bern – Gaswerkareal
- 5 Standardbusse Linie Breitenrain – Oberfeld
- 2 Standardbusse Shuttle Oberfeld – Rüti

Ebenfalls in den Planungshorizont des AP5, Planungshorizont A, fällt die Beschaffung der Doppelgelenkbusse für die Umsetzung des neuen Angebotskonzepts für die Linien 11/12 (Erschliessung Inselareal) anstelle der heutigen Gelenktrolleybusse. Es werden - 8 Doppelgelenktrolleybusse zum Einsatz kommen. BERNMOBIL plant, diese Fahrzeuge mit einer grösseren Reichweite und damit mit grösseren Batterien und stärkeren DC-DC-Wandlern auszurüsten, um so auf den Bau der Fahrleitung (Verlängerung) auf dem Streckenabschnitt zwischen der heutigen (Holligen) und der künftigen Endhaltestelle (Europaplatz) verzichten zu können. Diese Einsparungen werden auf CHF 4 Mio. geschätzt, auf Basis der aktuell vorliegenden Kostenprognosen für den Bau der Trolley-Fahrleitungen auf der Linie 10 Ast Köniz. Die Mehrkosten bei den Doppelgelenktrolleybussen belaufen sich auf CHF 800000.-; je zur Hälfte den grösseren Batterien und dem stärkeren DC-DC-Wandler geschuldet. In der Summe können so Investitionskosten von rund CHF 3.2 Mio. eingespart werden.

In der beigelegten Tabelle sind bei den 12m-Fahrzeugen die Mehrkosten gegenüber Dieselbussen bzw. bei den Trolleybussen die Mehrkosten ggü. Fahrzeugen mit grösserer Reichweite, der Anteil Ortsverkehr sowie die resultierenden anrechenbaren Kosten pro Beschaffungslos angegeben. Die anrechenbaren Kosten für die Fahrzeugbeschaffung durch BERNMOBIL im Zeitraum des A-Horizonts des AP 5 belaufen sich auf CHF 11.860 Mio.

b) Infrastruktur
Die im Zeitraum des Planungshorizonts A des AP5 zu beschaffende Fahrzeuge sind Depotlader und Doppelgelenktrolleybusse. Für das Laden der Depotlader muss pro Fahrzeug ein Ladepunkt erstellt werden, da sie über Nacht geladen werden müssen, während die Trolleybusse während ihren Standzeiten im Depot eine Stützladung benötigen. Pro Ladepunkt wird mit Kosten von CHF 190000 gerechnet (auf Basis der bereits erstellten Ladepunkte im Depot Bern Eigerplatz). Diese Kosten beinhalten nebst dem Ladepunkt auch die Verkabelung.

Weiter werden Kosten im Umfang von CHF 2.4 Mio. für den Ausbau der Garage in Wichtrach anfallen.

Die anrechenbaren Kosten für die Erstellung von Ladepunkten (CHF 6.840 Mio.) und der Stromversorgung der Abstellanlagen (CHF 1.467 Mio.) für die im Zeitraum des A-Horizonts des AP 5 durch BERNMOBIL zu beschaffenden Batterie-/Trolleybusse belaufen sich auf CHF 8.307 Mio.

Insgesamt belaufen sich die anrechenbaren Kosten für die Fahrzeugbeschaffung und die Anpassung der Infrastruktur durch BERNMOBIL im Zeitraum des A-Horizonts des AP5 auf CHF 20.167 Mio.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.06.2023	Studie	AÖV

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.01.2028	Baubeginn	AÖV
30.01.2032	Inbetriebnahme	AÖV

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kostenübersicht_BM.ÖV-E.05 (Excel)
- Beilage AP5 Elektrifizierung Bernmobil Berechnungen (Excel)

Beilagen / Berichte: Auf Anfrage können folgende RKBM-Berichte gerne zugestellt werden:

- Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32) vom 6. Februar 2024
- ÖV-Erschliessung Bern Nord – Ostermundigen – Worblental (betrifft Linie Breitenrain – Oberfeld) vom 28. April 2016
- Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal vom 11. Februar 2021

Einzelmassnahme Verkehr

Agglomeration Bern, Elektrifizierung Ortsbuslinien RBS

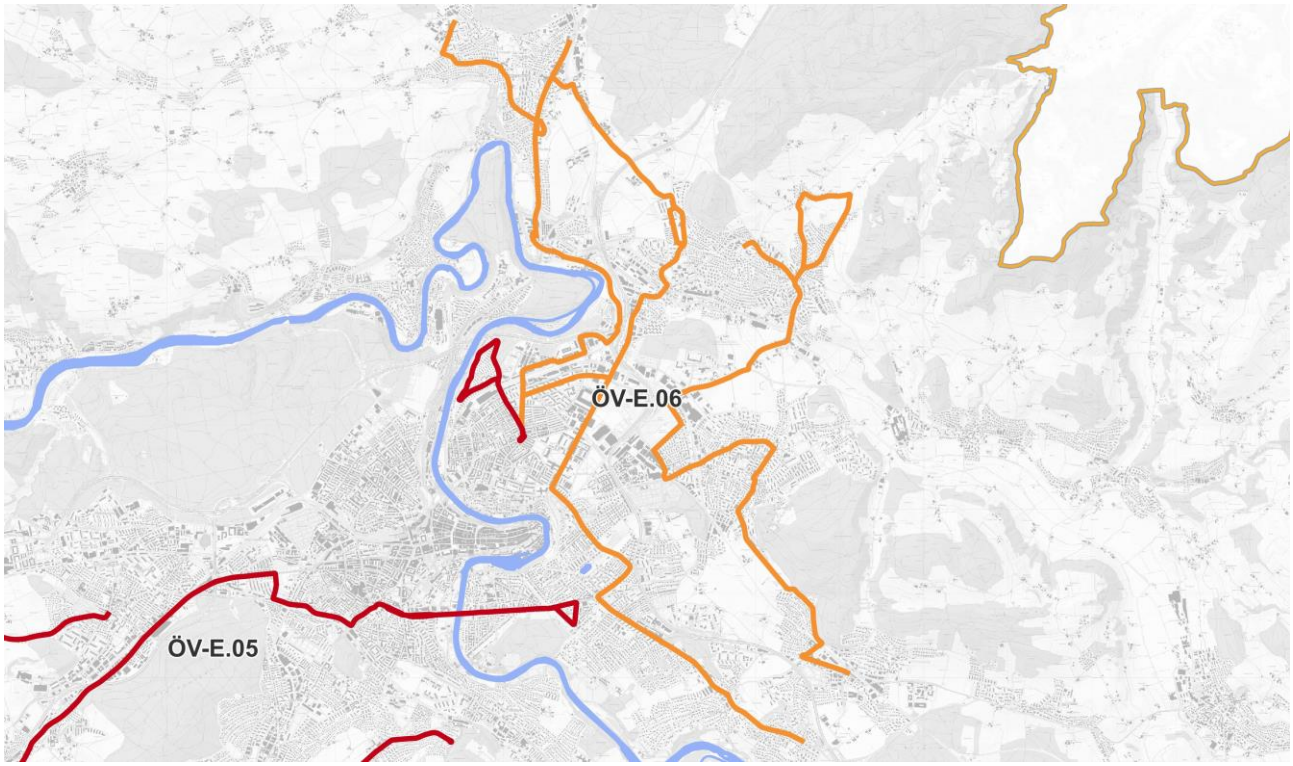
BM.ÖV-E.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Elektrifizierung im ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	AÖV	Bern-Mittelland, RBS, RVK

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.79	01.09.2031	01.03.2032

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Um die Klimaziele des Bundes und des Kantons Bern, aber auch betroffener Gemeinden wie der Stadt Bern zu erreichen, soll die Fahrzeugflotte des RBS schrittweise auf Elektromobilität umgestellt werden. Diese Massnahme beinhaltet die Vervollständigung der Elektrifizierung aller Buslinien im Ortsverkehr des RBS innerhalb der Agglomeration Bern.

a) Fahrzeuge
Gemäss Flottenstrategie des RBS werden die Ortsverkehrslinien bis 2032 komplett auf elektrisch betriebene Busse (System Depotlader) umgestellt. Die bereits beschafften oder bis zum Beginn des AP5 noch zu beschaffenden Fahrzeuge (Normbusse) werden auf allen RBS-Normbuslinien der Agglomeration Bern eingesetzt. Die im Zeitraum des AP5 (A-Horizont) zu beschaffende Fahrzeuge werden auf den Linien 34 und 36 (Gelenkbuslinien) und auf allen Normbuslinien der Agglomeration Bern eingesetzt, so dass danach alle Ortsverkehrslinien des RBS mit Batteriebussen betrieben werden. Im Zeitraum des Agglomerationsprogramms 5. Generation plant der RBS die Beschaffung folgender Batteriebusse (Depotlader): 7 Normbusse (12m) und 8 Gelenkbusse (18m).

Die anrechenbaren Mehrkosten für die Fahrzeuge betragen CHF 4.446 Mio.

b) Infrastruktur
Die Elektrifizierung der RBS-Busflotte zieht eine Vielzahl von baulichen Massnahmen nach sich, da das bestehende Depot in Worblaufen für die Integration der Ladeinfrastruktur in der heutigen Form nicht tauglich ist. Im Zielzustand 2032 soll auf dem ehemaligen Bahnareal ein neues Busdepot für Elektrobusse zur Verfügung stehen. Damit dies erreicht werden kann, müssen diverse Ausbauschritte vorgezogen und Provisorien erstellt werden.
Im Zeitraum des Agglomerationsprogramms 5. Generation fallen folgende Projektphasen für die Anpassung der Infrastruktur an die Buselektrifizierung an: Einbau der Ladeinfrastruktur für 9 Elektrobusse in das umgebaute Depot Hubelgut und Stromzuleitung von der BKW-Trafostation.

Die anrechenbaren Mehrkosten für die Infrastruktur betragen CHF 1.345 Mio.

Die insgesamt (Fahrzeuge und Infrastruktur) anfallenden anrechenbaren Mehrkosten für die Rest-Elektrifizierung der RBS-Ortsbuslinien in der Agglomeration Bern belaufen sich auf total CHF 5.791 Mio.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
28.02.2023	Studie	AÖV

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.09.2031	Baubeginn	AÖV
01.03.2032	Inbetriebnahme	AÖV

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kostenübersicht_BM.ÖV-E.06 (Excel)
- Beilage AP5 Elektrifizierung RBS Berechnungen (Excel)
- 20200821_RBS Machbarkeitstudie Worblaufen (PDF)

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bushaltestellen, Agglomeration Bern, A-Horizont

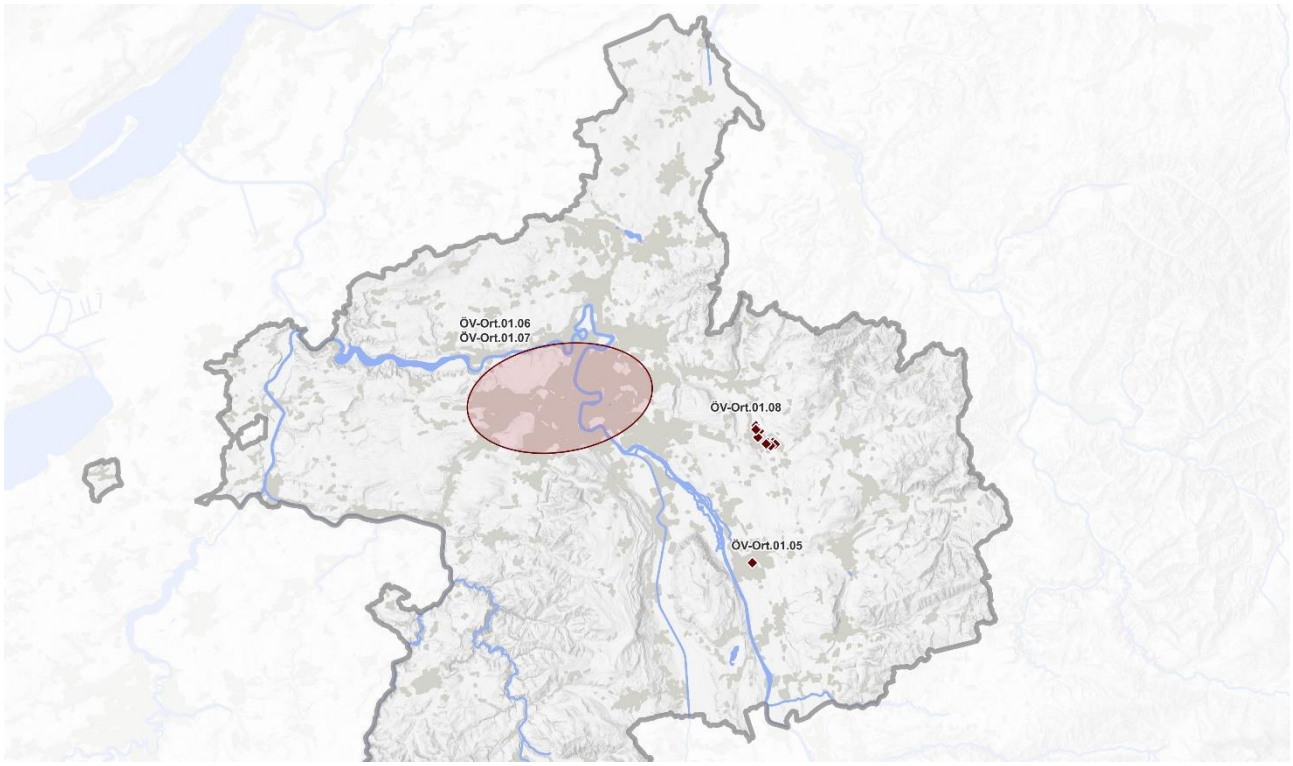
BM.ÖV-Ort.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus



Kosten (Mio. CHF) 9.21

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	30	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket

Mit den Teilmassnahmen können optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen den Feinverteiler und dem Fuss- und Veloverkehr und damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden. Dies wirkt sich positiv auf den Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel aus.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	– Leistungsfähiges ÖV-Netz – Gezielter Ausbau der Drehscheibenfunktion – Attraktive Umsteigebeziehungen – Dichtes, attraktives und sicheres Fusswegnetz
	Bezug zu Handlungsbedarf	– Kapazitäten dort erhöhen, wo sie am effizientesten wirken – Regionale Funktion der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheibe ausbauen – Aufwertung Aufenthaltsqualität in den Siedlungszentren und Bereichen mit bestehendem oder erwartetem hohen Fussverkehrsaufkommen – Aufwertung Zugänge Bahnhof – Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel – Verbesserung Verkehrssicherheit
	Bezug zu Teilstrategie	– Weiterentwicklung ÖV-Netz – Förderung Multimodalität – Sicheres und attraktives Fusswegnetz – Sicheres und attraktives Velowegnetz und ausreichend Veloabstellplätze, die gut erreichbar sind
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr (WK 1)**	Wirkungskriterium 1.1: Die gesamtverkehrliche Erschliessungsqualität wird verbessert. Wirkungskriterium 1.2 / 1.3 / 1.5: Eine bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme (S-Bahn – Feinverteiler) wird erreicht. Die Situation für den Langsamverkehr wird wesentlich verbessert. Das trägt zur Verbesserung der Verkehrsdrehscheibenfunktion bei. Die Massnahme leistet damit auch einen Beitrag für eine Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖV. Die Benutzerfreundlichkeit wird verbessert. Die Qualität des ÖV-Angebots wird durch eine zielgerichtete Erhöhung der Kapazität auf der überlasteten Buslinie verbessert. Aufwertung von Haltestellenstrukturen zur attraktiveren Nutzung von Bus und einfacherem Umsteigen vom Velo auf den ÖV.
	Siedlung (WK 2)	Wirkungskriterium 2.2: Aufwertung des öffentlichen Raums im Bahnhofsbereich
	Sicherheit (WK 3)	Wirkungskriterium 3.1: Erhöhung der Verkehrssicherheit dank Entflechtung der Fahrgastströme mit besserer und direker Wegeführung und mehr Platz für den Fussverkehr.
	Umwelt (WK 4)	Wirkungskriterium 4.2: Reduktion des Anteils an versiegelter Fläche und Begrünung der Haltestellestrukturen

Teilmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BM.ÖV-Ort.01.05	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	1.90
BM.ÖV-Ort.01.06	Stadt Bern, Aufwertungsmassnahme Bushaltestellen Stadt Bern Teil West	4.00
BM.ÖV-Ort.01.07	Stadt Bern, Aufwertungsmassnahme Bushaltestellen Stadt Bern Teil Ost	3.00
BM.ÖV-Ort.01.08	Worb, Ortsbus Haltestellen Infrastruktur	0.11

Teilmassnahme Verkehr

Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof

BM.ÖV-Ort.01.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.90	01.01.2031	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	1	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Bahnhof Münsingen stellt eine wichtige ÖV-Drehscheibe im Orts- und Regionalverkehr dar. Damit der Bahnhof die steigenden ÖV-Fahrgastzahlen und die zunehmende Liniendichte in hoher Qualität bewältigen und seine Funktion als regionale multimediale Drehscheibe erfüllen kann, sind Kapazitätsausbauten des Bushofs

zwingend notwendig. Durch die Erweiterung mit 2 zusätzlichen Busperrons ist die Abwicklung der An- und Abfahrten der Busse sichergestellt, wodurch gleichzeitig eine bessere Betriebsstabilität und attraktivere Umsteigebeziehungen erzielt werden können. Die Massnahmen unterstützen eine Entflechtung der Fahrgastströme auf dem Bahnhofplatz und steigert dadurch die Aufenthaltsqualität.

Die Massnahme ist von der Verzögerung des Bahnprojekts Ausbau Aaretal betroffen.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Vorprojekt Erweiterung Bushof Münsingen (21.05.2021)

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertungsmassnahme Bushaltestellen Stadt Bern Teil West

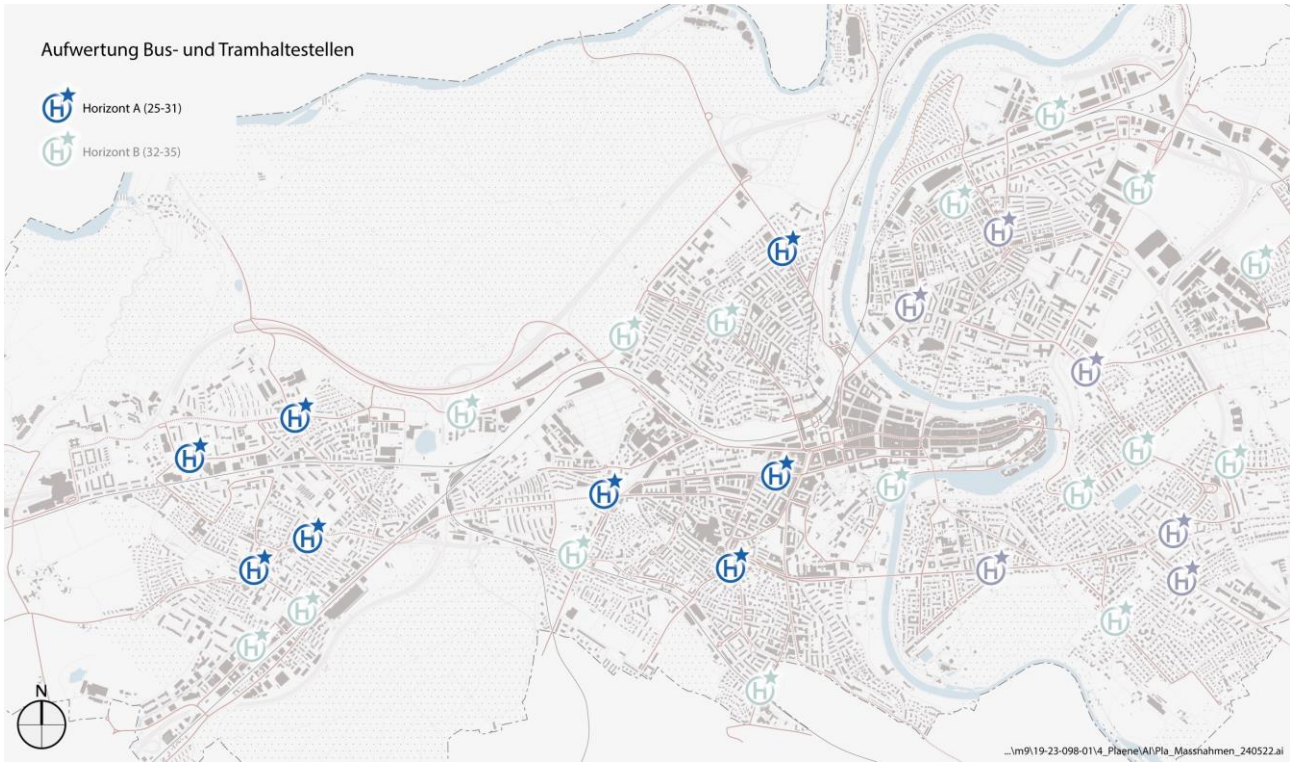
BM.ÖV-Ort.01.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
4.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	8	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Aufwertung von Bushaltestellen in Bern verfolgt mehrere Ziele, darunter klimawirksame Begrünungen zur Verbesserung des Mikroklimas, Entsiegelung und die Schaffung von Veloabstellplätzen für verbesserte Umsteigemöglichkeiten, wobei Beeinträchtigungen für Buslinien vermieden werden. Ein Beitrag an eine lebenswertere

Stadtumgebung soll damit geleistet werden. Wo nötig sollen auch Haltestellenumfahrungen ergänzt werden. 2023 wurde die Haltestelle Wander als Modellhaltestelle in Eigenleistung fertiggestellt.

Die Umsetzung von Massnahmen bei Bushaltestellen zur sicheren Führung von Velos, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Klimas erfolgt im Rahmen des Projekts «Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum» (UHR), wobei die Kosten für die erhöhten Perrons (Anforderung BehiG) nicht in den Kosten enthalten sind.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertungsmassnahme Bushaltestellen Stadt Bern Teil Ost

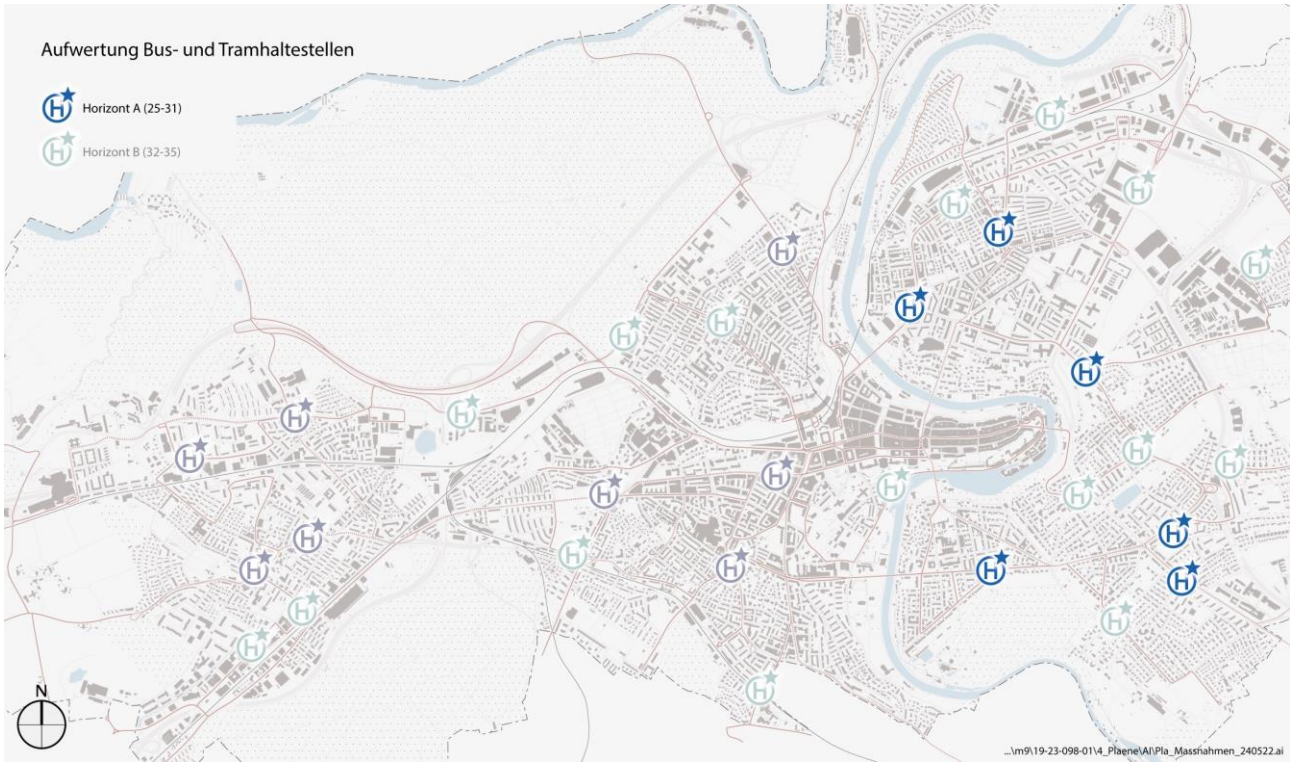
BM.ÖV-Ort.01.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3.00	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	6	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Aufwertung von Bushaltestellen in Bern verfolgt mehrere Ziele, darunter klimawirksame Begrünungen zur Verbesserung des Mikroklimas, Entsiegelung und die Schaffung von Veloabstellplätzen für verbesserte Umsteigemöglichkeiten, wobei Beeinträchtigungen für Bus- und Tramlinien vermieden werden. Ein Beitrag an eine

lebenswertere Stadtumgebung soll damit geleistet werden. Wo nötig sollen auch Haltestellenumfahrungen ergänzt werden. 2023 wurde die Haltestelle Wander als Modellhaltestelle in Eigenleistung fertiggestellt.

Die Umsetzung von Massnahmen bei Bushaltestellen zur sicheren Führung von Velos, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Klimas erfolgt im Rahmen des Projekts «Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum» (UHR), wobei die Kosten für die erhöhten Perrons (Anforderung BehiG) nicht in den Kosten enthalten sind.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Worb, Ortsbus Haltestellen Infrastruktur

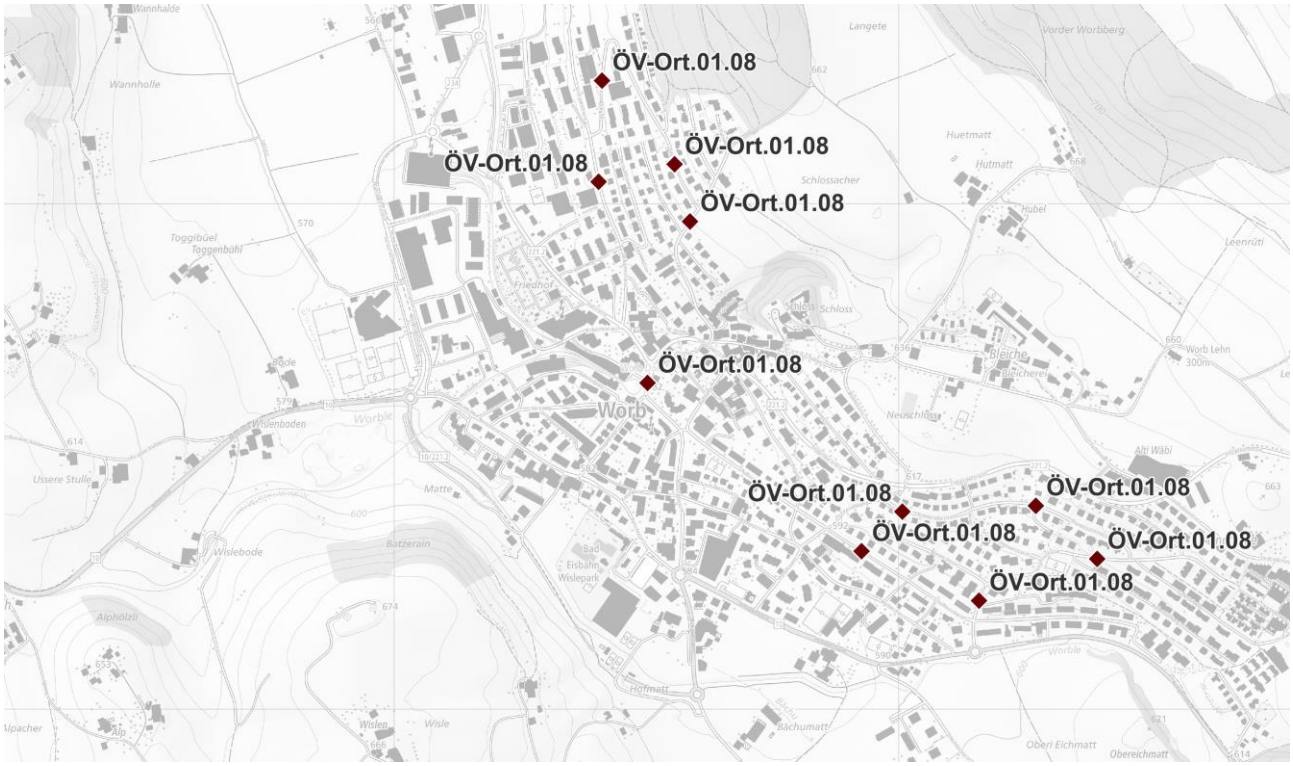
BM.ÖV-Ort.01.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
0.11	01.04.2027	30.03.2028

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	10	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Erstellen von ca. 10 temporären Bushaltestellen für die Testphase des neuen Ortsbus Worb. Es werden bis zur Eingabe beim Bund noch weitere Prüfungen durchgeführt. Der Schlussbericht zum Ortsbuskonzept Worb mit detaillierten Informationen liegt vor.
Der Schlussbericht zum Ortsbuskonzept Worb mit detaillierten Informationen liegt vor.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Schlussbericht Ortsbuskonzept Worb vom 27. April 2023 - Vorstudie Haltestellen Ortsbus Linie Sonnhalde und Lindhalde vom 27.1.25: Grobkostenschätzung der Baukosten (+/- 50%) Detailpläne mit Fotodokumentation und Kostenschätzung

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bushaltestellen, Agglomeration Bern, B-Horizont

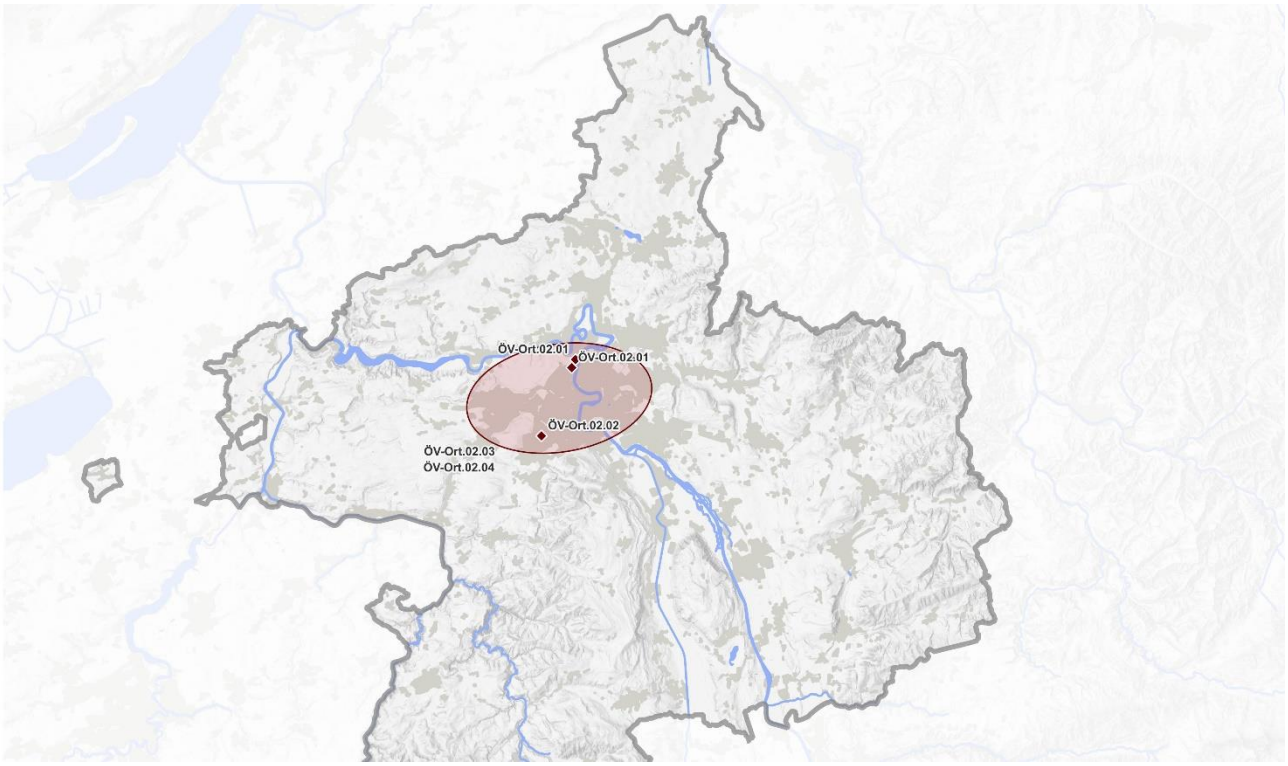
BM.ÖV-Ort.02

RGSK-Umsetzungspriorität

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus



Kosten (Mio. CHF) 11.50

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	17	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket

Mit den Teilmassnahmen können optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen den Feinverteiler und dem Fuss- und Veloverkehr und damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden. Dies wirkt sich positiv auf den Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel aus.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	- Leistungsfähiges ÖV-Netz - Gezielter Ausbau der Drehscheibenfunktion - Attraktive Umsteigebeziehungen - Dichtes, attraktives und sicheres Fusswegnetz
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Kapazitäten dort erhöhen, wo sie am effizientesten wirken - Regionale Funktion der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheibe ausbauen - Aufwertung Aufenthaltsqualität in den Siedlungszentren und Bereichen mit bestehendem oder erwartetem hohen Fussverkehrsaufkommen - Aufwertung Zugänge Bahnhof - Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel - Verbesserung Verkehrssicherheit
	Bezug zu Teilstrategie	- Weiterentwicklung ÖV-Netz - Förderung Multimodalität - Sicheres und attraktives Fusswegnetz - Sicheres und attraktives Velowegnetz und ausreichend Veloabstellplätze, die gut erreichbar sind
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr (WK 1)**	Wirkungskriterium 1.1: Die gesamtverkehrliche Erschliessungsqualität wird verbessert. Wirkungskriterium 1.2 / 1.3 / 1.5: Eine bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme (S-Bahn – Feinverteiler) wird erreicht. Die Situation für den Langsamverkehr wird wesentlich verbessert. Das trägt zur Verbesserung der Verkehrsdrehscheibenfunktion bei. Die Massnahme leistet damit auch einen Beitrag für eine Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖV. Die Benutzerfreundlichkeit wird verbessert. Die Qualität des ÖV-Angebots wird durch eine zielgerichtete Erhöhung der Kapazität auf der überlasteten Buslinie verbessert. Aufwertung von Haltestellenstrukturen zur attraktiveren Nutzung von Bus und einfacherem Umsteigen vom Velo auf den ÖV.
	Siedlung (WK 2)	Wirkungskriterium 2.2: Aufwertung des öffentlichen Raums im Bahnhofsbereich
	Sicherheit (WK 3)	Wirkungskriterium 3.1: Erhöhung der Verkehrssicherheit dank Entflechtung der Fahrgastströme mit besserer und direkter Wegeführung und mehr Platz für den Fussverkehr.
	Umwelt (WK 4)	Wirkungskriterium 4.2: Reduktion des Anteils an versiegelter Fläche und Begrünung der Haltestellestrukturen

Teilmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BM.ÖV-Ort.02.01	Stadt Bern, Engestrasse, öV-Haltestellen Areal Viererfeld/Mittelfeld	1.50
BM.ÖV-Ort.02.02	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	2.00
BM.ÖV-Ort.02.03	Stadt Bern, Aufwertungsmassnahme Bushaltestellen Stadt Bern Teil West, ab 2032	4.00
BM.ÖV-Ort.02.04	Stadt Bern, Aufwertungsmassnahme Bushaltestellen Stadt Bern Teil Ost, ab 2032	4.00

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Engestrasse, öV-Haltestellen Areal Viererfeld/Mittelfeld

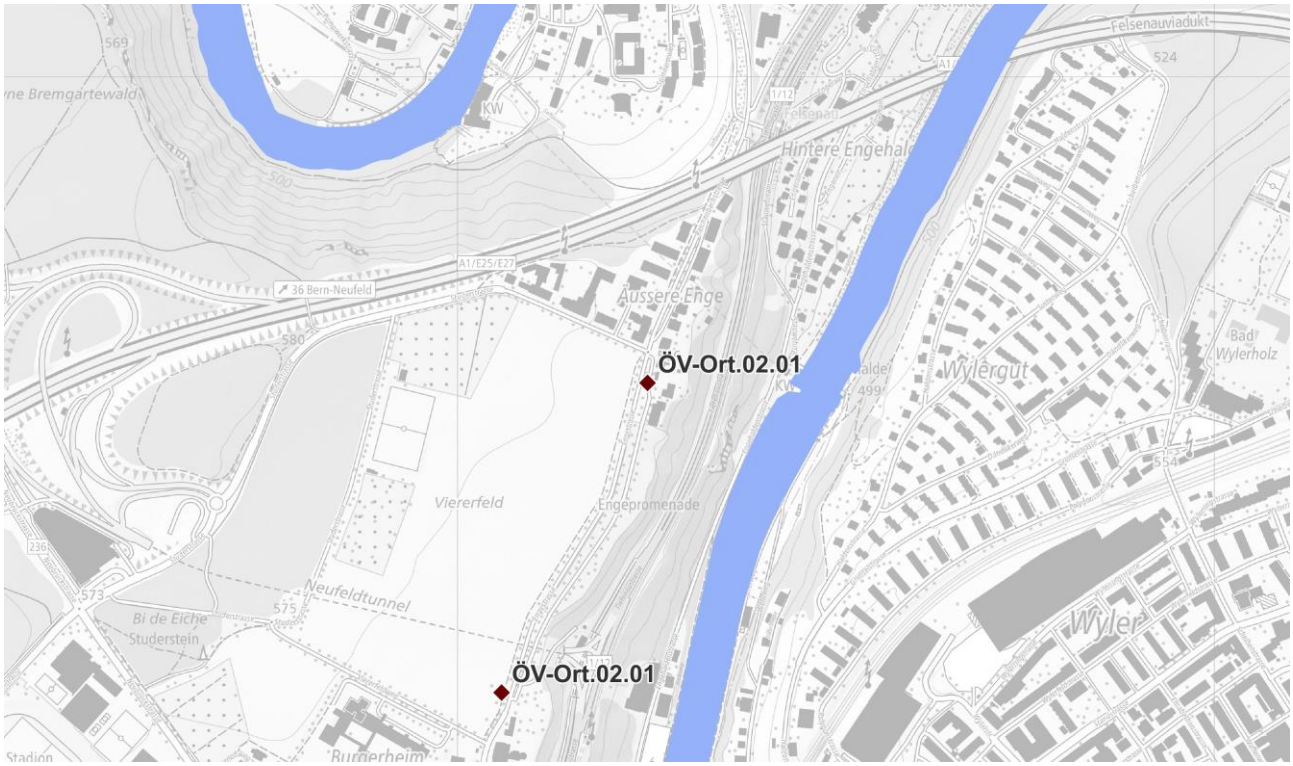
BM.ÖV-Ort.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	2	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Das städtebauliche Konzept sieht eine Einbindung der Haltestellen Äussere und Innere Enge an zwei Plätze des Viererfeldes vor (Torplatz Nord/Süd). Die beiden Haltestellen liegen somit an den nördlichen und südlichen Eingangsbereichen zum Viererfeld und bieten attraktive Wartebereiche.

Die Haltestelle Äussere Enge wird nach Süden ans Viererfeld verlegt. Da Haltekanten in der Allee zum Wegfall zahlreicher Bäume führen würden, soll die Haltestelle stadteinwärts auf den Platz gelegt werden. Dazu müssen wendende und stadteinwärts fahrende Busse bei der Äusseren Enge ins Viererfeld fahren und nach der Haltestelle wieder in die Strasse einmünden. Die Machbarkeit einer solchen Haltestelle mit Wendemöglichkeit wurde untersucht und nachgewiesen. Zudem bietet der Platz auch eine Wendemöglichkeit und Warteraum für eine allfällige neue Tangentiallinie (TBN). Die Haltekante stadtauswärts wird in die Engestrasse gelegt, um wiederum den Schutz der Alleebäume zu gewährleisten. In Abhängigkeit zu BM.FVV-Ü.01.12 ergibt sich ggf. ein vorzeitiger Baubeginn.

Die Haltestelle «Innere Enge» verbleibt ungefähr in heutiger Lage und kommt am südlichen Eingang des Viererfeldes zu liegen. Die Ausgestaltung der Haltestelle steht in engem Zusammenhang mit der Veloführung und der Freiraumgestaltung.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)

BM.ÖV-Ort.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Bern-Mittelland

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	1	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie	Das aktuelle Umfeld der S-Bahnstation Liebefeld genügt heutigen und besonders künftigen Ansprüchen als ÖV-Knotenpunkt nicht. Zur Verbesserung des Knotenpunktes benötigt es: – Optimale Anbindung der heutigen sowie zukünftigen Arbeitsplätze und Wohnnutzungen (Zugänge Fussverkehr, Anbindungen Veloverkehr), – Optimierung des öffentlichen Raums rund um die Haltestelle inkl. Stationsstrasse und teilweise Schwarzenburgstrasse (Möblierung, Beleuchtung, Signalisation), – Schaffung einer attraktiven Umsteigebeziehung von Bus zu S-Bahn, – Koordination mit der städtebaulichen Aufwertung und Verdichtung, – Schaffung von zusätzlichen öffentlichen Velo-Abstellplätze (in Zusammenhang mit Siedlungs- und Arbeitsplätz-Ausbau). Die Massnahme ist mit dem Doppelspurausbau und dem Neubau des Bahnhofs Liebefeld durch die BLS zu koordinieren (BM.ÖV-Nat.5, 0351.4.181).
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK** Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertungsmassnahme Bushaltestellen Stadt Bern Teil West, ab 2032

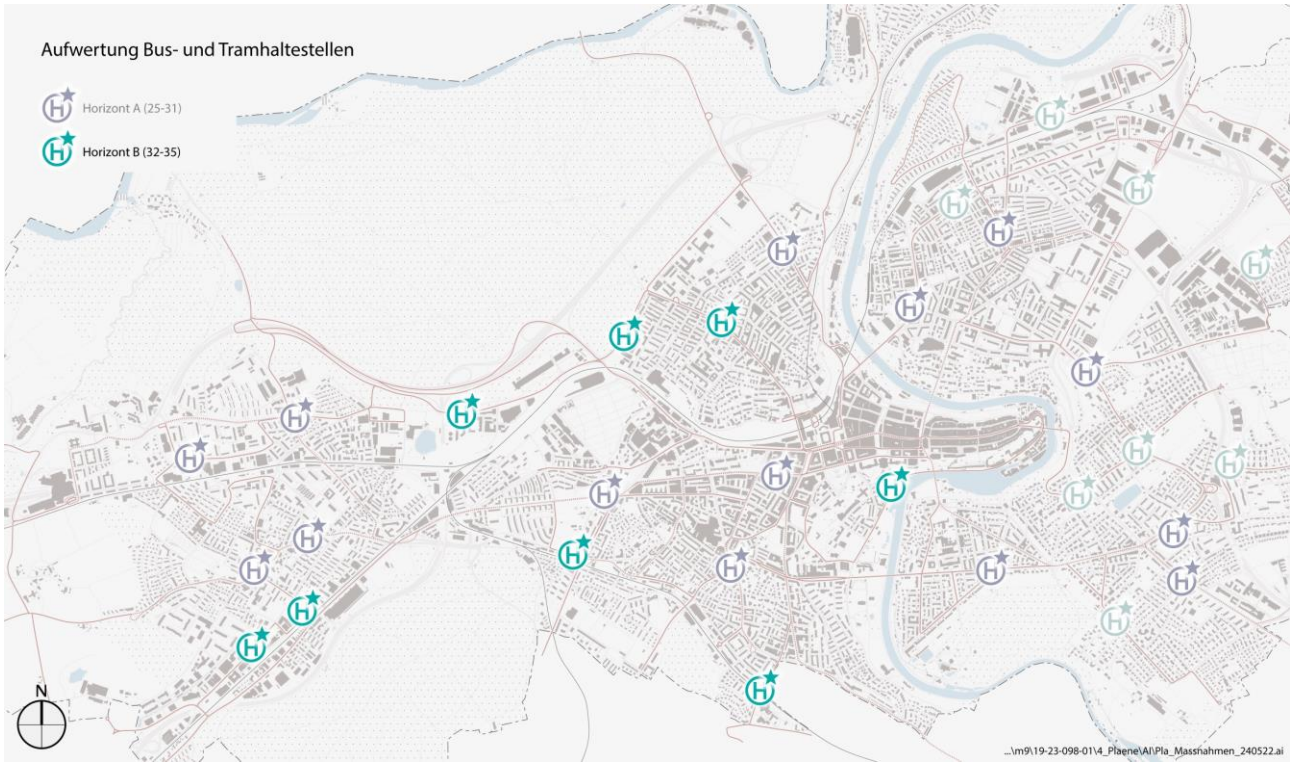
BM.ÖV-Ort.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	8	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen in Bern verfolgt mehrere Ziele, darunter klimawirksame Begrünungen zur Verbesserung des Mikroklimas, Entsiegelung und die Schaffung von Veloabstellplätzen für verbesserte Umsteigemöglichkeiten, wobei Beeinträchtigungen für Bus- und Tramlinien vermieden werden. Ein Beitrag an eine

lebenswertere Stadtumgebung soll damit geleistet werden. Wo nötig sollen auch Haltestellenumfahrungen ergänzt werden. 2023 wurde die Haltestelle Wander als Modellhaltestelle in Eigenleistung fertiggestellt.

Umsetzung von ca. 8 Bus- und Tramhaltestellen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Klimas. Die Umgestaltung erfolgt im Rahmen UHR, wobei die Kosten für die erhöhten Perrons (Anforderungen UHR) nicht in den Kosten enthalten sind.

Im Zuge des hindernisfreien Umbaus von Haltestellen wird wo nötig und möglich zur sicheren Führung des Velos Haltestellenumfahrungen fürs Velo gebaut.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Aufwertungsmassnahme Bushaltestellen Stadt Bern Teil Ost, ab 2032

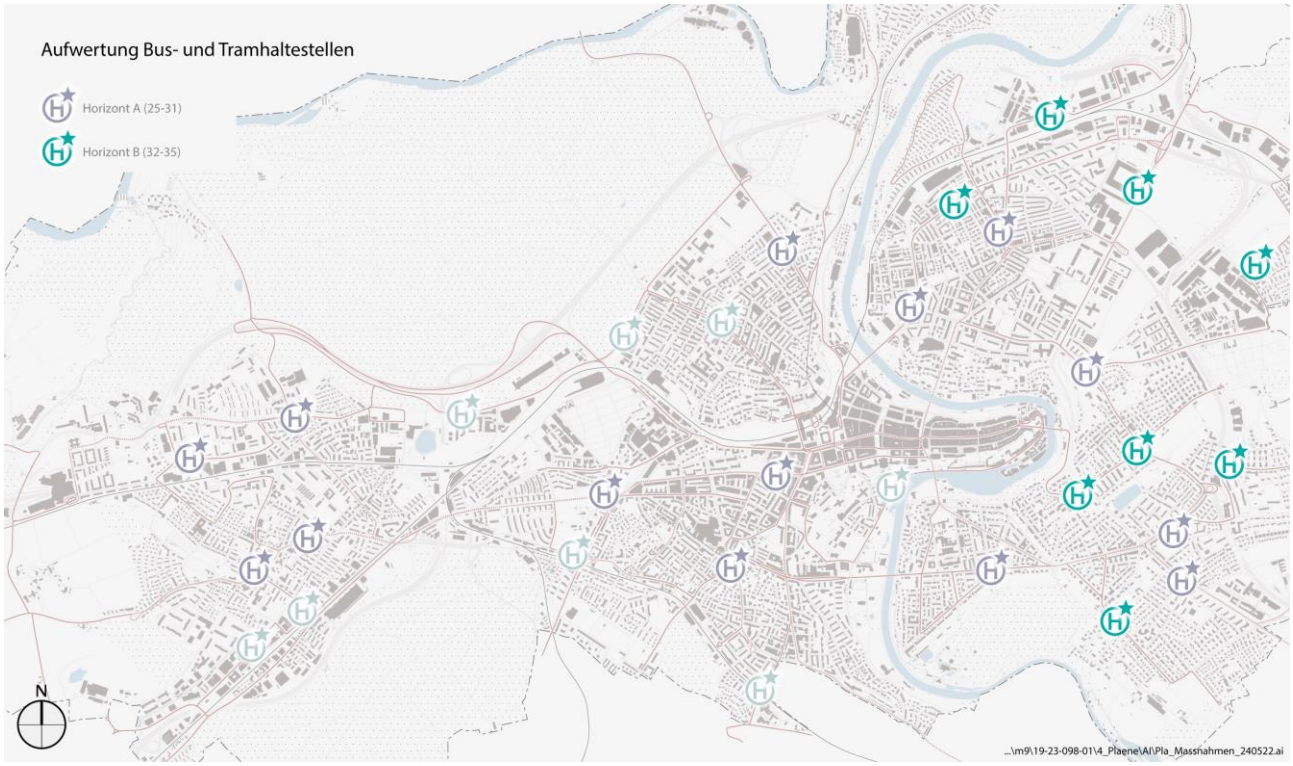
BM.ÖV-Ort.02.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.5 Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
4.00		

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Tram-/Bushaltestellen	6	stk

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Aufwertung von Bushaltestellen in Bern verfolgt mehrere Ziele, darunter klimawirksame Begrünungen zur Verbesserung des Mikroklimas, Entsiegelung und die Schaffung von Veloabstellplätzen für verbesserte Umsteigemöglichkeiten, wobei Beeinträchtigungen für Bus- und Tramlinien vermieden werden. Ein Beitrag an eine

lebenswertere Stadtumgebung soll damit geleistet werden. Wo nötig sollen auch Haltestellenumfahrungen ergänzt werden. 2023 wurde die Haltestelle Wander als Modellhaltestelle in Eigenleistung fertiggestellt.

Umsetzung von ca. 6 Bus- und Tramhaltestellen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Klimas. Die Umgestaltung erfolgt im Rahmen UHR, wobei die Kosten für die erhöhten Perrons (Anforderungen UHR) nicht in den Kosten enthalten sind.

Im Zuge des hindernisfreien Umbaus von Haltestellen wird wo nötig und möglich zur sicheren Führung des Velos Haltestellenumfahrungen fürs Velo gebaut.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

4.4 Motorisierter Individualverkehr

Einzelmassnahme Verkehr

Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz

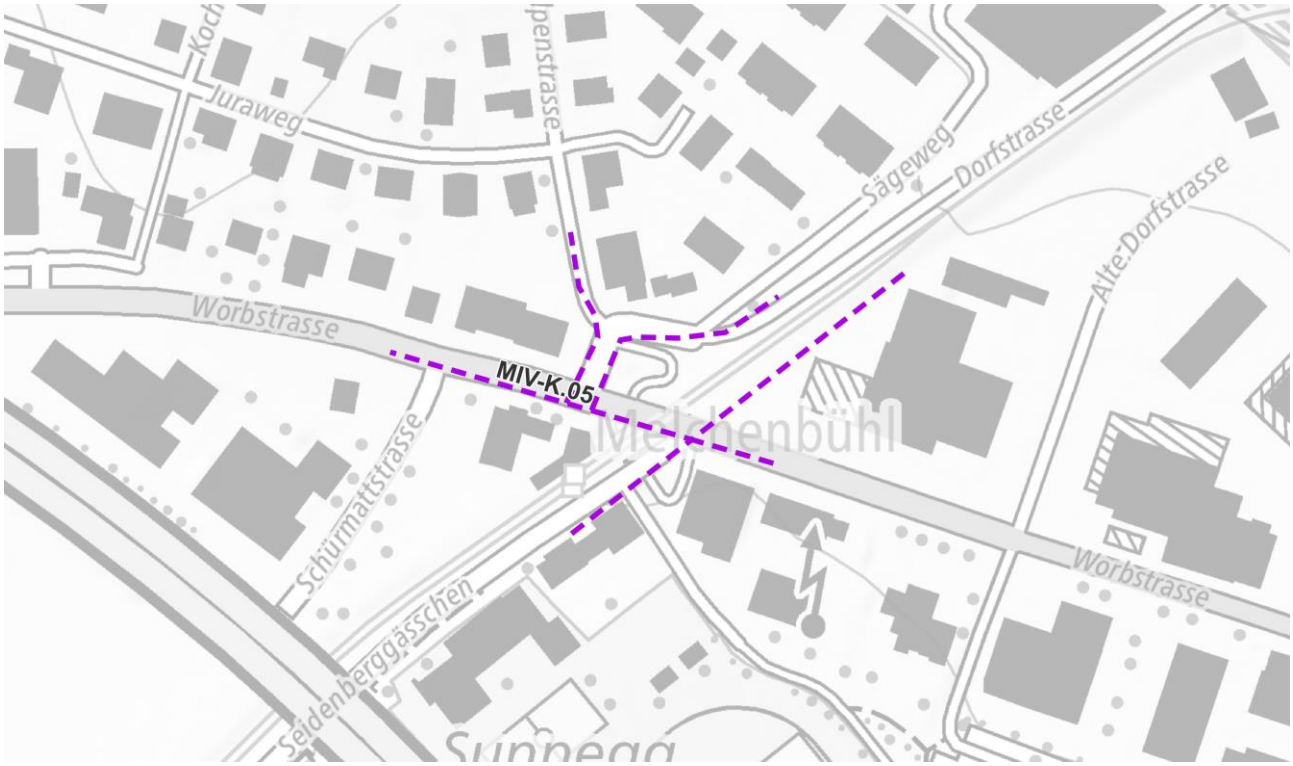
BM.MIV-K.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

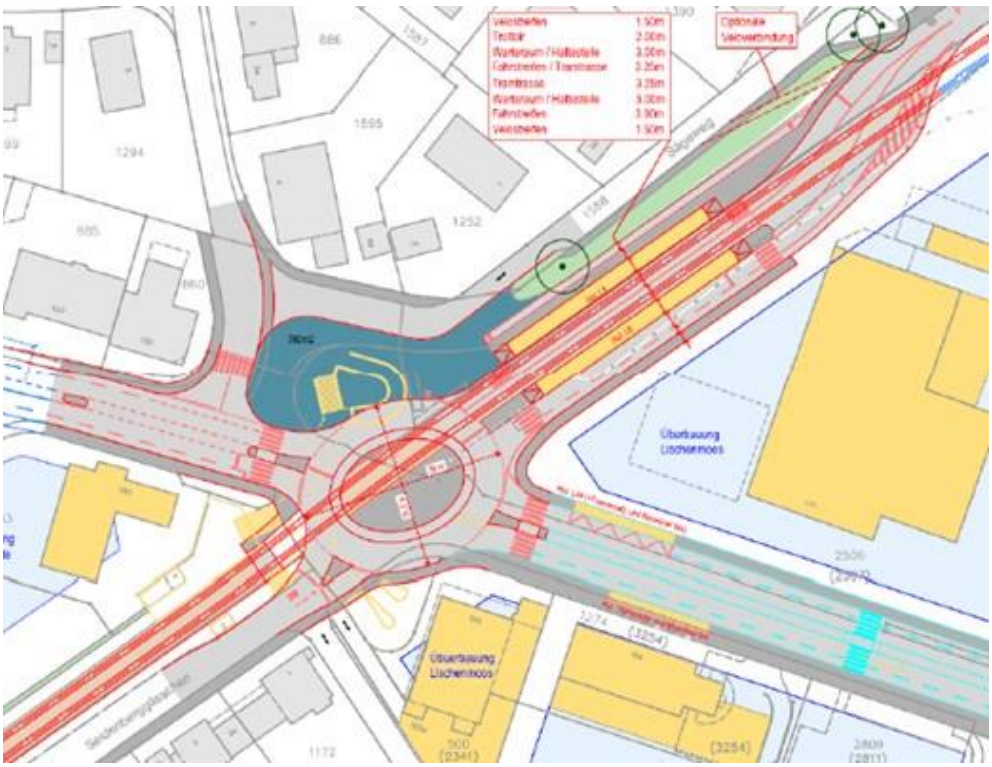
Unterkategorie
Kapazität Strasse



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Muri bei Bern, RBS, TBA-DLZ, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	13.85	01.01.2035	31.12.2036

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Die Verkehrsbelastung auf der Worbstrasse steigt künftig weiter an. Mit der allfälligen Verdichtung des Fahrplans der Tramlinie Nr. 6 bis Gümligen auf einen 7.5-Minuten-Takt verlängern sich die Schliesszeiten des Bahnübergangs Melchenbühlplatz.

Zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit sind Ausbauten der Strasseninfrastruktur und verkehrslenkende Massnahmen erforderlich, unter Berücksichtigung div. Rahmenbedingungen (ZPP Lischenmoos, ZPP Schürmatt, Doppelspurausbau RBS, Bypass Bern Ost, Verkehrsentwicklung, Haltestellenanordnung, etc.). Der Massnahmeperimeter wird für den Fussverkehr behindertengerecht ausgebaut. Dazu kommen Massnahmen zur Verbesserung der Veloverkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Weiter werden im Perimeter diverse Klimamassnahmen realisiert (Entsiegelung, Vegetation). Die Massnahmen sind auch mit dem regionalen Strassennetz abzustimmen (BM.MIV-Ü.1.2, AP4).

Der Knoten spielt eine zentrale Rolle im Fokusraum Bern-Ost des Kantonalen Richtplanes (R_13), welcher eine Abstimmung der künftigen Verkehrs- und Sidlungsentwicklungen verlangt. Zudem unterstützt die Massnahme den Kantonalen Richtplan, welcher für den Melchenbühlplatz den Ausbau des öV verlangt (B_05, Bypass Bern Ost, Verlängerung Tramlinie Saali-Gümligen).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2025	Studie	TBA-OIK II

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2035	Baubeginn	TBA-OIK II
31.12.2036	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	ja	Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	Doppelspurausbau ÖV.Nat.8
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	– Vorstudie 2019 – Kostenschätzung 2024

Massnahmenpaket Verkehr

Erhöhung Kapazität der Region Bern, Priorität 1/2/3

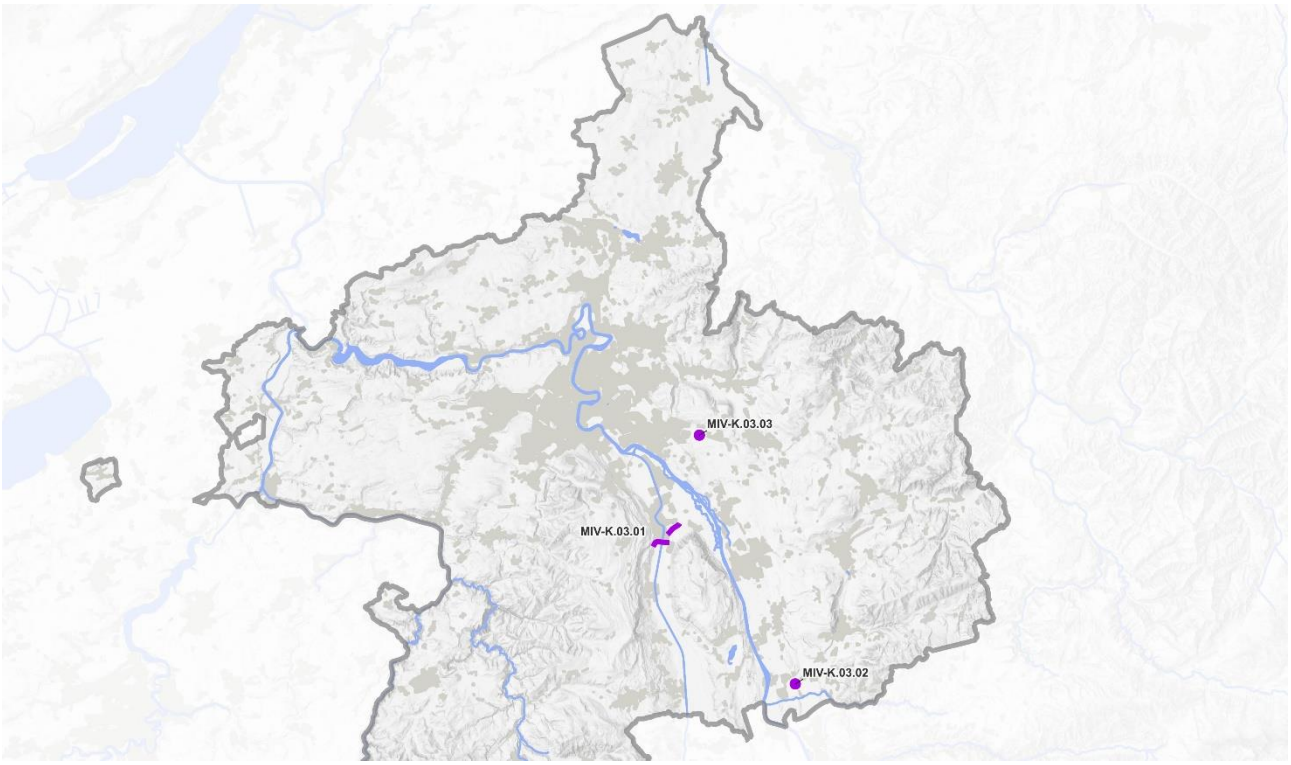
BM.MIV-K.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1/2/3

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Kapazität Strasse



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Massnahmen der 1. 2. und 3. Priorität der Kategorie MIV-K im RGSK 2025, die nicht im AP5 enthalten sind.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BM.MIV-K.03.01	Belp, Umfahrung Südost	13.00
BM.MIV-K.03.02	Kiesen, Kapazitätserweiterung Emmentalkreisel	0.70
BM.MIV-K.03.03	Rüfenacht, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	9.25
	Summe	22.95

Teilmassnahme Verkehr

Belp, Umfahrung Südost

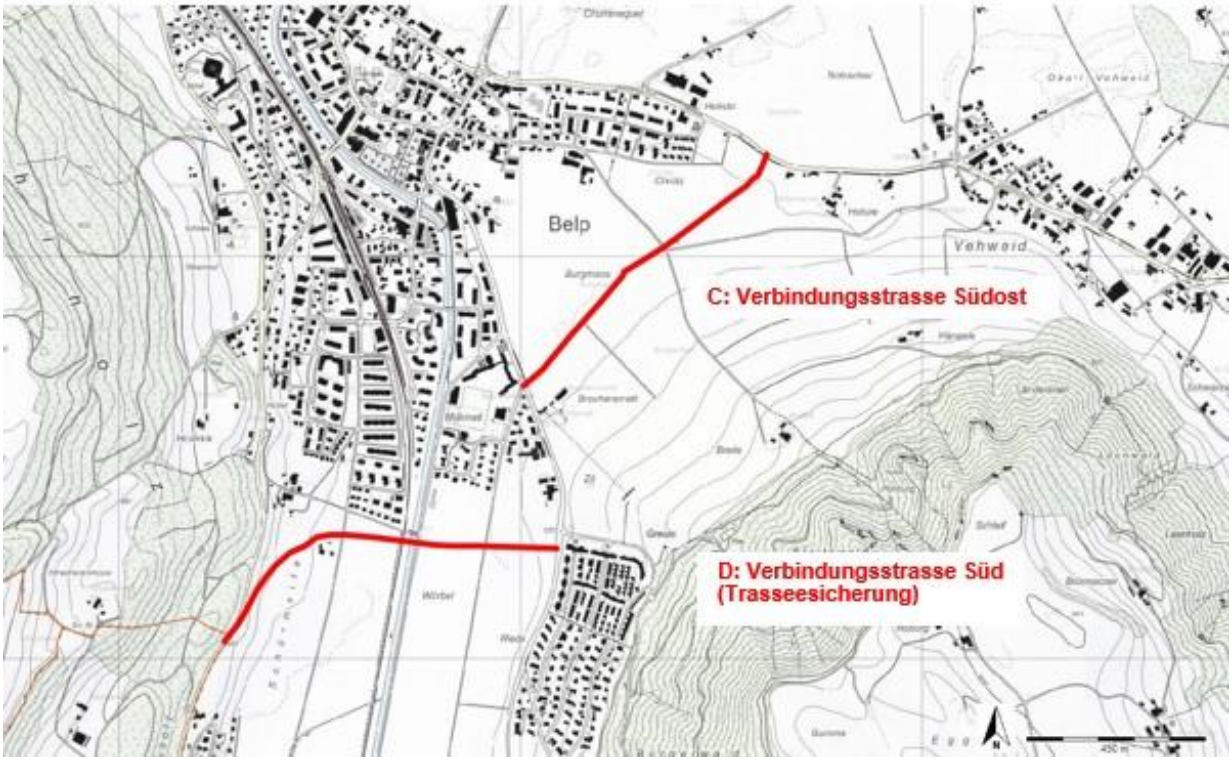
BM.MIV-K.03.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Kapazität Strasse



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	TBA-OIK II	Belp, Toffen, Transportunternehmen

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	13.00	01.01.2035	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Das Strassennetz im Raum Belp ist stark belastet und weist in den Spitzenzeiten zunehmend Kapazitätsengpässe auf. Mit der 2015 realisierten neuen Erschliessungsstrasse des Flughafens Belp, die zusätzlich am Kreisel Linde anschliesst, nimmt die Problematik weiter zu. Mit einer neuen Verbindungsstrasse Südost sollen der Lindenkreisel und das Ortszentrum von Belp entlastet werden. Um die Wirksamkeit zu verstärken und ungewünschte negative Einflüsse wie Mehrverkehr oder neu entstehende Sicherheitsdefizite einzudämmen, sind flankierende Massnahmen in Toffen und entlang der Hargarten- und der Heiternstrasse vorgesehen. Die neue Verbindungsstrasse Südost (Variante C) dient zudem zur Erschliessung des

Vorranggebiets der regionalen Siedlungserweiterung Belp. Bei diesem Projekt soll dem Landschaftsschutz besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden da es ein reggionales Landschaftsschongebiet tangiert.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2035	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2039	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Kiesen, Kapazitätserweiterung Emmentalkreisel

BM.MIV-K.03.02

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Kapazität Strasse

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Kiesen, Oppligen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.70	01.01.2036	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit, der Stabilisierung des Verkehrsablaufs bei MIV und ÖV und um ein Ausweichen des Verkehrs vom übergeordneten auf das übrige Strassennetz (v.a. in Wohngebieten) zu vermeiden, sind auf überlasteten Strassen punktuelle Massnahmen und Kapazitätserweiterungen geplant. In der Gemeinde Kiesen genügt der Emmentalkreisel den längerfristig erwarteten Verkehrsmengen nicht.

Mit der Umgestaltung des Knotens wird die Kapazität erhöht und die Funktionsfähigkeit der Kreuzung unter Berücksichtigung der Standards Kantonsstrassen erhalten.

Mögliche Massnahmen: Eine grössere Verkehrslast kann mit einer Bypass-Spur bewältigt werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2039	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Rüfenacht, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz

BM.MIV-K.03.03

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Kapazität Strasse

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Muri bei Bern, Worb

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.25	01.01.2036	31.12.2039

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Als flankierende Massnahme zur Umgestaltung des Autobahnanschlusses Muri, wird durch die Gemeinde Muri die Schliessung der Feldstrasse für den Durchgangsverkehr geplant. Der Verkehr aus Gümligen fährt künftig über die Worbstrasse und den Kreisel Scheyenholz auf dem Autobahnzubringer T10 zum Autobahnanschluss Muri. Die Verkehrsumlagerung bedingt zusammen mit der erwarteten allgemeinen Verkehrszunahme eine grössere Leistungsfähigkeit des Knoten Scheyenholz. Zudem wird aus der Unfallstatistik ersichtlich, dass im Knotenbereich eine Häufung an Unfällen feststellbar ist. Massnahmen für den LV sind Teil der Anpassung und Sanierung des

Kreisels Scheyenholz. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern den Veloweg zwischen Gümligen und Rüfenacht.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	**Termin**	**Planungs-/Finanzierungsschritt**	**Federführende Stelle**
	01.10.2034	Studie	TBA-OIK II
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2039	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Massnahmenpaket Verkehr

Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont

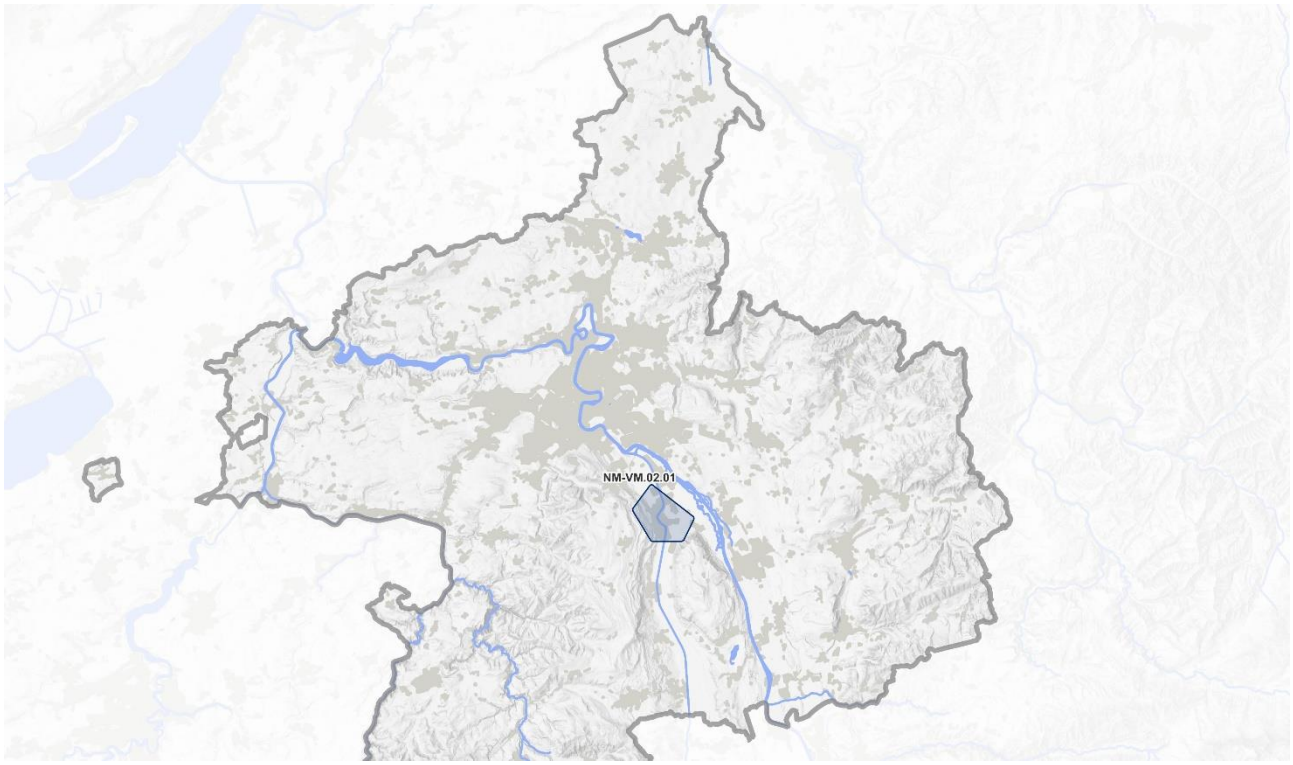
BM.NM-VM.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Kosten (Mio. CHF) 2.50

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Verkehrsmanagement Kat.2	7	Knoten

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket

Mit dem Verkehrsmanagement (VM) soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrössen auf die Massnahmen sind die Velooffensive der Stadt Bern, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr sowie die Velohauptrouten der Stadt und Region.
Im Projektperimeter sind diverse Linien des strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs enthalten. Diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in der Agglomeration ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf
Bezug zu Handlungsbedarf	- Attraktivierung und Priorisierung ÖV - Frühestmöglichen Umstieg vom MIV auf alternative Verkehrsmittel fördern
Bezug zu Teilstrategie	- Verkehrsmanagement inkl. Busbevorzugung, Busspuren - Mobilitätsmanagement

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
Siedlung (WK 2)	
Sicherheit (WK 3)	WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
Umwelt (WK 4)	WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Teilmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BM.NM-VM.02.01	Belp, Verkehrsmanagement	2.50

Teilmassnahme Verkehr

Belp, Verkehrsmanagement

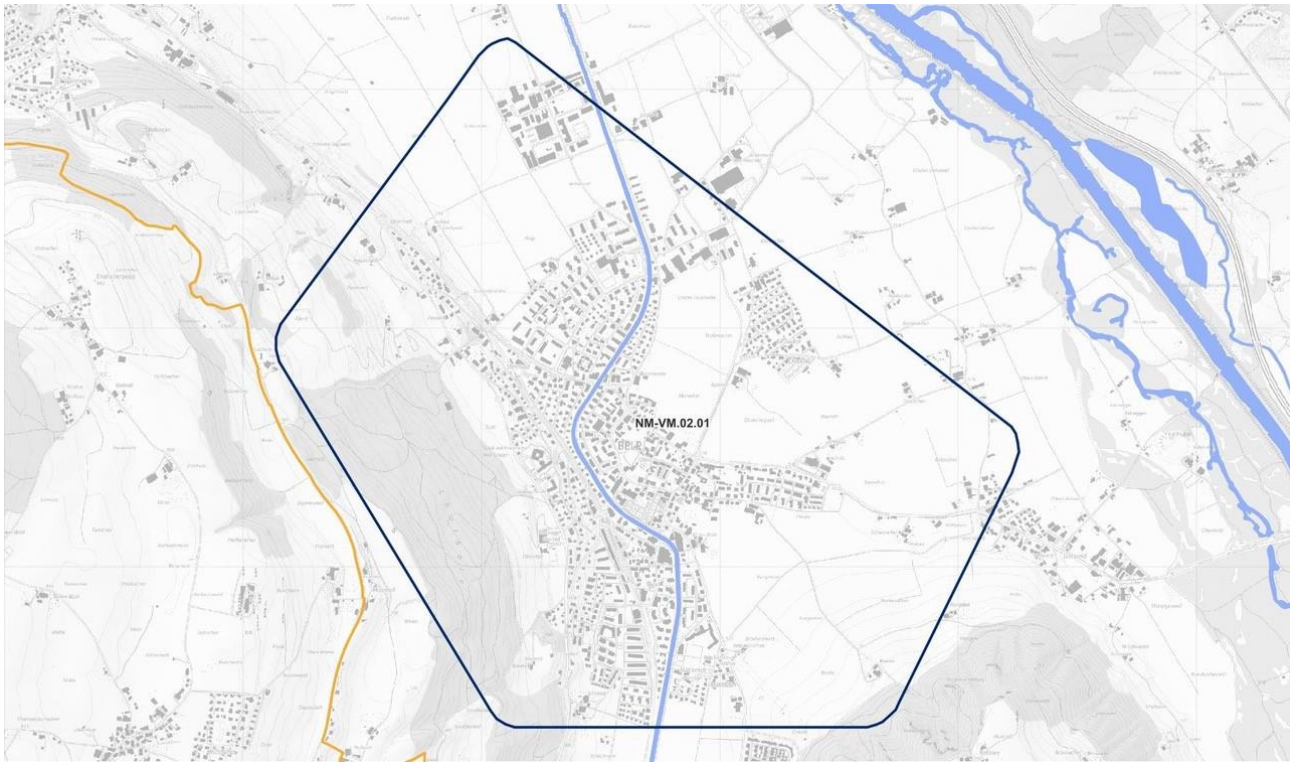
BM.NM-VM.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
TBA-DLZ	ASTRA, Gemeinden, Region, TBA-OIK, Transportunternehmen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
2.50	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Verkehrsmanagement Kat.2	7	Knoten

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Das Strassennetz im Raum Belp ist stark belastet und weist in den Spitzenzeiten zunehmend Kapazitätsengpässe auf. In einem langfristigen Horizont bestehen Überlegungen für eine Umfahrung Südost (RGSK 2021, BM.MIV-K.2), um das Ortszentrum von Belp zu entlasten. Da die Teilmassnahmen u. a. einen Eingriff in die

bestehenden Fruchtfolgeflächen bedeuten, sollen Alternativen aufgezeigt werden. Die mögliche Wirkung eines Verkehrsmanagements Belp ist vorgängig zu eruieren. Hierbei bedarf es einer engen Koordination mit der angrenzenden Verkehrsmanagementzelle Köniz Wabern–Bern Süd (AP4, BM.NM-VM.2.1).

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Weissensteinstrasse, Pestalozzi-, Brunnmattstrasse (Gleisersatz)

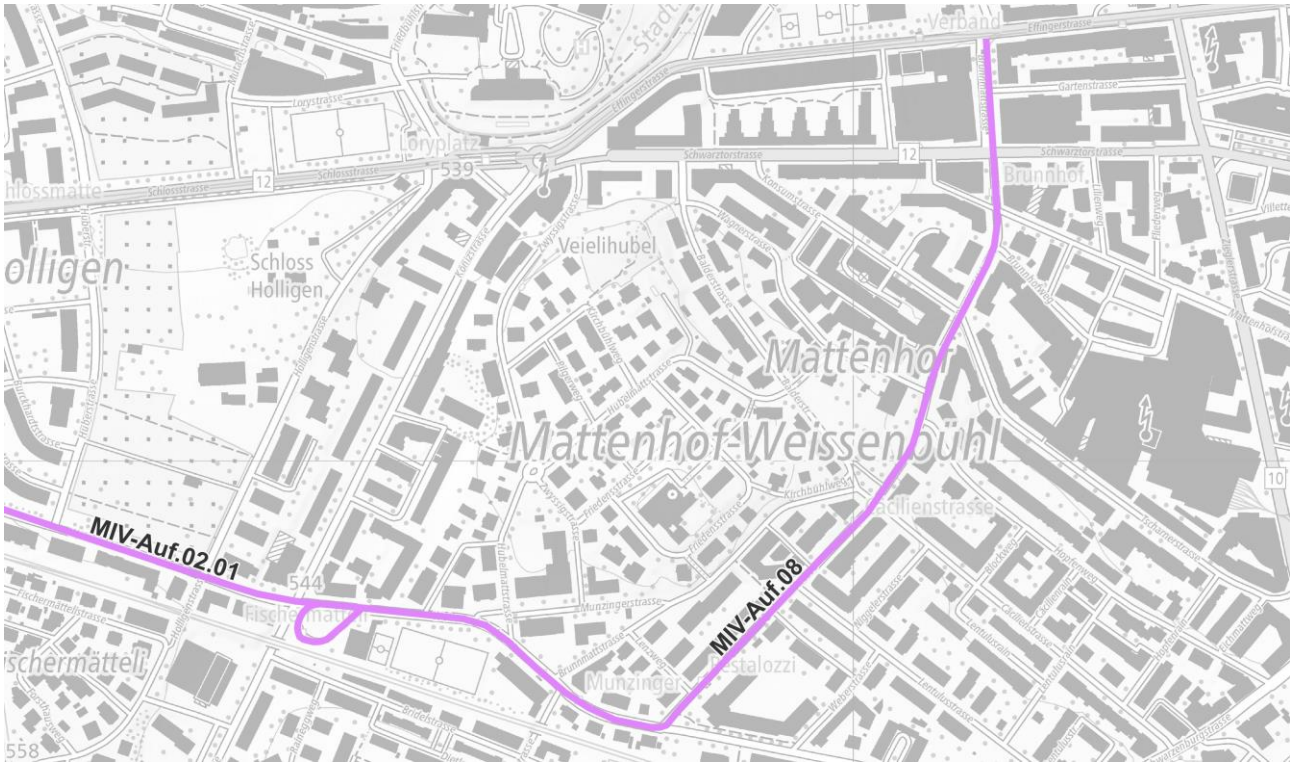
BM.MIV-Auf.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

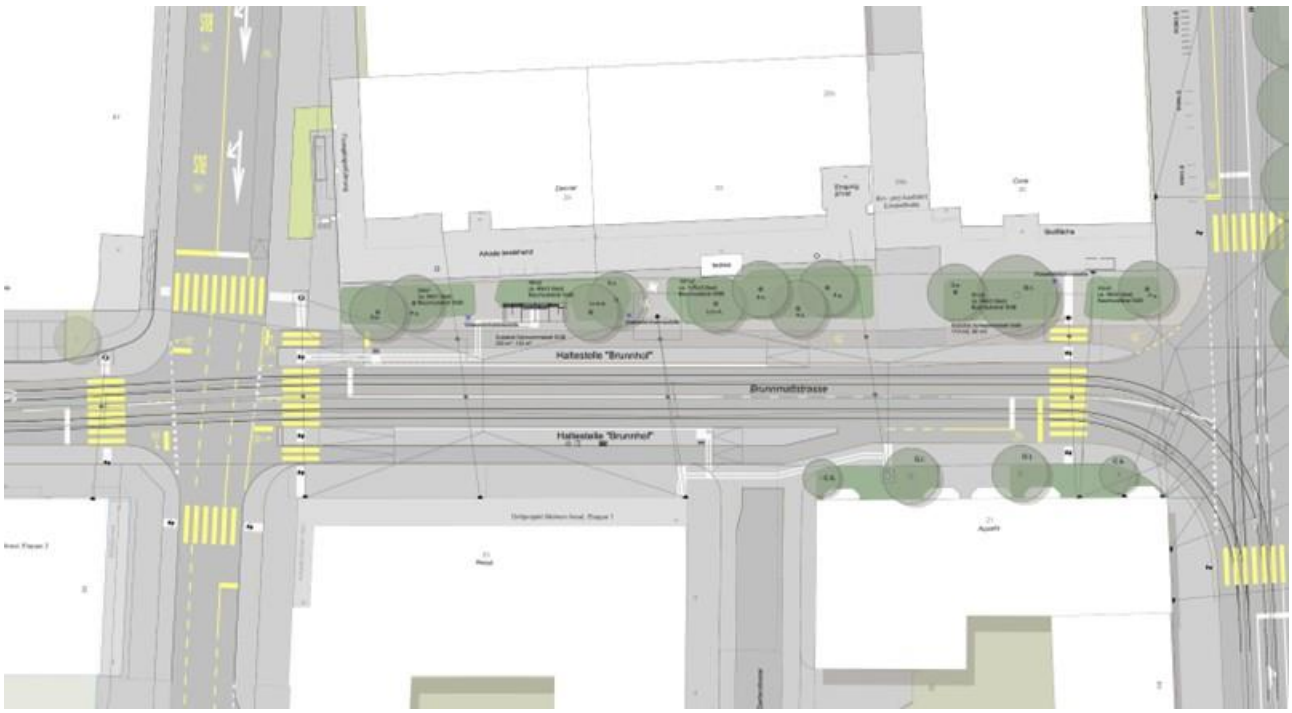
Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ewb, TBA-OIK II, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	11.70	01.01.2029	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel -



Massnahmenbeschrieb

Die Gleise und Fahrleitungen der Tramlinie 6 müssten ab Effingerstrasse bis und mit Endstation Fischermätteli altersbedingt ersetzt werden. Dieser Gleisersatz wird gleichzeitig zum Anlass genommen, auch den gesamten Strassenraum aufzuwerten, die Sicherheit zu erhöhen und eine Entsiegelung vorzunehmen. Der Kredit für die städtischen Massnahmen wurde per Volksentscheid am 22. September 2024 bereits beschlossen. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat den Regierungsrat aber Ende 2024 aufgefordert, erstens keine Beiträge an die Sanierung der Tramlinie zu leisten und zweitens dem Grossen Rat im Rahmen des kantonalen Angebotsbeschlusses des öffentlichen Verkehrs 2027 - 2030 die Umstellung der Tramlinie auf Busbetrieb zu beantragen. Dieser Beschluss wird voraussichtlich im März 2026 gefasst. Da der Entscheid zum Angebotsbeschluss 2027-2030 und damit zum Fischermättelitram erst nach Einreichung des AP5 Bern erfolgt und dazu bereits das entsprechende Bauprojekt vorliegt, wird im Folgenden die Massnahme inkl. Gleissanierung zur Mitfinanzierung beantragt. Nach Entscheid des Grossen Rates im Jahr 2026 könnte das Projekt gegebenenfalls angepasst werden, wobei die Gleise aus dem Strassenraum entfernt werden müssten. Eine Aufwertung des Strassenraumes ist in beiden Fällen notwendig.

Es ist vorgesehen, den Strassenraum wie folgt aufzuwerten:

- Der heute asphaltierte Innenraum der Wendeschlaufe wird neu mit klima-freundlicher Kies-Chaussierung ausgebildet und mit 16 zusätzlichen Bäumen umschlossen,
- Der Unfallschwerpunkt LSA-Knoten Weissensteinstrasse – Könizstrasse wird behoben, indem sämtliche Linksabbiegebeziehungen aufgehoben werden,
- Der heute wenig attraktive, asphaltierte und von parkierten Autos belegte Platz beim Munzinger-Schulhaus wird zu einem grossen Teil durch Kies-Chaussierung und begrünte Flächen mit vier neuen Bäumen ersetzt,
- Die Haltestelle Munzinger wird von einer Fahrbahnhaltestelle mit LSA zu einer Kap-Haltestelle umgebaut, inklusive Bedarfsanlage zur Schulwegsicherung,
- Im Strassenraum Pestalozzi- und Brunnmattstrasse kann in Fahrtrichtung stadtauswärts (Steigung) der heute sehr geringe Abstand zwischen Strassen¬rand und Schiene von 0.85 m auf 1.10 bis 1.40 m verbreitert werden,
- Für die heutige verkehrsbetonte, unbefriedigende Situation für den Veloverkehr in der Brunnmattstrasse zwischen Schwarztorstrasse und Effingerstrasse sind für den Veloverkehr in beiden Fahrtrichtungen Umfahrungen der Haltestellen vorgesehen,

der MIV-Durchgangsverkehr wird unterbunden und der Stadtraum zum Quartierzentrum entwickelt, mit entsiegelten Flächen und zehn neuen Bäumen,
- Mit den Baumpflanzungen und der Entsiegelung einer Fläche von 1‘750 m2 im dicht besiedelten Gebiet kann ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas geleistet werden.

Das Gesamtprojekt weist Investitions- und Planungskosten von 39.4 Mio. Franken auf (+/-10%). Davon anrechenbar über das AP sind 11.7 Mio. Franken, davon Anteil Stadt Bern 8.85 Mio. Franken und Anteil Kanton Bern 2.85 Mio. Franken.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2029	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

BM.MIV-Auf.02.01 Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- GBF Kostenvoranschlag
- Fachbericht Gesamtsanierung Strassenraum Brunnhof-Fischermätteli
- GBF Technischer Bericht
- GBF Übersichtsplan
- GBF Gestaltungsplan Abschnitt 3
- GBF Gestaltungsplan Abschnitt 4
- GBF Gestaltungsplan Abschnitt 5
- GBF UVB
- Vortrag zu Gesamtsanierung Strassenraum Brunnhof Fischermätteli

Massnahmenpaket Verkehr

Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, A-Horizont

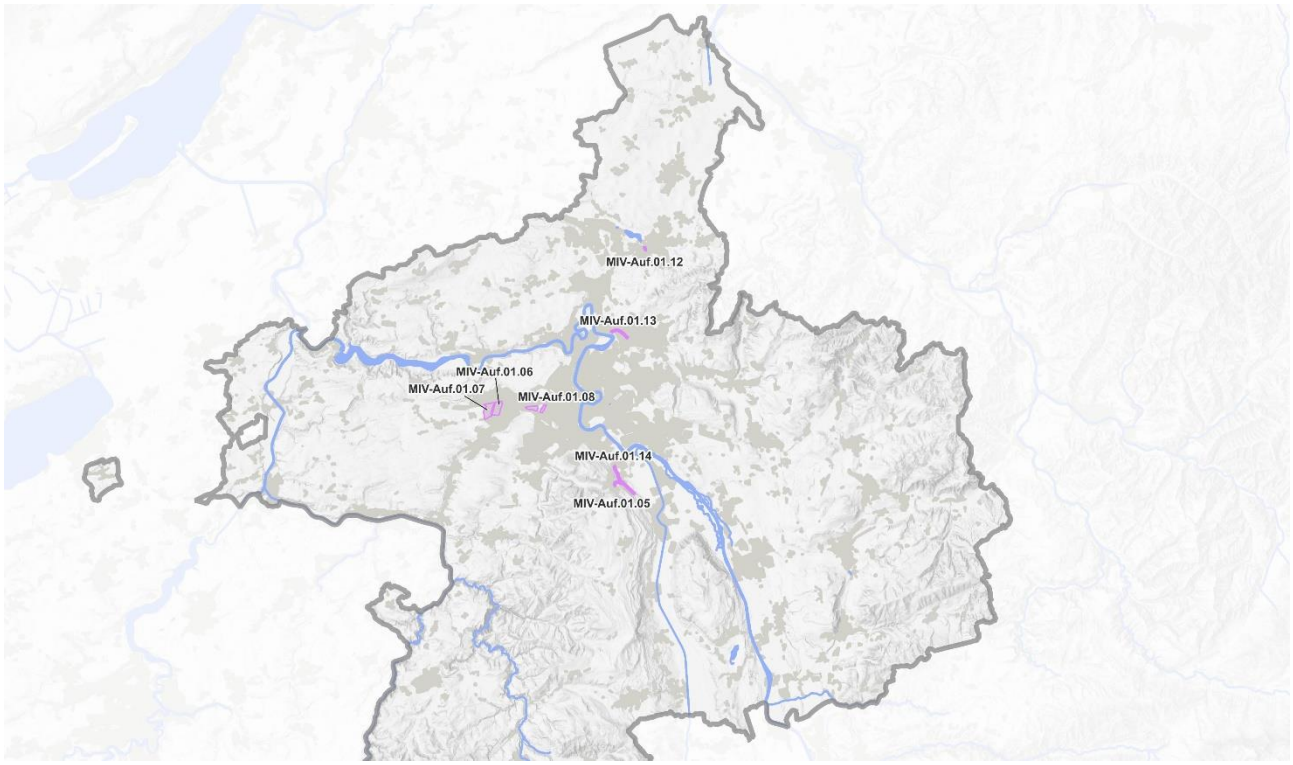
BM.MIV-Auf.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF) 22.99

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	152’680	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket

Die einzelnen Teilmassnahmen zielen auf eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets ab.

Durch gestalterische und betriebliche Anpassungen sollen folgende Ziele erreicht werden:
- Ausrichtung von Strassenabschnitten auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr

– gestalterische Eingliederung des Verkehrsraumes in den Siedlungsraum

– Erhöhung der Aufenthalts-, Wohn- und Arbeitsqualität entlang der Strassen.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	– Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz. – Siedlungsverträgliche Strassenräume
Bezug zu Handlungsbedarf	– Weitere Sanierung von Strassenräumen – Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten – Verstärkte Beachtung der Lärmschutzproblematik in der Siedlungsentwicklung
Bezug zu Teilstrategie	– Siedlungsverträgliche Strassenräume – Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung; insbesondere an den Schnittstellen zu den übergeordneten Netzen und bei Mischverkehr öV-MIV – Kapazitätserweiterungen möglichst nur punktuell (z. B. an stark überlasteten Knoten und in Verbindung mit Verkehrsmanagement) – Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
Siedlung (WK 2)	
Sicherheit (WK 3)	WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
Umwelt (WK 4)	WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Teilmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BM.MIV-Auf.01.05	Kehrsatz, Erschliessung Mitte/Bahnhofmatte	3.50
BM.MIV-Auf.01.06	Stadt Bern, Strassenanpassungen im Rahmen Ausbau Fernwärmenetz, Bümpliz-Oberbottigen Ost	4.35
BM.MIV-Auf.01.07	Stadt Bern, Strassenanpassungen im Rahmen Ausbau Fernwärmenetz, Bümpliz-Oberbottigen West	2.80
BM.MIV-Auf.01.08	Stadt Bern, Strassenanpassungen im Rahmen Ausbau Fernwärmenetz, Holligen	0.70
BM.MIV-Auf.01.12	Moosseedorf, Neugestaltung Knoten Gewerbestrasse / Industriestrasse	3.00
BM.MIV-Auf.01.13	Ittigen, Siedlungsverträgliche Strassenräume: Worblentalstrasse	4.50
BM.MIV-Auf.01.14	Kehrsatz, Umgestaltung Bern-, Belp- und Zimmerwaldstrasse	4.14

Teilmassnahme Verkehr

Kehrsatz, Erschliessung Mitte/Bahnhofmatte

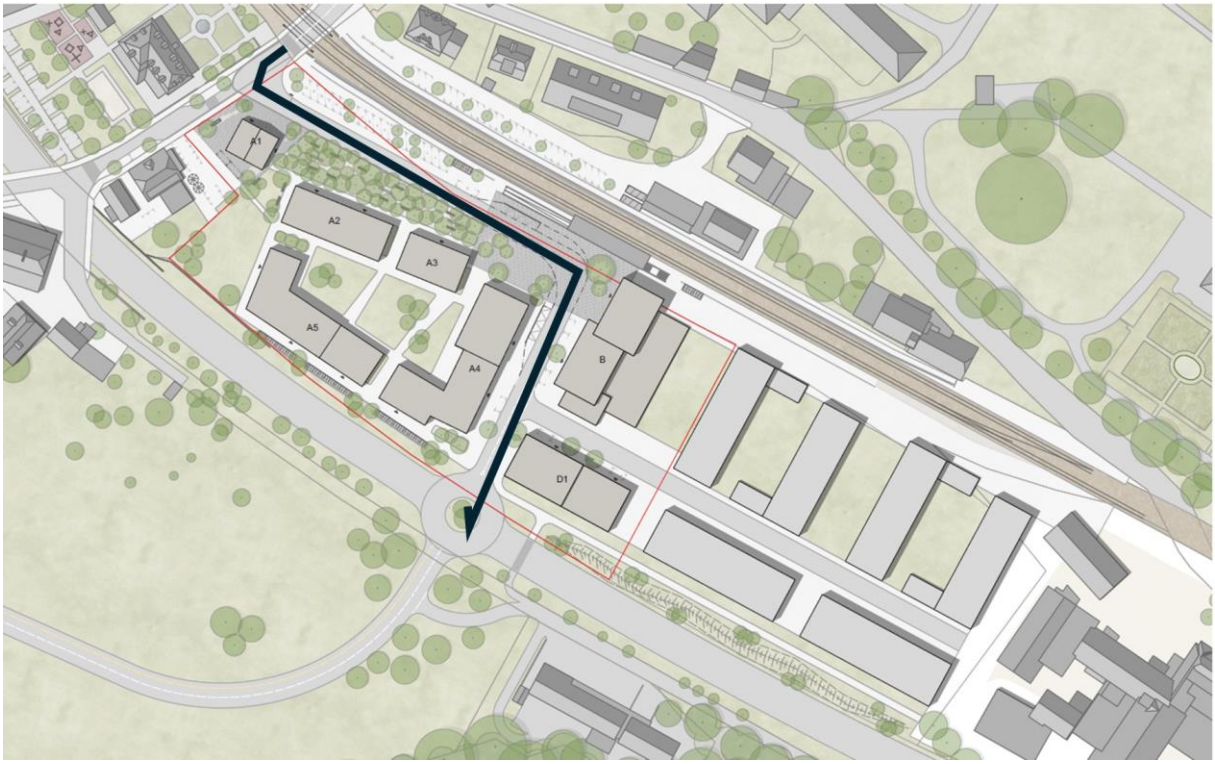
BM.MIV-Auf.01.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	BLS AG, Post AG, Kanton

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
3.50	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	3’250	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Zweites Teilprojekt in Abhängigkeit zur Massnahme BM.FVV-Ü.01.48 (AP5), welches erst nach bzw. im Laufe dessen Umsetzung realisiert werden kann. Dem Areal «Bahnhofsmatte» kommt als «prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen» aus regionaler und kantonaler Sicht und im Kontext der inneren Siedlungsentwicklung eine wichtige

Rolle zu. Die Lage in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof, sowie die gute regionale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, bieten die Chance, dass in der Gemeinde Kehrsatz substanziell neue Wohn- und Arbeitsflächen entstehen. Mit der geplanten Verkehrsführung und dem Anschluss «Kehrsatz Mitte» ist auch die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr sichergestellt. Ziel ist die Anbindung an den neuen Bahnhof BLS, an die neuen Postautohaltestellen und den neuen Kreisel bei der Umfahrungsstrasse. Die Planung über das Gebiet erfolgt koordiniert mit dem kantonalen Strassenbauprojekt, welches den Anschluss Kehrsatz Mitte und die Verlegung der Zimmerwaldstrasse beinhaltet (MIV-E.1, AP4).

Die Erschliessung basiert auf der Planung des Kantons zur Neugestaltung der Umfahrungsstrasse. Dieses Strassenbauprojekt ist Grundlage für die Verkehrslösung/Erschliessung der Bahnhofmatte; es definiert die Anschlüsse lagegenau. Im Rahmen der Projektentwicklung wird ebenfalls das Fuss- und Velowegnetz geplant, welches den Bahnhofplatz durchlaufen und gute Verbindungen ermöglichen wird.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Strassenanpassungen im Rahmen Ausbau Fernwärmenetz, Bümpliz-Oberbottigen Ost

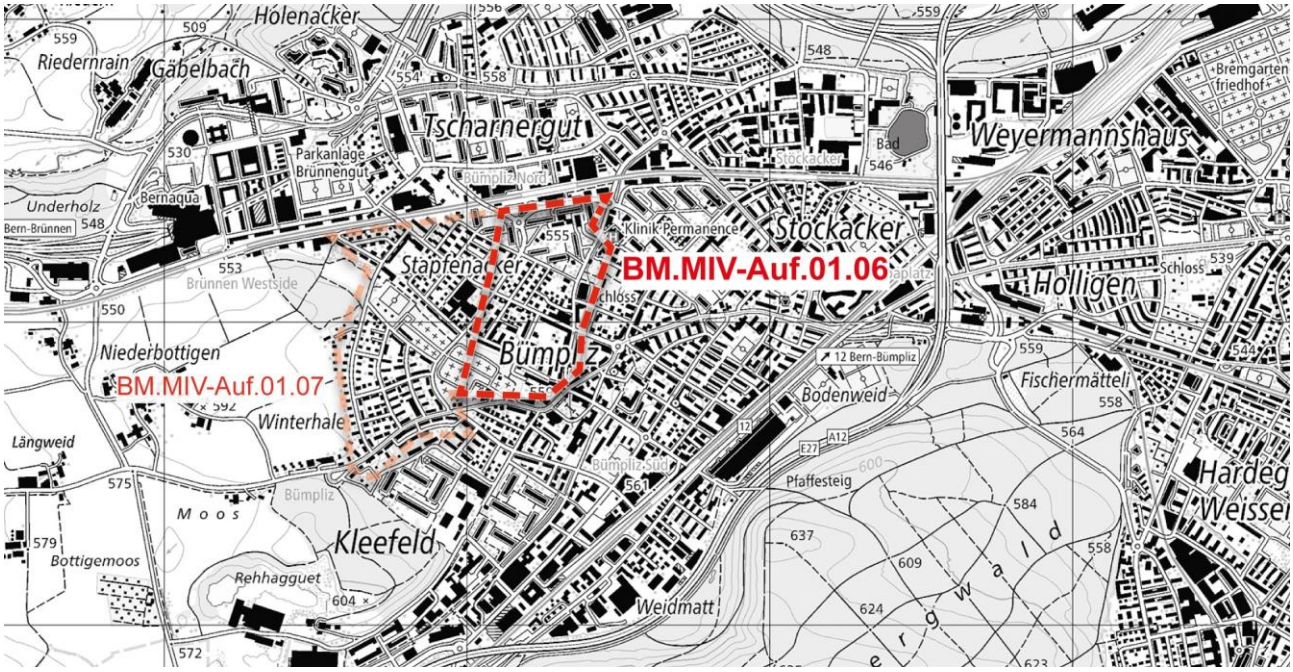
BM.MIV-Auf.01.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.35	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	47’104	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Stimmberechtigten der Stadt Bern haben im Juni 2023 den Rahmenkredit zur Aufwertung von Strassenräumen im Zuge des Ausbaus des Fernwärmenetzes klar gutgeheissen. Dadurch können die von Energie Wasser Bern (ewb) in den nächsten rund zehn Jahren stattfindenden Ausbauarbeiten des Fernwärmenetzes dazu genutzt

	werden, gleichzeitig Korrekturen im Strassenraum vorzunehmen. Mit den 48,2 Millionen Franken – davon 10 Mio für die befristete Erhöhung des Stellenetats bis längstens 2035 – werden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Hindernisfreiheit und Aufenthaltsqualität, Entsiegelungen sowie Bepflanzungen realisiert. Dank der Synergieeffekte mit dem Fernwärme-Projekt lassen sich diese erforderlichen Anpassungen unter dem Strich mit deutlichen Kosteneinsparungen gegenüber einer späteren «Nachbesserung» der einzelnen betroffenen Strassenabschnitte realisieren
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Strassenanpassungen im Rahmen Ausbau Fernwärmenetz, Bümpliz-Oberbottigen West

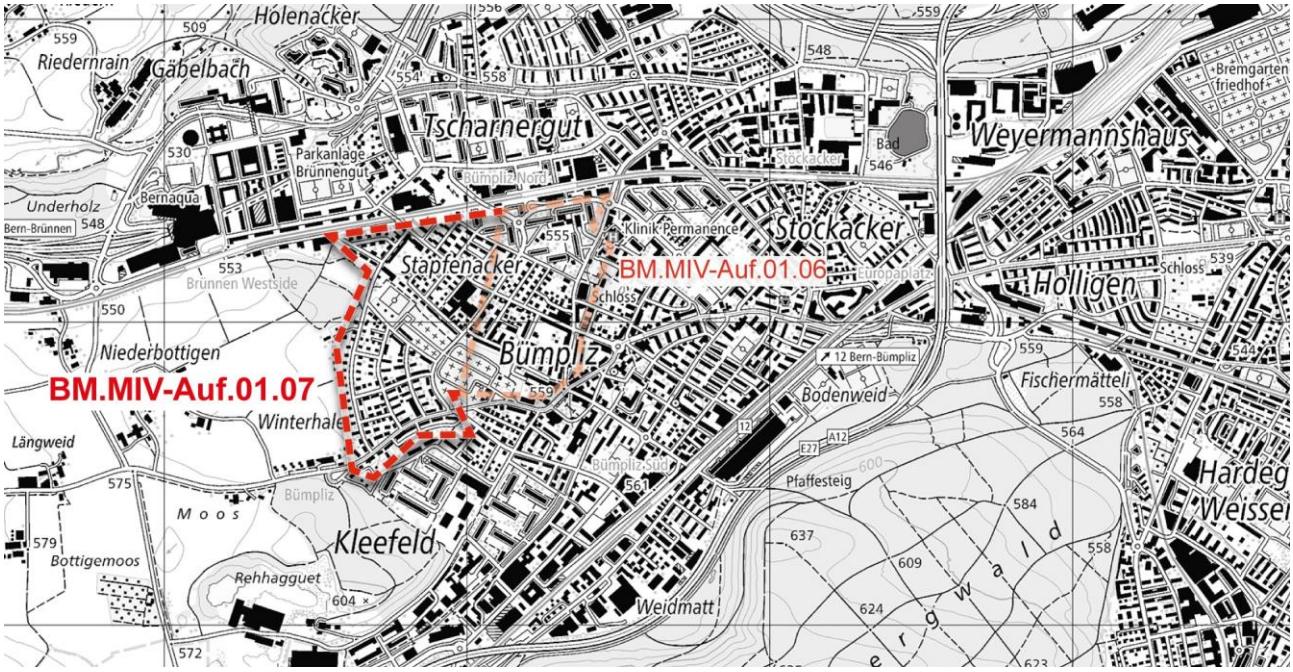
BM.MIV-Auf.01.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.80	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	38’582	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Stimmberechtigten der Stadt Bern haben im Juni 2023 den Rahmenkredit zur Aufwertung von Strassenräumen im Zuge des Ausbaus des Fernwärmenetzes klar gutgeheissen. Dadurch können die von Energie Wasser Bern (ewb) in den nächsten rund zehn Jahren stattfindenden Ausbauarbeiten des Fernwärmenetzes dazu genutzt

werden, gleichzeitig Korrekturen im Strassenraum vorzunehmen. Mit den 48,2 Millionen Franken – davon 10 Mio für die befristete Erhöhung des Stellenetats bis längstens 2035 – werden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Hindernisfreiheit und Aufenthaltsqualität, Entsiegelungen sowie Bepflanzungen realisiert. Dank der Synergieeffekte mit dem Fernwärme-Projekt lassen sich diese erforderlichen Anpassungen unter dem Strich mit deutlichen Kosteneinsparungen gegenüber einer späteren «Nachbesserung» der einzelnen betroffenen Strassenabschnitte realisieren.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Strassenanpassungen im Rahmen Ausbau Fernwärmenetz, Holligen

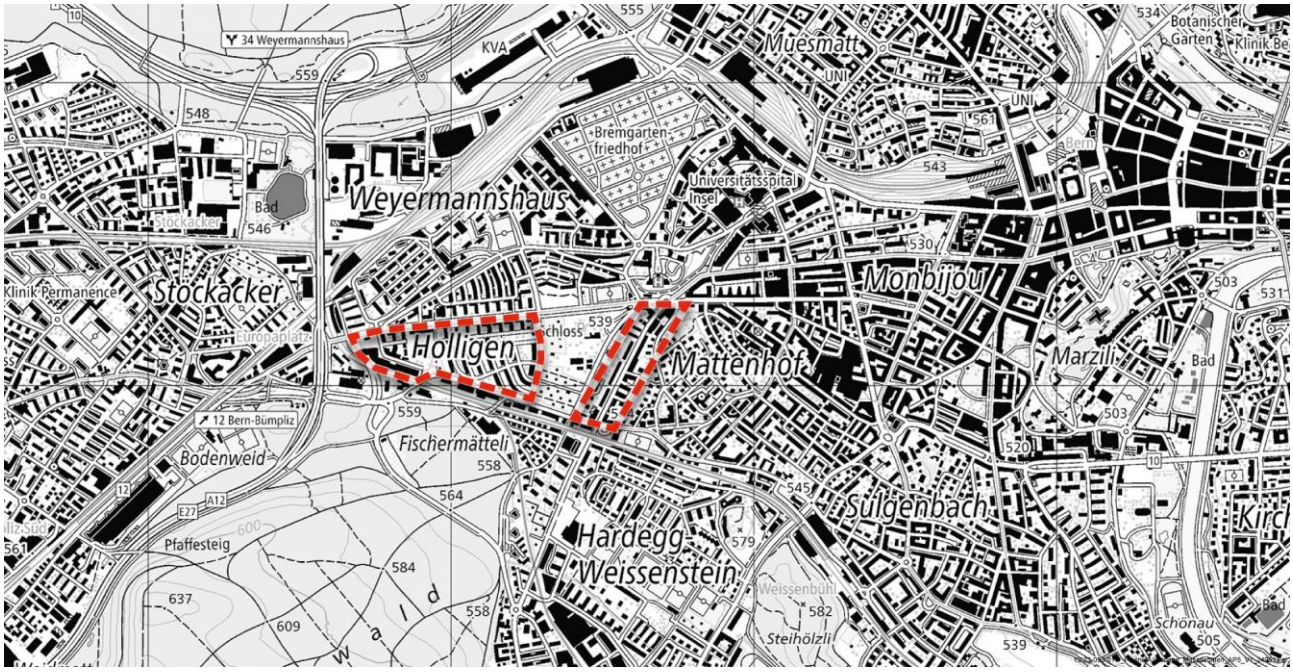
BM.MIV-Auf.01.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.70	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	17’044	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Stimmberechtigten der Stadt Bern haben im Juni 2023 den Rahmenkredit zur Aufwertung von Strassenräumen im Zuge des Ausbaus des Fernwärmenetzes klar gutgeheissen. Dadurch können die von Energie Wasser Bern (ewb) in den nächsten rund zehn Jahren stattfindenden Ausbauarbeiten des Fernwärmenetzes dazu genutzt

werden, gleichzeitig Korrekturen im Strassenraum vorzunehmen. Mit den 48,2 Millionen Franken – davon 10 Mio für die befristete Erhöhung des Stellenetats bis längstens 2035 – werden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Hindernisfreiheit und Aufenthaltsqualität, Entsiegelungen sowie Bepflanzungen realisiert. Dank der Synergieeffekte mit dem Fernwärme-Projekt lassen sich diese erforderlichen Anpassungen unter dem Strich mit deutlichen Kosteneinsparungen gegenüber einer späteren «Nachbesserung» der einzelnen betroffenen Strassenabschnitte realisieren.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Mooseedorf, Neugestaltung Knoten Gewerbestrasse / Industriestrasse

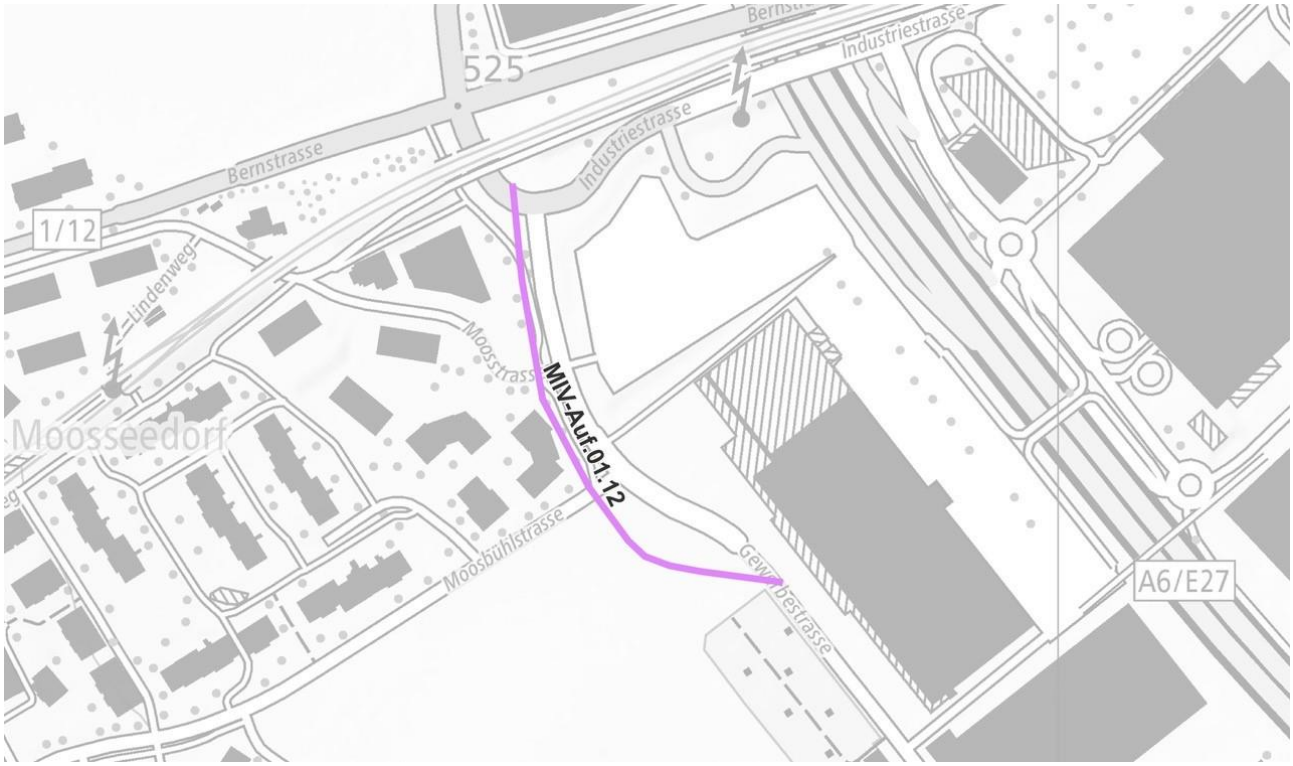
BM.MIV-Auf.01.12

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	ASTRA

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2028	01.01.2029

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	11’700	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Moosbühl- und Gewerbestrasse ist die Hauptzufahrtstrasse der Gemeinde Moosseedorf. Die Moosbühlkreuzung ist bereits heute stark belastet. Die Wartezeiten am Ampelsystem sind für die Bevölkerung von Moosseedorf sehr beschwerlich. Mit der Ablehnung des Ausbaus der Nationalstrasse und aufgrund der baulichen Entwicklung

werden die Wartezeiten länger und der Rückstau noch grösser. ASTRA und Gemeinde sehen deswegen eine zusätzliche Abbiegespur vor. Zudem soll die bestehende Fussgängerquerung aufgehoben und der Langsamverkehr neu geführt werden. Das Bauprojekt läuft unter der Leitung der Gemeinde in einem kantonalen Verfahren. Das ASTRA wird sich auch ohne Ausbau Nationalstrasse finanziell am Projekt beteiligen. Ziel ist es, dass der Knoten Moosbühl auf der südlichen Seite entlastet und für den Langsamverkehr optimiert ist. Die Moosbühlstrasse wird immer mehr zur Haupterschliessungsstrasse des südlichen Dorfteils. Mit der Überbauung Moosbühl mit 300 Wohneinheiten muss die Erschliessungsstrasse optimiert mit Langsamverkehrs-massnahmen ergänzt werden. Moosbühlstrasse und Einfahrt in Gewerbestrasse sind deshalb im Gesamtprojekt integriert. Ebenso die Trennung der Schnellveloverbindung (kantonaler Velorichtplan) über das Viadukt (Velo/Fussgänger).

Teilprojekte
- Teilprojekt 1: Zusätzliche Abbbiegespur Gewerbestrasse, Verlegung Gewerbestrasse für Langsamverkehr (Gehweg, Veloweg). Aufhebung Fussgängerquerung und Trottoir Industriestrasse.
- Teilprojekt 2: Neugestaltung Einbiegespur Moosbühlstrasse in Gewerbestrasse
- Teilprojekt 3: Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Moosbühlstrasse aufgrund der Verkehrszunahme aus der Überbauung Moosbühl (300 Wohneinheiten)

Das Gesamtprojekt weist Investitions- und Planungskosten von CHF 5 Mio Franken auf. Davon anrechenbar über das AP sind 3 Mio. Franken. 2.5 Anteil Gemeinde Moosseedorf. Die Kostenschätzung und der Kostenanteil des Astra liegt frühestens Ende April 2025 vor.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Ittigen, Siedlungsverträgliche Strassenräume: Worblentalstrasse

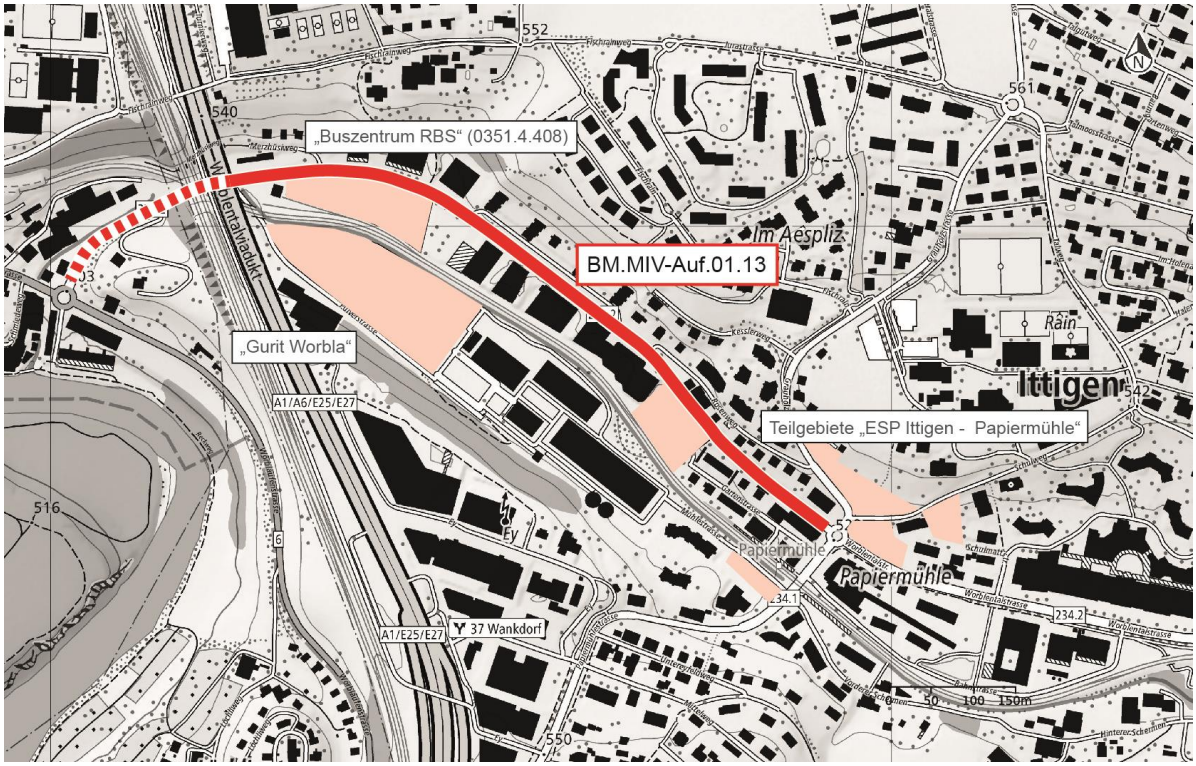
BM.MIV-Auf.01.13

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.50	01.01.2028	31.12.2031

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	15’000	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Das Strassennetz der Gemeinde Ittigen soll eine attraktive, sichere und möglichst nachhaltige Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglichen. Die Massnahme «Ittigen, Siedlungsverträgliche Strassenräume: Worblentalstrasse» verfolgt das Ziel, den 1 km langen westlichen Abschnitt der Worblentalstrasse für den Gesamtverkehr –

insbesondere jedoch für den Fuss- und Veloverkehr – durch eine hohe gestalterische Qualität, Durchgrünung und funktionale, ökologische Vernetzung mit den umliegenden Bereichen siedlungsverträglich zu gestalten sowie das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dabei sind die geplanten angrenzenden Siedlungsentwicklungen (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete) zu berücksichtigen: Hierzu zählt insbesondere das Projekt zum Bahninfrastrukturzentrum des RBS («Buszentrum RBS» 0351.4.408), welches von der verkehrlichen Lösung der Worblentalstrasse unmittelbar betroffen ist; weitere Siedlungsentwicklungen im Massnahmenumfeld sind: Entwicklungsgebiet Papiermühle 0351.4.413 und das Areal «Gurit Worbla».

Aktueller Stand: Im 1. Halbjahr 2025 startet ein Gutachterverfahren nach Art. 99a BauV Kanton Bern, bei dem ein bereits gewähltes interdisziplinäres Bearbeitungsteam (Verkehrsplanung, Landschaftsarchitektur und Städtebau) aus mehreren Lösungsvarianten einen konsolidierten Lösungsvorschlag auf hoher Flughöhe erarbeitet. Im Anschluss an das GUV werden das Vor- und Bauprojekt erarbeitet.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept soll einen zukunftsweisenden und siedlungsverträglichen Querschnitt aufweisen, d.h. gute Benutzungs- und Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr sowie Integration von blauen/grünen Infrastrukturelementen (Stichwort Schwammstadt).

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Kehrsatz, Umgestaltung Bern-, Belp- und Zimmerwaldstrasse

BM.MIV-Auf.01.14

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Kehrsatz, Transportunternehmen, ANF

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.14	01.01.2029	31.12.2032

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	20’000	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Im Zuge des Projektes Kehrsatz Mitte sind nach der Verlegung und Neuanbindung der Zimmerwaldstrasse (MIV-E.1, AP4) im Dorfkern von Kehrsatz weitere verkehrlich flankierende Massnahmen vorgesehen, um eine effektivere Verkehrsumlenkung und eine Aufwertung des Strassenraumes zu erreichen. Auf der Bern- und Belpstrasse

sowie auf dem Teilstück der Zimmerwaldstrasse zwischen Knoten Neuanschluss und Bahnübergang stehen gestalterische Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Fokus. Entlang der Belpstrasse sollen der Bahnübergang und der Halbanschluss Süd neu konzipiert werden. Somit wird allfälliger Durchgangsverkehr stärker auf die Umfahrung gelenkt und das innerörtliche Netz so umgestaltet, dass öV, Fuss- und Veloverkehr unterstützt werden (Temporeduktion, Flächengewinn zugunsten von FVV). Nach der Umgestaltung gehen die heutigen innerörtlichen Kantonsstrassen an die Gemeinde Kehrsatz über. In einem zweiten Teilprojekt werden die Erschliessung des Bahnhofs und die Umsteigebeziehungen Postauto - Bahn verbessert. Damit wird der Fokusraum Kehrsatz gestärkt, denn mittel- bis langfristig wird Kehrsatz zur regionalen Verkehrsdrehscheibe mit Tramwendeschlaufe ausgebaut.

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Massnahmenpaket Verkehr

Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, B-Horizont

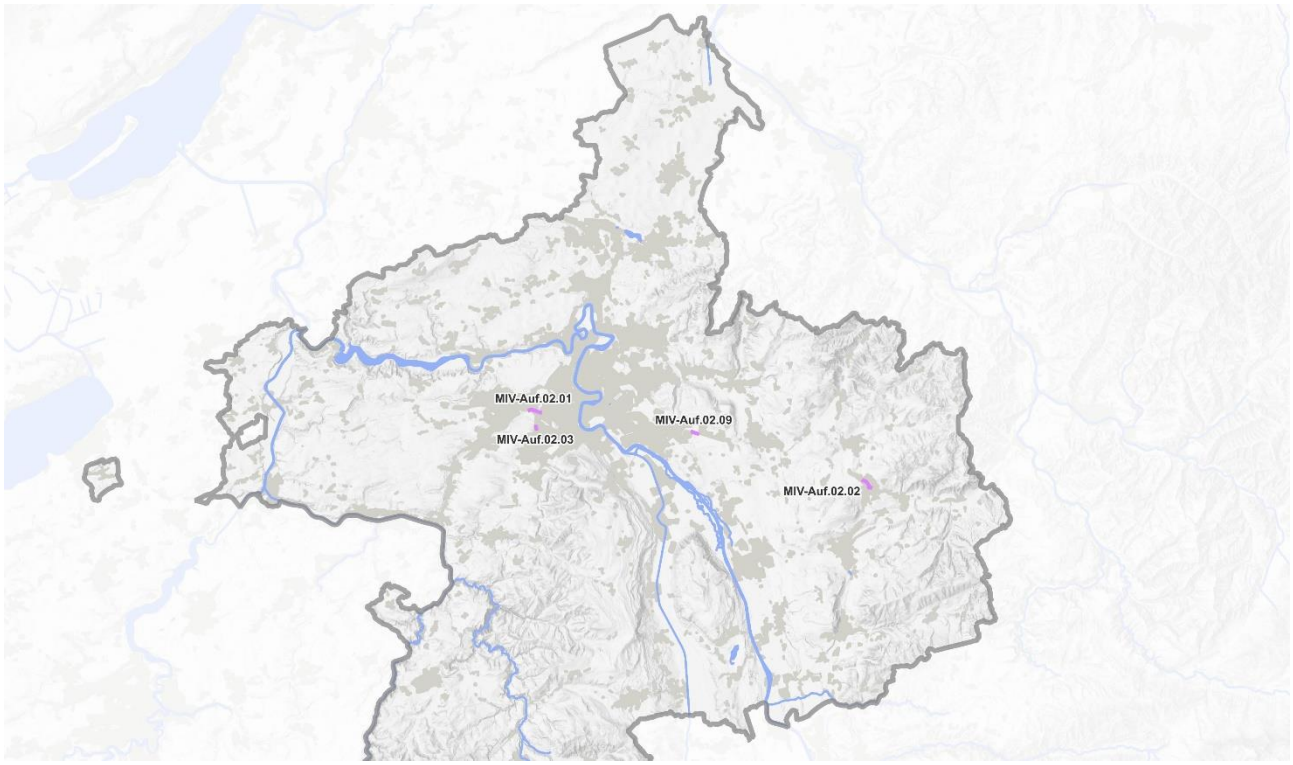
BM.MIV-Auf.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF) 10.70

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	7’500	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket

Die einzelnen Teilmassnahmen zielen auf eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets ab.

Durch gestalterische und betriebliche Anpassungen sollen folgende Ziele erreicht werden:
- Ausrichtung von Strassenabschnitten auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr
- gestalterische Eingliederung des Verkehrsraumes in den Siedlungsraum

– Erhöhung der Aufenthalts-, Wohn- und Arbeitsqualität entlang der Strassen.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	– Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz. – Siedlungsverträgliche Strassenräume
Bezug zu Handlungsbedarf	– Weitere Sanierung von Strassenräumen – laufende Sanierung von Unfallschwerpunkte – Verstärkte Beachtung der Lärmschutzproblematik in der Siedlungsentwicklung
Bezug zu Teilstrategie	– Siedlungsverträgliche Strassenräume – Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung; insbesondere an den Schnittstellen zu den übergeordneten Netzen und bei Mischverkehr öV-MIV – Kapazitätserweiterungen möglichst nur punktuell (z. B. an stark überlasteten Knoten und in Verbindung mit Verkehrsmanagement) – Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
Siedlung (WK 2)	
Sicherheit (WK 3)	WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
Umwelt (WK 4)	WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Teilmassnahmen

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BM.MIV-Auf.02.01	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse, TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	4.00
BM.MIV-Auf.02.02	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (punktuelle Anpassungen)	0.70
BM.MIV-Auf.02.03	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP2 Waldeggstrasse bis Turnierstrasse	2.00
BM.MIV-Auf.02.09	Muri b. Bern, Sanierung Worbstrasse Gümligen	4.00

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse, TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli

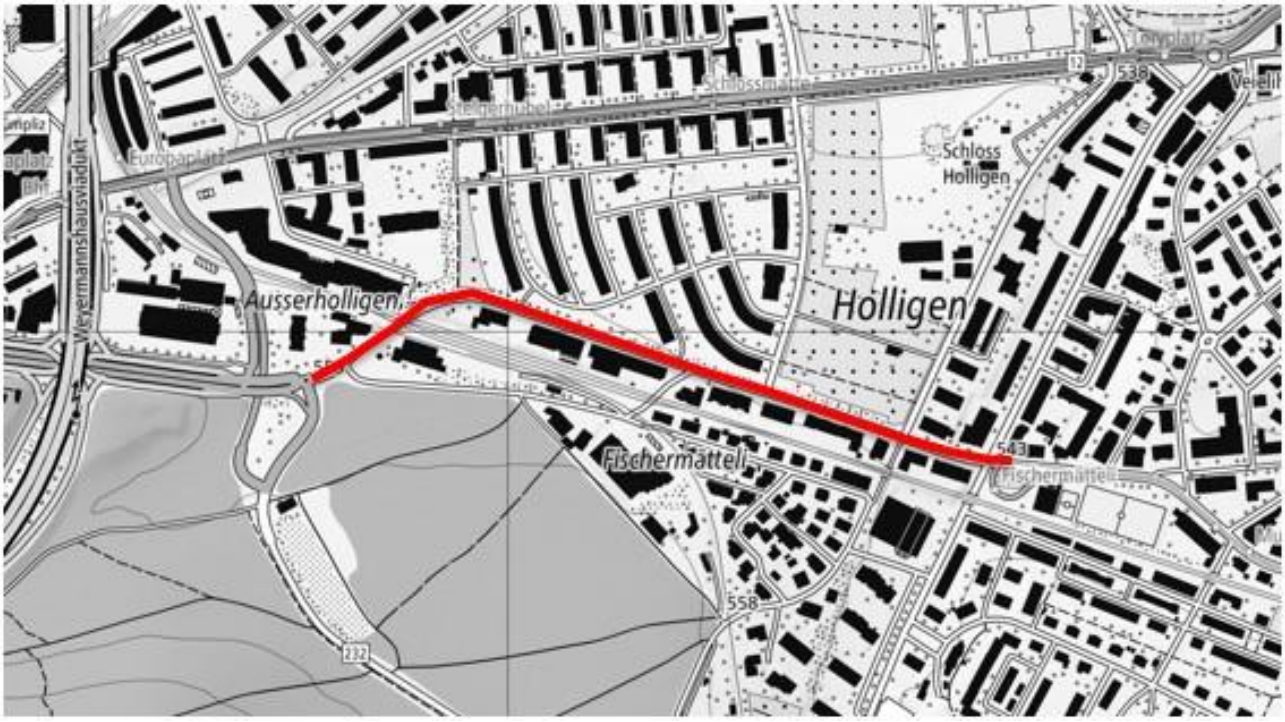
BM.MIV-Auf.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Bern, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2032	31.12.2035

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	7’500	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Weissensteinstrasse ist Bestandteil des Basisnetzes gemäss Sachplan Veloverkehr, bislang jedoch ohne eigener Veloinfrastruktur. Ziel der Massnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Zudem sollen durch gestalterische und bauliche Verbesserungen mittels eines Gesamtkonzeptes sowohl

	die Trennwirkung als auch die Dominanz des MIV vermindert werden. Diverse Klimamassnahmen sollen umgesetzt werden.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (punktuelle Anpassungen)

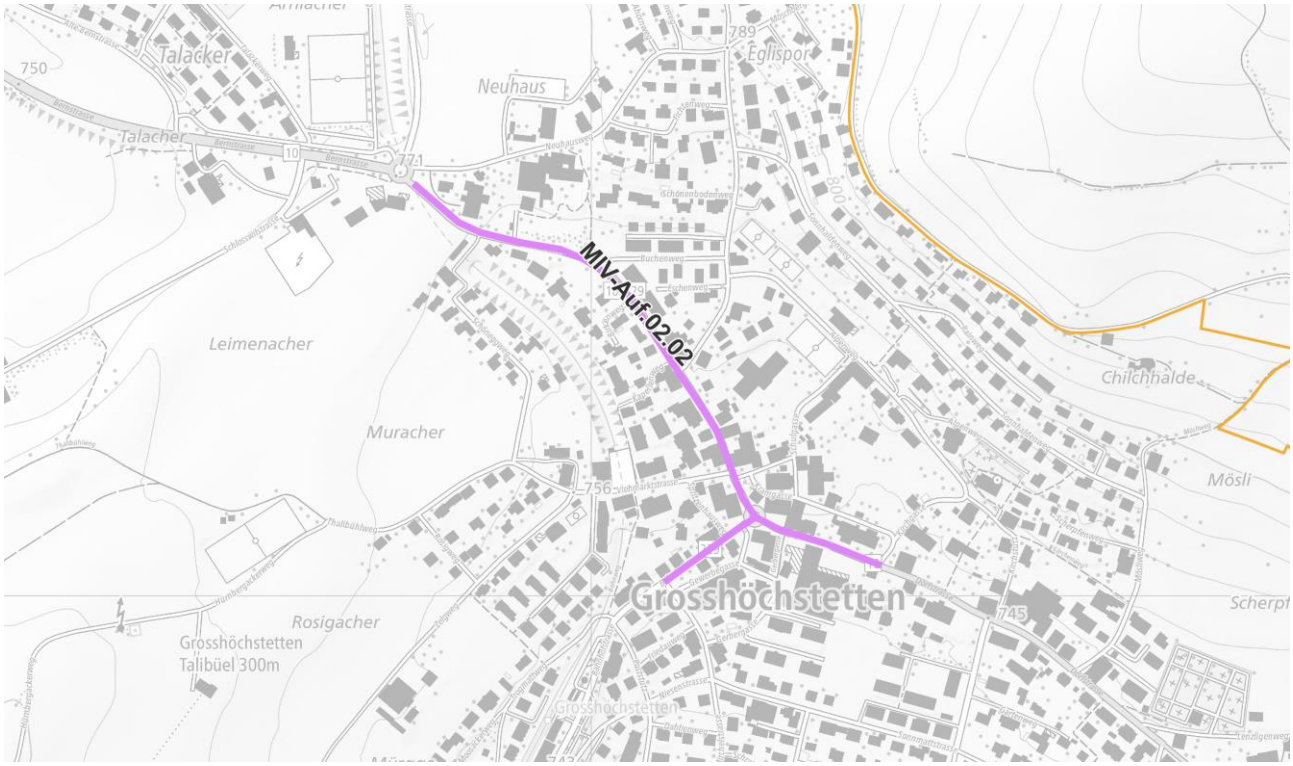
BM.MIV-Auf.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Grosshöchstetten

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.70	01.01.2034	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Raum Konolfingen/Grosshöchstetten/Bowil bildet ein Scharnier zwischen der Region Bern (Worb), dem Aaretal (Münsingen), der Region Thun, der Region Burgdorf und dem Emmental. Diese verkehrstechnisch günstige Lage führt einerseits zu einer hohen Standortattraktivität, andererseits zu Durchgangsverkehr. Dies hat negative

Auswirkungen auf den Lokal- und Langsamverkehr und auf die Aufenthaltsqualität innerhalb der Ortschaften. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen sollen die nötigen Verbesserungen insbesondere für den Veloverkehr (längs) und Fussgänger (quer) kosteneffizient angegangen werden.

Innerorts:
- Umgestaltung des Kernbereichs der Ortsdurchfahrten im bestehenden Strassenquerschnitt:
- Überbreite Randlinien, einheitlich sanfte Ränder
- Sicherung von Querschnittsstellen für den Fussverkehr mit Mittelinsel
- Sanfte gestalterische Aufwertung unter Berücksichtigung des gesamten Aussenraumes
- Prüfung Tempo 30 im engeren Kernbereich auf Bern-, Bahnhof- und Dorfstrasse inkl. anschliessender Quartierstrassen (auf den Quartierstrassen gilt bereits Tempo 30)
- Radstreifen auf der KS10 bergwärts mit leicht erweitertem Strassenquerschnitt in den äusseren Bereichen, Sicherung der Querungen mit Mittelinseln
- Pförtner auf der KS10 (von Zäziwil her)

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP2 Waldeggstrasse bis Turnierstrasse

BM.MIV-Auf.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Köniz, Bern, AÖV, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2033	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Der Siedlungskern von Köniz ist über die Turnier- und Könizstrasse an den Autobahnknoten Bümpliz Süd angeschlossen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Köniz, Bümpliz und der Stadtzufahrt sind Ausbauten sowie verkehrslenkende Massnahmen erforderlich. Die verkehrslenkenden Massnahmen sind in das regionale und kommunale Verkehrsmanagement zu integrieren und mit den Anforderungen des Projekts VM Region Bern abzustimmen. Der Abschnitt Neuhausplatz-Waldeggstrasse wurde bereits umgesetzt. Der Projektperimeter umfasst den Knoten Waldeggstrasse und die Könizstrasse bis zum Kreisel Turnierstrasse (ohne Kreisel). Das Projekt umfasst den Unfallschwerpunkt 1374.

Der Knoten Köniz-/Waldeggstrasse hat die Kapazitätsgrenze erreicht. Er soll

	dahingehend umgestaltet werden, dass die Kapazität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/-innen erhöht werden. Ziele: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit des Knotens, Einhaltung der kantonalen Standards für den Veloverkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss -und Veloverkehr. Massnahmen: Umbau des Knotens, durchgehende Radstreifen, Ausrichtung der Strassenquerschnitte auf die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden.
Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Muri b. Bern, Sanierung Worbstrasse Gümligen

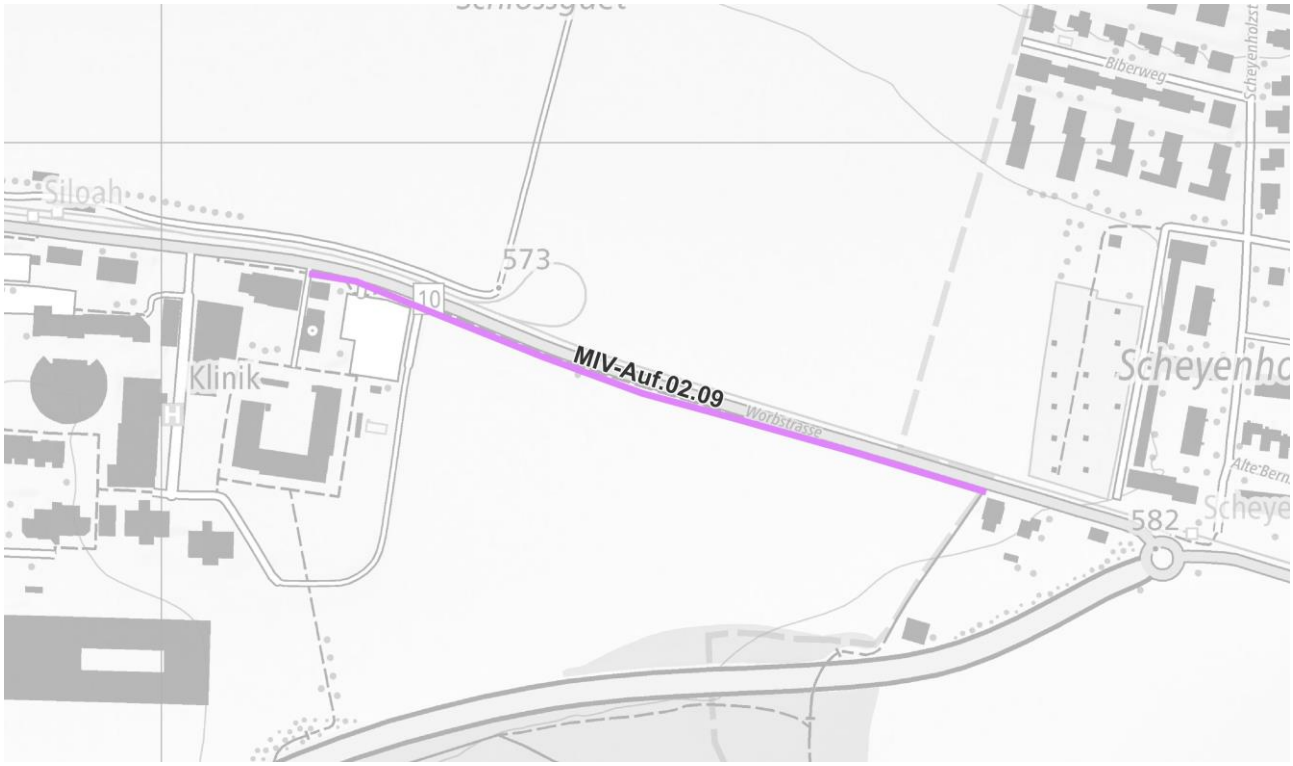
BM.MIV-Auf.02.09

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Muri bei Bern

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2032	31.12.2034

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie

Die Worbstrasse zwischen dem Melchenbühlplatz und dem Bahnhof Gümligen weist nur teilweise eine Veloinfrastruktur auf. Zudem besteht beim Kreisel Moosstrasse-Worbstrasse ein Unfallschwerpunkt. Die bestehenden Sicherheitsdefizite werden sich mit der Zentrumsentwicklung und dem dadurch generierten Mehrverkehr weiter

vergrössern.

Ziele der Sanierung der Worbstrasse sind die Aufwertung des Strassenraumes, Anpassungen an die Bedürfnisse der Zentrumsentwicklung Gümligen (Abbiegebeziehungen, Fussverkehr längs und quer etc.), Sanierung des Unfallschwerpunktes sowie Anpassung der Veloinfrastruktur an die aktuellen Standards.

Abhängigkeit zu Zentrumsentwicklung Gümligen (BM.S-UV.1.117, AP5)
Abgestimmt auf Ausbau Knoten Melchenbühlplatz (BM.MIV-K.05, AP5)

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Massnahmenpaket Verkehr

Aufwertung / Sicherheit Strassenraum Region Bern, Priorität 1/2/3

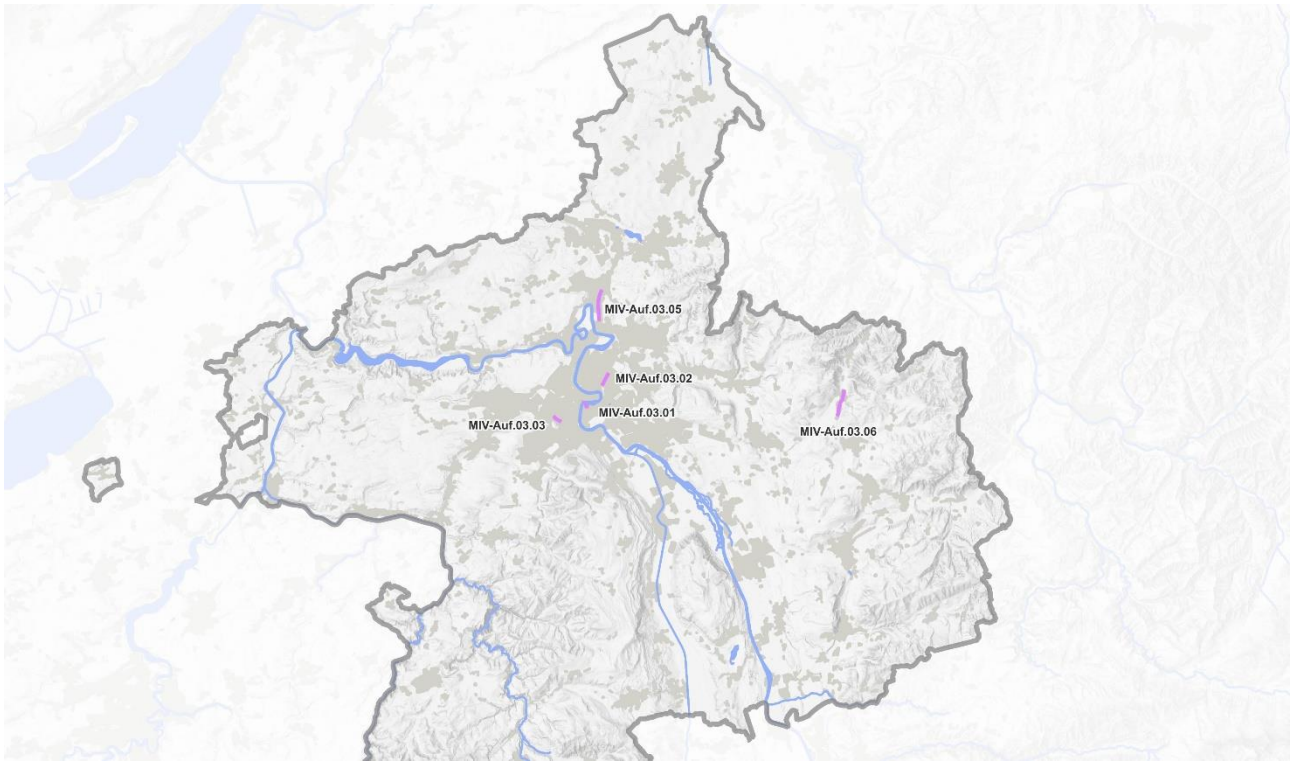
BM.MIV-Auf.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1/2/3

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Massnahmen der 1. 2. und 3. Priorität der Kategorie MIV-Auf im RGSK 2025, die nicht im AP5 enthalten sind.

Falls Teilmassnahmen den Gewässerraum oder Waldflächen beeinträchtigen, Flächen versiegeln oder mit dem Amphibien- oder Wildschutz Konflikte bestehen, werden die relevanten Fachstellen (z.B. ANF, KARCH, AWN) im Planungsprozess konsultiert. Die Massnahmen werden mit Rücksicht auf den Erhalt dieser Schutzgüter umgesetzt.

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BM.MIV-Auf.03.01	Stadt Bern, Umgestaltung Helvetiaplatz	30.00
BM.MIV-Auf.03.02	Stadt Bern, ÖV-Spur Papiermühlestrasse	4.00
BM.MIV-Auf.03.03	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse TP3+4 Fischermätteli bis Kreisel Beaumont (inkl. Kreuzung Schwarzenburgstrasse)	2.00
BM.MIV-Auf.03.05	Zollikofen, Sanierung Ortsdurchfahrt	9.25
BM.MIV-Auf.03.06	Walkringen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	2.10
	Summe	47.35

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Umgestaltung Helvetiaplatz

BM.MIV-Auf.03.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	30.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Im Bestand stellt der Helvetiaplatz primär einen Verkehrsknoten mit Scharnierfunktion zwischen dem Kirchenfeldquartier und der Altstadt dar. Die Aufenthaltsqualität ist gering und die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen – mit teilweise Einbahn und Durchfahrtsverboten – erschweren die Übersicht für die Verkehrsteilnehmenden. Der Helvetiaplatz soll auch künftig wichtige Verkehrsbeziehungen gewährleisten. Dies jedoch nicht mehr primär als Verkehrsraum, sondern als möglichst grossflächiger, städtischer Aufenthalts- und Verweilraum. Neben einer Reduktion der Verkehrsflächen, werden auch die versiegelten Flächen reduziert. Mit der Einführung einer dreifachen Baumreihe wird die Platzbegrenzung räumlich wirkungsvoll gefasst. Die Pflästerung mit Naturstein ist ein entscheidender Faktor für die Ausstrahlung des Platzes.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2030	Studie	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, ÖV-Spur Papiermühlestrasse

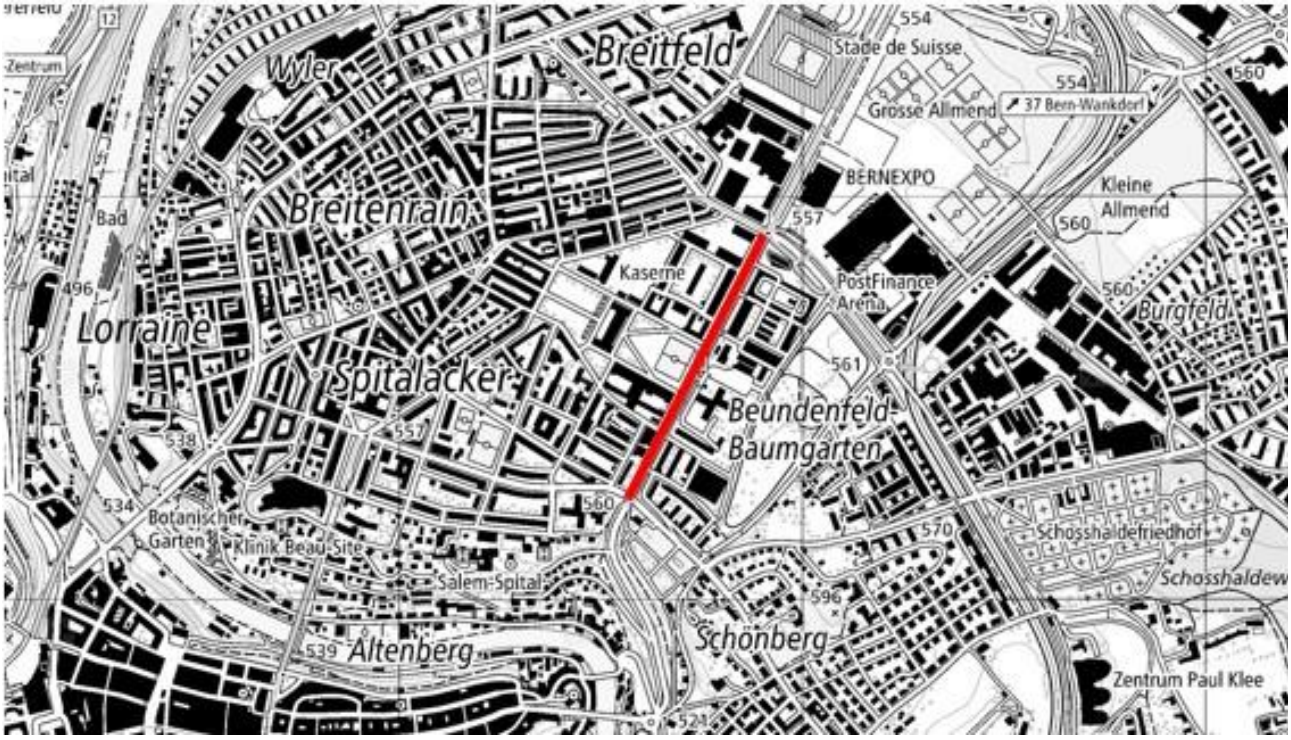
BM.MIV-Auf.03.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	RBS, TBA-OIK, Region

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2032	31.12.2035

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Es besteht eine Abhängigkeit der Massnahme zum Tram Bern-Ostermundigen.

Die Papiermühlestrasse weist insgesamt einen Handlungsbedarf zur Aufwertung und Sanierung auf. Mit der Massnahme soll vor allem der Öffentliche Verkehr und Veloverkehr gestärkt werden. Um die Fahrplanstabilität der Busverbindungen zwischen Rosengarten, Guisanplatz und Wankdorfplatz auf der Papiermühlestrasse zu verbessern und den Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden auf der Achse insgesamt zu verbessern, ist die Realisierung von Busspuren bzw. kombinierte Bus-

/Velospuren anzustreben. Das Trottoir wäre dazu hinter den Grünstreifen zu verlegen (Landerwerb).

Im aktualisierten Richtplan ESP Wankdorf bestehen neu die Massnahmen ÖV-M4.4 «Linie 40: Entlastungskonzept auf dem Abschnitt Papiermühle – Guisanplatz» und ÖV M 4.6 «Kombinierte Bus-/Velospur im südlichen Bereich Papiermühlestrasse». Mit der ÖV-Spur auf der Papiermühlestrasse kann einem Teil der ESP-Massnahmen entsprochen werden. Der Handlungsbedarf muss nach Inbetriebnahme des Tram Ostermundigen neu beurteilt werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2030	Studie	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme Verkehr

Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse TP3+4 Fischermätteli bis Kreisel Beaumont (inkl. Kreuzung Schwarzenburgstrasse)

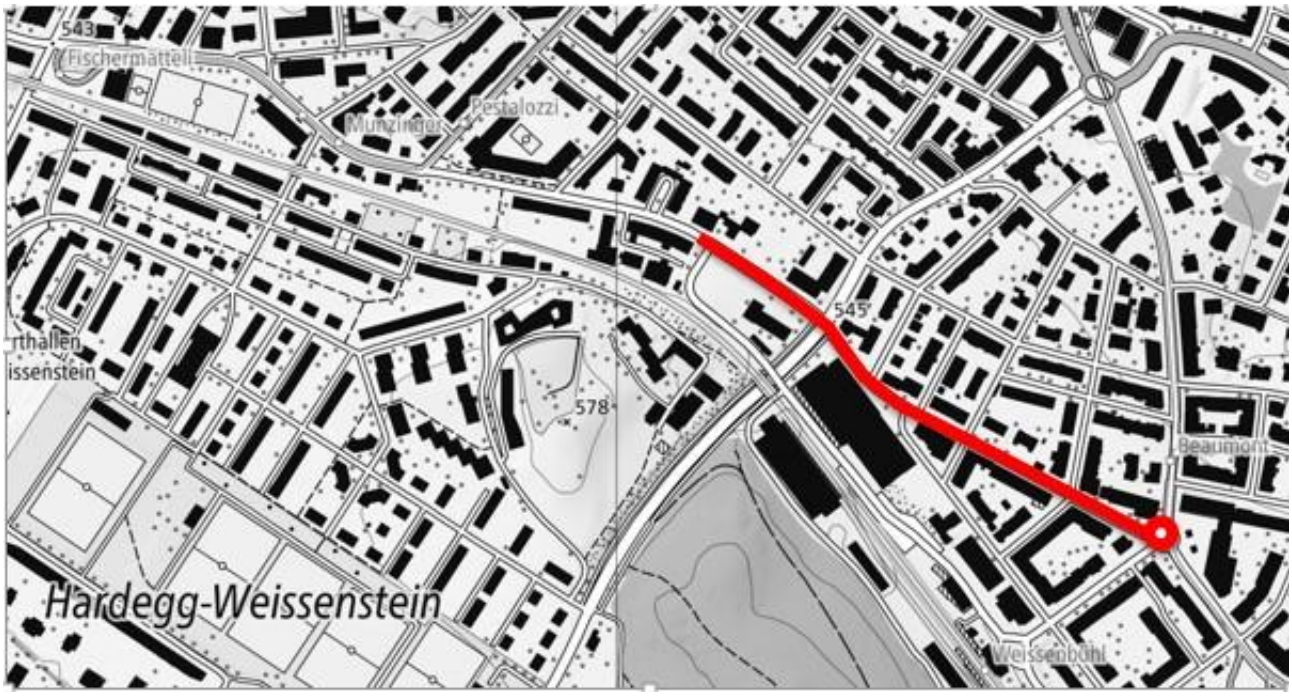
BM.MIV-Auf.03.03

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Gemeinde, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2036	31.12.2038

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Erhöhung der Verträglichkeit und Verkehrssicherheit. Zur Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung reduziert.

Mit der Massnahme soll eine Aufwertung der Weissensteinstrasse erzielt werden. Ziel ist es, den Verkehr auf der Weissensteinstrasse siedlungsverträglich abzuwickeln.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2038	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Zollikofen, Sanierung Ortsdurchfahrt

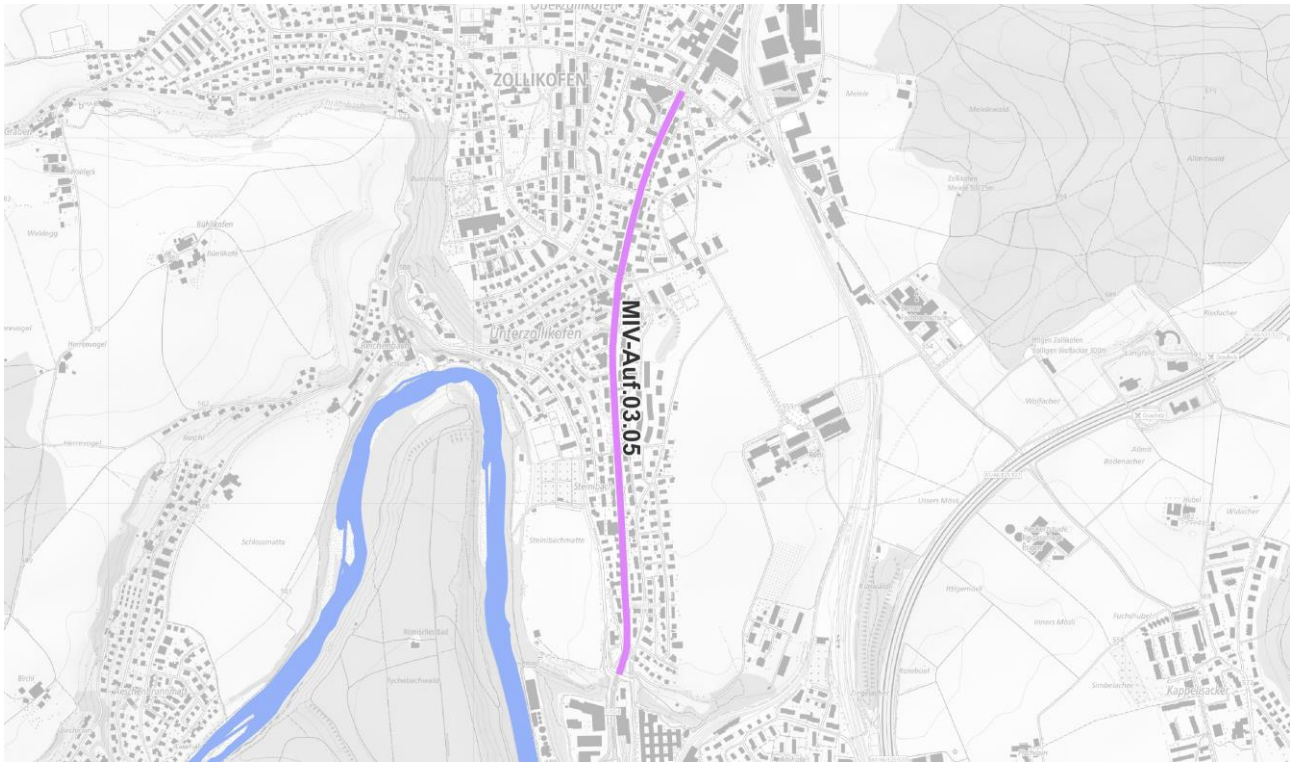
BM.MIV-Auf.03.05

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja **[x] Nein**

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Zollikofen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.25	01.01.2036	31.12.2037

Finanzierungsschlüssel
-

Massnahmenbeschrieb
Komplettsanierung inklusive Neugestaltung von Fassade zu Fassade und Lärmnachsanierung der Bernstrasse.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2036	Baubeginn	TBA-OIK II
	31.12.2037	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	-
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Walkringen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse

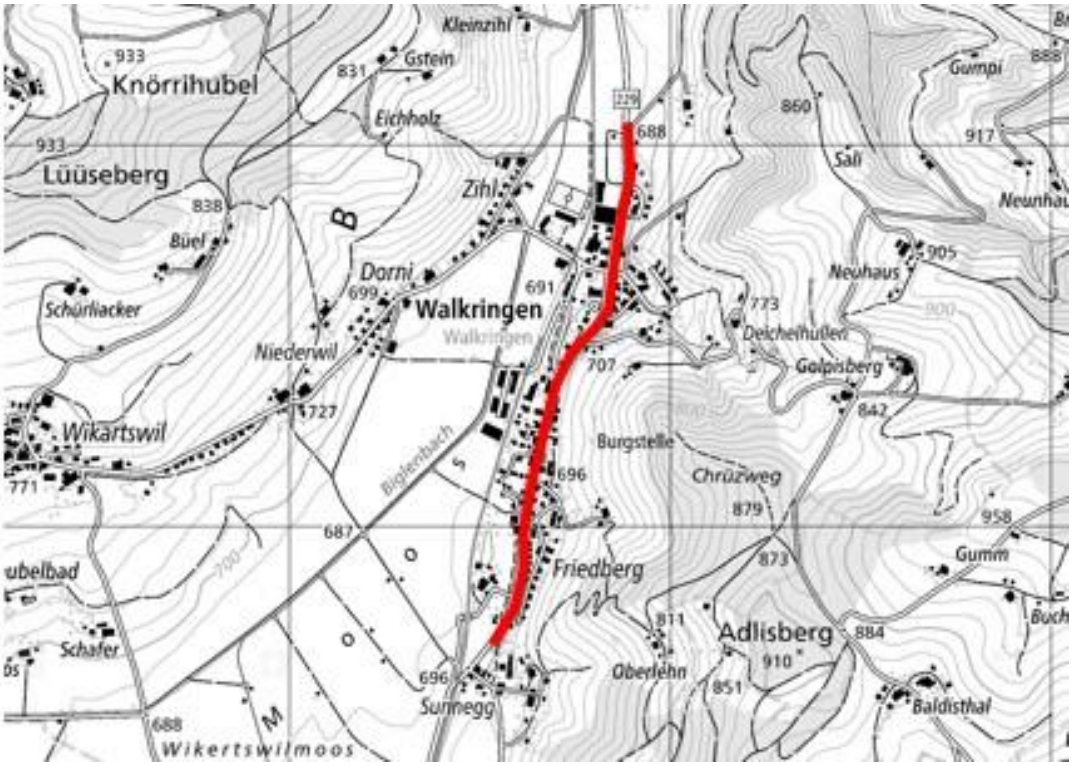
BM.MIV-Auf.03.06

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK II	Walkringen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.10	01.01.2034	31.12.2036

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Die Ortsdurchfahrt von Walkringen weist gemäss Standards Defizite in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr in Längsrichtung und quer sowie Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben und dadurch die Verkehrssicherheit generell erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden. Um die Verkehrssicherheit auf den Ortsdurchfahrten punktuell zu verbessern, müssen ortspezifisch (je nach DTV, bauliche Gegebenheiten, Querbeziehungen, Nutzungen o.a.) die passenden Massnahmen aus dem Massnahmenkatalog des Kantons definiert werden. Hierzu gehören unter anderem: Kernfahrbahn mit optischer Verschmälerung der Fahrbahn, gesicherte

Fussgängerquerungen (Überprüfung auch in Zusammenhang mit dem Schulwegnetz der Gemeinde), Radstreifen, Pförtner, Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes mit baulichen Massnahmen o.ä.
Von Seite der Gemeinde Walkringen besteht Koordinationsbedarf mit der Sanierung der alten Primärleitungen der Wasserversorgung im Bereich der Kantonsstrasse.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2026	Studie	TBA-OIK II
01.01.2034	Baubeginn	TBA-OIK II
31.12.2036	Inbetriebnahme	TBA-OIK II

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

4.5 Kombinierte Mobilität

Einzelmassnahme Verkehr

Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp

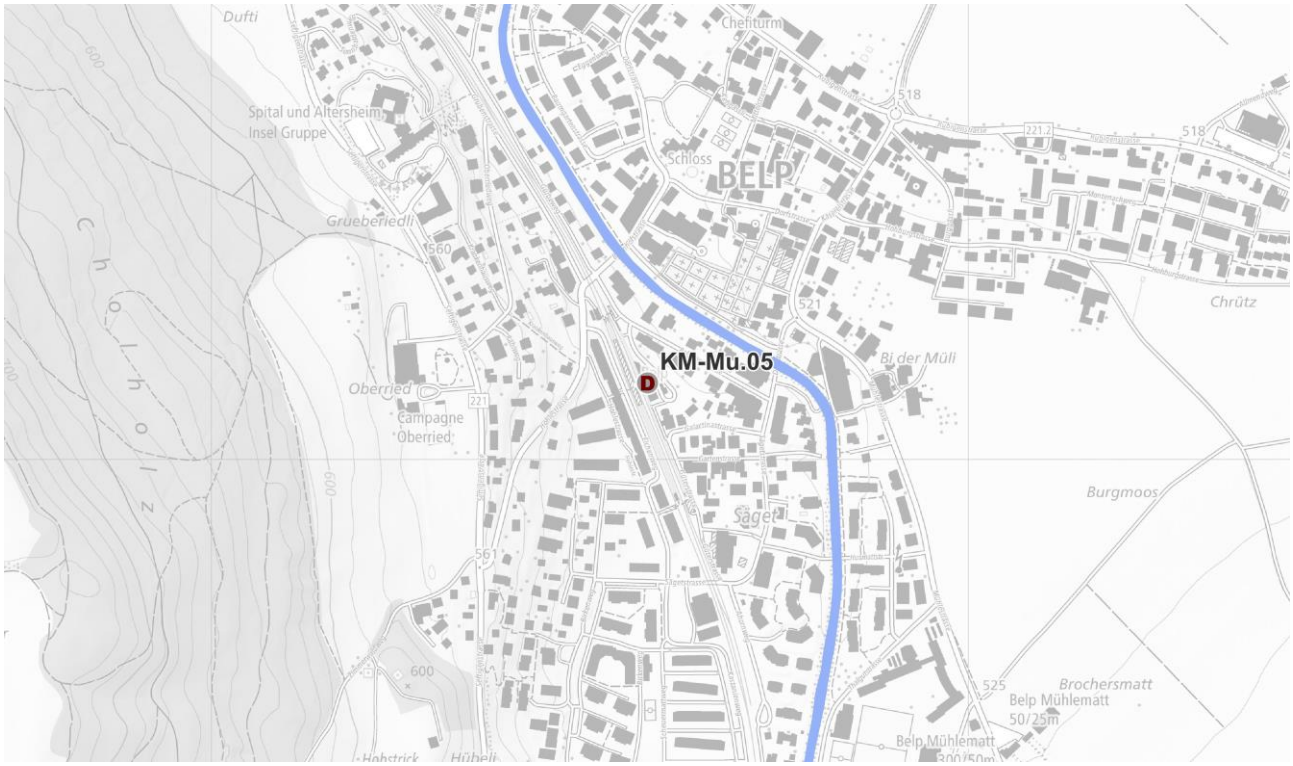
BM.KM-Mu.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie
Multimodale Drehscheibe



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinde	Transportunternehmen

Kosten/Termine	**Kosten (Mio. CHF)**	**Baubeginn**	**Inbetriebnahme**
	6.00	01.01.2034	31.12.2037

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhofplatz von Belp genügt aus gestalterischer Sicht und bezüglich des Verkehrsablaufs den verschiedenen Anforderungen nicht: Der funktionale Ablauf am Busbahnhof ist ineffizient und nicht hindernisfrei; die Anordnung, die Zugänglichkeit und Anzahl Parkplätze, Kurzzeitparkplätze und Veloabstellplätze ist defizitär; die Sicherheit und Attraktivität der Schulwegverbindung benötigt eine Optimierung.

Ziel ist eine umfassende Neuorganisation des Bahnhofplatzes mit einer Anpassung des Verkehrsregimes. Insbesondere die Wendemöglichkeit des Busses soll optimiert werden, so dass auf die heute bestehende Wendeschlaufe verzichtet werden kann.

Elemente des BGK sind:

- Effiziente platzsparende Busführung (in die Gestaltung integriert)
- Hindernisfreie Gestaltung Haltestelle
- Genügend Veloabstellplätze an guter Lage
- Kiss & Ride Plätze
- Genügend Raum für Sharing-Angebote
- Hohe Aufenthaltsqualität

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2031	Studie	Gemeinde
01.01.2034	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2037	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof Belp 2020

Einzelmassnahme Verkehr

Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West

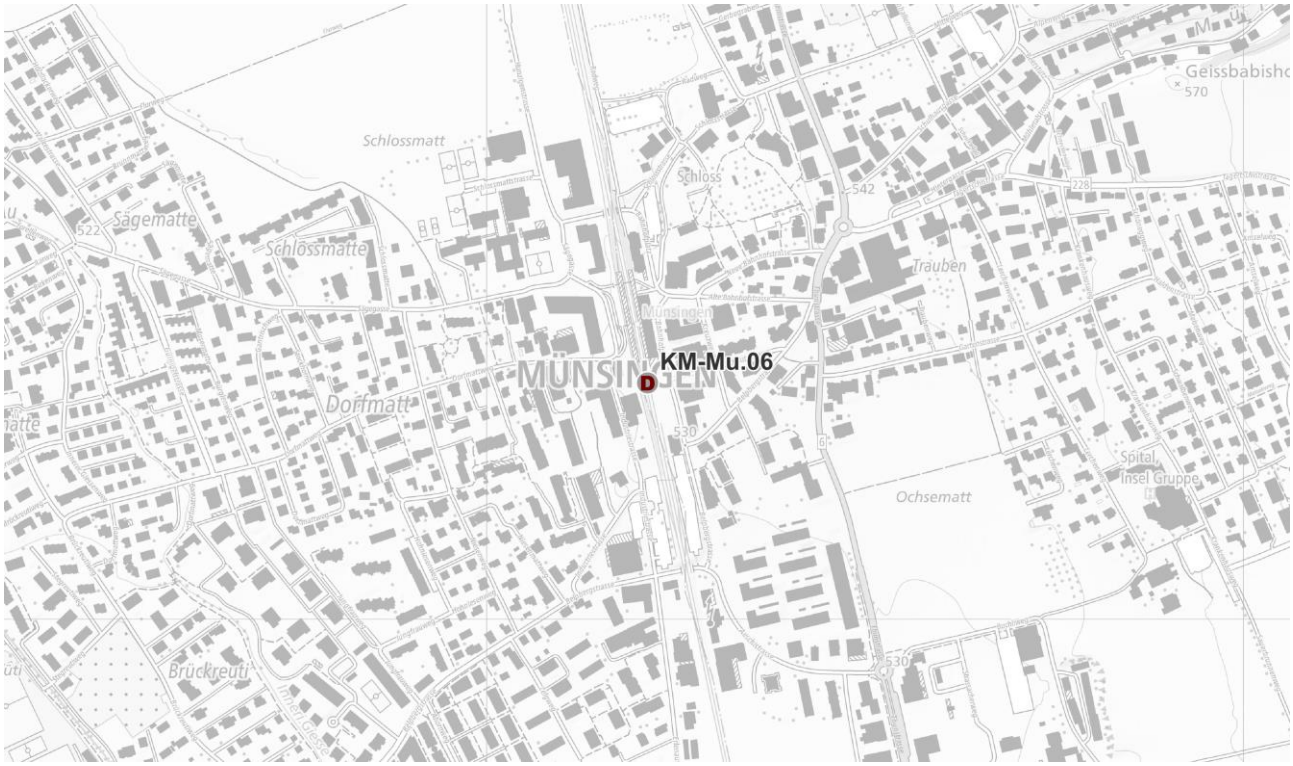
BM.KM-Mu.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie
Multimodale Drehscheibe



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.90	01.01.2031	31.12.2034

Finanzierungsschlüssel -

Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhof Münsingen stellt eine wichtige ÖV-Drehscheibe im Orts- und Regionalverkehr dar. Mit der geplanten durchgehenden Taktverdichtung der S1 auf 15 Minuten in Richtung Bern steigt die Attraktivität des ÖV. Die Basis für eine Verbesserung des Modalsplit wird gelegt. Dies stimmt überein mit dem Ziel der Gemeinde Münsingen, den Anteil des MIV an der Gesamtmobilität möglichst gering zu halten. Münsingen setzt sich deshalb für ein gut ausgebautes ÖV-Netz in Münsingen und der Region ein. Um den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, wird der Bahnhof in den nächsten Jahren durch die Gemeinde Münsingen und im Rahmen des AS 2025 durch die SBB umfassend ausgebaut und modernisiert und besser in den städtebaulichen Kontext integriert. So fehlt heute auf der westlichen Bahnhofseite ein attraktiver Bahnhofzugang mit direktem Zugang zum Perron. Mängel bestehen heute insbesondere bei der Zugänglichkeit und Übersichtlichkeit für Zufussgehende und bei den Abstellanlagen für Velofahrende. In enger Koordination mit den weiteren Projekten des Entwicklungsgebietes "Bahnhof West" sollen zukünftig ein attraktiver Bahnhofzugang gebaut und die Industriestrasse verlegt und neu gestaltet werden.

Westperron: Das Aussenperron wird von der Gemeinde als Zusatzleistung zum SBB Projekt gewünscht und finanziert. Die SBB planen und bauen alle Anlagen im Auftrag des BAV zusammen mit ihrem Ausbauprojekt STEP AS 2025 in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Münsingen. Im Rahmen der Neugestaltung des ÖV-Knotenpunkts Münsingen ist ein neues, niveauloses Perron auf der Westseite des Bahnhofs Münsingen mit 320 m Nutzlänge geplant (Perron, Perrondach, Perronausrüstung, Kundeninfo, Beleuchtung, Beschallung). Direkte Treppen und Rampen zur PU Mitte und zur neuen PU Süd garantieren direkte und sichere Wege.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
25.09.2017	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	– BM.FVV-Ü.01.34 Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord – BM.FVV-Ü.01.35 Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen – BM.FVV-Ü.20 Langsamverkehrsunterführung (PU Süd) – BM.FVV-Ü.21 Durchgehende Industriestrasse
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	– Vorprojekt Ausbau Bahnhof Münsingen (Stand 21.05.2021) – Kreditbeschluss Parlament Münsingen vom 14.09.2021

Einzelmassnahme Verkehr

Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen

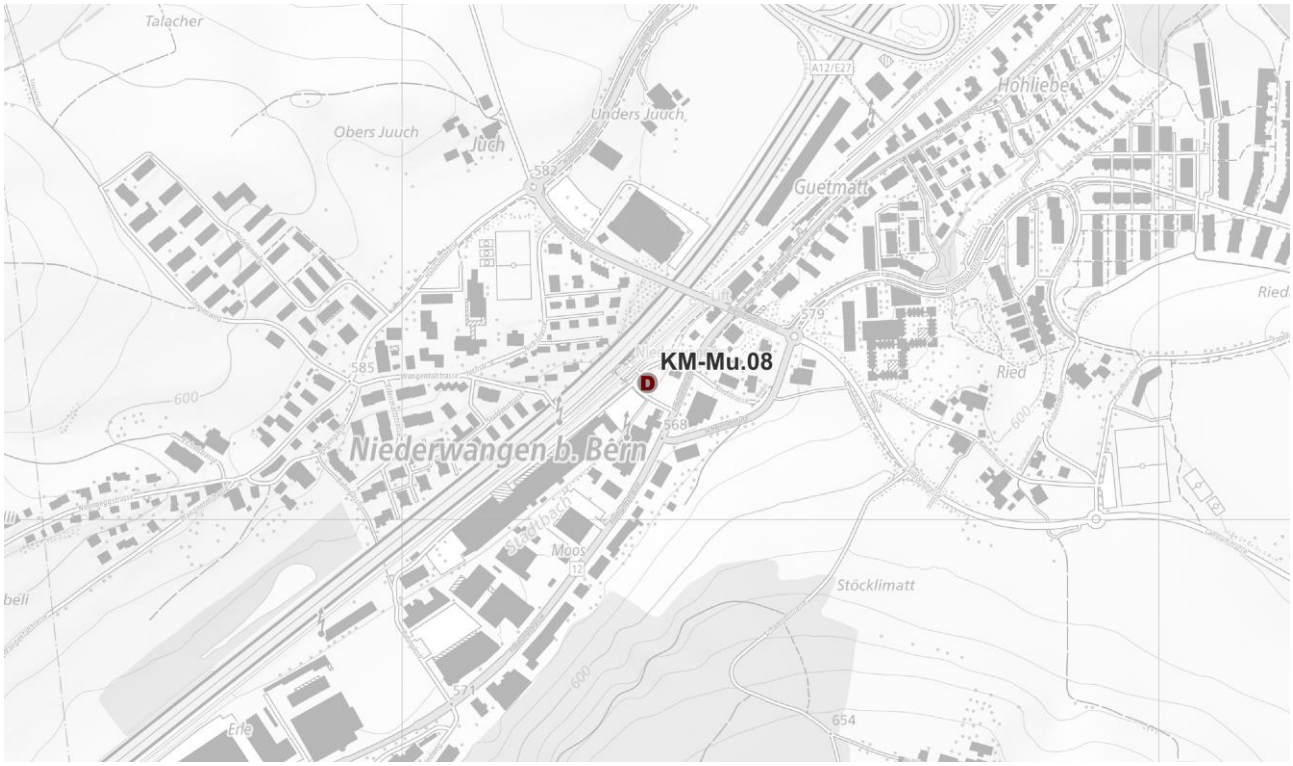
BM.KM-Mu.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

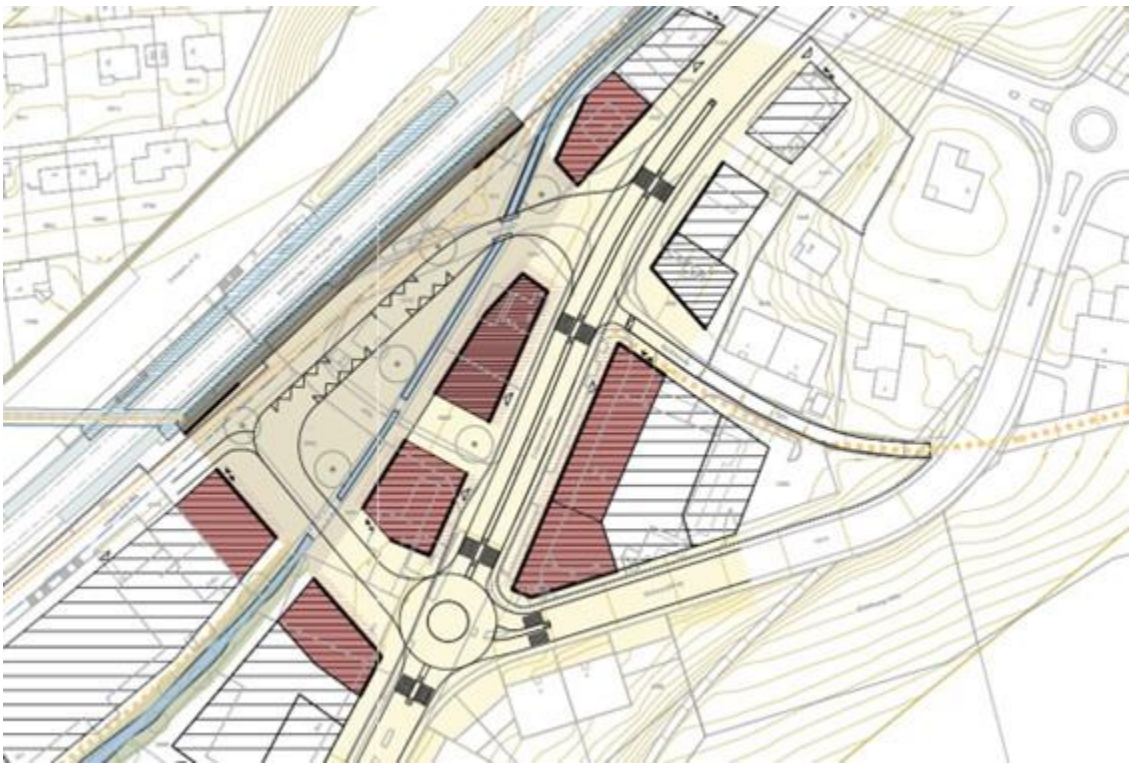
Unterkategorie
Multimodale Drehscheibe



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Bern-Mittelland, Transportunternehmen

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2029	31.12.2031

Finanzierungsschlüssel -



Massnahmenbeschrieb

Die regionale Verkehrsdrehscheibe S-Bahnstation Niederwangen (Wangenbrüggli) liegt im Talboden im Schnittpunkt der Verbindung Wohnstandort Niederwangen-Ried mit dem Entwicklungsschwerpunkt ESP Juch-Hallmatt und der Bahnlinie Bern-Freiburg.

Die S-Bahnstation mit 2 S-Bahnlinien und 4 Buslinien gilt als Umsteigeknoten / Verkehrsdrehscheibe mit grossem Potenzial. Elemente des neu gestalteten Knotenpunktes sind:

- Umsteigeknoten kombiniert mit neuem Zentrum von Niederwangen,
- multimodale Verkehrskette durch Optimierung der Bus-Bahn-Beziehungen,
- Sicherheit im öffentlichen Raum mit gestalterischen Massnahmen erhöhen (gute Beleuchtung, sichere Fusswegführung),
- mittelfristig mit Arealüberbauung und gestalteten öffentlichen Plätzen einen attraktiven, klimafreundlichen Ort im Wangenbrüggli schaffen,
- zusätzliche Veloabstellplätze schaffen,
- Park+Ride sowie Sharing-Standort (u.a. Veloverleih, Mobility) einrichten,
- optimale Verkehrsführung und Direktanschluss an neuen Kreisel Schwendistutz schaffen.

Mit der im AP4 mitfinanzierten neuen Fuss- und Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (0351.4.068) wird die Erschliessunsqualität des Bahnhofs Niederwangen ebenfalls gestärkt. Der Knoten wird in der Strategiekarte kombinierte Mobilität als «Regionale Verkehrsdrehscheibe innerhalb der Kernagglomeration» (Typ E) geführt.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2026	Studie	Gemeinde
01.01.2029	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

Bezug zu weiteren Massnahmen

Mit der im AP4 mitfinanzierten neuen Fuss- und Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (0351.4.068) wird die Erschliessunsqualität des Bahnhofs Niederwangen ebenfalls gestärkt.

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Richtprojekt (Testplanung, 07.06.2017)
- Bebauungs- und Erschliessungskonzept (22.09.2021)

4.6 Übergeordnete Massnahmen Verkehr

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

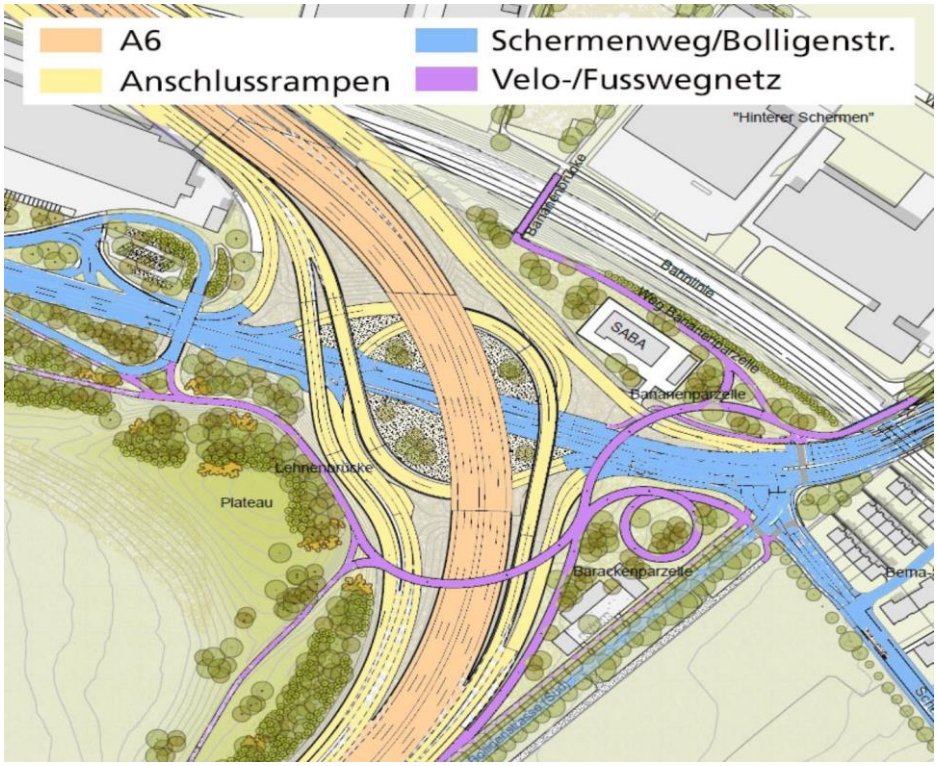
Anschluss N6 Bern-Wankdorf

BM.MIV-Nat.03

Nationale Referenznummer
OB 4.1.3

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Motorisierter Individualverkehr (national)



Beschreibung der Massnahme

Die Umgestaltung des Anschlusses Bern-Wankdorf der N06 ist eine von mehreren Massnahmen, die der Bund plant, um den Verkehrsfluss und die Sicherheit auf den Strassen im Grossraum Bern zu optimieren. Dabei werden die Fahrbeziehungen von und zu den Anschlussrampen an die Nationalstrasse entflochten und mehrere Rampen neu gebaut. Die Umgestaltung beim Anschluss Wankdorf (BUGAW) mit einer umfassenden Neuorganisation der MIV-Verkehrsströme sowie dem Bau einer Fuss- und Velobrücke ist von hoher Priorität, auch wenn bei diesem Projekt aus Sicht der Stadt Bern noch Optimierungspotenzial besteht.

Zudem werden neue Wege gebaut, welche alle wesentlichen Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen. Durch mehrere Brückenbauwerke entstehen attraktive Verkehrsbeziehungen für den Langsamverkehr.
Die Massnahmen sind nötig, um das wachsende Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen sowie den städtischen Verlagerungsverkehr mittelfristig bewältigen zu können und um den Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz zu minimieren. Die Umgestaltung ist zudem zentral für die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Wankdorf. Die Verbesserung der Sicherheit ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt: Durch die Entflechtung der verschiedenen

Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel wird die Sicherheit auf dem Knoten, der heute als Unfallschwerpunkt gilt, entscheidend verbessert.

Das Projekt lag im Frühjahr 2022 öffentlich auf. Die Plangenehmigung wurde jedoch noch nicht erteilt. Der Baubeginn wird frühestens 2028 erfolgen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt hat Schnittstellen zzum Nationalstrassenprojekt Bypass Bern Ost sowie zu verschiedenen Velomassnahmen im Umfeld des Anschlusses Bern-Wankdorf (z.B. Netzlücke 74 gemäss Sachplan Veloverkehr) und zu Verkehrsmanagementmassnahmen im Raum Bern.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

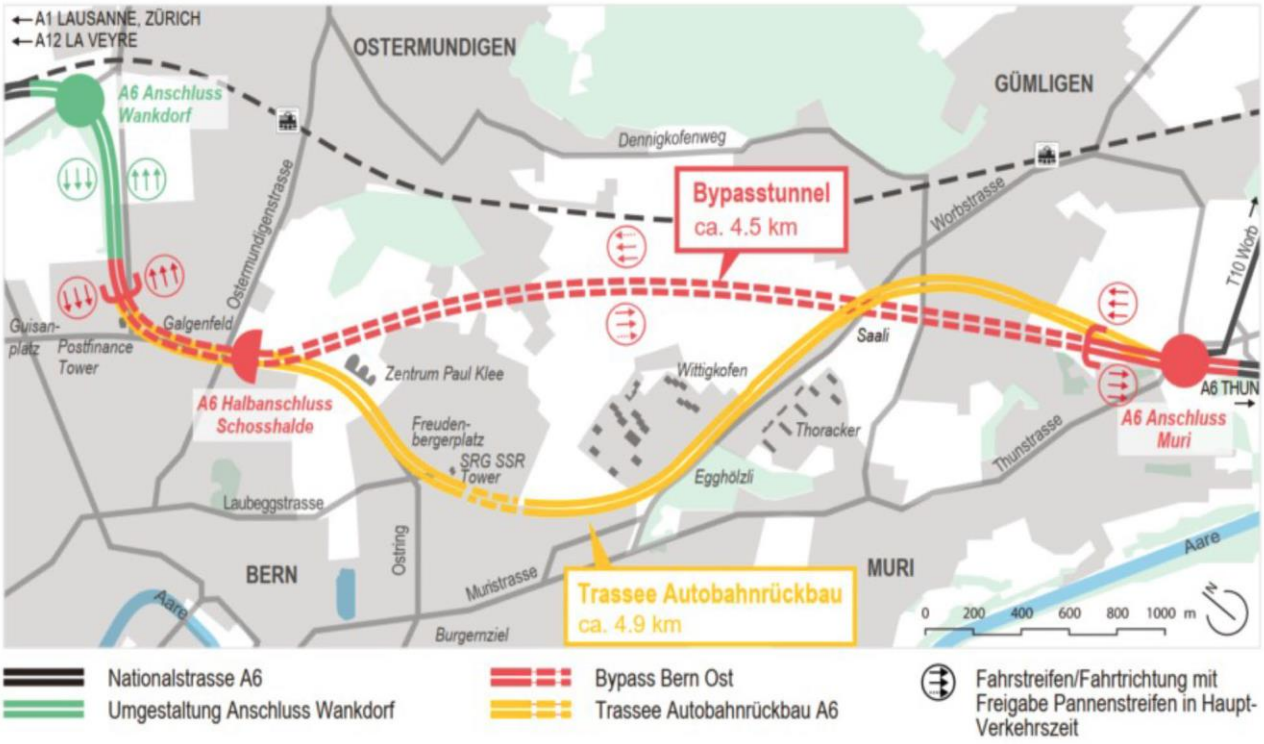
Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf – Muri

BM.MIV-Nat.04

Nationale Referenznummer
OB 4.1.4

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Motorisierter Individualverkehr (national)



Beschreibung der Massnahme

Die N06 (A6) zerschneidet auf dem Abschnitt zwischen der Verzweigung Wankdorf und dem Anschluss Muri die Allmenden in Norden der Stadt Bern, das Quartier Ostring und das Quartier Wittigkofen/ Thoracker. Der Abschnitt ist stark ausgelastet und wurde deshalb bis 2024 saniert und mit einer Pannenstreifenumnutzung (PUN) ergänzt. Die Prognosen sagen jedoch voraus, dass der Abschnitt auch mit der PUN bis 2040 überlastet sein wird. Gemäss ASTRA ist der Abschnitt ein Engpass der Problemstufe 2. Im STEP 2023 ist das Vorhaben innerhalb des Realisierungshorizonts 2030 einem «weiteren Ausbauschritt» zugeordnet.

Mit dem Projekt Bypass Bern Ost soll der Autobahnverkehr zwischen dem Anschluss Muri und dem PostFinance-Tower zukünftig in einem Umfahrungstunnel verlaufen. Ziel ist dabei, die Autobahninfrastruktur sicherer und siedlungsverträglicher zu gestalten. Die Grundvariante sieht durchgehend zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrspuren sowie einem Pannenstreifen vom Anschluss Muri bis Bern Expo vor. Der Anschluss Ostring soll durch den Halbanschluss Schosshalde ersetzt werden. Der Halbanschluss Schosshalde deckt die Richtungen von bzw. nach Verzweigung Wankdorf ab.

Das Projekt Bypass Bern Ost ist zentraler Bestandteil des Fokusraums Bern-Ost. Das

freiwerdende Autobahntrassee wird für das Nationalstrassennetz nicht mehr benötigt und erhält eine neue verkehrliche, sozialräumliche und städtebauliche Funktion. Damit kann die Lebensqualität im Raum Bern Ost/ Muri für die Bevölkerung massgeblich gesteigert werden. Die Grundsätze zur Entwicklung des Fokusraums Bern-Ost haben die Projektpartner in einem Leitbild festgehalten. Dies bildet auch die Grundlage zur Entwicklung des Bypass Bern Ost.

Aktuell ist das Generelle Projekt Bypass Bern Ost in Erarbeitung. Der Projektzeitplan sieht den Baubeginn 2034 und die Eröffnung 2045 vor.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt ist eng mit dem gesamten Verkehrsnetz in der Region Bern verzahnt, insbesondere auch mit dem ASTRA-Projekt Umgestaltung Anschluss Wankdorf. Das freiwerdende Trassee lässt eine Umnutzung für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr zu. Die Traminfrastruktur kann entwickelt werden (z.B. Verlängerung Guisanplatz – Freudenbergerplatz). Es können durchgängige Velowege auf der ganzen Strecke realisiert werden. Mit einer neuen Parallelachse zur Muristrasse kann der verbleibende Verkehr besser aufgeteilt und die Muristrasse entlastet werden. Die Thunstrasse in Muri soll durch die Entlastung Gümligen-Muri wirksam entlastet werden und so die Lebensqualität erhöht werden.

Die übergeordneten Projekte und Schnittstellen werden im Fokusraum Bern-Ost koordiniert (vgl. Dokumentationsblatt).

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

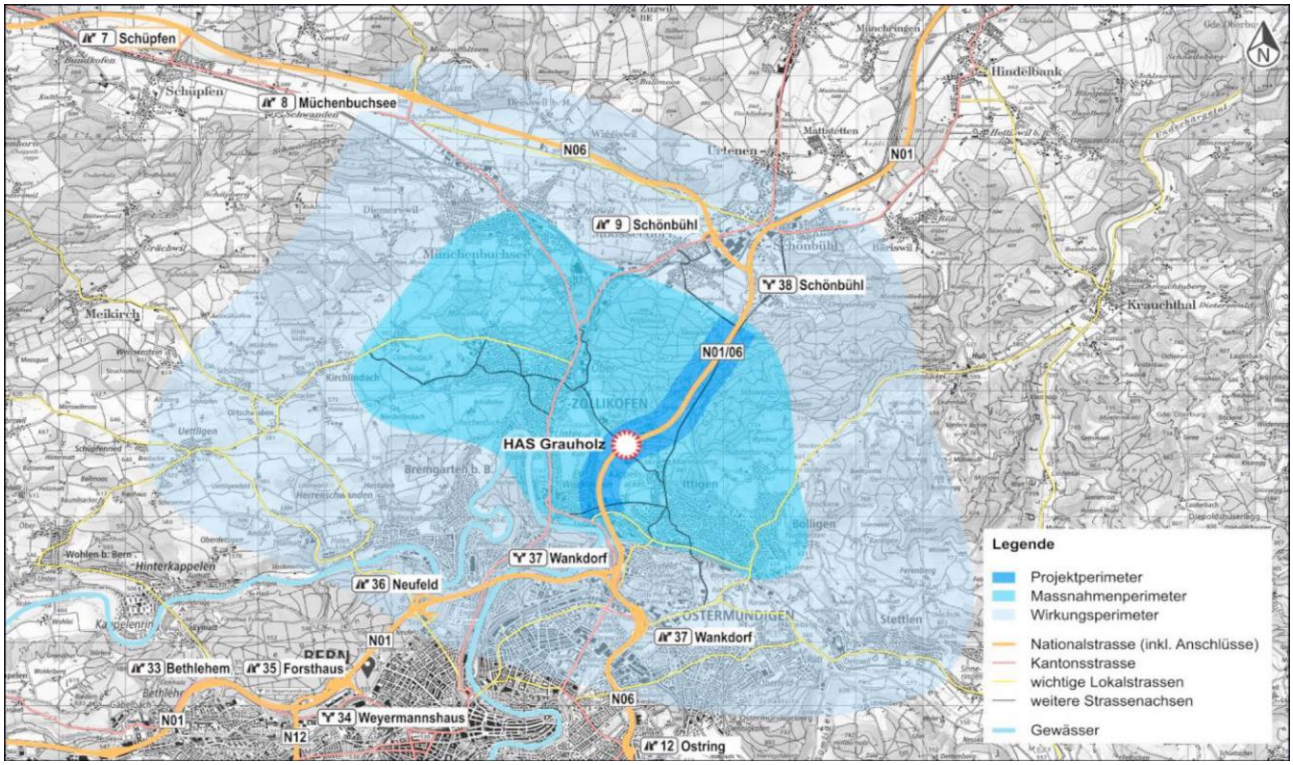
Anschluss N1 Grauholz

BM.MIV-Nat.07

Nationale Referenznummer
OB 4.1

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Motorisierter Individualverkehr (national)



Beschreibung der Massnahme

Gestützt auf eine Forderung der Region wurde im Jahr 2020, losgelöst vom Projekt 8-Spurausbau Wankdorf – Schönbühl, eine Studie zur verkehrlichen Machbarkeit eines Halbanschlusses (HAS) Grauholz durchgeführt. Aufgrund von Projektrepriorisierungen durch das ASTRA, wurde der HAS Grauholz bis auf weiteres sistiert, da er in die Kategorie «Ausbauten zugunsten Dritter» gehört und somit die geringste Priorität aufweist. Im Rahmen der Analyse zur Ausgestaltung des Halbanschlusses Grauholz sind unterschiedlichste Varianten untersucht worden. Es hat sich gezeigt, dass die verkehrliche Wirkung eines HAS Grauholz im unmittelbaren Bereich der Raststätte Grauholz bzw. leicht südlich davon am grössten ist. Die Studie zeigte aber auch, dass der HAS Grauholz für positive und negative Effekte sowohl auf der Nationalstrasse als auch auf dem untergeordneten Verkehrsnetz sorgt. Insgesamt erfolgt eine Verkehrsverlagerung vom untergeordneten Verkehrsnetz auf die Nationalstrasse, was grundsätzlich wünschenswert ist. Die Auslastung der Nationalstrasse nimmt dadurch aber in ohnehin kritischen Abschnitten weiter zu, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und die Stausituation auswirkt. Um die Verkehrsverlagerung vom untergeordneten Strassennetz sicherzustellen und Wohnquartiere von ungewolltem Verkehr zu schützen, sind verkehrlich flankierende Massnahmen notwendig. Welcher Variante der Vorzug zu geben ist und wie der HAS Grauholz im Detail auszugestalten

wäre, müsste in einem detaillierten Variantenstudium geprüft werden, bei welchem vor allem bauliche und technischen Aspekte sowie die Kosten zu untersuchen wären. Zudem müsste die zu erwartende Verschärfung der Engpassproblematik der Nationalstrasse westlich der Verzweigung Bern Wankdorf vertiefter untersucht werden. Aufgrund des Entscheids des Stimmvolks in der Abstimmung vom November 2024 und der Abschreibung des Projekts 8-Spur-Ausbau Wankdorf-Schönbühl sind vertiefte Analysen der Region nötig, in denen auch die Frage, ob ein HAS Grauholz ohne Spurerweiterung der N1 Wankdorf-Schönbühl verkehrlich überhaupt machbar ist, geklärt werden muss.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das RGSK/AP kann mit und ohne Umsetzung der nationalen Massnahme funktionieren. Mit dem RGSK/AP investiert die Region Bern-Mittelland in eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität. Die durch das Projekt verursachte zusätzliche Anzahl MIV-Fahrten in der Region führen zu Zusatzbelastungen für Städte und Gemeinden hinsichtlich Platzbedarf, Schadstoffbelastung und Lärm. Ein Ausbau der MIV-Kapazitäten im Bereich der Kernagglomeration bedarf weitergehender Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement, damit der Ausbau möglichst geringe negative Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz und auf den angestrebten Modal Split hat.

Das Projekt weist Koordinationsbedarf auf mit:

- Verkehrsmanagement Region Bern Nord (ARE-Code: 0351.2.093), bereits in Betrieb. Durchgangsverkehr durch die Ortsdurchfahrten (Zollikofen, Worblaufen) ist auf die N1 zu verlagern.
- Autobahnanschlüsse im Bereich der Stadt Bern. Steuerung und Dosierung der Autobahnausfahrten, damit das untergeordnete Strassennetz durch den Kapazitätsausbau nicht überlastet wird.
- Verstärkung Mobilitätsmanagement (Pull- und Push-Faktoren), damit die angestrebten Modal Split-Ziele erreicht werden können.
- Attraktivierung Velo-Netz, ÖV-Netz und kombinierter Mobilität (VDS) in der Region Bern und Bern Nord, damit die angestrebten Modal Split-Ziele erreicht werden können.
- Verbrauch von Fruchtfolgeflächen
- Weitere Zersiedelung durch Attraktivierung der MIV-Pendelwege
- Entwicklungsgebiete im Bereich Zollikofen Meielen

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

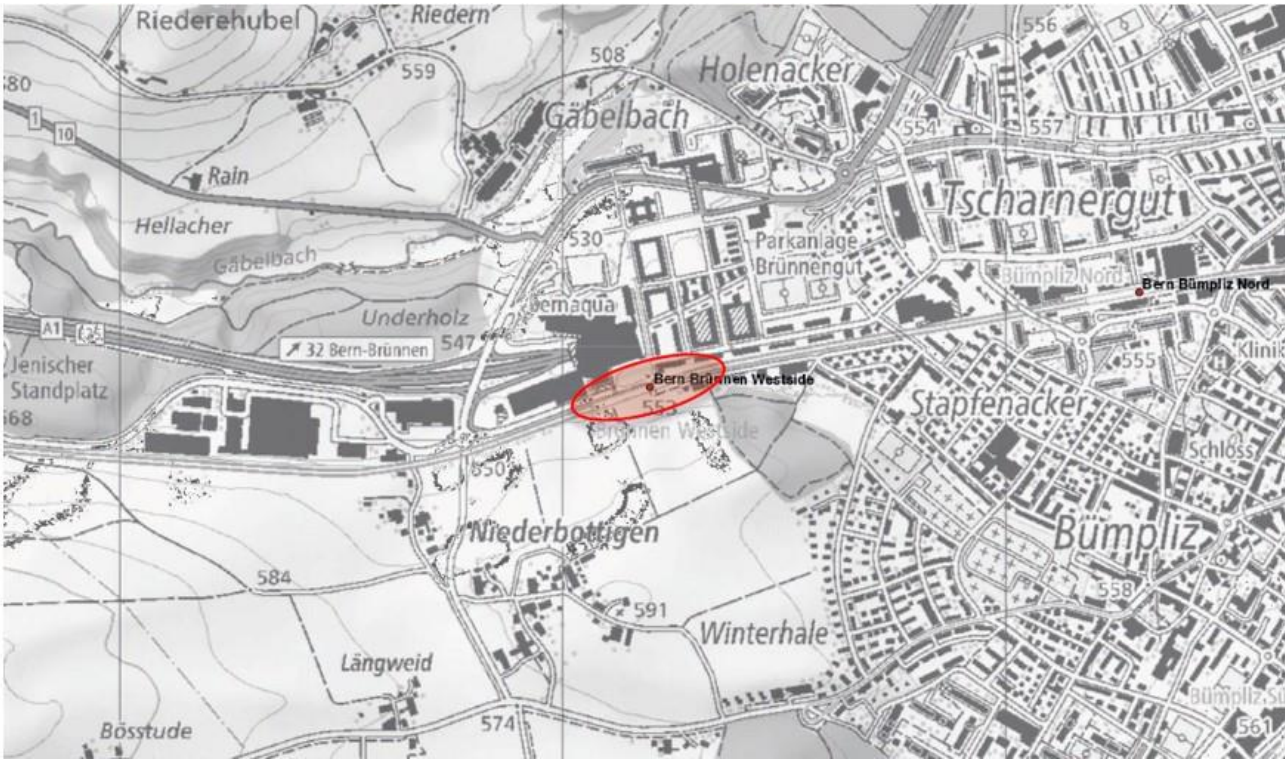
Bern Brünnen, Wendegleis

BM.ÖV-Nat.01

Nationale Referenznummer
AS25G0001IB2

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

In Bern Brünnen wird ein 3. Gleis erstellt, welches für das Wenden der S-Bahn benötigt wird. Dank diesem Gleis kann ein attraktiver Viertstundentakt zwischen Wankdorf, Bern und Brünnen mit Halt an allen Stationen eingeführt werden. Die Entwicklungsgebiete Bern Brünnen, Europaplatz und Wankdorf erhalten so eine schnelle und häufige verkehrende Direktverbindung.
Der geplante Baubeginn ist noch offen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Bern Brünnen, Europaplatz, der Bahnhof Bern und Bern Wankdorf sind wichti-ge Mobilitätsdrehscheiben der Agglomeration Bern und es bestehen gute Um-steigemöglichkeiten insbesondere auf andere S-Bahnlinien, auf den Fernver-kehr und auf den öffentlichen Feinverteiler. Auch die Anbindung des Velover-kehrs ist bei allen Haltestellen von hoher Qualität.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

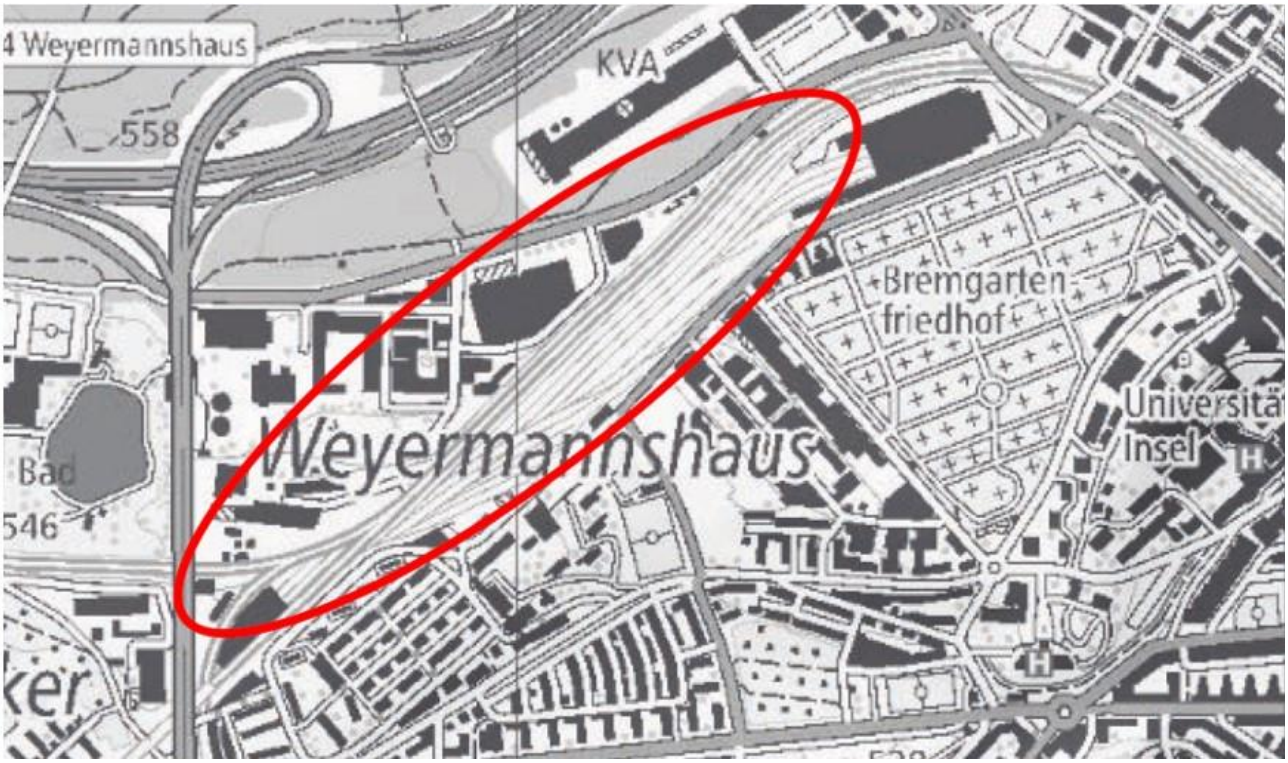
Bern, Holligen – Entflechtung

BM.ÖV-Nat.02

Nationale Referenznummer
AS25F0001IA

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Bau eines Bauwerks zur Entflechtung der Bahnlinien in Richtung Neuenburg, Freiburg und Belp/Schwarzenburg im Bereich Weyermannshaus-Holligen.
Die Bahnanlage wird grösstenteils auf den heute von der Bahn genutzten Flächen realisiert. Verbunden mit der Entflechtung ist die Verschiebung der heutigen Haltestelle Stöckacker ins Gebiet Europaplatz mit einem Zugang von der neuen LV-Verbindung unter der A12.
Mit der Entflechtung kann das Bahnangebot deutlich verbessert werden: 15' Takt Flamatt-Münsingen und Bern-Niederscherli, sowie Durchbindung ab Brünnen in Richtung Gümligen-Langnau.
Weiter ist ein Halbstundentakt des Fernverkehrs Bern-Neuchâtel möglich. Mehrere dieser Angebotsverbesserungen können nur umgesetzt werden, wenn zudem die Entflechtung Wankdorf-Ostermundigen, die Entflechtung Gümligen und das Wendegleis in Münsingen realisiert sind.
Der geplante Baubeginn ist 2025.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

An den drei Bahnhaltestellen Europaplatz bestehen Umsteigemöglichkeiten unter den S-Bahnen, dem städtischen Tram- und Busnetz sowie dem regionalen Busverkehr. Diese Schnittstellen wird unter Federführung der Stadt Bern bearbeitet.

Weitere Massnahmen im Umfeld, mit Schnittstellen Entflechtung Holligen:
- Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge (BM. ÖV-Ort.2)
- Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viaduktes A12 Ausserholligen (BM.ÖV-Str.2)
- Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung, Passerelle Steigerhubel (BM.LV-Ü.21.38)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

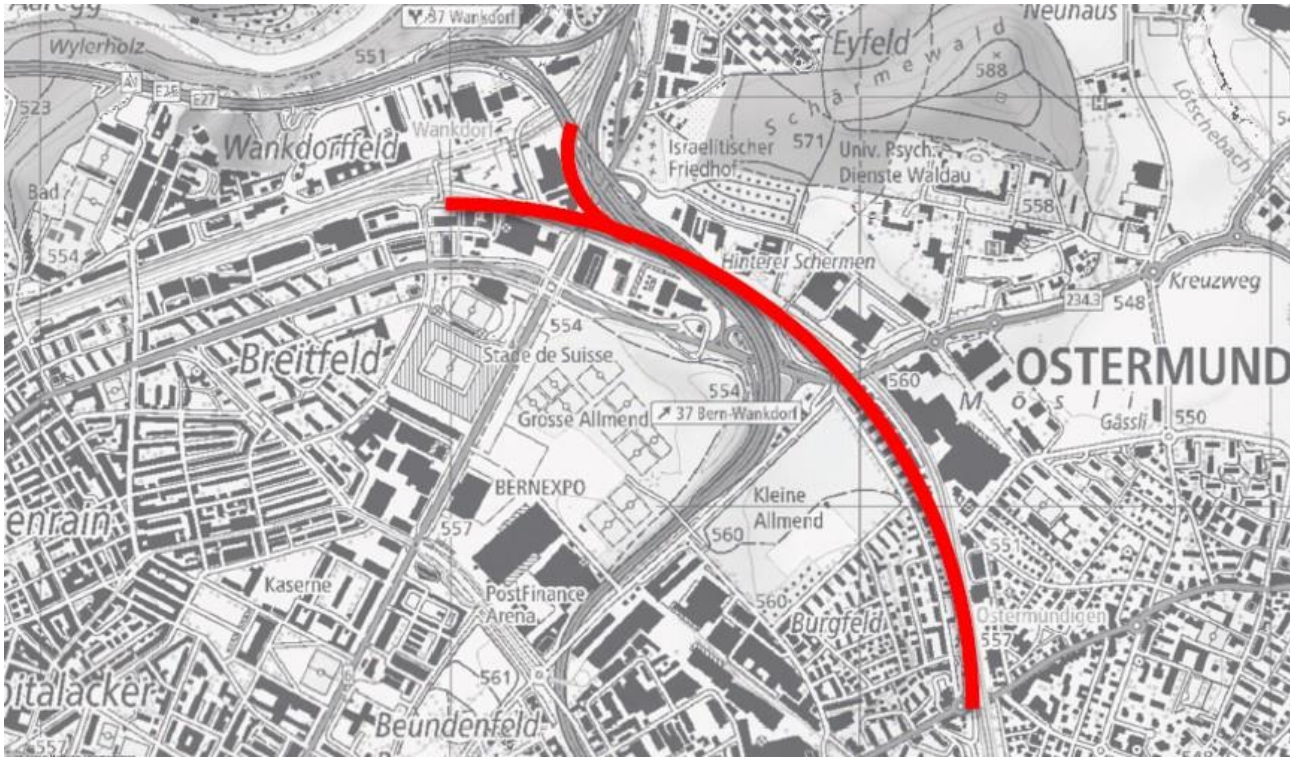
Wankdorf Süd – Ostermundigen, Entflechtung

BM.ÖV-Nat.03

Nationale Referenznummer
AS25G0001IA

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Um die im Ausbauschritt AS2025 hinterlegten Angebotsverdichtungen für den S-Bahn, Fern- und Güterverkehr realisieren zu können, projektiert die SBB im Auftrag des Bundes zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen ein niveaufreies Entflechtungsbauwerk. Konkret: Unter den Gleisen, die unter der bestehenden Autobahnbrücke durchführen, soll ein Tunnel gebaut werden. So müssen Güter- und Personenzüge nicht mehr auf den gleichen Gleisen fahren. Beim Personenverkehr sind mit dieser Infrastruktur folgende Angebotsverbesserungen möglich:

- Viertelstundentakt Bern–Münsingen der S-Bahn
- Halbstundentakt RE Bern–Münsingen–Spiez–Brig/Zweisimmen
- Halbstundentakte IC Bern–Interlaken und Bern–Brig
- Halbstundentakt Bern–Langnau der S-Bahn
- Stundentakt des RE Bern–Langnau–Luzern

Der südliche Abschnitt im Bereich des Bahnhofs Ostermundigen ist seit Anfang 2025 im Bau, beim nördlichen Teil mit der Entflechtung ist der Baubeginn im 2026 geplant, die Inbetriebnahme ist ca. 2038 vorgesehen.

Schnittstelle mit den

Das Projekt wird in Ostermundigen in enger Koordination mit dem Tram Bern-

Verkehrsnetzen der Agglomeration	Ostermundigen und dem ÖV-Knoten Ostermundigen realisiert. Weitere Massnahmen im Umfeld mit Schnittstelle zur Entflechtung und ÖV-Aufwertung: - Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen, PU Nord (BM.LV-Ü.21.48)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

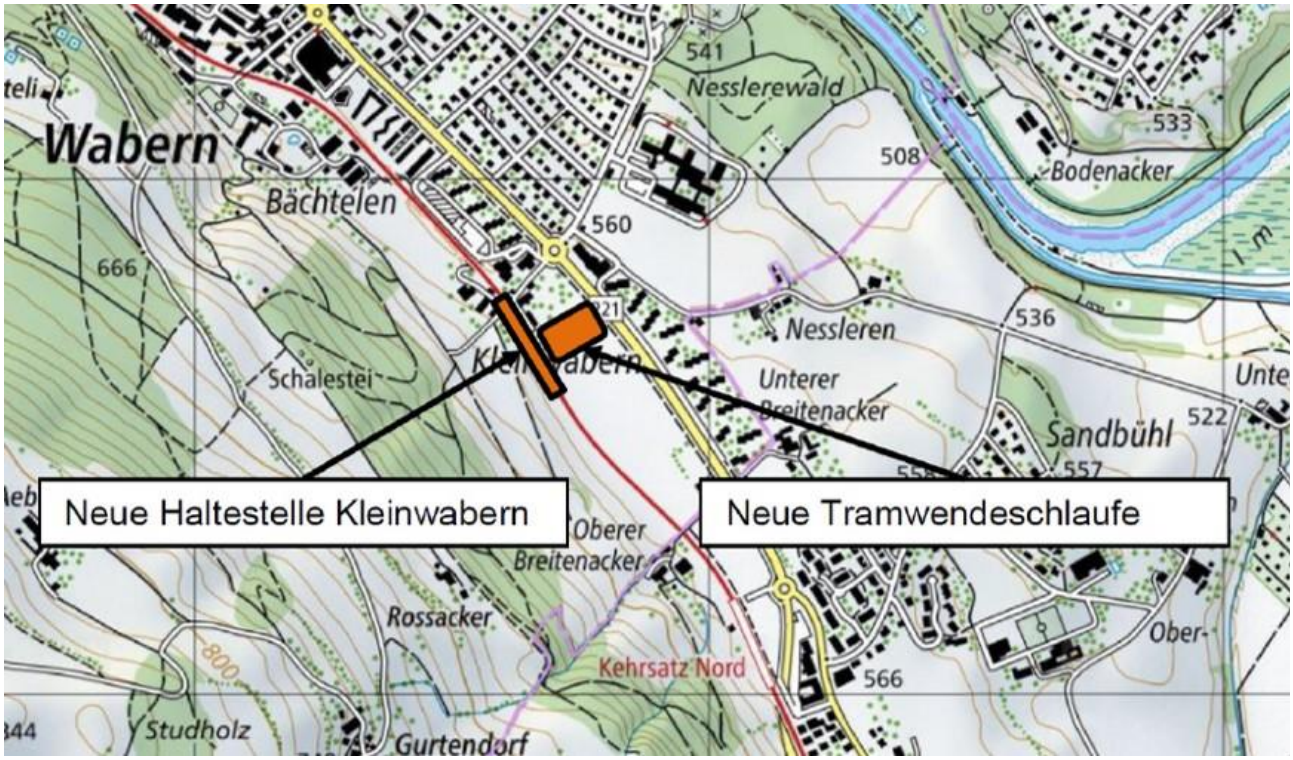
BLS, Haltestelle Kleinwabern

BM.ÖV-Nat.04

Nationale Referenznummer
AS35C04BLS01

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Schiene, Ausbauschritt 2035 soll im Raum Kleinwabern eine neue Haltestelle gebaut werden. Sie liegt auf der Linie Bern–Belp–Thun am neuen Doppelspurabschnitt Frischingweg–Kehrsatz Nord, auf Gemeindegebiet von Köniz. Die BLS Linien S3/S31 werden die neue Haltestelle im Viertelstundentakt bedienen. Das BLS-Projekt umfasst den Bau der Haltestelle mit zwei Aussenperrons à je 220 Meter Nutzlänge sowie den BehiG-konformen Zugang.
Das Projekt soll den Kundennutzen erhöhen, indem folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Umsetzung BehiG (Perronhöhe P55) und des Perronnutzlängen-Standards
- Optimaler Zugang zur Bahn (Personenfluss, Umsteigebeziehung Bahn/Tram/Bus etc.)
- Berücksichtigung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen rund um den Bahnhof

Der geplante Baubeginn ist 2026.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt steht in direkter Abhängigkeit zu den zwei Projekten Tramlinienverlängerung Kleinwabern (0351.3.058) sowie dem ÖV-Knoten Kleinwabern (0351.3.039). Letzteres umfasst den Bereich um die Tramwendeschlaufe resp.

zwischen Tramwendeschlaufe und BLS-Haltestelle. Zusammen mit der Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern und einer optimierten Busanbindung der Linien 22, 29 und 340 soll in diesem Bereich ein attraktiver Umsteigeknoten entstehen. Die drei Projekte sind eingebettet in das Arealentwicklungsgebiet Balsigermatte, in welchem ein bestens erschlossenes Wohn- und Arbeitsgebiet mit Sport- und Freizeitanlagen entstehen soll.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die zur Aufwertung des Bahnhofs Kleinwabern beitragen:

- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern, Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten (BM.ÖV-Ort.6.1)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

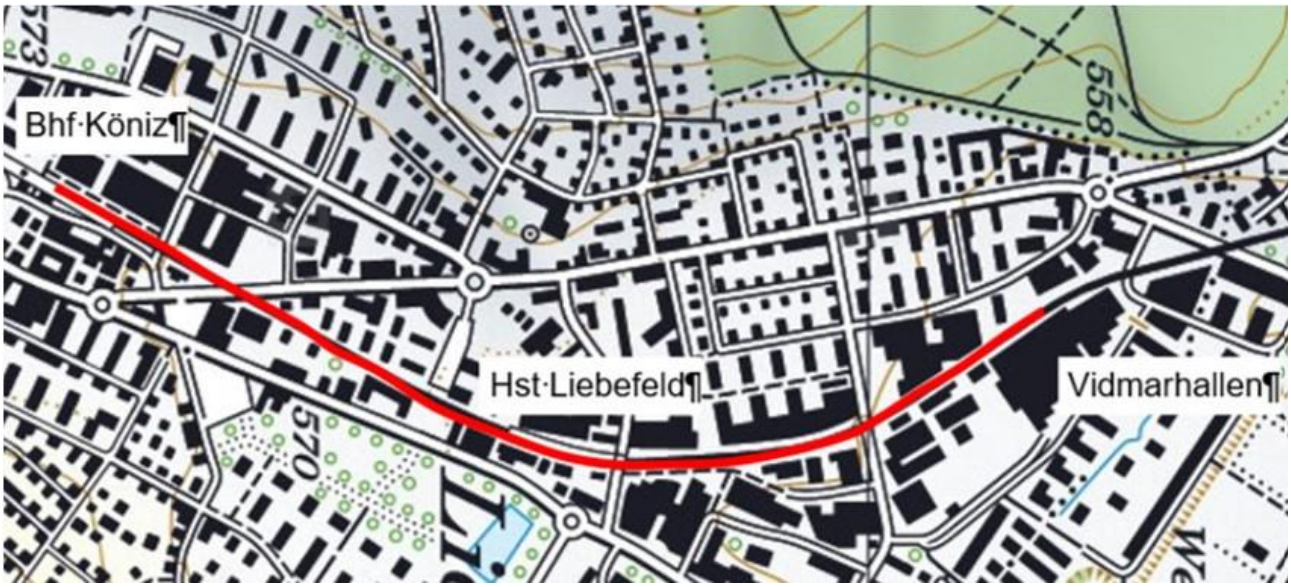
Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz Doppelspurausbau

BM.ÖV-Nat.05

Nationale Referenznummer
AS35B08BLS02

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Mit dem Bau der Doppelspur Vidmarhallen–Liebefeld–Köniz sollen die Voraussetzungen für den Viertelstundentakt der S6 zwischen Bern und Niederscherli geschaffen werden. Mit diesem Angebotsausbau soll einerseits das S-Bahn-Angebot attraktiver werden und gleichzeitig sollen nachfragegerechte Kapazitäten geschaffen werden. Neu sollen einstöckige Züge eingesetzt werden.
Die geplante Inbetriebnahme ist 2029.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit dem Projekt soll das Angebot der S-Bahn Bern deutlich verbessert werden. Im Korridor Köniz– Bern besteht bereits heute eine sehr hohe Passagiernach-frage auf dem Bus- und Bahnliniennetz. So ist die Buslinie 10 eine der am stärksten frequentierten Linien der Agglomeration. Mit dem Doppelspurausbau kann auf Seite der Bahn das Angebot ausgebaut werden, so dass den im Kor-ridor erforderlichen Transportkapazitäten entsprochen werden kann.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die zur Aufwertung des ÖV sowie Fuss- und Veloverkehrs im Raum Liebefeld beitragen:

- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld, Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten (BM.OV-Ort.7.2)
- Bern / Köniz, Umstellung Buslinie Bern Bahnhof – Köniz – Schliern auf Doppelgelenktrolleybus
- Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahnhaltestelle Köniz-Sägestrasse (BM.LV-U.21.21)
- Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse (BM.LV-U.22.12)
- Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg (BM.LV-U.22.14) - Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6 (BM.LV-U.26)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

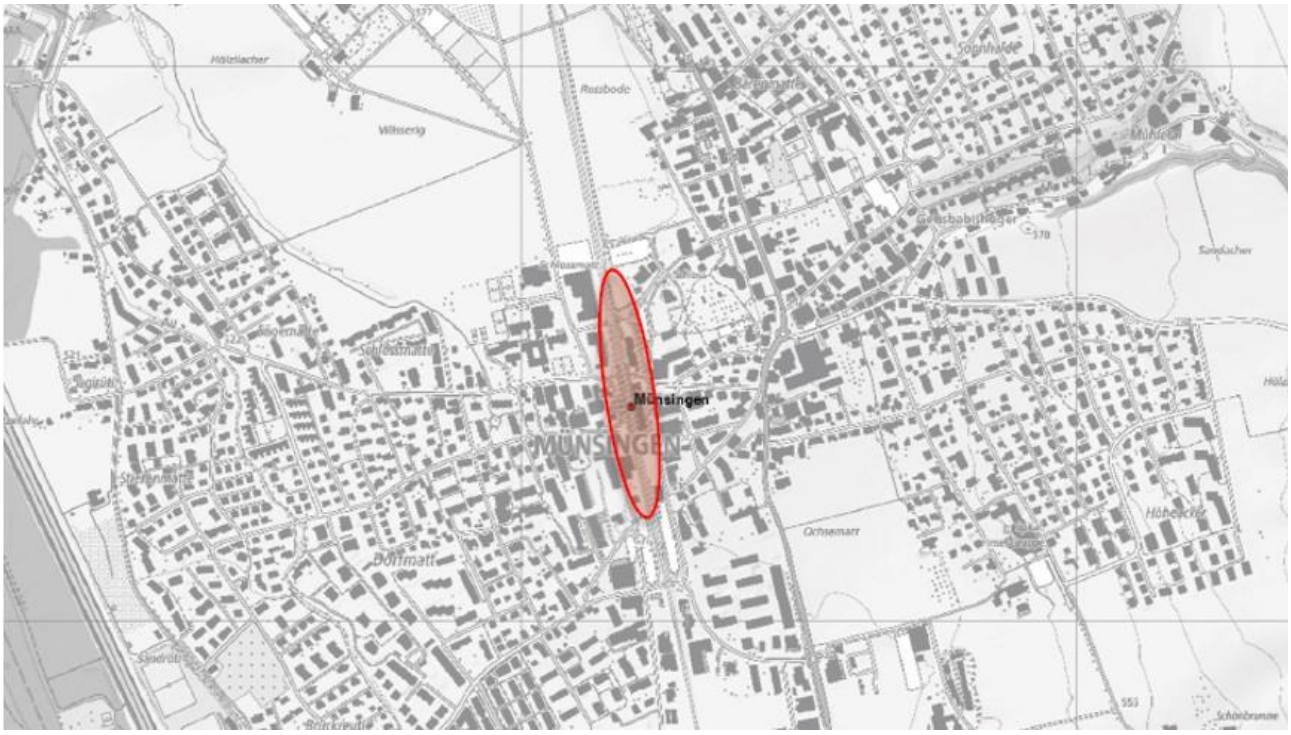
Münsingen, Wendegleis

BM.ÖV-Nat.06

Nationale Referenznummer
AS25G0001IC

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

In Münsingen wird in enger Abstimmung mit der Entwicklung des Bahnhofumfelds ein Wendegleis und ein Abstellgleis für den Fernverkehr in Mittellage erstellt. Dank diesem Wendegleis kann ein Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Flamatt und Münsingen eingeführt werden, was schnelle und häufige Verbindungen zwischen dem Regionalzentrum Münsingen, Gümligen, den Entwicklungsgebieten in Ostermundigen, im Wankdorf, im Bümpliz Süd und in Niederwangen ermöglicht.
Die Inbetriebnahme ist ca. 2035 geplant.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

IIn Münsingen entstehen mit dem Bahnprojekt gute Querungsmöglichkeit der Bahn für den Fuss-/Veloverkehr und attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn. Die Haltestellen Münsingen, Gümligen, Ostermundigen, Wankdorf, Bern, Europaplatz, Bümpliz Süd und Niederwangen sind wichtige Mobilitätsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahnen, dem Fernverkehr, der Feinerschliessung mit Bus und Tram sowie guten Anbindungen des Fuss-/Veloverkehrs.

Weitere Massnahmen im Umfeld, welche zur Gesamtaufwertung des Bahnhofs Münsingen beitragen:

- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang Fuss- und

Veloverkehr PU Nord (BM.LV-Ü.21.42)

- Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen (BM.LV-Ü.21.47)
- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West (BM. ÖV-Ort.4)
- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof (BM. ÖV-Ort.6.6)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

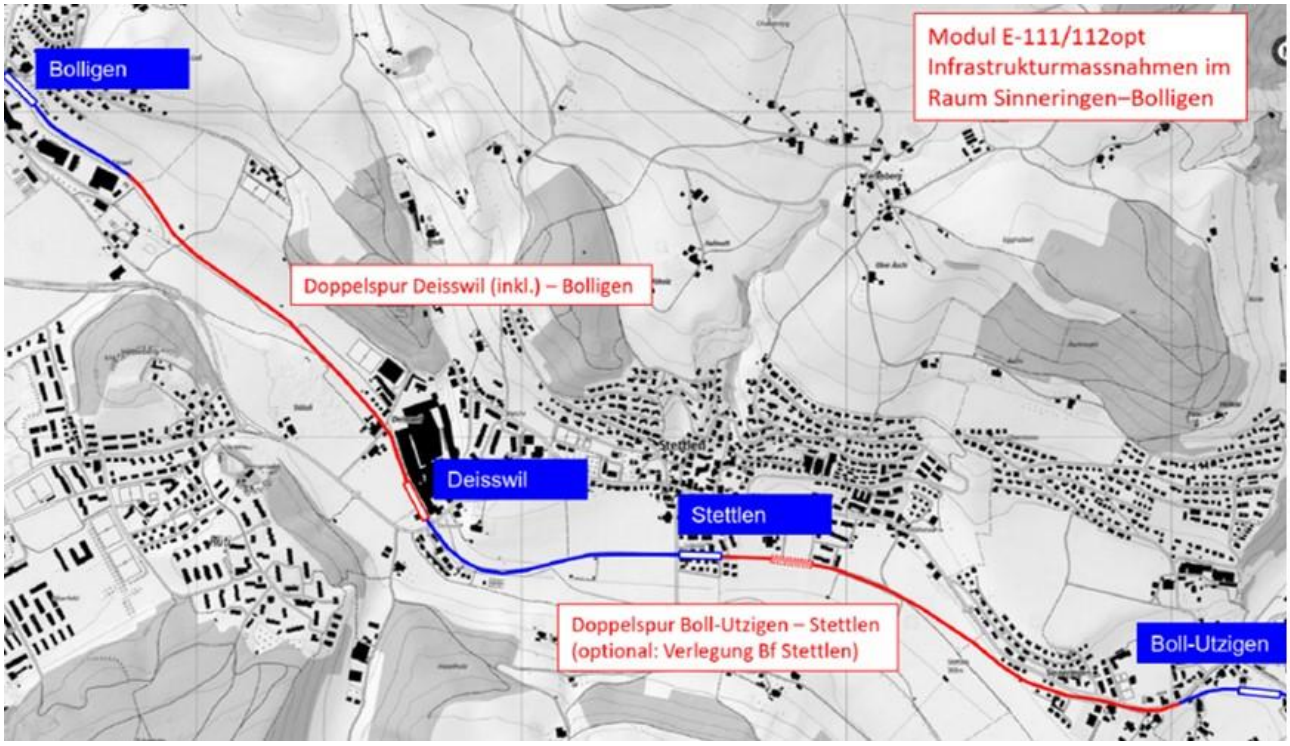
RBS, Bern – Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ

BM.ÖV-Nat.07

Nationale Referenznummer
AS35B09RBS01

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Mit den Ausbauten zwischen Bolligen und Deisswil kann der 7 ½' Minutentakt zwischen Bern und Deisswil eingeführt werden. Die Verlängerung der Verdichtungszüge sind aufgrund der Umnutzung des Bernaparks in Deisswil nötig, damit ausreichende Kapazitäten vorhanden sind. Dank neuen Doppelspuren kann die Taktlage der S7 so angepasst werden, dass die Taktverdichtung für Deisswil mit unveränderten Produktionsmitteln gefahren werden kann.
Die geplante Inbetriebnahme ist 2030.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Strecke der S7 gilt seit Jahrzehnten als etablierte «City-Schiene Nord» zwischen Bern, Worblaufen und Bolligen/Deisswil resp. Zollikofen. Mit dem Doppelspurausbau kann auf Seite der Bahn das Taktangebot ausgebaut werden, so dass den im Korridor erforderlichen Transportkapazitäten für eine attraktive ÖV-Erschliessung entsprochen werden kann.

Weitere Massnahmen, welche zur verkehrlichen Gesamtaufwertung des Raumes beitragen:

- Umsetzung Velohauptroute Worb - Deisswil (BM.LV-U.21.28)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

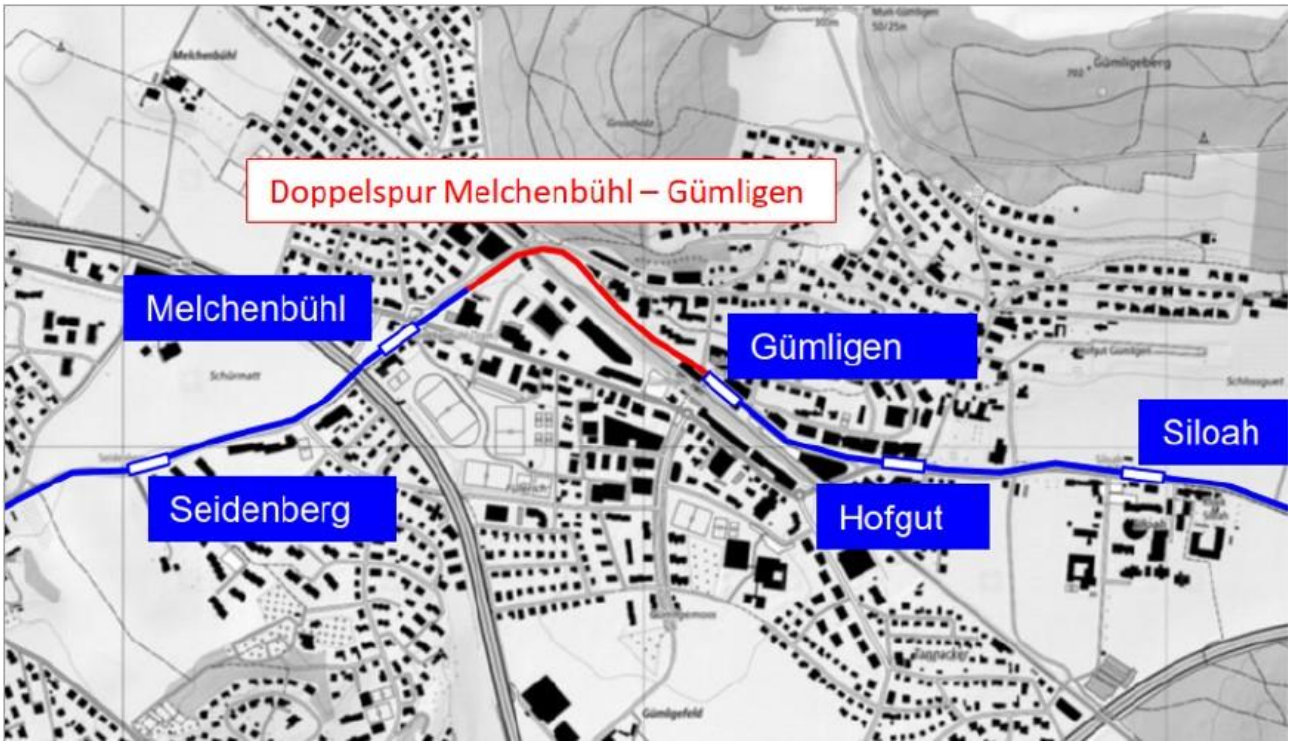
RBS, Bern – Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ

BM.ÖV-Nat.08

Nationale Referenznummer
AS35B09RBS02

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Zwischen Bern und Worb verkehren die Tram heute in den Hauptverkehrszeiten im 10'-Takt. Zwischen Gümligen und Bern ist dieses Taktintervall in Zukunft ungenügend. Mit dem Bau einer Doppelspur zwischen Melchenbühl und Gümligen kann zwischen Bern und Siloah neu der 7 ½'-Takt angeboten werden, zwischen Siloah und Worb verkehren die Trams weiterhin im Viertelstundentakt. Die Kapazitäten können so bedarfsgerechter gestaltet werden.
Die Taktverdichtung ist ab Mitte der 2030er Jahre geplant.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Gümligen ist eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe und ein Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn und der Tramlinie 6 nach Worb und Muri – Bern. Der dichtere Takt zwischen Gümligen und Bern verbessert die Umsteigeverhältnisse und verbessert dadurch die Erreichbarkeit der südöstlichen Quartiere von Bern aus dem Aaretal und dem Emmental.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die untereinander zu koordinieren sind:
- Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz (BM.MIV-K.1)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

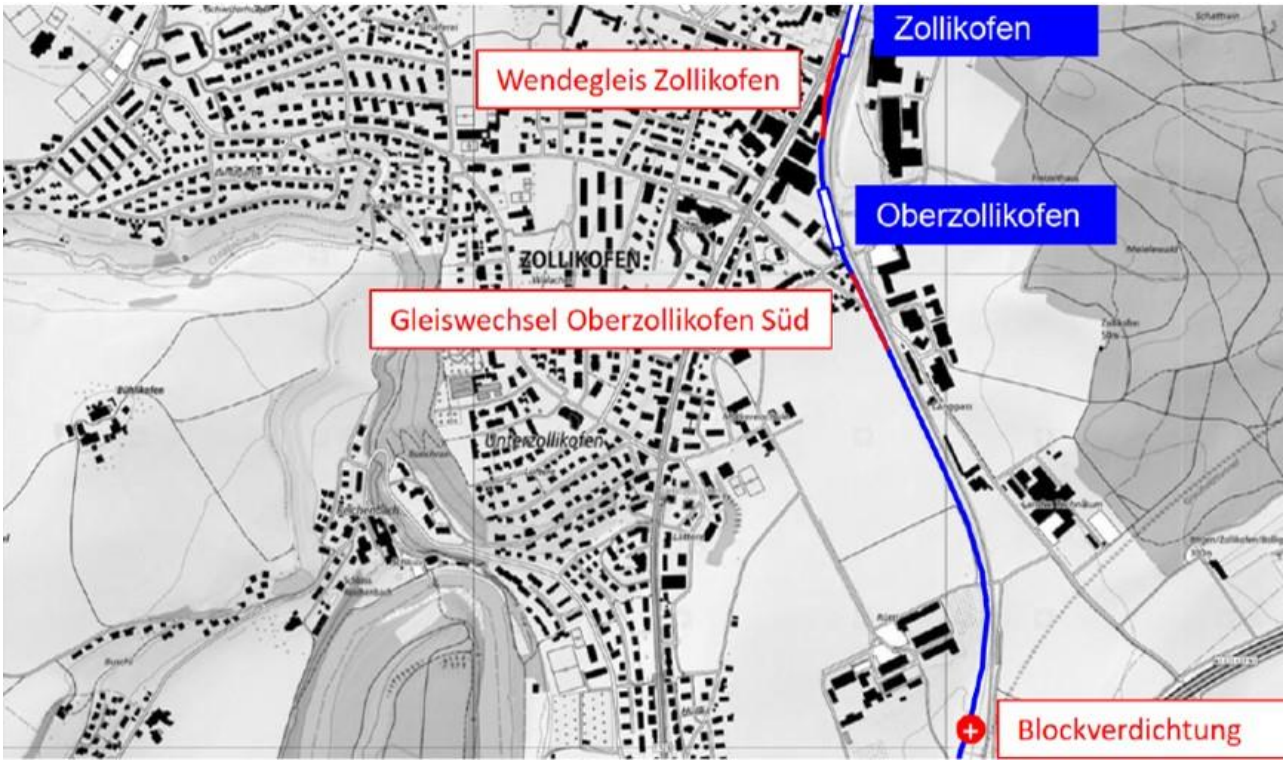
RBS, Bern – Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ

BM.ÖV-Nat.09

Nationale Referenznummer
AS35B09RBS01

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Mit einem Wendegleis in Zollikofen, einem Gleiswechsel südlich von Oberzollikofen und einer Blockverdichtung zwischen Worblaufen und Oberzollikofen, kann der 7½'-Minutentakt zwischen Bern und Zollikofen für alle Stationen mit Ausnahme von Felsenau eingeführt werden. Dadurch können die im Zeithorizont 2030 absehbaren Kapazitätsengpässe behoben werden. Die geplante Inbetriebnahme ist offen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das parallel zur Bahn verlaufende kantonale Strassennetz kann insbesondere in den Hauptverkehrszeiten temporäre Überlastungen aufweisen. Die Bahnverbindung zwischen Zollikofen und dem Bahnhof Bern stellt die zuverlässigste und schnellste Verbindung dar. In Bern, Worblaufen, und Zollikofen bestehen gute Umsteigemöglichkeiten auf Linien des öffentlichen Verkehrs.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

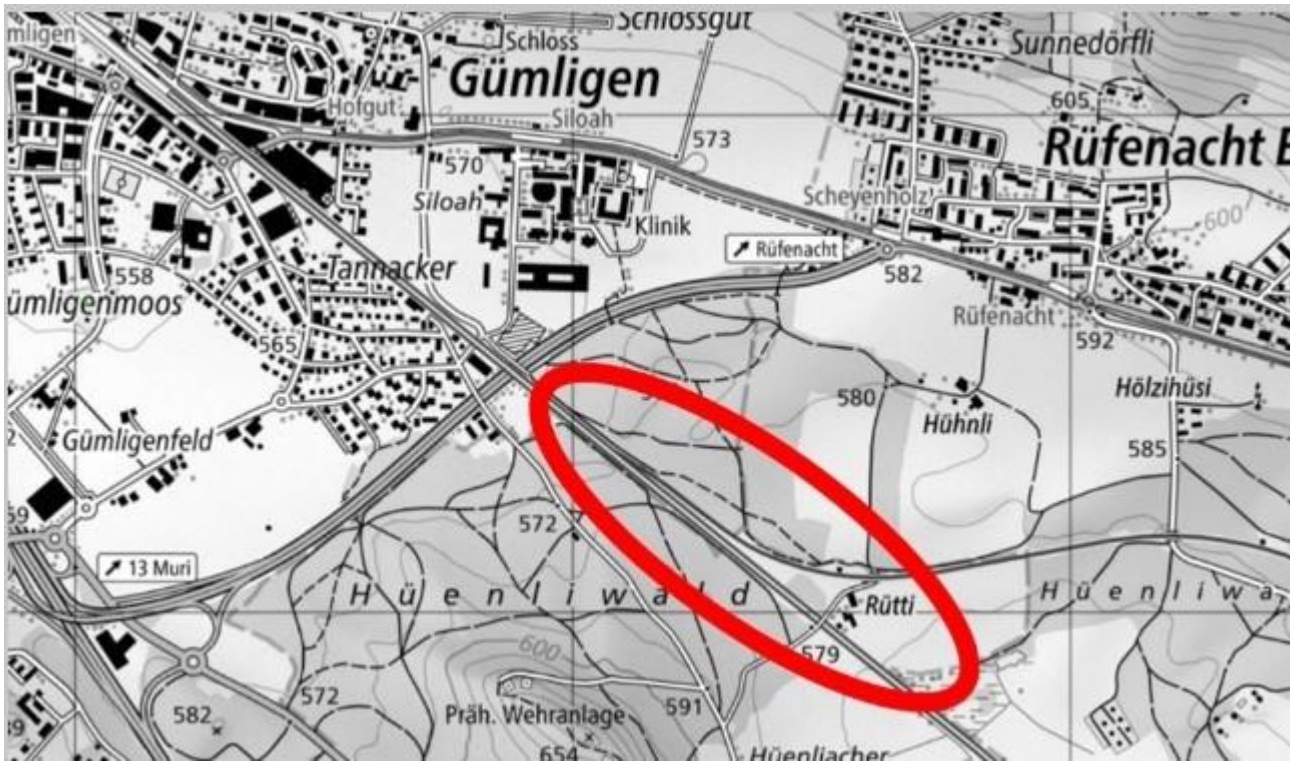
Gümligen Süd Entflechtung

BM.ÖV-Nat.10

Nationale Referenznummer
AS25G0001IB

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Die SBB plant unterhalb der bestehenden Bahnstrecke zwischen Muri und Rüfenacht/Allmendingen, im Hüenliwald, einen neuen Bahntunnel – ein rund 450 Meter langes Entflechtungsbauwerk.

Zusammen mit anderen Projekten des Ausbauschrittes 2025 (Entflechtung Wankdorf Süd – Ostermundigen und Wendegleis Münsingen) ermöglicht die Entflechtung Gümligen Süd einen Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Bern und Münsingen, gepaart mit dem Halbstundentakt der S-Bahn Bern–Langnau sowie zusätzliche Kapazitäten für den Fernverkehr und für den Güter-verkehr im Aaretal. Der neue Bahntunnel bei Gümligen alleine ermöglicht zudem eine kreuzungsfreie Verknüpfung mit der Bahnlinie von Entlebuch/Luzern Richtung Bern sowie generell mehr Stabilität des Fahrplanes für Reisende.

Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2028 geplant.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Weitere Massnahmen im Umfeld, mit Schnittstellen Entflechtung Gümligen Süd:
- Wankdorf Süd–Ostermundigen, Entflechtung
- Münsingen, Wendegleis

Genehmigungsvermerke

Genehmigung Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland:

Öffentliche Mitwirkung vom	05.12.2023 bis 14.03.2024
Mitwirkungsbericht vom	12.07.2024
Vorprüfungsberichte vom	12.11.2024 06.03.2025

Mit vorliegender Planung werden folgende Teilrichtplanungen aufgehoben:

- Regionale Richtplanung Aaretal (28.12.1999): hochempfindliche und empfindliche Landschaften
- Teilrichtplan Aaretal zur baulichen Nutzung in der Landwirtschaftszone (26.3.2002): Nutzungseinschränkungen a und c (Kap. 7.2)
- Landschaftsrichtplan Gürbetal (9.2.1981): Landschaftsschutzgebiete a und b
- Gesamtrichtplan Kiesental (15.12.1982): Landschaftsschutzgebiete A und B
- Landschaftsrichtplan Laupen (5.5.1982): Landschaftsschutzgebiete a und b
- Regionaler Gesamtrichtplan Schwarzwasser (14.3.1983): Landschaftsschutzgebiete, regionale Konzeptinhalte Landschaft
- Teilrichtplan Naherholung und Landschaft VRB (11.5.2005): Vorranggebiete Landschaft, Weiler

Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 11.09.2025

…… ……
Manfred Waibel, Giuseppina Jarrobino,
Präsident Geschäftsführerin

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:
Bern, den ……...

……
Giuseppina Jarrobino,
Geschäftsführerin

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

Bern, den ……