



Anhang zum Mitwirkungsbericht: Eingaben in Rahmen von Mitwirkung und Anhörung

Die einzelnen Anliegen der Eingaben wurden gemäss den Fragen aus der Mitwirkung geordnet. Die Frage 1 betrifft die allgemeine Verständlichkeit des Sachplans, Fragen 2-4 behandeln die Veränderungen im Alltagsnetz und die Fragen 5-7 diejenigen im Freizeitnetz. Frage 8 blieb offen für weitere Bemerkungen. Von der Mitwirkung separat eingereichte Stellungnahmen wurden ebenfalls unter Frage 8 aufgelistet. Die Spalte «Blatt/Nr.» enthält die Referenzen zu den Blättern im Atlas sowie die Nummern der geplanten Anpassungen gemäss Kap. 4.4 des Mitwirkungsberichts. Die berücksichtigten Eingaben sind mit **B** markiert.

Allgemein	Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Amt für öffentlicher Verkehr des Kantons Bern	Stimme zu		Das AÖV begrüsst die Überarbeitung des Sachplans Velowegnetz. Damit können die Anpassungen des Bundesgesetzes bezüglich Terminologie und Netzhierarchie für den Kanton Bern aufgenommen werden. Zudem werden erste Velobahnen konkretisiert und Anpassungen aus dem revidierten Strassengesetz, wie die Nennung von Ersatzverbindung und die Festlegung von ersten Mountainbike-Routen, umgesetzt. Wie im Sachplan erwähnt, ist der Veloverkehr ein wichtiger Bestandteil der Gesamtmobilitätsstrategie.	K	
Amt für Wald und Naturgefahren des Kantons Bern	Stimme eher nicht zu		Auf Kartenblättern ist nicht immer ersichtlich, wo genau die verschiedenen Routen durchführen. Insbesondere in Ballungszentren, wo viele Massnahmen geplant sind, wird es schnell unübersichtlich. Zudem fehlt ein Änderungsprotokoll, um die Anpassungen im Vergleich zum letzten Sachplan schnell zu erkennen.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
BEbike	Stimme eher zu		Durch die Beschreibung der einzelnen Darstellungen (Legende) am Anfang des Dokuments ist die Karte sehr verständlich zu lesen. Soweit mir bekannt ist, kann man den aktuellen Sachplan leider nicht im Geoportal des Kantons anschauen. Das finde ich wiederum einen negativen Punkt.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saaneland/KASISA	Stimme eher nicht zu		Die Aufteilung des Kantons in A4 Ausschnitte ist nicht sehr anwenderfreundlich. Wir bitten Sie zu prüfen, ob es bei künftigen Vernehmlassungen nicht möglich wäre, mit einer digitalen Gesamtkarte mit webbasierten GIS-Tools zu arbeiten.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Bike Region Voralpen	Stimme eher zu		Der Verein Bike Region Voralpen kann dazu keine Stellung nehmen (zu wenig Kenntnisse).	Z	
			Durch die Beschreibung der einzelnen Darstellungen (Legende) am Anfang des Dokuments ist die Karte sehr verständlich zu lesen. Soweit mir bekannt ist, kann man den aktuellen Sachplan leider nicht im Geoportal des Kantons anschauen. Das ist wiederum ein negativer Punkt.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Conseil du Jura bernois	Plutôt pas d'accord		Nous tenions à relever le caractère complexe des documents soumis à la consultation publique qui utilisent un langage spécialisé, dont les textes ne sont parfois pas ou mal traduits et où la cohérence de la numérotation des itinéraires utilisés dans vos documents ne correspond pas à celle de Suisse-mobilité.	H	Les retours concernant l'utilisation de la plateforme sont pris en compte et celle-ci sera améliorée en vue de la prochaine mise à jour du Plan sectoriel.
Commune mixte de Plateau de Diesse	Plutôt d'accord		Un manque est constaté.	K	
Dritte	Stimme eher nicht zu		Wichtige Schwachstellen in der Region Worb fehlen im Sachplan.	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Dritte	Stimme eher nicht zu		Vielfältige und komplizierte Legende. Darstellungen in Karte z.T. überdeckend. Leider keine GIS Karte für Mitwirkung verfügbar.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Dritte	Stimme eher zu		Antrag 1: Der zusätzliche Flächenbedarf (inkl. Sichtbermen) an landwirtschaftlicher Nutzfläche mit zusätzlichen Auflagen sowie an Fruchtfolgeflächen sind im Sachplan auszuweisen und es ist in jedem Einzelfall zu begründen, dass sachlich keine Alternativen bestehen.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen. Ein allfälliger Flächenbedarf wird auf Ebene Sachplanung daher nicht konkret thematisiert.
			Antrag 2: In Gebiet Region Büren a.A. ist die Trennung von Alltagsrouten und Freizeitroute zwingend.	K	
			Ein wenig kompliziert und nicht sehr transparent, für Insider gedacht, nicht für normale Bürger.	K	
			Ein wichtiger Teil fehlt: der Bedarf an zusätzlichen Fruchtfolgeflächen, und was gegen die Littering Problematik unternommen wird: Sind es kantonale MA, die die Blechbüchsen aus den Wiesen und Weiden sammeln?	N	Dies ist ein wichtiges Anliegen, jedoch nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz und lokal zu behandeln.
Dritte	Stimme eher zu		Verständlich: Karten sind mässig gut lesbar - es hätte geholfen, die Alltagsverkehrsrouten, Velolandrouten und Mountainbikerouten noch je als eine separate Karte zu haben. Zweckmässig: kann ich zu wenig gut beurteilen.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Entwicklungsraum Thun	Stimme zu		Seitens Entwicklungsraum Thun begrüssen wir die Anpassung des Sachplans Velowegnetz. Die Darstellung des Veloalltags- und Freizeitnetzes sowie die angepasste Netzhierarchie und Terminologie werden unsererseits für die geplante Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung (vsl. 2026) als Grundlage verwendet und vertieft geprüft. Aus Sicht des ERT ebenfalls wichtig ist die Aufnahme eines Erstnetzes für Mountainbike-Routen in den Sachplan Velowegnetz. Diesbezüglich werden wir die Aufnahme von weiteren Routen aus dem regionalen Richtplan Mountainbike ERT beantragen.	K	
Fachverband Schweizer Raumplaner	Stimme eher zu		Mit der Praxishilfe Velonetzplanung des ASTRA wurde der Grundstein für gemeinsame Planungsgrundsätze gelegt. Ein schweizweit einheitliches Verständnis von Velo-Hierarchien und Führungsformen führt zu einem einfach verständlichen Veloangebot. Das ist eine sehr wichtige Qualität. Wir empfehlen daher, dass sich auch der Kanton Bern auch im Alltagsveloverkehr an die Hierarchien gemäss Praxishilfe Velonetzplanung des ASTRA hält (Velobahnen, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen).	K	Im Sachplan Velowegnetz stützt sich die Anpassung der Netzhierarchie an die Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA (Velobahn, Velohauptverbindung und Velonebenverbindung). Innerhalb der Velohauptverbindungen unterscheidet Artikel 45 (SG) zwischen Velohauptverbindung I und II, die Qualitätsanforderungen bleiben dieselbe.
Gemeinde Grindelwald	Stimme zu		Hilfreich wäre für die Mitwirkung, wenn es einen Link auf eine Gesamtübersicht oder ein GIS geben würde. Die Pläne im Anhang sind sehr schwierig zu lesen, da es kleine Ausschnitte sind und die Massstäblichkeit eine exakte Ortung nicht zulässt.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Kirchlindach	Stimme eher nicht zu		Die Unterlagen sind zu umfangreich und für "Milizpolitiker" nicht mehr mit verhältnismässigem Aufwand "verdaubar". Es fehlt eine Art Management Summary welches die wichtigsten Ziele/Ergebnisse/Fragestellungen zusammenfasst.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Gemeinde Konolfingen	Stimme eher zu		Der erwähnte Bericht (Entwurf Planungsstudie Velokorridor GHS-Konolfingen von tbpartner vom 23.08.2024) zeigt deutlich auf, dass die aktuelle Velohauptverbindung II auf der Kantonsstrasse von Konolfingen nach Grosshöchstetten erhebliche Sicherheitsmängel aufweist. Dies betrifft besonders die Burgdorfstrasse in Konolfingen. Die Gemeinde Konolfingen beantragt deshalb, diese Velohauptverbindung im Plan als Schwachstelle auszuweisen.	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
			Die Gemeinde begrüsst die neu festgelegte Ersatzverbindung E3 von Konolfingen nach Oberdiessbach, da diese eine zweckmässige, direkte und attraktive Ersatzroute ist, die bereits heute oft benutzt wird. Die Gemeinde dankt allen beteiligten Stellen für ihre Arbeit.	K	
			Velohauptverbindung II auf der Kantonsstrasse von Konolfingen nach Grosshöchstetten: Dieser Veloweg würde gemäss heutigem Kenntnisstand (Entwurf Planungsstudie Velokorridor GHS-Konolfingen von tbpartner vom 23.08.2024) in Zukunft ausgebaut. Von einer Ersatzverbindung zwischen Konolfingen und Grosshöchstetten wird gemäss Studie abgesehen. Die Gemeinde erwartet vom Kanton, dass anhand der Korridorstudie geprüft wird, ob ein entsprechender Ausbau der Kantonsstrasse möglich ist. Wenn dies nicht in verhältnismässigem Aufwand möglich ist, geht der Gemeinderat davon aus, dass die im Bericht vorgeschlagene Ersatzverbindung im kantonalen Sachplan Veloverkehr erfasst wird.	H	Die Hinweise werden im Rahmen der Weiterbearbeitung geprüft.
Gemeinde Muri	Stimme eher zu		Gemeinde wünscht sich, dass die Planungen zu den Velobahnen möglichst rasch begonnen werden. Die Gemeinde vertraut darauf, dass die zuständige kantonale Behörde die Gemeinde rechtzeitig bei der Weiterentwicklung der Velobahnen einbinden wird. Die Gemeinde hofft aber, dass entlang der Worbstrasse — spezielle im Abschnitt zwischen der Einmündung Thorackerstrasse bis zum Egghölzli - unabhängig von der Planung der Velobahnen so rasch wie möglich Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs ergriffen werden. In der aktuellen Situation ist die Strasse für eine sichere Koexistenz zwischen MIV und Fahrradfahrende aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite resp. Spuraufteilung nicht gegeben. Es fehlt ein Velostreifen. Bis nachhaltige Lösungen gefunden werden können, sollten das Geschwindigkeitsregime und punktuell die Markierung und Signalisation (z.B. streckenweise Mitbenutzung von Trottoir für Fuss- und Veloverkehr) angepasst werden. Die Anpassung der Velolandroute 888 im Bereich Halden/Kräyigen wird begrüsst.	K	
Gemeinde Ostermundigen	Stimme eher zu		Die Lesbarkeit des Sachplanes ist aufgrund der verschiedenen übereinandergelegten Routen eingeschränkt.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Port	Stimme eher nicht zu		Projektunterlagen sehr sehr umfangreich und zu ausführlich.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Rubigen	Stimme eher nicht zu		Die Legende ist von den Plänen zu weit entfernt. Dadurch ist die Lesbarkeit schwierig.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Seedorf	-		Im Plan und Erläuterungsbericht verständlich dargestellt, einzelne Planausschnitte sind jedoch teilweise unübersichtlich dargestellt. Es muss auf mehreren Dokumenten nach Informationen gesucht werden.	K	
Gemeinde Spiez	-	24; NL 13	Velobahn Spiez - Thun: Wir unterstützen den im Sachplan ausgewiesenen Korridor zur Prüfung einer Velobahn.	B	Massnahmenträger und damit im Lead für die Schliessung der Netzlücke Nr. 13 ist die Gemeinde Spiez. Die genannte provisorische Linienführung für die Netzlücke Nr. 13 wird entsprechend der Eingabe im Sachplan aktualisiert.
			Aus unserer Sicht kann die Netzlücke Nr. 13 auf dem Gemeindegebiet von Spiez zwischen Betonstrasse und Industriestrasse Lattigen (Pz. 1371, 3480, 2389, 5395) so nicht realisiert werden, weil die geplante Route über das Areal der REVAG Recycling AG führt (Pz. 5395) und über das gesamte Wegstück neu gebaut werden müsste. Die Verbindung zwischen Wimmis und Lattigen ist deshalb südwestlich der Kantonsstrasse auf den bestehenden Wegen im Bereich der Pz. 39, 79 und 171 vorzusehen. Die Netzlücke ist entsprechend anzupassen. Eine gemeinsame Begehung ist angezeigt.		
			Die Hondrichstrasse zwischen Spiez und Hondrich ist im Sachplan Velowegnetz als aufzuheben gekennzeichnet. Diese Verbindung ist die einzige direkte Verbindung von Spiez nach Hondrich und weiter nach Aeschi. Deshalb ist diese Verbindung beizubehalten.		
			Zudem haben wir festgestellt, dass die im aktuellen Sachplan als "Kantonsstrasse Basisnetz" und "weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr" erfasste Verbindung zwischen Spiezwiler, Hondrich und Aeschi bei Spiez (Stegweid- und Aeschistrasse) im neuen Sachplan nicht abgebildet ist. Auch diese Verbindung ist weiterhin zu berücksichtigen.	Nb	Es handelt sich gemäss den neuen Vorgaben der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern funktional um eine Velonebenverbindung. Diese sind in kommunalen Planungen behördenverbindlich festzulegen.
Gemeinde Sigriswil	Stimme eher zu		Die Blattweise (Ausschnitt) Darstellung der Routen ist z.Bsp. in unserer Gemeinde etwas kompliziert, weil sich unser Gemeindegebiet auf div. Blätter verteilt. Besser wäre heute eine ganze Karte, mit (online) Möglichkeit, um Ausschnitte zu erstellen (analog SchweizMobil).	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Thurnen	Stimme eher nicht zu		Die Lesbarkeit des Richtplans ist schlecht. Die Signaturen sind verwirrend aufgebaut. Einerseits werden die Farben für die Eigentumsverhältnisse (Bund/Kanton/Gemeinde/Private) verwendet, andererseits für funktionale Kriterien (Kant. Radweg, Velolandroute, Mountainbikeroute). Die rote Umrandung für Schwachstellen und die graue für Ersatzverbindungen sind schlecht unterscheidbar. Dort wo verschiedene Funktionalitäten und Festlegungen zusammenfallen, wird der Plan vollkommen unlesbar. Die Schwachstellen sind unvollständig eingezeichnet und aufgelistet. Gänzlich fehlen Hinweise auf den baulichen Bedarf, also inwieweit die festzulegende Funktion erfüllt werden kann oder die Voraussetzungen dazu erst geschaffen werden. Das könnte auch mit klaren Aussagen in den Tabellen erfolgen.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Toffen	Stimme eher zu		Die Karten sind teilweise nicht gut lesbar, wenn möglich verbessern.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Gemeinde Trubschachen	Stimme eher nicht zu		Das Velonetz in den Karten ist einfach dargestellt. Der Weg zu den richtigen Erläuterungen hinter den Nummern ist aber dann eher beschwerlich. So sind zum Beispiel auch im Anhang zum Sachplan Nummern hinterlegt, diese haben aber dann nichts mit den Nummern in der Karte zu tun.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Uetendorf	Stimme eher nicht zu		Die Unterlagen sind sehr umfassend und daher eher unübersichtlich. Dazu tragen auch die verschiedenen Netzhierarchien bei, die für Nicht-Fachpersonen schwierig zu unterscheiden sind. Gegenüber der Studie, welche uns betroffen hat oder die Massnahmen gemäss RGSK und AP5 sind die Nummerierungen auch wieder abweichend.	K	Die Rückmeldungen bezüglich der Zugänglichkeit der Plattform werden zur Kenntnis genommen und im nächsten Verfahren der Mitwirkung verbessert. Der SVN ist eine behördenverbindliche Planung. Die Planung soll sehr differenziert die jeweiligen Anforderungen an die einzelnen Netzabschnitte berücksichtigen und ein angemessenes Velowegnetz bilden. Mit Hilfe der Netzhierarchien wird den unterschiedlichen Ansprüchen im Netz Rechnung getragen. Wenn sich z. B. sehr viele Velofahrende mit höherem Tempo an A nach B fortbewegen möchten, kann die Einrichtung einer Velobahn notwendig und zielführend sein. Die Netzhierarchie hat somit Auswirkung auf die Anforderungen an die Velowege. Wichtige Velowege wie Velobahnen oder Velohauptverbindungen werden vom Kanton im SVN festgehalten. Velonebenverbindungen legen die Gemeinden in eigenen Plänen fest. Der SVN beinhaltet keine Massnahmen. Die Nummerierung der Massnahmenliste der RGSK und AP ist daher nicht mit der Nummerierung von Velowegabschnitten im SVN Sachplan zu verwechseln, da beide Instrumente auf dieser Ebene nicht miteinander in Beziehung stehen.
Gemeinde Unterseen	Stimme zu	25	Im vorliegenden Sachplan Velowegnetz ist Unterseen im Anhang 1.2 «Objektliste Routenoptimierungen Velowandern» mit folgender Massnahme aufgeführt: - W 113 Interlaken-Därliigen, Begründung: Attraktive und verkehrssarme Verbindung durch Verlegung auf bestehendes Wegnetz und ergänzende Weg-, Steg- und Brückenbauten - Die Initiierung der Massnahme erfolgt durch die Regionalkonferenz Oberland-Ost. Aus den vorliegenden Unterlagen geht nicht hervor, wo genau die Linienführung vorgesehen ist.	H	Die Linienführung entspricht der Routenoptimierung Nr. 113 gemäss gültigem Sachplan Veloverkehr. Vor der Umsetzung wird das TBA mit der Gemeinde Unterseen Kontakt aufnehmen.
Gemeinde Uttigen	Stimme eher zu		Die Unterlagen sind sehr umfassend und daher eher unübersichtlich. Dazu tragen auch die verschiedenen Netzhierarchien bei, die für Nicht-Fachpersonen schwierig zu unterscheiden sind.	K	Die Rückmeldungen bezüglich der Zugänglichkeit der Plattform werden zur Kenntnis genommen und im nächsten Verfahren der Mitwirkung verbessert. Mit Hilfe der Netzhierarchien wird den unterschiedlichen Ansprüchen im Netz Rechnung getragen. Wenn sich z. B. sehr viele Velofahrende mit höherem Tempo von A nach B fortbewegen möchten, kann die Einrichtung einer Velobahn notwendig und zielführend sein. Die Netzhierarchie hat somit Auswirkung auf die Anforderungen an Velowege. Wichtige Velowege mit kantonaler Bedeutung wie Velobahnen oder Velohauptverbindungen werden vom Kanton im SVN festgehalten. Velonebenverbindungen legen die Gemeinden in eigenen Plänen fest.



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Gemeinde Zollikofen	Stimme eher zu		Es wäre hilfreich für die Mitwirkung, wenn es einen Link auf eine Gesamtübersicht oder ein GIS geben würde. Die Pläne im Anhang sind sehr schwierig zu lesen, da es kleine Ausschnitte sind. Zollikofen befindet sich zwischen zwei Ausschnitten.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Zweisimmen	Stimme eher zu		Die Karten sind teilweise nicht gut lesbar, bitte verbessern.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Grand Chasseral Tourisme	Plutôt d'accord		Il manque par contre les corrélations avec l'IVS et le Plan sectoriel (PS) du réseau des itinéraires de randonnée pédestre.	K	
Grüne Kanton Bern	Stimme eher zu		Kartenmaterial: Schwierig zu lesen, da hohe Informationsdichte und Details in der Druckausgabe nicht oder nur schwer lesbar sind. Ein Link zum GIS wäre hilfreich gewesen.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Grüne Worb	Stimme eher nicht zu		Wichtige Schwachstellen in der Region Worb fehlen weiterhin im Sachplan!	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
Gstaad Saanenland Tourismus	Stimme eher zu		Karte Sachplan teilweise nicht einfach zu lesen.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Jura Bernois.Bienne	Plutôt d'accord		Il manque par contre les corrélations avec l'IVS et le Plan sectoriel (PS) du réseau des itinéraires de randonnée pédestre.	K	
Kanton Solothurn	Stimme nicht zu	8	<p>Seitens Kanton Solothurn gibt es wesentliche Änderungsanträge. Diese werden der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Kantons Bern mit einer separaten Dokumentation samt Kartendarstellung zugestellt. Es ist zudem festzustellen, dass die seitens Kanton Solothurn in der Mitwirkung zum RGSK Oberaargau gemachten Anträge und Änderungswünsche sämtlich nicht in den Sachplan Veloverkehr eingeflossen sind. Wir erachten eine kantonsübergreifende Koordination der Velonetze aber als absolut unabdingbar und bitten Sie, die von uns erneut gestellten Anträge zu berücksichtigen. Für eine Diskussion stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	B	Im Folgenden werden die diversen Anträge beurteilt.
			<p>Antrag 1: Gemeinde Bätterkinden. Der Kanton Solothurn projiziert aktuell einen Kantonsstrassenbegleitenden Veloweg entlang der bernischen KS 1305 und der Solothurnischen KS 2300. Dieser verläuft komplett auf Bernischem Territorium. Wir bitten Sie deshalb die Linienführung im Bernischen Sachplan Veloverkehr zu verzeichnen. Wir bitten Sie, die Signatur «Velohauptverbindung I auf Privatstrasse» dafür zu verwenden und das Vorhaben als physische Netzlücke, bzw. als Ersatzverbindung in den Katalog der Bernischen Netzlücken aufzunehmen. Bitte beachten Sie auch die beigelegte Skizze</p> <p>Wir bitten Sie dabei folgenden Text zu verwenden: Nummer: E 47 (fortlaufend)</p>	B	<p>Teilweise berücksichtigt: Die Linienführung gemäss Projekt des Kantons Solothurn für den Abschnitt Unterer Löffelhof – Bismarck wird als Netzlücke, kantonaler Radweg abseits der Kantonsstrasse, Velohauptverbindung II als Alternative zur Kantonsstrasse KS 1305 aufgenommen. Im Abschnitt Unterer Löffelhof – Ortseingang Kräiligen wird die Kantonsstrasse KS 12 als «zu prüfende Kantonsstrasse» (Ersatzverbindung, Vororientierung) aufgenommen.</p>



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>Abschnitt ersetzte KS: KS 1305 (Lohn-Ammannsegg SO) – Bätterkinden – (Buchegg SO), Bezeichnung Ersatzverbindung: Veloverbindung Buchegg – Lohn-Ammannsegg, Gemeinde: Bätterkinden Regionalkonferenz: - OIK: - Atlasblatt 8 (Koppigen) Koordinationsstand: Festsetzung Bemerkung: Projekt wird durch den Kanton Solothurn realisiert.</p> <p>Infolgedessen bitten wir Sie, im Glossar und in der Zeichenerklärung den Begriff «AVT SO - Amt für Verkehr des Kantons Solothurn» zu ergänzen.</p>		
			<p>Antrag 2: Aufnahme Massnahme 37 aus RGSK Oberaargau Wangen a.A. – Deitingen: Wir beantragen die Aufnahme der Verbindung als Velohauptverbindung I. Dadurch kann in Kombination mit Antrag 3 eine Verbindung zwischen dem Solothurnischen Bezirk Wasseramt und dem Solothurnischen Bezirk Gäu geschaffen werden. Wir weisen darauf hin, dass im Solothurnischen Plan an der Kantonsgrenze die Velohauptroute H 110 anschliesst.</p>	B	Es wird die Linienführung über die Flurwege gemäss der regionalen Velowegnetzplanung Oberaargau als Ersatzverbindung für die Kantonsstrasse Nr. 1437 aufgenommen (Velohauptverbindung II, aufgrund Velopotenzial).
			<p>Antrag 3: 110/H 203 Massnahme 48 Wangen a.A. – Wiedlisbach Wir beantragen die Aufstufung der Verbindung zwischen Wangen und Wiedlisbach als Velohauptverbindung I. Dadurch kann in Kombination mit Antrag 2 eine Verbindung zwischen dem Solothurnischen Bezirk Wasseramt und dem Solothurnischen Bezirk Gäu geschaffen werden. Diese Verbindung ist für den Kanton Solothurn von hoher Bedeutung.</p>	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
			<p>Antrag 4: H108 Wir beantragen die Aufstufung der Alltagsroute Herzogenbuchsee - Niederönz - Kantonsgrenze zur Velohauptverbindung I. Damit wird die Solothurnische Velohauptroute 108 bis Herzogenbuchsee weitergeführt und es entsteht eine durchgängige Verbindung zwischen Solothurn und Herzogenbuchsee.</p>	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Antrag 6 RGSK Massnahme 32 Wir beantragen die Signatur «Qualitative Netzlücke» auch auf den Wegabschnitt anzuwenden, der im Kanton Solothurn liegt.	Nb	Die «Qualitative Netzlücke» wird im Kanton Bern als neue Schwachstelle dargestellt. Aus der Planung der Region Oberaargau wird die neue Schwachstelle im Sachplan abgebildet.
			Antrag 7 RGSK Anpassung Plangrundlagen Wir beantragen die Aktualisierung der Plangrundlagen auf Solothurnischem Gebiet. Die Plandaten liefert die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Amtes für Verkehr und Tiefbau.	H	Die Inhalte des Sachplans ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.
			Wir stellen zudem fest, dass die Signaturen von Velohauptverbindung I und Velohauptverbindung II optisch kaum zu unterscheiden sind. Der Plan ist deshalb in gedruckter Form nur schwer lesbar. Ebenso bitten wir Sie uns in Zukunft die Karte in einem einzigen, über den ganzen Kanton gehenden Kartenblatt zuzustellen.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Pro Natura Bern	Stimme eher zu		Zur Prüfung von naturschutzrelevanten Themen, wäre die Darstellung von Schutzgebieten dienlich.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Pro Velo Kanton Bern	Stimme eher zu		Wir finden, dass die Lesbarkeit des Kartenmaterials nicht optimal ist. Die Komplexität und Informationsdichte ist hoch, da mit mehreren Farben und Farbdichten sowie Linien mit und ohne Rand in unterschiedlichen Farben gearbeitet wird. Das erfordert ein häufiges Konsultieren der Legende. Die zur Verfügung gestellte Druckausgabe des Sachplans ist in wichtigen Bereichen schwierig zu lesen, da viele Details nicht enthalten bzw. nicht lesbar sind. Wir hätten uns eine Version des Sachplans im Geportal gewünscht, die eine Vergrößerung/ein Zoomen zulässt. So können in manchen Bereichen keine präzisen Aussagen getroffen werden. Ebenso wäre die Möglichkeit dienlich gewesen, die aktuelle mit der angepassten Version des Sachplans online vergleichen zu können. Auf diese Weise hätten auch Streichungen von Verbindungen schneller gefunden und besser interpretiert werden können."	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Regionalkonferenz Oberland Ost	Stimme eher zu		Ebenfalls bitten wir Sie zu prüfen, ob es bei künftigen Vernehmlassungen nicht möglich wäre, mit einer digitalen Gesamtkarte zu arbeiten. Die Aufteilung des Kantons in A4-Ausschnitte ist nicht sehr praxisfreundlich und mit den heutigen Möglichkeiten wäre es sicher auch hier möglich, mit webbasierten Gis-Tools zu arbeiten.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Stimme eher nicht zu		Ein GIS wäre sehr hilfreich, vor allem bei Knotenpunkten. Auf dem PDF sieht man zu wenig und ist nicht übersichtlich	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
SP Kanton Bern	Stimme eher nicht zu		Die SP Kanton Bern findet, dass die Lesbarkeit des Kartenmaterials nicht optimal ist. Die Komplexität und Informationsdichte ist hoch, da mit mehreren Farben und Farbdichten sowie Linien mit und ohne Rand in unterschiedlichen Farben gearbeitet wird. Es erfordert ein häufiges Konsultieren der Legende.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
SP Regional Verband	Stimme zu		Die Darstellung des Velowegnetzes im Sachplan ist klar strukturiert und bietet eine übersichtliche Darstellung der geplanten Massnahmen, sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Freizeitverkehr. Die klare Trennung	Z	



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			zwischen Alltags- und Freizeitrouten sowie die Integration von Freizeitwegen, wie Mountainbike-Routen, schafft ein ausgewogenes Netzwerk.		
			Betrifft die Region unteres Seeland nicht.	Z	
SPPlus Büren an der Aare	Stimme nicht zu		Der Sachplan ist sehr technokratisch aufgebaut und für Laien kaum verständlich.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
trailnet.ch	Stimme eher zu		Eine WebGIS-Karte im Geoportal wäre wünschenswert. Die Unterteilung in Ausschnitte (35 Blätter) erschwert die Leserlichkeit / Übersichtlichkeit.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
VCS Kanton Bern	Stimme eher zu		Die Karten-PDFs sind nicht einfach zu lesen. Eine zeitgemässere (digitale) Darstellung würde begrüsst.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
			Einzelne Velowege werden im Zuge der Einführung der neuen Netzhierarchien auf- bzw. abgestuft. Die Umklassierungen sind aus den Unterlagen schwer nachvollziehbar und es fehlt eine Begründung zur Umklassierung der einzelnen Verbindungen.	H	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Verein seeland.biel/bienne	Stimme eher zu		Die Umklassierungen sind aus den Unterlagen schwer nachvollziehbar und es fehlt eine Begründung zur Umklassierung der einzelnen Verbindungen. Folgende Umklassierungen sind aus Sicht der regionalen Velonetzung nachvollziehbar: » Schüpfen-Münchenbuchsee: Aufklassierung von Velohauptverbindung II zu Velohauptverbindung I » Lengnau, Autobahnanschluss A5: Abklassierung von Velohauptverbindung I zu Velohauptverbindung II » Büren a.A., Reibenweg: Abklassierung von Velohauptverbindung I zu Velohauptverbindung II » Aarberg-Walperswil: Abklassierung von Velohauptverbindung I zu Velohauptverbindung II	K	
			Bei folgenden Verbindungen wird beantragt, auf die Abstufung (Aufhebung) zu verzichten: - Aarberg, Spinstrasse, Aufhebung Velohauptverbindung II: Beibehalten da wichtige Anbindung von Spins und Wiler bei Seedorf an Aarberg (Alternativroute zur Kantonsstrasse)	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial



Allgemein		Frage 1: Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			- Biel, Dammweg/Seefelsweg, Aufhebung Velohauptverbindung II: Beibehalten da Alternativroute zur stark befahrenen Ländtestrasse		(vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Verkehrsbetriebe Biel	Stimme eher zu		Die Pläne könnten in einem kleineren Massstab dargestellt werden, damit ersichtlich ist, ob die Velowege getrennt sind (wie dies auch in der Zusammenfassung unter dem Stichwort Entflechtung vermerkt ist).	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saaneland/KASISA	Stimme nicht zu		Der Mitwirkungsentwurf des Sachplanes bringt in Sachen Veloalltagsnetz insgesamt gegenüber der bisherigen Sachplanung eine Verschlechterung für unsere Regionen: Wir mussten feststellen, dass diverse Abschnitte bisher als «Hauptverbindung» (neu Velohauptverbindung I) bzw. «Basisnetz auf Kantonsstrasse» (entspricht neu Velohauptverbindung II) im gültigen Sachplan enthalten sind, jedoch in der Mitwirkungsversion einer tieferen Ebene der Netzhierarchie zugeordnet, oder gar ganz gestrichen wurden, teilweise ohne entsprechenden nummerierten Hinweis in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung. Wir verweisen dazu auf unsere ausführlichere schriftliche Stellungnahme vom 23. September 2024. Die besagten Abschnitte sind wieder in die Sachplanung mit der bisherigen Netzhierarchiestufe aufzunehmen. Dabei ist bei der Festlegung der Netzhierarchiestufen die besonderen Voraussetzungen in ländlichen Regionen mit Verbindungen im Talboden als Kriterium aufzunehmen.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Bike Region Voralpen	-		Der Verein Bike Region Voralpen kann dazu keine Stellung nehmen (zu wenig Kenntnisse).	Z	
Canton de Vaud, Direction générale du territoire et du logement	-	10	Le Canton de Vaud identifie une liaison pour la vie quotidienne entre Cudrefin (VD) et « La Sauge » à prolonger en direction d'Ins BE en tant que pôle d'importance extra-cantonal (p.72).	B	Afin de connecter la rive sud du lac de Neuchâtel, la route cantonale 153 est intégrée comme liaison principale II sur le tronçon de la gare de Gampelen/Champion jusqu'à la frontière cantonale (tronçon gare Gampelen/Champion jusqu'au carrefour Witzwil en tant que liaison de remplacement, information préalable).
		14	Les itinéraires pour la vie quotidienne des cantons de Vaud et de Fribourg ne sont pas représentés dans la région d'Avenches (feuille 14). Selon la légende de la page 49, ces itinéraires devraient figurer en gris sur la carte. Les itinéraires vaudois pour la vie quotidienne peuvent être consultés sur le guichet cartographique professionnel public de l'Etat de Vaud (cf. www.vd.ch/velo). Afin d'illustrer cette continuité intercantonale, il serait souhaitable d'intégrer et représenter ces tronçons dans la documentation du plan sectoriel bernois. L'Unité vélo de la DGMR se tient à disposition du Canton de Berne pour tout besoin de coordination concernant le réseau cantonal utilitaire	H	Die Inhalte vom Sachplan ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.
Conseil des affaires francophones de l'arrondissement de Biel/Bienne (CAF)	D'accord		Dans le but d'atteindre cet objectif, le Conseil des affaires francophones de l'arrondissement de Biel/Bienne (CAF) rappelle l'importance d'assurer des signalisations dans les deux langues officielles et cela notamment dans la région bernoise.	H	
Dritte	Stimme nicht zu		Die Anliegen der Region Worb sind ungenügend berücksichtigt.	K	
Dritte	Stimme eher nicht zu		Viele Routen sind zu wenig sicher für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen - d.h. für alle, die beim Velofahren auch mal "Fehler" machen können. Es braucht mehr Veloinfrastruktur, die von der Fahrbahn der Autos abgetrennt ist.	K	
Dritte	Stimme eher zu	7 / E 39	Bei einzelnen Abschnitten stelle ich fest, dass eine andere Nutzergruppe angesprochen wird, heisst von Alltagsnutzer zu Freizeit/Velowander Nutzer. So im Abschnitt 39 Meinsberg Orpund Safnern. Ab Orpund bis Meinsberg wird eine Verbindung entlang der Kantonsstrasse (Veloverbindung II) aufgehoben und durch eine Velonebenverbindung ersetzt, die über Land geht. Ich sehe keinen Grund für die Aufhebung der Veloverbindung II entlang der	H	Die genannte Kantonsstrasse wird neu als «zu ersetzende Kantonsstrasse» bezeichnet, da sie gestützt auf die kantonalen Anforderungen kein verhältnismässiges Veloangebot schaffen kann. Für zu ersetzende Kantonsstrassen im Velowegnetz mit Koordinationsstand Vororientierung wird die Verlegung des Velowegs mit kantonaler Netzfunktion auf eine



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Kantonsstrasse. Diese muss bestehen bleiben. Die Nebenverbindung auf einem Flurweg sehe ich eher für Leute, die das Velo in der Freizeit nutzen und nicht als Alltagsverkehrsmittel. Die Strasse wird auch von Schulkindern benutzt, die in Orpund in die Schule gehen. Diese müssen dann, um sicher zur Schule zu gelangen die gefährliche Hauptstrasse überqueren, um auf der Nebenverbindung zu gelangen. Das ergibt mir keinen Sinn. Es widerspricht auch dem Grundsatz, dass die Velowegnetze möglichst sicher, zusammenhängend, direkt, durchgehend, angemessen dicht, nachfragegerecht sein sollen. Mit dem Zugang zur Nebenroute muss, je nach dem in welche Richtung man fährt, die Hauptstrasse überquert werden, was nicht sehr sicher ist. Das heisst eine Person, die in Meinisberg wohnt und in Biel arbeitet, muss erst in Meinisberg die Strasse überqueren, um auf die sichere Nebenroute zu kommen. Dasselbe muss die Person wieder tun in Orpund. Innerhalb des Dorfes und auch zwischen den Dörfern soll die Velohauptverbindung aufgehoben werden, heisst für alle Personen, die sich innerhalb des Dorfes bewegen besteht keine sichere Verbindung mehr. Darum muss die Velohauptverbindung entlang der Kantonsstrasse bestehen bleiben zusätzlich. Letzten Endes ist das für die Velofahren den eine deutliche Verschlechterung.		alternative Verbindung auf Gemeindestrassen geprüft. Dies da die Einhaltung der notwendigen Standards auf der Kantonsstrasse möglicherweise als unverhältnismässig einzustufen sind. Die Kantonsstrasse wird erst nach eingehender Prüfung einer sogenannten Ersatzverbindung aus dem Sachplan entlassen.
Dritte	Stimme nicht zu	7	In der Region Büren an der Aare stimmt die Aussage nicht für die Ortsansässigen und somit für die Arbeitswege, wie erreichen der ÖV-Zentren mit dem Velo. Die gesamte Region ist gemäss Planung noch mit vielen offenen Stellen für den Alltagsverkehr betroffen. So ist der vorgeschlagene Radweg via Freizeitroute nach Region Grenchen (SO) als Bahnzentrum Intercity und wichtiger Arbeits- und Einkaufsort nicht benutzerfreundlich berücksichtigt.	K	
		7	Die Erschliessung der Region Büren mit einer Alltagsroute aus dem Gebiet Oberwil/Bucheggberg (SO) und Büren, Rüti, Leuzigen nach Grenchen muss zwingend unnötige Steigungen vermeiden. Wege sind ausreichend vorhanden und werden praktisch auch genutzt. Es gibt kaum einen Ortsansässigen der aus Oberwil via die Kantonsstrasse nach Rüti und Grenchen fährt: viel zu gefährlich und erst noch Steigungen.	H	Die alternative Verbindung zwischen Oberwil und Rüti b. Büren verläuft vorwiegend über Wege mit Naturbelag und entlang eines Baches. Im Rahmen der regionalen Velonetzung 2026 ist die Alternative zu prüfen.
		7; NL 88	Rüti hat im kürzlich vom Kanton genehmigten Baureglement und Zonenplan ein SBB Trasse zwischen Büren und Rüti als Verkehrsfläche frei gehalten. Eine Umnutzung ist somit rechtlich und raumplanerisch möglich. Diese kurze und nun geschlossene Lücke ermöglicht eine Alltagsroute nördlich entlang der SBB Linie Büren-Solothurn und ab Leuzigen nördlich entlang der A5. Ohne mehrmaliges Kreuzen der stark befahrenen Hauptstrasse 22 sind Verbindungen möglich. Die Verbindung nach Grenchen kann sogar kreuzungsfrei erfolgen.	H	Im Abschnitt Büren - Rüti laufen die Planungen zur Schliessung der Netzlücke Nr. 88 entlang/auf dem ehemaligen SBB-Trassee bereits. Die weitere Linienführung der Velowege für den Alltagsverkehr in Richtung Kantonsgrenze entspricht den Ergebnissen der Korridorstudie "Velokorridor Leuzigen - Büren" aus dem Jahr 2016. Aufgrund verschiedener Eingaben zu diesem Korridor sowie der geänderten Randbedingungen für die Velowegnetzplanung wird ein "Korridor zur Prüfung der Linienführung von Velohauptverbindungen" zwischen Rüti und der Kantonsgrenze aufgenommen. Die gemäss Eingabe vorgeschlagene, sowie andere Linienführungen in Richtung Grenchen und Solothurn sollen in einer Korridorstudie vertieft untersucht werden.
			Damit wäre insbesondere die Verkehrssicherheit besser (keine Hauptstrassen Querungen ausserorts, somit auch kein Baubedarf), der Landverschleiss gleich Null (vorhandene Trassees) und zukunftsgerichtet für effektiv sichere Schulwege.	K	



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		7	<p>Antrag:</p> <p>3. Das Velowegnetz Alltag muss in Region Büren grundsätzlich überprüft und angepasst werden, sowie alle offen / unklaren Stellen (Meinisberg, Büren Rüti, Arch, Schnittstelle Kanton Solothurn) sind gleichzeitig zu lösen. Die Stakeholder der Region Büren sind in diese Arbeit direkt zu involvieren.</p> <p>4. Kürzlich beschlossene raumplanerische Entscheide der Gemeinden sind vom Kanton zwingend zu übernehmen.</p> <p>5. Projekte von Dritten wie dasjenige der SBB (2,5 Mio. Franken für die ökologische Aufwertung Büren-Rüti, vgl. UVB Etzelkraftwerk Schwyz/Zug/Zürich) oder Flurgenossenschaften sind zwingend einzubeziehen.</p>	B	<p>Teilweise berücksichtigt:</p> <p>Die gemäss Mitwirkungsunterlagen gewählte Linienführung zwischen Büren und der Kantonsgrenze SO entspricht dem Ergebnis der Korridorstudie "Velokorridor Leuzigen - Büren" aus dem Jahr 2016. Aufgrund verschiedener Eingaben zu diesem Korridor sowie der geänderten Randbedingungen für die Velowegnetzplanung wird auf die Aufnahme einer Ersatzverbindung basierend auf den Ergebnissen der Studie von 2016 verzichtet. Es wird stattdessen ein "Korridor zur Prüfung der Linienführung von Velohauptverbindungen" aufgenommen.</p> <p>Bei den Ersatzverbindungen Büren - Meinisberg resp. Lengnau wird der Koordinationsstand von Festsetzung (FS) auf Zwischenergebnis (ZE) zurückgesetzt.</p>
			Kürzlich beschlossene raumplanerische Entscheide der Gemeinden sind vom Kanton zwingend zu übernehmen.	K	
			Projekte von Dritten wie dasjenige der SBB (2,5 mioMio. Franken für die ökologische Aufwertung Büren-Rüti, vgl. UVB Etzelkraftwerk Schwyz/Zug/Zürich) oder Flurgenossenschaften sind zwingend einzubeziehen.	K	
Dritte	Stimme eher zu		Die Richtung stimmt. Es sind aber immer noch viele Verbindungen vorhanden, welche nur für geübte und eher schnellen Velofahrer geeignet sind.	K	
Entwicklungsraum Thun	Stimme zu		Die regionale Velowegnetzplanung des ERT (2019) wurde bereits zuvor als Grundlage für den Sachplan Velowegnetz berücksichtigt. Der ERT wird 2026 eine Aktualisierung der RVNP vornehmen und dabei allfällige Optimierungen prüfen, um das Alltagsnetz zielgruppenspezifisch weiter zu verbessern.	K	
Fachverband Schweizer Raumplaner	Stimme zu		Das ist richtig. Wir sehen es allerdings als problematisch, dass aufgrund der in der Planung berücksichtigten Potenziale nun einzelne Siedlungen 2042 nicht direkt an das kantonale Velonetz angebunden sein werden. Aus der Gesamtsicht Abstimmung Siedlung und Verkehr müsste die Anbindung jeder Siedlung an das Velonetz eine Grundleistung sein. Wir wünschen die erneute Prüfung dieses Aspekts.	K	<p>Die Velowegnetzplanung im Kanton Bern sieht vor, dass «jede Siedlung», z. B. auch kleinere ländliche Gemeinden, über «Velonebenverbindungen» an das Velowegnetz angeschlossen werden kann. Vgl. hierzu die Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern (Kapitel 3.1.2 Netzhierarchie).</p> <p>Im Kanton Bern obliegt die Planungspflicht aus dem Veloweggesetz gemäss Strassengesetz gemeinsam dem Kanton, den Gemeinden und den Regionen. Die Regionen planen die Velowegnetze für die jeweilige Region. Der Kanton legt die Velowege mit kantonaler Netzfunktion (aus der regionalen Planung) im Sachplan Velowegnetz behördenverbindlich fest. Die Gemeinden legen die kommunalen Velowege, insbesondere die ohne kantonale Netzfunktion, in kommunalen Richtlinien bzw. der Ortsplanung fest. Die Regionen haben daher in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden die Möglichkeit auch kleine Siedlungen an das Velowegnetz anzubinden.</p>



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Aarberg	Stimme eher zu	11	Die Streichung der Verbindung nach Spins erscheint willkürlich. Die Verbindung dient als Schulweg und sollte nicht gestrichen werden.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
			Es werden diverse Velohauptverbindungen I und II gekennzeichnet, welche den Standards nicht entsprechen und teils sogar als Unfallschwerpunkte bezeichnet werden können. Namentlich sind das: - Aarbergstrasse (zwischen Zuckerfabrik und Mülltal) - Bargaenbrücke (Murtenstrasse) - Bahnhofstrasse (im Bereich Bahnhof / Bahnübergang) - Lyssstrasse (Stadtplatz bis Spital) Diese Abschnitte müssten zwingend beruhigt und velotauglich gemacht werden. Allfällige Ersatzrouten sind zu prüfen	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
Gemeinde Attiswil	Stimme eher zu		Prioritäten sollten zuerst bei Schulwegen liegen, bevor der Freizeitverkehr in Angriff genommen wird.	K	
Stadt Bern	Stimme eher zu		Damit sich das Velowegnetz für eine möglichst breite Nutzer*innengruppe eignet, braucht es nebst der Netzplanung vor allem auch entsprechende Standards im Ausbau der Veloinfrastrukturanlagen. Eine möglichst verbindliche Verknüpfung der Routenhierarchien mit entsprechenden nationalen Grundlagen (insb. Praxishilfe Velowegnetzplanung) ist deshalb anzustreben.	K	Auf Basis der Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundes, hat der Kanton Bern die Netzhierarchie an seine Anforderungen angepasst. Die Netzhierarchiestufen des Alltagsnetzes sind in der RL «Velowegnetzplanung im Kanton Bern» festgelegt.
Gemeinde Brügg	Stimme zu	7	Die Erlenstrasse, Neubrückstrasse, Poststrasse (im Bereich Hauptstrasse bis Portstrasse) ist im Velowegnetz für den Alltag wichtig und soll als	Nb	Das neue Spitalzentrum wird durch die Velobahn entlang der Nationalstrasse und deren Zubringer über den neuen



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Velohauptverbindung I auf Gemeindestrasse im Netzplan aufgenommen werden (Hauptverbindung zum neuen Spitalzentrum; nordseitige Erschliessung).		Veloweg im Bereich Parkstrasse sowie die Velohauptverbindung I entlang des Nidau-Büren-Kanals erschlossen.
Gemeinde Eggwil	Stimme nicht zu	17; 2	<p>Gesamthaft können wir zustimmen. Speziell für EGGIWIL betrachtet ist es aber ein massiver Rückschritt: Wir stimmen nicht zu. Die bisherige Route im Talboden von Röthenbach-Eggiwil nach Signau wird mit der grünen Nummer 2 vollständig gelöscht/aufgehoben. Es kann nicht sein, dass diese bisherige Hauptroute (grüne Nummer 2) aus dem Sachplan Velowegnetz der Gemeinde Eggwil einfach so gestrichen/gelöscht wird. Diese Route ist die Hauptverbindung für die Gemeinden Röthenbach und Eggwil mit dem Velo zur nächsten SBB-Station (S2-Anschluss) in Signau. Weiter ist genau auch diese Strecke der Schulweg für die Sekundarschüler aus den Gemeinden Röthenbach und Signau. Ein massvoller Ausbau dieser Strecke könnte von Seiten Kanton auch ins Auge gefasst werden. Mit der E-Mail vom 04.09.2024 will der Bundesrat neu sogar Velowege und Verkehrsdrehscheiben auf dem Land fördern. Die Löschung der Hauptroute (grüne Nummer 2) im Talboden von Röthenbach und Eggwil ist unter diesen Voraussetzungen für uns ein Widerspruch. ANTRAG: Die bisherige Hauptveloroute im Talboden ab Röthenbach über Eggwil nach Signau ist so zu belassen wie bisher, dies auch im Hinblick auf die E-Mail vom 04.09.2024, dass der Bundesrat Velowege und Verkehrsdrehscheiben auf dem Land fördern will. (BR - Bundesrat will Velowege und Verkehrsdrehscheiben auf dem Land fördern Bern, 04.09.2024 - Nicht nur die Bevölkerung in den Städten, sondern auch jene in ländlichen Gebieten soll gute Infrastrukturen fürs Velo und Umsteigemöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr haben. Der Bundesrat will daher die bestehenden Möglichkeiten besser ausschöpfen, um Velowege und Verkehrsdrehscheiben auf dem Land zu fördern. Das schreibt er in einer Postulatsantwort, die er an seiner Sitzung vom 4. September 2024 verabschiedet hat.</p>	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Gondiswil	Stimme eher zu	9	Die offizielle Veloverbindung von Gondiswil nach Huttwil führt über die Kantonsstrasse und vom Weiler Haltestelle bis Huttwil über die Kantonstrasse des Kantons Luzern. Dieser Weg wird auch als Schulweg unserer Kinder genutzt, welche in Huttwil die Sekundarschule besuchen. Auch wenn sportliche Aktivitäten in Huttwil besucht werden (Schwimmbad, Eishalle) wird dieser Weg genutzt. Infolge des grossen Verkehrsaufkommens wünschen wir die Erstellung eines Radstreifens / Radwegs entlang der Kantonsstrassen. Unseres Unseres Wissens ist beim Kanton Luzern für den Bereich derer Strasse, bereits ein solches Projekt angeschaut worden.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
Gemeinde Grosshöchstetten	Stimme eher zu	16; E 33	Ersatzverbindung grüne Nr. 35: Die Ersatzverbindung Grosshöchstetten-Zäziwil (VO) KS 229 wurde bisher nur als „zu ersetzende Kantonsstrasse“ eingetragen. Der Gemeinderat hat im Rahmen der Erarbeitung seines Mobilitätskonzeptes und in einer vertieften Planungsstudie zu den bestehenden Netzlücken durch TBF Partner die mögliche Ersatzverbindung konkret ausgearbeitet (siehe tbfpartner Schlussbericht Veloverkehr Grosshöchstetten vom 28.08.2024). Die vorgeschlagene Ersatzverbindung via Buchenweg - Alpenweg - Lärchenweg - Möslweg - Lenzligenweg wurde sowohl mit den unmittelbar betroffenen Grundeigentümerschaften, wie auch dem Kanton, OIK II vorbesprochen. Rückmeldungen und Einwände wurden im Schlussbericht	B	



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			berücksichtigt. Der Gemeinderat sieht es weiterhin als sinnvolle Möglichkeit eine attraktive Veloverbindung zu schaffen, wie auch die schmale Kantonsstrasse zu entlasten. Der Gemeinderat wünscht daher, dass die vorgeschlagene Ersatzverbindung durch den Kanton als solche im kantonalen Sachplan Veloverkehr festgesetzt wird. Der Ausbau eines Velowegs auf der Kantonsstrasse Dorfstrasse - Rüttimatt - Bernstrasse (Zäziwil) würde somit entfallen.		
		16	Grosshöchstetten Velohauptverbindung II: Der Veloweg auf der Kantonsstrasse Bernstrasse (Grosshöchstetten) - Bahnhofstrasse - Thunstrasse würde gemäss heutigem Kenntnisstand (Entwurf Planungsstudie Velokorridor GHS-Konolfingen von tbpartner vom 23.08.2024), in Zukunft ausgebaut. Von einer Ersatzverbindung Richtung Konolfingen wird gemäss Studie abgesehen. Der Gemeinderat erwartet vom Kanton, dass anhand der Korridorstudie geprüft wird, ob ein entsprechender Ausbau der Kantonsstrasse möglich ist. Wenn dies nicht in verhältnismässigem Aufwand möglich ist, geht der Gemeinderat davon aus, dass die im Bericht vorgeschlagene Ersatzverbindung (Bernstrasse - Mirchelstrasse - Sonnmattstrasse - Moosweg - Stockernweg - Mirchel - Konolfingen) im kantonalen Sachplan Veloverkehr erfasst wird.	H	Die Hinweise werden im Rahmen der Weiterbearbeitung geprüft.
		12; E 34	Grüne Nr. 34: Die Festlegung der Ersatzverbindung Grosshöchstetten-Biglen (VO) KS 229 wird durch den Gemeinderat unterstützt. Er wünscht eine entsprechende Aufnahme im kantonalen Sachplan Veloverkehr.	H	Aufgrund der ausstehenden Abstimmungen mit den Gemeinden wird der Abschnitt im Kartenteil vorerst noch als «zu ersetzende Kantonsstrasse» dargestellt.
Gemeinde Guggisberg	Stimme eher zu		Durch die topografischen Gegebenheiten (hügelig) sind körperlich Fitte oder E-Bike's bevorteilt.	K	
Gemeinde Iffwil	Stimme eher nicht zu		Der Veloweg Jegenstorf-Iffwil-Scheunen wurde im Sachplan Velowegnetz gestrichen und in der Regionalen Velowegnetzplanung aufgenommen. Für die Gemeinde Iffwil ist es wichtig, dass dieser Veloweg in einem der beiden Planungsinstrumente abgebildet ist und auch darin verbleibt. Die Strecke wird sowohl für den Alltags- wie auch für den Schulweg nach Jegenstorf genutzt. Der Ortsteil Scheunen muss zwingen an Jegenstorf angeknüpft werden.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Jegenstorf	Stimme eher nicht zu		Der Veloweg Jegenstorf-Iffwil-Scheunen wurde im Sachplan Velowegnetz gestrichen und in der Regionalen Velowegnetzplanung aufgenommen. Für die Gemeinde Jegenstorf ist es wichtig, dass dieser Veloweg in einem der beiden Planungsinstrumente abgebildet ist und auch darin verbleibt. Die Strecke wird sowohl für den Alltags- wie auch für den Schulweg nach Jegenstorf genutzt. Der Ortsteil Scheunen muss zwingen an Jegenstorf angeknüpft werden.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025



Alltagsnetz	Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Kirchlindach	Stimme eher zu		Die neue Terminologie/Hierarchie wird nicht wirklich "verständlicher"	H	Im Sachplan Velowegnetz 25 wurden im Veloalltagsnetz neue Netzhierarchien eingeführt. Auf Basis der Empfehlungen des ASTRA (Praxishilfe Velowegnetzplanung) wurden geeignete Netzhierarchien für den Kanton Bern entwickelt (vgl. Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern). Die Zuteilung von Velowegen des Velowegnetzes zu den Netzhierarchien erfolgt anhand der beiden Kriterien Verbindungsfunktion und Velopotenzial. Es erfolgt also keine Herabstufung, sondern eine Neuhierarchisierung. Die Festlegung erfolgt auf Basis der Empfehlungen des Bundes. Velobahnen und Velohauptverbindungen werden im Sachplan Velowegnetz (SVN) festgehalten.
Gemeinde Köniz	Stimme eher zu		Da "nur" die "kantonalen" Velowege dargestellt werden, fehlen wichtige regionale und kommunale Velowege.	K	
Gemeinde Neuenegg	Stimme eher zu		Die Verbindung Neuenegg – Landstuhl – Niederwangenhubel – Niederwangen ist als Alltagsverbindung aufzunehmen	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Ostermundigen	Stimme eher zu	11.1	Regionale Freizeiteinrichtungen wie z.B. das Schwimmbad könnten noch direkter durch das Kantonale Netz erschlossen werden.	B	In Abstimmung mit der Regionalen Velonetzung der RKBM wurde die Verbindung zum Schwimmbad im Sachplan Velowegnetz aufgenommen.
Gemeinde Port	Stimme eher zu	7; NL 88	Die Gemeinde Port unterstützt die Massnahme 81 nicht. Im Radius von 500 Meter bestehen bereits 3 Überquerungsmöglichkeiten.	H	Die Netzlücke Nr. 81 beruht auf der genehmigten regionalen Velonetzung Seeland.Biel/Bienne von 2021. Aufgrund der Eingabe der Gemeinde Port ist die Netzlücke im Rahmen der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung zu überprüfen.
Gemeinde Rapperswil	Stimme eher nicht zu		Die Kantonsstrasse zwischen Wengi und Rapperswil ist sehr gefährlich und in den Sachplan Velowegnetz aufzunehmen.	Nb	Dieser Kantonsstrassenabschnitt wurde zu Gunsten der Verbindungen Rapperswil - Frauchwil - Wengi und Rapperswil - Zimlisberg - Waltwil auf Grundlage der regionalen Velowegnetzplanung (01.02.24) aus dem Sachplan entlassen.
Gemeinde Rubigen	Stimme eher zu	11.1, 16; NL 20	In der Region Rubigen-Münsingen ist die Alltagsroute nicht alltagstauglich gewählt. Die Schüler/innen werden für den Schulweg nach Münsingen	H	Ein Projekt zur Behebung der Netzlücke Nr. 20 auf der Belpstrasse ist in Arbeit. Die Linienführung entlang der



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			keinen Umweg der Autobahn entlang auf sich nehmen, sondern den direkten Weg (bestehende Velolandroute Nr. 37) wählen. Es wäre sinnvoller, wenn die Belpstrasse (Nr. 20) mit einem separaten Fahrradweg ausgebaut wird.		Nationalstrasse resultiert aus einer Studie von 2023 der Regionalkonferenz Bern - Mittelland.
Gemeinde Saanen	Stimme eher nicht zu		In den Tourismusdestinationen sind die regionalen / lokalen MTB-Routen noch nicht berücksichtigt.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
Gemeinde Thurnen	Stimme nicht zu	19	Nein: Die Veloverbindung Mühlethurnen/Kirchenturnen – Riggisberg ist eingezeichnet, als würde sie existieren. Zwar ist das Velofahren auf der Kantonsstrasse erlaubt, aber mindestens bergwärts unzumutbar. Ersatzverbindungen bestehen auch nicht. Eine eingezeichnete Verbindung Rümli – Riggisberg weist Steigungsverhältnisse auf, die im Alltagsverkehr unzumutbar sind. Wir fordern daher die Aufnahme von Mühlethurnen – Riggisberg als Schwachstelle/Netzlücke und die Aufnahme der Planung und Ausführung eines Veloweges in die kantonale Finanzplanung mit hoher Priorität. Mühlethurnen – Riggisberg ist ein Schulweg für Oberstufenschüler.	<i>Nb</i>	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
			Als Ersatzverbindung der Kantonsstrasse 221 ist ein kantonaler Radweg (Velohauptverbindung I) aufgeführt (E7, E8, E9, E10). Die Linienführung und Umsetzung dieser Ersatzverbindung ist unklar. Diverse eingezeichnete Abschnitte sind reine Schönwetterwege mit völlig ungeeigneten Oberflächen, welche durch die gleichzeitige landwirtschaftliche Nutzung zusätzlich beeinträchtigt werden (Eintrag von Lehm und Humus, Spurrillen). Wir fordern, dass hier eine mit den Gemeinden koordinierte Festlegung erfolgt und der bauliche Bedarf aufgelistet wird. Wir erwarten von Velohauptverbindungen Alltagstauglichkeit, d.h. festen Belag und genügende Breite, so dass ein Veloanhänger einen Traktor kreuzen kann. Heute fährt einer von beiden ins Feld hinaus.	<i>H</i>	Die Hinweise werden im Rahmen der Weiterbearbeitung geprüft. Die Gemeinde wird in die Planung einbezogen. Das Tiefbauamt wird diesbezüglich auf die Gemeinde Thurnen zu kommen.
			Zumindest der Abschnitt Lohnstorfbrügg bis nach Burgistein Station muss zudem als Schwachstelle/Netzlücke aufgeführt werden. Es gibt hier keine parallelen Feldwege, welche Velofahrende benutzen könnten und die teilweise vorhandenen Feldwege sind unpassierbar (wir laden Sie gerne zu einer Probefahrt ein). Im Ausserortsbereich ist die Kantonsstrasse in minimaler Breite ausgeführt und es besteht keine Geschwindigkeitsbeschränkung (das heisst ausserorts 80 km/h) mit entsprechend zahlreichen eher problematischen Überholvorgängen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, der in der Richtplanung aufzuführen ist. In E7 wird die Verbindung Kirchdorf – Kirchenthurnen/Mühlethurnen aufgeführt. Es bleibt unklar, ob es sich um eine Ersatzverbindung für die Kantonsstrasse Mühledorf – Kirchenthurnen oder um die Gemeindedurchgangsstrasse Kirchdorf – Mühlethurnen handelt. Offenbar sind die Kirchen und Mühlen durcheinandergeraten und schlussendlich wird als betroffene Gemeinde Kaufdorf aufgeführt, welche sicher nicht berührt ist. Wir bitten Sie dringend, die sachlichen Korrekturen vorzunehmen. Als Ersatzverbindung ist ein «Wiesenweg» aufgeführt, aber nicht im Plan festgelegt. Wir fordern, dass diese Festlegungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden (Kirchdorf und Thurnen) gemacht werden.	<i>Nb</i>	Zum Abschnitt Lohnstorfbrügg - Burgistein Station: Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Schwachstellen werden auf strategischen Streckenabschnitten festgelegt, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten. Zur Ersatzverbindung E7: Es handelt sich um eine Ersatzverbindung für die Kantonsstrasse 221 im Abschnitt Kaufdorf - Kirchenthurnen. Als Ersatzverbindung wird der Veloweg auf dem Wiesenweg in Kaufdorf festgelegt. Dabei handelt es sich um die Ergebnisse der Korridorstudien der RKBM.



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Gemeinde Twann-Tüscherz	-	6, 7, 10	Der Alltagsvelofahrer von Ligerz > Twann nach Biel wird in der Planung nicht berücksichtigt. Es gibt in der Planung nur den Velowanderer in W141 S.131/143	B	Auf der genannten Verbindung Ligerz - Twann - Biel enthält der Sachplan Velowegnetz auch einen Veloweg für den Alltag. Die Darstellung wird gemäss gültiger regionaler Velowegnetzplanung angepasst.
Gemeinde Unterseen	Stimme eher zu		Bitte folgende Ergänzungen aufnehmen (wurden zur Aufnahme in das RGSK RKOO 2025 beantragt): - OO.LV-V.3.1 Unterseen, Fuss-/Veloverbindung Seestrasse bis Lombachbrücke, ausserorts Diese Massnahme deckt sich zumindest teilweise, d.h. im Bereich ausserorts, mit der Massnahme FV 5 im gemeindeeigenen Richtplan Verkehr. - OO.LV-V.3.2 Unterseen, Interlaken, Ausbau Brücke Dotierkraftwerk. Die bestehende Brücke stellt eine attraktive Direktverbindung zwischen dem Bahnhof Interlaken West und dem Westteil von Unterseen inkl. dem Spital dar. Mit einer Öffnung der Brücke für Zufussgehende und einem Ausbau für Velofahrende stellt diese Massnahme einen übergeordneten Charakter dar.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
			Weiter wird folgende Massnahme aus dem kommunalen Richtplan Verkehr zur Aufnahme beantragt: Massnahmenblatt FV 5 „Fuss- und Veloweg Seestrasse“ Im Massnahmenblatt ist als federführende Stelle das Tiefbauamt des Kantons aufgeführt. Diese Massnahme stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Zentren von Unterseen und Interlaken zum rechten Ufer des Thunersees hin dar.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Wimmis	Stimme eher zu	24	Von Wimmis aus ist es zu begrüssen, wenn eine zusätzliche Route via Spiezwiler auf der alten Kantonsstrasse nach Mülenen geführt wird., da die Velowanderroute 64 Wimmis Mattenstrasse Mülenen sehr stark befahren ist und eine Alternativroute nötig ist. Sie dürfte ev. auch von Wimmis über die Kanderbrücke nach Spiezwiler und dann in Richtung Mülenen führen. Und sollte auch als nationale Route umgesetzt werden.	Nb	Die Verbindung Spiezwiler - Mülenen ist im Sachplan als Veloweg für den Alltag enthalten. Eine Verlegung der Velolandroute Nr. 64 über Spiezwiler ist aus Sicht TBA nicht zweckmässig (hohe Verkehrsmenge, unnötige Höhenmeter und lediglich Veloinfrastruktur bergwärts auf der Simmentalstrasse Wimmis - Spiezwiler).
Gemeinde Wynigen	Stimme nicht zu		Obwohl im Erläuterungsbericht steht, dass lediglich die Bezeichnung angepasst wird, wurden gewisse Verbindungen kommentarlos gekürzt oder gestrichen im Vergleich zur Version im geoportal. Wir beantragen folgende Verbindung wieder aufzunehmen: Wynigen bis Mühleweg.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Zollikofen	Stimme zu		Die Bernstrasse in Zollikofen ist eine anspruchsvolle Veloalltagsroute. Zusätzliche Massnahmen, um die Sicherheit zu erhöhen, sind erwünscht.	H	Die Hinweise werden im Rahmen der Weiterbearbeitung geprüft.
Gemeinde Zweisimmen	Stimme eher zu	28; 30	<p>Es wird begrüsst, dass der Velowegverbindung zwischen Zweisimmen und Lenk nach wie vor Bedeutung zugemessen wird, indem da eine Ersatzverbindung durch Nutzung der nun als Festsetzung enthaltenen Mountainbikeroute als Zwischenergebnis vorgesehen ist (grüne Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 30).</p> <p>Insgesamt bringt der Mitwirkungsentwurf des Sachplanes jedoch in Sachen Velo-Alltagsnetz gegenüber der bisherigen Sachplanung eine Verschlechterung für unsere Gemeinde bzw. Region. So bezeichnet der gültige Sachplan alle Kantonsstrassen unserer Region zumindest hinweisend als „Kantonsstrasse mit Veloverkehr“. Damit wird anerkannt, dass diese Strassen, gerade in den Talböden unserer Region, auch für den Veloverkehr eine Bedeutung haben. Verschiedene Abschnitte, welche bisher als «Hauptverbindung» (neu Velohauptverbindung I) bzw. «Basisnetz auf Kantonsstrasse» (entspricht neu Velohauptverbindung II) im gültigen Sachplan enthalten sind, werden in der Mitwirkungsversion jedoch einer tieferen Ebene der Netzhierarchie zugeordnet, oder wurden gar ganz gestrichen, teilweise ohne entsprechenden nummerierten Hinweis in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung. Betroffen ist in Zweisimmen namentlich die Kantonsstrasse innerorts: Abschnitt als „Basisnetz auf Kantonsstrasse“ gestrichen (nicht mit grüner Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung versehen). Diese Streichung ist umso unverständlicher, als der Abschnitt zwischen Zweisimmen und Lenk richtigerweise nach wie vor als Hauptverbindung II klassiert ist.</p> <p>Wir beantragen, dass dieser Abschnitt in der Sachplanung wieder mit der bisherigen Netzhierarchiestufe aufzunehmen ist. Zudem sind der Festlegung der Netzhierarchiestufen die besonderen Voraussetzungen in ländlichen Regionen mit Verbindungen im Talboden als Kriterium aufzunehmen.</p>	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Grand Chasseral Tourisme	Pas d'accord		"Plutôt d'accord" pour ce qui concerne le Réseau des Voies Cyclables (RVC) inscrit au Plan Sectoriel (PS), soit la réponse à la présente question mais, "pas d'accord" pour la question qui n'est pas posée : le RVC non inscrit au PS, soit pour le Jb entre autres et tout le secteur du Plateau de Diesse.	K	
Grüne Aarberg	Stimme eher zu		In der Gemeinde Aarberg führen Velohauptverbindungen I und II über viel befahrene, gefährliche und unfallbelastete Passagen. Insbesondere der Bereich Bahnhof - Bahnübergang - Nidaustrasse, wo eine für Nicht-Einheimische unübersichtliche und anspruchsvolle Verkehrsführung oft zu Falschfahr-	Nb	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie in den jeweiligen Strassenprojekten in Abhängigkeit der geltenden Ausbaustandards festgelegt. Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>Verhalten von Autos und Lastwagen und damit zu heiklen Situationen für Velofahrende oder sogar Unfällen führt. Andere solche Passagen sind die Barmenbrücke oder die Lysstrasse. Siehe auch hier: https://www.bikeable.ch/spots/2186 https://www.bikeable.ch/spots/2267 https://www.bikeable.ch/spots/2140 https://s.geo.admin.ch/sqf9pqtz3sud</p> <p>Um dem Status einer Velohauptverbindung gerecht zu werden, sind diese Passagen zwingend zu beruhigen, für Veloverkehr zu optimieren oder andere Linienführungen zu wählen.</p> <p>Die nationale Route 8 führt über den Bereich Lysstrasse - alte Lysstrasse - Leimernweg, welche nach dem Bau des McDonalds noch stärker befahren ist. Hier ist eine neue Linienführung via Heckenweg in die alte Lysstrasse zu prüfen.</p> <p>Die Streichung der Passage Aarberg - Spins - Niggidei scheint nicht nachvollziehbar, da gut frequentiert von Velos.</p>		<p>Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerinnen und Strasseneigentümer sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.</p> <p>Eine Verlegung via Heckenweg ist aufgrund der diversen Anlieferungen für das Gewerbe (inkl. Manövrierflächen für Lkw) als sicherheitskritisch einzustufen und muss deshalb verworfen werden.</p> <p>Bei der Verbindung Aarberg-Spins-Niggidei handelt es sich gemäss den neuen Vorgaben der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern funktional um eine Velonebenverbindung. Diese sind in kommunalen Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p>
Grüne Kanton Bern	Stimme eher zu	7, 8, 19; 6-12	6-12 Die Ersatzverbindung durch das Gürbetal begrüssen wir. Es ist nicht ganz verständlich, weshalb 6 (Gürbestrasse) und 7 (Thalgutstrasse) parallele Ersatzverbindungen sind. Es wäre zu überlegen, ob man den Veloverkehr auf einer Gürbeseite bündeln kann, um Fuss und Veloverkehr zu entflechten.	Nb	Zur zweckmässigen Anbindung des Gürbetals in Richtung Kehrsatz, Flughafen Belpmoos, Zentrum Belp, Vehweid und Hunzigebrügg sind beide Äste notwendig.
		12; 13	13 Die Ersatzverbindung Meinisberg – Pieterlen ist sinnvoll. Es ist uns nicht klar, weshalb dies eine Herabstufung in der Netzhierarchie zur Folge hat.	K	Im Sachplan Velowegnetz 25 wurden im Veloalltagsnetz neue Netzhierarchien eingeführt. Auf Basis der Empfehlungen des ASTRA (Praxishilfe Velowegnetzplanung) wurden geeignete Netzhierarchien für den Kanton Bern entwickelt (vgl. Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern). Die Zuteilung von Velowegen des Velowegnetzes zu den Netzhierarchien erfolgt anhand der beiden Kriterien Verbindungsfunktion und Velopotenzial. Es erfolgt also keine Herabstufung, sondern eine Neuhierarchisierung. Der Sachplan Velowegnetz stützt sich neu auf die Vorgaben zur Netzhierarchie gemäss der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern. Diese entspricht den Empfehlungen des Bundes gemäss Praxishilfe Velowegnetzplanung. Die Zuteilung der Netzhierarchie erfolgt anhand der beiden Kriterien Verbindungsfunktion und Velopotenzial.
		7; 16	16 Die Ersatzverbindung Büren – Lengnau wird von uns unterstützt.	Z	
		12; 24	24 Wir unterstützen diese Ersatzverbindung – sie ist vermutlich auch Schulweg.	Z	
		15; 90	90: Eine Führung der Alltagsroute entlang der Freizeitroute scheint uns deutlich attraktiver gegenüber der geplanten Führung entlang der Kantonsstrasse. Zudem müsste das Asphaltieren des bestehenden Velowegs auch erheblich günstiger sein, als ein Neubau entlang der Kantonsstrasse.	H	Die Hinweise werden im Rahmen der Weiterbearbeitung geprüft.
			Für Ersatzverbindungen im Bodeli wären zusätzliche Abklärungen wünschenswert. Dies betrifft sowohl die Seestrasse Unterseen (N8/9):	H	Die Hinweise werden im Rahmen der Weiterbearbeitung geprüft.



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Umfahrungsmöglichkeit auf Gemeindestrassen, als auch die Untere Bönigsstrasse (N8/9): Velospur und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h.		
			Fehlende Ersatzverbindungen Unserer Auffassung nach fehlt bei den folgenden Verbindungen das Ausweisen als Ersatzverbindung, da die Kriterien dafür eigentlich erfüllt sind: N1 Alchenflüh – Koppigen N1 Mühleberg – Heggidorn N6 Spiez – Frutigen	Nb	Die KS 1 ist in den beiden genannten Abschnitten Alchenflüh - Koppigen und Mühleberg - Heggidorn aus einer Netzbeurteilung nicht die sinnvollste Wahl im Velowegnetz. Die Führung gemäss Sachplan Velowegnetz über Gemeindestrassen kann damit grundsätzlich keine Ersatzverbindung nach Artikel 49 Absatz 1a SG sein. Zudem gilt Artikel 49 Absatz 1a SG nur für Kantonsstrassen. Die ehemalige Kantonsstrasse parallel zur A6 zwischen Spiezwiler - Frutigen kann somit auch grundsätzlich keine Ersatzverbindung sein.
Grüne Worb	Stimme eher zu		Die Anliegen der Region Worb sind ungenügend berücksichtigt.	K	
Gstaad Saanenland Tourismus	Stimme eher zu		Erschliessung Zentren in den Tälern teilweise noch schlecht optimal abgedeckt.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Jura Bernois.Bienne	Pas d'accord		"Plutôt d'accord" pour ce qui concerne le Réseau des Voies Cyclables (RVC) inscrit au Plan Sectoriel, soit la réponse à la présente question mais, "pas d'accord" pour la question qui n'est pas posée : le RVC non inscrit au PS, soit pour le Jb entre autres tout le secteur du Plateau de Diesse.	K	
Kanton Solothurn	Stimme nicht zu		In den im Rahmen der Mitwirkung abgegebenen Unterlagen werden die Wünsche und Bedürfnisse der Nutzenden nur peripher und in Prosa behandelt (Kap 3.1 RL Velowegnetzplanung). Eine Übersetzung dieser Anforderungen ist im Plan nicht direkt lesbar. Insbesondere ist festzustellen, dass zahlreiche Velohauptverbindungen I über Strassen führen die als wenig attraktiv für den Veloverkehr zu beurteilen sind. Dies gilt insbesondere für die Verbindung auf der H 12 Lohn - Kräiligen (Gde. Bätterkinden) aber auch für weitere Kantonsstrassen im direkten Grenzland zu Solothurn. Es ist deshalb unklar ob und wie mit der vorgelegten Planung Nutzerinnen und Nutzer angesprochen werden können. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Ziel neue Nutzergruppen für das Velo zu erschliessen und einen Modal Shift vom MIV zum Velo zu erreichen.	K	Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 strebt an, ein attraktives und sicheres Velowege für Nutzerinnen und Nutzer auf den Kantonsstrassen zu entwickeln. Der Sachplan ist ein Planungsinstrument, das als Grundlage für die Massnahmenplanung und Projektierungen dient. Wenn mit verhältnismässigem Aufwand kein angemessenes Veloangebot auf einer Kantonsstrasse geschaffen werden kann, können in Anlehnung an Artikel 49 Absatz 1a SG sogenannte Velo-Ersatzverbindungen auf Gemeinde- bzw. Privatstrassen im Sachplan festgelegt werden. Der Sachplan Velowegnetz bildet das bestehende und vorgesehene Netz ab und dient als Grundlage für die Massnahmenplanung. In der nächsten Überarbeitung wird das Netz durch die regionalen Planungen aktualisiert. Führungen auf Strassen in Nachbarkantone können im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanung RVNP 26 koordiniert werden.



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Ortsgruppe Bolligen-Ittigen der Pro Velo Bern	Stimme eher nicht zu		Es fehlt hier auch die Hangquerverbindung Bolligen/Sternenplatz – Brunnenhofstrasse – nach Worblaufen /Tiefenaubücke – Stadt Bern. Auch mit Anbindung der Route Habstetten – Stampachgasse – Rudolf Steiner-Schule mit hundertenden SchülerInnen. Sehr gefährliche Kurve oben an der Stampachgasse/ab Habstetten, wo leider vor einigen Jahren bereits ein Todesfall eines geübten Velofahrers passierte. Dieser war ein Lehrer an der Rudolf Steiner-Schule auf seinem Arbeitsweg von Krauchthal in die Rudolf Steiner-Schule Ittigen.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Pro Natura Bern	Stimme eher zu		Das Thema E-Bike Mobilität wird nicht behandelt.	H	Die Inhalte vom Sachplan ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.
Pro Velo Kanton Bern	Stimme eher zu		Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass das geplante Velowegnetz für den Alltag in die richtige Richtung geht. Es besteht aber Verbesserungsbedarf.	K	
			Die Planungsgrundsätze des VWG sehen einerseits vor, dass die Netze attraktiv sind, und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen. Andererseits, dass die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird.	K	
			Attraktivität sehen wir als eine Kombination von verschiedenen Faktoren: Ausbaustandard, Direktheit, Durchgängigkeit, Netz-Dichte, Sicherheit und Gesundheitswert. Wenn diese Faktoren ideal erfüllt sind, besteht die Chance, den Modal Split signifikant zu erhöhen.	K	
			Gemäss VWG, Artikel 3, Absatz 3 soll das Velowegnetz für den Alltag insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit erschliessen und verbinden. Wir erachten es als sinnvoll, diese Vorgabe auch explizit als Planungsgrundsatz für das Alltagsnetz im Sachplan festzuhalten. In einer Fortschreibung des Sachplans wäre auch die Option zu prüfen, wichtige Einrichtungen der oben genannten Kategorien grafisch auf den Karten darzustellen.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz an die gesetzlichen Vorgaben gemäss Artikel 33a Strassenverordnung (SV) berücksichtigt die kantonalen Quell- und Zielorte (im Kap. 3.3.2 im Sachplan beschrieben). Eine gesamte Überarbeitung der Kartendarstellung ist für die nächste Anpassung des Sachplans Velowegnetz geplant.
			Wir plädieren dafür, bei der Entscheidung, wo Ersatzverbindungen geschaffen werden, alle diese Aspekte zu berücksichtigen. Die Vorgabe der Richtlinie zu Ersatzverbindungen, wonach diese vorzusehen seien, wenn an der Kantonsstrasse mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot geschaffen werden kann, sollte klarer in Richtung der oben genannten Attraktivität ausbuchstabiert werden.	N	Die Eingabe bezieht sich auf das Strassengesetz und ist nicht Gegenstand der Sachplanung.
Unter Umständen wird eine Ersatzverbindung abseits einer hohen Verkehrsbelastung, die etwas länger ist, jedoch naturnaher verläuft und mehr Spass	K				



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			macht, zu einer besseren Nutzung führen. Für viele Pendler zählt nicht nur die reine Fahrzeit, sondern auch der Life-Style – und dazu gehören Gesundheits- und Fitness-Aspekte.		
			Zudem wird der Fakt vernachlässigt, dass Velowege Verbindungen auch da herstellen können, wo es gar keine Kantonsstrassen gibt, z.B. durch die Nutzung von schmalen Fussgänger-/Velobrücken.	K	Das Velowegnetz wird hauptsächlich auf Kantonsstrassen geplant. Falls diese kein angemessenes Veloangebot offerieren, können Alternativen auf Gemeindestrassen, sogenannte Ersatzverbindungen, festgelegt werden. Führungen ausserhalb von Kantonsstrassen sind also nicht per se ausgeschlossen, solange deren Nutzung den Ausbaustandards entspricht.
			Die Praxishilfe Velowegnetzplanung empfiehlt eine Maschenweite des Velowegnetzes Alltag von 200 bis 500 Meter innerorts. Das im Sachplan dargestellte Netz (Velowege mit kantonaler Netzfunktion) erfüllt diese Zielvorgabe nicht ausreichend. Dies bedeutet, dass die übrigen kommunalen Velowege entsprechend dicht sein müssen. Der Kanton soll daher im weiteren Planungsprozess mit Regionen und Gemeinden dafür Sorge tragen, dass diese Zielvorgabe erreicht wird.	H	Der Kanton ist sich über die Bedeutung der Netzdichte im Alltagsnetz bewusst und wird dies im Rahmen der Begleitgruppenarbeit in den Planungsprozess der regionalen Velowegnetzplanungen (RVNP 26) einbringen und insbesondere darauf hinweisen, dass die innerörtlichen Velonebenverbindungen entsprechend geplant und in behördenverbindlichen Plänen der Gemeinden festgehalten werden. Dieser Prozess erfolgt im Rahmen der RVNP bzw. der KVNP.
		7, 8, 19; 6-12	6-12 Die Ersatzverbindung durch das Gürbetal begrüssen wir. Es ist nicht ganz verständlich, weshalb 6 (Gürbestrasse) und 7 (Thalgutstrasse) parallele Ersatzverbindungen sind. Es wäre zu überlegen, ob man den Veloverkehr auf einer Gürbeseite bündeln kann, um Fuss und Veloverkehr zu entflechten.	Nb	Zur zweckmässigen Anbindung des Gürbetals in Richtung Kehrsatz, Flughafen Belpmoos, Zentrum Belp, Viehweid und Hunzigenbrugg sind beide Äste notwendig.
		12; 13	13 Die Ersatzverbindung Meinisberg – Pieterlen ist sinnvoll. Es ist uns nicht klar, weshalb dies eine Herabstufung in der Netzhierarchie zur Folge hat.	K	Im Sachplan Velowegnetz 25 wurden im Veloalltagsnetz neue Netzhierarchien eingeführt. Auf Basis der Empfehlungen des ASTRA (Praxishilfe Velowegnetzplanung) wurden geeignete Netzhierarchien für den Kanton Bern entwickelt (vgl. Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern). Die Zuteilung von Velowegen des Velowegnetzes zu den Netzhierarchien erfolgt anhand der beiden Kriterien Verbindungsfunktion und Velopotenzial. Es erfolgt also keine Herabstufung, sondern eine Neuhierarchisierung. Der Sachplan Velowegnetz stützt sich neu auf die Vorgaben zur Netzhierarchie gemäss der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern.
		7; 16	16 Die Ersatzverbindung Büren – Lengnau wird von uns unterstützt.	Z	
		12; 24	24 Wir unterstützen diese Ersatzverbindung – sie ist vermutlich auch Schulweg.	Z	
		9; 27	27 Die Verbindung über Eisenbahnstrasse und Blumenstrasse können wir nachvollziehen, diejenige über Dennliweg jedoch nicht.	K	
		15; 90	90: Eine Führung der Alltagsroute entlang der Freizeitroute scheint uns deutlich attraktiver gegenüber der geplanten Führung entlang der Kantonsstrasse. Zudem müsste das Asphaltieren des bestehenden Velowegs auch erheblich günstiger sein als ein Neubau entlang der Kantonsstrasse.	H	



Alltagsnetz	Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>Fehlende Ersatzverbindungen Unserer Auffassung nach fehlt bei den folgenden Verbindungen das Ausweisen als Ersatzverbindung, da die Kriterien dafür eigentlich erfüllt sind: N1 Alchenflüh – Koppigen N1 Mühleberg – Heggidorn N6 Spiez – Frutigen</p>	Nb	<p>Die KS 1 ist in den beiden genannten Abschnitten Alchenflüh - Koppigen und Mühleberg - Heggidorn aus einer Netzbeachtung nicht die sinnvollste Wahl im Velowegnetz. Die Führung gemäss Sachplan Velowegnetz über Gemeindestrassen kann damit grundsätzlich keine Ersatzverbindung nach Artikel 49 Absatz 1a SG sein. Zudem gilt Artikel 49 Absatz 1a SG nur für Kantonsstrassen. Die ehemalige Kantonsstrasse parallel zur A6 zwischen Spiezwiler - Frutigen kann somit auch grundsätzlich keine Ersatzverbindung sein.</p>
			<p>Für Ersatzverbindungen im Bödeli wären zusätzliche Abklärungen wünschenswert. Dies betrifft: Seestrasse Unterseen (N8/9): Umfahrungsmöglichkeit auf Gemeindestrassen. Wir meinen, dass der Kanton diese Absichten bereits der RKO mitgeteilt hat und vermisse eine entsprechende Festlegung im Sachplan. Diese Strecken betreffen sowohl das Alltags- wie das Freizeitnetz.</p>	B	<p>Diese Forderung entspricht der bereits im Sachplan enthaltenen Routenoptimierung Nr. W113 resp. der Behebung der Schwachstelle Nr. 11.</p>
Regionalkonferenz Emmental	Stimme nicht zu		<p>An diversen Orten wurde eine Zuordnung zu einer tieferen Ebene der Netzhierarchie zugeteilt. Wir beantragen an folgenden Orten diese Herabstufung aufzuheben: > Goldbach bis Obergoldbach > Sumiswald bis Weier i. E. > Grünenmatt bis Heimisbach > Signau bis Röthenbach</p> <p>Obwohl im Erläuterungsbericht klar steht, dass lediglich die Bezeichnung angepasst wird, wurden gewisse Verbindungen kommentarlos gekürzt oder gestrichen im Vergleich zur Version im geoportal. Wir beantragen diese Verbindungen wieder aufzunehmen: > Wynigen bis Mühleweg > Burgdorf bis Heimiswil > Rüegsauschachen bis Affoltern i. E. > Wasen i. E. bis Fritze flue > Dürrenroth bis Weier i. E. > Trubschachen bis Trub</p>	Nb	<p>Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.</p>
		8, 9, 12, 16, 17; 14, 45, 48, 53, 54	<p>Korrekturen: > Nummerierung 61 in Karte bei Bätterkinden sollte 62 sein. > Grüne Zahl 14: Betrifft auch die Region Emmental > Grüne Zahl 45: Betrifft auch die Region Oberaargau > Grüne Zahl 48: Wieso Gemeinden Burgdorf und Krauchthal aber die Route heisst Oberburg-Krauchthal? > Grüne Zahl 53/54: Betrifft neben EM auch andere Regionen</p>	B	<p>Die Nummerierung 61 wurde zu 62 korrigiert.</p>
			<p>Schliesslich hat der Bundesrat am 04. September 2024 die Medienmitteilung veröffentlicht: Bundesrat will Velowege und Verkehrsdrehscheiben auf dem Land fördern. Aus diesem Grund ist für uns schwer verständlich, weshalb in ländlichen Gebieten Basisnetze bzw. Velohauptverbindungen II aufgelöst werden sollen. Wir beantragen von dieser Aufhebung abzusehen.</p>	Nb	<p>Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 –</p>



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
			Zudem ist an folgenden Stellen eine Schwachstelle aufzunehmen: > Alchenstorf bis Koppigen (Radverkehr von Kantonsstrasse trennen) > Lauperswil bis Emmenmatt (Radverkehr von Kantonsstrasse trennen) > Lauperswil bis Schulhaus Mungnau (Radverkehr von Kantonsstrasse trennen) > Eine Netzlücke besteht zudem auf der Strecke Emmenmatt bis Signau. Auch hier ist der Radverkehr von der Kantonsstrasse zu trennen. Bei den angegebenen Strecken, auf denen der Radverkehr von der Kantonsstrasse getrennt werden soll, handelt es sich um zu ersetzende Kantonsstrassen im Sinne von Kapitel 3.2.4 des vorgelegten Sachplanentwurfs. Bitte diese Abschnitte so bezeichnen.	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten. Im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanung folgenden (RVNP 26) der Regionalkonferenz Emmental sind diese Schwachstelle und allfällige Ersatzverbindungen zu prüfen, zu begründen und ggf. in die RVNP 26 aufzunehmen.
SP Kanton Bern	Stimme eher zu		Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass das geplante Velowegnetz für den Alltag in die richtige Richtung geht. Es besteht aber Verbesserungsbedarf.	K	
			Attraktivität sehen wir als eine Kombination von verschiedenen Faktoren: Ausbaustandard, Direktheit, Durchgängigkeit, Netz-Dichte, Sicherheit und Gesundheitswert. Wenn diese Faktoren ideal erfüllt sind, besteht die Chance, den Modal Split signifikant zu erhöhen.	K	
			Die Planungsgrundsätze des VWG sehen einerseits vor, dass die Netze attraktiv sind, und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen. Andererseits, dass die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird.	K	
			Wir plädieren dafür, bei der Entscheidung, wo Ersatzverbindungen geschaffen werden, alle diese Aspekte zu berücksichtigen. Die Vorgabe der Richtlinie zu Ersatzverbindungen, wonach diese vorzusehen seien, wenn an der Kantonsstrasse mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot geschaffen werden kann, sollte klarer in Richtung der oben genannten Attraktivität ausbuchstabiert werden.	N	Die Eingabe bezieht sich auf das Strassengesetz und ist nicht Gegenstand der Sachplanung.
			Unter Umständen wird eine Ersatzverbindung abseits einer hohen Verkehrsbelastung, die etwas länger ist, jedoch naturnaher verläuft und mehr Spass macht, zu einer besseren Nutzung führen. Für viele Pendler zählt nicht nur die reine Fahrzeit, sondern auch der Life-Style – und dazu gehören Gesundheits- und Fitness-Aspekte.	K	
			Zudem wird der Fakt vernachlässigt, dass Velowege Verbindungen auch da herstellen können, wo es gar keine Kantonsstrassen gibt, z.B. durch die Nutzung von schmalen Fussgänger-/Velobrücken.	K	Der Kanton plant Velowege auf Kantonsstrassen. Wenn kein angemessenes Veloangebot offeriert werden kann, werden Alternativen auf Gemeindestrassen, sogenannte Ersatzverbindungen, geprüft. Führungen ausserhalb von Kantonsstrassen sind also nicht per se ausgeschlossen, solange deren Nutzung dem Ausbaustandards entspricht.



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Die Praxishilfe Velowegnetzplanung empfiehlt eine Maschenweite des Velowegnetzes Alltag von 200 bis 500 Meter innerorts. Das im Sachplan dargestellte Netz (Velowege mit kantonaler Netzfunktion) erfüllt diese Zielvorgabe nicht ausreichend. Dies bedeutet, dass die übrigen kommunalen Velowege entsprechend dicht sein müssen. Der Kanton soll daher im weiteren Planungsprozess mit Regionen und Gemeinden dafür Sorge tragen, dass diese Zielvorgabe erreicht wird.	H	Der Kanton ist sich über die Bedeutung der Netzdichte im Alltagsnetz bewusst und wird dies im Rahmen der Begleitgruppenarbeit in den Planungsprozess der regionalen Velowegnetzplanungen (RVNP 26) einbringen und insbesondere darauf hinweisen, dass die innerörtlichen Velonebenverbindungen entsprechend geplant und in behördenverbindlichen Plänen der Gemeinden festgehalten werden. Dieser Prozess erfolgt im Rahmen der RVNP bzw. der KVNP.
			Gemäss VWG, Artikel 3, Absatz 3 soll das Velowegnetz für den Alltag insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit erschliessen und verbinden. Wir erachten es als sinnvoll, diese Vorgabe auch explizit als Planungsgrundsatz für das Alltagsnetz im Sachplan festzuhalten. In einer Fortschreibung des Sachplans wäre auch die Option zu prüfen, wichtige Einrichtungen der oben genannten Kategorien grafisch auf den Karten darzustellen.	K	Der Sachplan Velowegnetz an die gesetzlichen Vorgaben gemäss Artikel 33a Strassenverordnung (SV) berücksichtigt die kantonalen Quell- und Zielorte (im Kap. 3.3.2 im Sachplan beschrieben). Eine gesamte Überarbeitung der Kartendarstellung ist für die nächste Anpassung des Sachplans Velowegnetz geplant.
SPPlus Büren an der Aare	Stimme nicht zu	7	Das mag für die Agglomerationen stimmen, in der Region unteres Seeland ist das nicht der Fall. Die Alltagsrouten in den Korridoren Büren - Rüti - Arch - Leuzigen (- Solothurn) und Büren - Pieterlen/Lengnau/Meinisberg sind ungenügend und können nicht als solche bezeichnet werden. Eine Kombination mit den Freizeitrouten, wie in der Mitwirkungsvorlage vorgeschlagen, ist nicht zweckmässig. In den Korridoren müssen sowohl Freizeitrouten als auch Alltagsrouten vorgesehen werden.	B	Die Forderungen der SPPlus Büren an der Aare zu den einzelnen Korridoren werden gemäss den untenstehenden Punkten berücksichtigt. In den genannten Korridoren werden damit zweckmässige Velowege für den Alltag und die bestehenden, signalisierten Velolandrouten (Velowege für die Freizeit) festgelegt oder als «zur Prüfung» gekennzeichnet.
			Die SPPlus Büren fordert deshalb folgende Ergänzungen in dieses Planwerk aufzunehmen: 1. Korridor Büren – Rüti – Arch – Leuzigen – Grenze SO (– Nennigkofen – Solothurn) Neben der bestehenden Freizeitroute (SchweizMobil-Route 44) ist ab Hornusserplatz Rüti nördlich entlang der Bahnlinie bzw. ab Leuzigen Bahnhof nördlich entlang der Autobahn A5 eine Velobahn in den Richtplan und in den Sachplan Velowegnetz als Festsetzung aufzunehmen. Diese Ersatzverbindung ist in geeigneter Linienführung mit dem bestehenden Radweg Nennigkofen – Solothurn zu verbinden. In Arch sind kreuzungsfreie Zu- und Abfahrten an die Radstreifen der Kantonsstrasse von/nach Grenchen vorzusehen.	B	Teilweise berücksichtigt: Die gemäss Mitwirkungsunterlagen gewählte Linienführung entspricht dem Ergebnis der Korridorstudie "Velokorridor Leuzigen - Büren" aus dem Jahr 2016. Aufgrund verschiedener Eingaben zu diesem Korridor sowie der geänderten Randbedingungen für die Velowegnetzplanung wird auf die Aufnahme einer Ersatzverbindung basierend auf den Ergebnissen der Studie von 2016 verzichtet. Es wird stattdessen ein "Korridor zur Prüfung der Linienführung von Velohauptverbindungen" aufgenommen. Die gemäss Eingabe vorgeschlagene, sowie andere Linienführungen sollen in einer Korridorstudie vertieft untersucht werden. Gemäss Potenzialanalyse des Kantons Bern erreicht das im genannten Korridor vorhandene Velopotenzial die Richtwerte für eine Velobahn jedoch nicht.
			2. Korridor Büren – Meinisberg/Pieterlen/Lengnau Entlang der Kantonsstrasse 252 ist ab Büren westseitig ein abgesetzter Radweg als Velobahn in den Kantonalen Richtplan und in den Sachplan als Festsetzung aufzunehmen. Dieser unterfährt unmittelbar westlich des Kreisverkehrs Scheidwegen (Meinisberg) die Kantonsstrasse 235.1 und verbindet sich mit dem Radweg nach Pieterlen sowie via die bestehende Unterführung nördlich des Kreisverkehrs Autobahn-Anschluss mit dem entlang der Kantonsstrasse Richtung Lengnau führenden Flurweg Bürenstrasse Süd.	B	Teilweise berücksichtigt: An einer Ersatzverbindung für die Velohauptverbindungen von Büren nach Meinisberg/Pieterlen/Lengnau auf der KS 252 wird festgehalten. Es handelt sich hierbei um den klassischen Anwendungsfall von Ersatzverbindungen gemäss Artikel 49 Absatz 1a SG. Die Realisierung eines baulich abgetrennten Radwegs entlang der Kantonsstrasse 252 auf über 2.5 km Länge zwischen dem Ortsausgang von Büren und dem Kreis Scheidwegen ist aufgrund des Landverbrauchs als unverhältnismässig einzustufen. Es sind praktisch



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					ausschliesslich Fruchtfolgeflächen betroffen. Mit der Überarbeitung der regionalen Velonetzplanung möchte die Region Seeland/Biel/Bienne die Linienführung der Ersatzverbindung überprüfen. Die Führung über die Flurwege wird im Sachplan belassen und die Kantonsstrasse als Ersatzverbindung (Zwischenergebnis statt Festsetzung) festgelegt. Gemäss Potenzialanalyse des Kantons Bern erreicht das im genannten Korridor vorhandene Velopotenzial die Richtwerte für eine Velobahn nicht.
			3. Korridor Büren – Dotzigen Die Velobahn Büren – Rütli – Arch – Leuzigen gemäss Pkt. 1 ist in Büren via Lindenweg – Industriestrasse über den bestehenden Flurweg Richtung Dotzigen weiterzuführen. Bei der Bahnüberführung Bächliacher ist mittels einer Velobrücke ein kreuzungsfreier Anschluss an die Kantonsstrasse Richtung Dotzigen sicherzustellen. Diese Massnahme ist als Festsetzung in den Sachplan und den Richtplan aufzunehmen. Begründung: Das Strassengesetz verpflichtet die kantonalen Behörden sowohl Velorouten für den Veloalltags- UND den Velofreizeitverkehr festzulegen, zu planen und zu realisieren (Artikel 45 Absatz 2, SG). Die Freizeitrouten SchweizMobil Route 44 und via Flurweg Büren – Chriegacher – Lengnau eignen sich nicht für den Alltagsverkehr. Mit den vorgesehenen Ersatzangeboten der Sachplananpassung werden keine sachdienlichen Alternativen geschaffen, die geeignet sind, den Veloverkehr zu fördern und die Velofahrenden von den Kantonsstrassen fernzuhalten. Die Ziele des Strassengesetzes werden mit den vorgesehenen Festsetzungen in der zur Mitwirkung aufgelegten Anpassung des Sachplans verfehlt.	B	Teilweise berücksichtigt: Die geforderte Linienführung abseits der Kantonsstrasse wird gemäss Mitwirkungsvorlage bereits als Velohauptverbindung II auf Gemeinde-/Privatstrassen festgesetzt. Zudem wird die Kantonsstrasse 22 im entsprechenden Abschnitt als zu prüfende Ersatzverbindung (VO) aufgenommen. Als Alternative Führung bietet sich die bereits als Velohauptverbindung II festgesetzte Linienführung an. Die notwendigen Massnahmen sind in einem nächsten Planungsschritt festzulegen (z.B. Asphaltierung, Querungshilfe im Bereich Bahnüberführung Bächliacher). Gemäss Potenzialanalyse des Kantons Bern erreicht das im genannten Korridor vorhandene Velopotenzial die Richtwerte für eine Velobahn jedoch nicht.
VCS Kanton Bern	Stimme eher nicht zu		Die angesprochene Nutzergruppe ist breit, aber in unseren Augen nicht breit genug. Wir fordern den Grundsatz "von 8 bis 80". Manche Stellen (insb. Netzlücken) entsprechen diesem Grundsatz nicht und sind nur für geübte Velofahrer geeignet.	K	Dies ist bereits ein Grundsatz zur Erweiterung des kantonalen Velonetzes, sowohl in der Planung wie in der Umsetzung. Die Velowegnetzplanung im Kanton Bern verfolgt das Ziel, ein attraktives Velowegnetz zu planen und zu realisieren. Dieser Grundsatz ist die Basis der Erarbeitung des Sachplans. Die Velowege sollen für Jung und Alt, für Geübte und Ungeübte attraktiv und sicher sein. Die Darstellung der Netzlücken bildet nicht die definitive Linienführung ab, sondern weist auf fehlende Verbindungen hin, welche im Rahmen der Massnahmenplanung durch spezifische Projekte behoben werden sollen. Durch die Beseitigung vorhandener Schwachstellen und Netzlücken soll das vorhandene Netz zu einem durchgängig attraktiven Velowegnetz ausgebaut werden.
Verein seeland.biel/bienne-		7, 10, 11; 16, 19, 39	Bei folgenden Ersatzverbindungen (Festsetzung) wird beantragt, den Koordinationsstand auf «zu ersetzende Kantonsstrasse» (Zwischenergebnis) zurückzustufen und die Routenführung im Rahmen der Aktualisierung des regionalen Velonetzplans 2026 zu überprüfen: » Nr. 16: Büren an der Aare-Meinisberg-Lengnau: Ersatzverbindung verläuft mit grossem Abstand zur Kantonsstrasse und weist eine unattraktive Linienführung auf. Eine Routenführung auf den neben der Kantonsstrasse verlaufenden Flurwegen ist zu prüfen.	B	Teilweise berücksichtigt Nr. 16 erhält den Koordinationsstand Zwischenergebnis Nr. 19 erhält den Koordinationsstand Zwischenergebnis, aus Sicht Tiefbauamt ist auf dem Uferweg die Koexistenz vorstellbar. Die Realisierung einer Veloinfrastruktur auf der mit hohem Tempo befahrenen Kantonsstrasse ist aufgrund der angrenzenden Schutzgebiete von nationaler Bedeutung grundsätzlich als unverhältnismässig einzustufen.



Alltagsnetz		Frage 2: Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>» Nr. 19: Orpund-Büren a.A. Abschnitt ARA Safnern bis Gottstattbrücke: Zielkonflikt zwischen unbefestigtem Fuss- und Wanderweg und befestigtem Veloweg. Es ist zu prüfen, ob die Hauptverbindung in diesem Abschnitt südseitig auf der Kantonsstrasse geführt werden kann.</p> <p>Zu Nr. 39 weisen wir darauf hin, dass die Gemeinden im Korridor Orpund-Meinisberg eine Führung abseits der Kantonsstrassen nicht unterstützen und die Netzlücke Nr. 83 in Safnern nicht geschlossen werden kann. Die Routenführung wird im Rahmen der Aktualisierung des RVNP überprüft.</p> <p>Nr. 16: Büren an der Aare-Meinisberg-Lengnau: Ersatzverbindung verläuft mit grossem Abstand zur Kantonsstrasse und weist eine unattraktive Linienführung auf. Eine Routenführung auf den neben der Kantonsstrasse verlaufenden Flurwegen ist zu prüfen.</p>		<p>Nr. 39 Koordinationsstand ist bereits Vororientierung. Überprüfung der alternativen Führung abseits der Kantonsstrasse im Rahmen RVNP erwünscht.</p> <p>An einer Ersatzverbindung für die Velohauptverbindungen von Büren nach Meinisberg/Pieterlen/Lengnau auf der KS 252 wird festgehalten. Es handelt sich hierbei um den klassischen Anwendungsfall von Ersatzverbindungen gemäss Artikel 49 Absatz 1a SG. Die Realisierung eines baulich abgetrennten Radwegs entlang der Kantonsstrasse 252 auf über 2.5 km Länge zwischen dem Ortsausgang von Büren und dem Kreisel Scheidwegen ist aufgrund des Landverbrauchs als unverhältnismässig einzustufen. Es sind praktisch ausschliesslich Fruchtfolgeflächen betroffen. Mit der Überarbeitung der regionalen Velonetzplanung wird die Region Seeland/Biel/Bienne die Linienführung der Ersatzverbindung überprüfen. Die Führung über die Flurwege wird im Sachplan belassen und die Kantonsstrasse als Ersatzverbindung (Zwischenergebnis statt Festsetzung) festgelegt.</p>
		10; 19	<p>Nr. 19: Orpund-Büren a.A. Abschnitt ARA Safnern bis Gottstattbrücke: Zielkonflikt zwischen unbefestigtem Fuss- und Wanderweg und befestigtem Veloweg. Es ist zu prüfen, ob die Hauptverbindung in diesem Abschnitt südseitig auf der Kantonsstrasse geführt werden kann.</p>	B	<p>Teilweise berücksichtigt:</p> <p>Nr. 19 neuer Koordinationsstand Zwischenergebnis, aus Sicht TBA ist die Koexistenz auf dem Uferweg als unproblematisch einzustufen. Die Realisierung einer Veloinfrastruktur auf der mit hohem Tempo befahrenen Kantonsstrasse ist aufgrund der angrenzenden Schutzgebiete von nationaler Bedeutung grundsätzlich als unverhältnismässig einzustufen.</p>
			<p>Wir begrüssen die Festlegung von Ersatzverbindungen im Sachplan. Es ist aber unklar, auf welchen Grundlagen (Studien) die Ersatzverbindungen festgelegt wurden. Die vorgeschlagenen Ersatzverbindungen übernehmen die Routenführung von Komforttrouten gemäss regionalem Velonetzplan Biel-Seeland (RVNP). Diese wurden im RVNP ergänzend zu den Direkttrouten auf der Kantonsstrasse festgelegt. Ihre Routenführung eignet sich deshalb nicht automatisch als Ersatzverbindung für eine Kantonsstrasse. Wir behalten uns deshalb vor, alle Ersatzverbindungen im Rahmen der Aktualisierung des RVNP vertieft zu überprüfen.</p>	H	<p>Velo-Ersatzverbindungen müssen dazu geeignet sein, einen Veloweg auf einer Kantonsstrasse zu ersetzen. Der Kanton begrüsst daher, dass die Region die vorgeschlagenen Velo-Ersatzverbindungen im Rahmen der RVNP 26 einer kritischen netzplanerischen Prüfung unterzieht und allfällige Verbesserungsvorschläge erarbeitet.</p>



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Archäologischer Dienst des Kantons Bern	Stimme eher zu		Was die konkrete Umsetzung des geplanten Netzes für Auswirkungen auf archäologische Fundstellen und Schutzgebiete hat, ist auf Stufe Sachplan nicht zu sagen. Bei Bauvorhaben ist der Archäologische Dienst in die Planung einzubeziehen.	H	
BEBike	-		BEBike kann als Interessenvertretung der Mountainbikenden im Kanton lediglich Auskunft zu Mountainbike spezifischen Fragen geben.	K	
BERNMOBIL	Stimme zu	9; 105	Von der Massnahme 105 ist die Buslinie 163 betroffen. BERNMOBIL ist bei der Ausarbeitung des Projektes unbedingt frühzeitig einzubeziehen.	H	
Dritte	Stimme eher zu		Nummer auf den Kartenausschnitten sind teilweise unklar!	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Dritte	Stimme eher nicht zu		Die Strecke Worb - Worb SBB ist als Velohauptverbindung I (erste Kategorie) und nicht als Kategorie II prioritär weiter zu verfolgen. Bereits 2012 beauftragten zwei Postulate den Gemeinderat der Gemeinde Worb sich für eine sichere Radwegverbindung einzusetzen. Diese sind bis heute unerledigt.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Dritte	Stimme eher zu	3, 4, 8, 9, 12, 15, 16, 19; 90-105	Anpassungen 90-105: Diese Anpassungen betreffen nicht die Region Biel, weshalb ich aufgrund meiner ungenügenden Ortskenntnisse keine eigentliche Aussage machen kann.	Z	
Dritte	Stimme nicht zu		Netzlücke und Schwachstelle Bätterkindenbrücke zwischen Utzenstorf und Bätterkinden: Für Velofahrer ist die Bätterkindenbrücke zwischen Bätterkinden und Utzenstorf ein Sicherheitsrisiko. Die Trottoirs sind 25 Zentimeter höher als der Strassenbelag, ein Velofahrstreifen fehlt. Der motorisierte Verkehr hat seit dem Bau der Brücke 1981 stark zugenommen und ist für Velofahrer sehr gefährlich. Heute führt auf der Landshutstrasse über diese Brücke ein Schulweg, da sich die Unterrichtsorte im Schulverband Untere Emme auf Bätterkinden und Utzenstorf beidseits der Emme verteilen. Die Landshutstrasse ist eine Hauptverkehrsachse und die Brücke ein Nadelöhr im Schulweg. Deshalb müssen drei Lösungsvarianten zwecks Entschärfung Sicherheitsrisiko Velowegnetz geprüft werden: a) Brückenverbreiterung b) Ersatz durch einen zeitgemässen Brücken-Neubau c) Bau einer Fussgänger- und Fahrradquerung über die Emme neben der heutigen Brücke.	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
Entwicklungsraum Thun	Stimme eher nicht zu	19; 101-103	Betreffend den Anpassungen Nr. 101, Nr. 102 und Nr. 103 (Velobahn Münsingen - Thun) möchten wir auf folgendes hinweisen: Die dargestellte	B	Aufgrund der Mitwirkungsangaben der Gemeinden Uetendorf und Uttigen sowie des Entwicklungsraums Thun wird vorerst



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Linienführung und Massnahmen basieren auf der Korridorstudie Velohauptroute Münsingen - Thun (2023). Die Gemeinden wurden im Rahmen der Erarbeitung der Studie miteinbezogen, wobei es bereits einzelne negative Rückmeldungen betreffend der Best-Variante seitens Gemeinden Uttigen und Uetendorf gab. Nach Abschluss der Studie wurde die Linienführung in die Erarbeitung des AP 5 / RGSK 2025 aufgenommen, um diese behördenverbindlich festzulegen. Die Gemeinden Uttigen und Uetendorf zeigten sich im Rahmen der Mitwirkung nicht erfreut darüber, weshalb im Anschluss zur Lösungsfindung erneut der bilaterale Austausch gesucht wurde. Es stellte sich heraus, dass die angestrebte Linienführung aktuell nicht weiterverfolgt werden kann und vertiefte Abklärungen betreffend möglichen Varianten notwendig sind. Daher wurde auf eine Aufnahme der Linienführung sowie Massnahmen zur Velohauptroute (Velobahn) Münsingen - Thun im AP 5 / RGSK 2025 verzichtet. Die Gemeinde Uetendorf wird das Thema im Rahmen eines kommunalen Verkehrsrichtplan (bis 2026) erneut angehen. Seitens Entwicklungsraum Thun ist vorgesehen im Rahmen der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung im 2026 das Thema erneut zu vertiefen. --> Antrag: Auf die Anpassungen Nr. 101, Nr. 102 und Nr. 103 ist im Sachplan Velowegnetz 2025 zu verzichten.		auf die Anpassungen Nr. 101, 102, 103 und die entsprechenden Abschnitte der Anpassung Nr. 51 verzichtet. Die Linienführung der Velobahn im Abschnitt Uttigenbrücke bis Thun soll mit der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung bis Ende 2026 geklärt werden. Dabei ist die Planung mit den Ergebnissen der im Juni 2025 vorliegenden Korridorstudie Velobahn V4 Uetendorf - Thun abzustimmen.
EVP Kanton Bern		7; 16	Bei den Ersatzverbindungen beantragt die EVP, die folgenden Anpassungen vorzunehmen: - Nr. 16: Büren-Lengnau: Hier soll neben der vorgesehenen Velohauptroute I, welche auf eine Gemeindestrasse ausweicht, auch eine Alltagsroute (Velobahn) auf der Kantonsstrasse festgesetzt werden (Verbindung Büren-Autobahnauffahrt Lengnau).	B	An einer Ersatzverbindung für die Velohauptrouten von Büren nach Meinisberg/Pieterlen/Lengnau auf der KS 252 wird festgehalten. Es handelt sich hierbei um den klassischen Anwendungsfall von Ersatzverbindungen gemäss Artikel 49 Absatz 1a SG. Die Realisierung eines baulich abgetrennten Radwegs entlang der Kantonsstrasse 252 auf über 2.5 km Länge zwischen dem Ortsausgang von Büren und dem Kreiselscheidweg ist aufgrund des Landverbrauchs als unverhältnismässig einzustufen. Es sind praktisch ausschliesslich Fruchtfolgeflächen betroffen. Mit der Überarbeitung der regionalen Velowegnetzplanung wird die Region Seeland/Biel/Bienne die Linienführung der Ersatzverbindung überprüfen. Die Führung über die Flurwege wird im Sachplan belassen und die Kantonsstrasse als Ersatzverbindung (Zwischenergebnis statt Festsetzung) festgelegt. Gemäss Potenzialanalyse des Kantons Bern erreicht das im genannten Korridor vorhandene Velopotenzial die Richtwerte für eine Velobahn nicht.
		7; 20	Bei den Ersatzverbindungen beantragt die EVP, die folgenden Anpassungen vorzunehmen: - Nr. 20: Rütli-Arch: Hier soll neben der Velohauptroute II, welche auf dem bestehenden Veloweg vorgesehen ist, auch eine Alltagsroute (Velobahn) anschliessend an Nr. 18 entlang der Bahntrasse bis zur Querung Arch-Grenchen festgesetzt werden.	H	Im Abschnitt Büren - Rütli laufen die Planungen zur Schliessung der Netzlücke Nr. 88 entlang/auf dem ehemaligen SBB-Trasse bereits. Die weitere Linienführung der Velowege für den Alltagsverkehr in Richtung Kantonsgrenze entspricht den Ergebnissen der Korridorstudie "Velokorridor Leuzigen - Büren" aus dem Jahr 2016. Aufgrund verschiedener Eingaben zu diesem Korridor sowie der geänderten Randbedingungen für die Velowegnetzplanung wird ein "Korridor zur Prüfung der Linienführung von Velohauptrouten" zwischen Rütli und der Kantonsgrenze aufgenommen. Die gemäss Eingabe vorgeschlagene, sowie andere Linienführungen für die



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					Anschlüsse in Richtung Grenchen und Solothurn sollen in einer Korridorstudie vertieft untersucht werden. Gemäss Potenzialanalyse des Kantons Bern wird das Potenzial für eine Velobahn nicht erreicht.
		16; 35	Bei den Ersatzverbindungen beantragt die EVP, die folgenden Anpassungen vorzunehmen: - Nr. 35: Grosshöchstetten-Zäziwil: Um die schmale Kantonsstrasse zu entlasten, soll mit einer Ersatzverbindung via Buchenweg - Alpenweg - Lärchenweg - Mösliweg- Lenzligenweg eine sichere und attraktive Alternative für die Velofahrenden geschaffen werden. Diese ist im kantonalen Sachplan Velowegnetz verbindlich festzusetzen.	B	Die Ersatzverbindung wird gemäss Mobilitätskonzept und Planungsstudie der Gemeinde Grosshöchstetten im Sachplan festgelegt.
		12; 36	Bei den Ersatzverbindungen beantragt die EVP, die folgenden Anpassungen vorzunehmen: - Nr. 36: Vechigen-Krauchthal: Falls sich zeitnah keine Alternativroute zur Hauptstrasse realisieren lässt, ist zwecks Verbesserung der Sicherheit zumindest der Velostreifen durchgehend zu führen (vor allem auf dem Streckenteil mit Tempo 80).	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
			Die EVP beantragt auf die die Abstufung der beiden folgenden Verbindungen zu verzichten: - Aarberg, Spinstrasse: Die Velohauptverbindung II ist beizubehalten, da es sich um eine wichtige Anbindung von Spins und Wiler bei Seedorf an Aarberg handelt (Alternativroute zur Kantonsstrasse) - Biel, Dammweg/Seefelsweg: Die Velohauptverbindung II ist beizubehalten, da es sich um eine Alternativroute zur stark befahrenen Ländtestrasse handelt.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonomer Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
		11, 11.1, 12, 15, 16	Die EVP beantragt Verbesserungen bzw. Anpassungen bei den folgenden Velo-Verbindungen: • Aareweg von Bern nach Bremgarten Diesen Weg erachtet die EVP für die gemeinsame Nutzung durch den Fuss- und Veloverkehr, vor allem im Bereich Lorraine bis Felsenau, als zu eng. Ohne massive Eingriffe im Uferbereich wird eine Umsetzung nicht möglich sein. Die EVP beantragt deshalb eine alternative, weniger aufwändige Veloroute zum Aareweg vorzusehen.	B	Die Routenoptimierung W130 wird aus dem Sachplan Velowegnetz entlassen, die Velolandroute Nr. 8 bleibt auf der heute bestehenden Linienführung.
		7	Die EVP beantragt Verbesserungen bzw. Anpassungen bei den folgenden Velo-Verbindungen: • Alltagsroute am nördlichen Bielerseeufer: Die Strecke zwischen Twann und Vingelz verläuft gemäss regionalem Velonetzplan auf dem Uferweg, ist aber im Sachplan fälschlicherweise der Nationalstrasse zugeordnet. Dieser offensichtliche Übertragungsfehler ist im Sachplan zu beheben.	B	Der Sachplan Velowegnetz 25 wurde entsprechend angepasst.
			Die EVP beantragt Verbesserungen bzw. Anpassungen bei den folgenden Velo-Verbindungen: - Freizeitroute Nördliches Thunerseeufer	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>Um die Sicherheit für die Velofahrenden zu verbessern, soll auf der Hauptstrasse, vor allem zwischen Merligen und Unterseen, ein durchgehender Velostreifen, vorgesehen werden. Die noch bessere Lösung wäre die Realisierung eines von der Strasse abgetrennten Veloweges.</p> <p>- Veloroute Bolligen-Hub</p> <p>Um die Sicherheit für die Velofahrenden zu verbessern, ist auf dem Streckenteil mit Tempo 80 ein Velostreifen zu realisieren.</p> <p>- Veloroute Worb-Trimstein, Richtung Konolfingen</p> <p>Die Strasse ist teilweise sehr eng. Um die Sicherheit für die Velofahrenden zu verbessern, ist deshalb an den gefährlichen Stellen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h vorzusehen.</p> <p>- Nr. 36: Vechigen-Krauchthal: Falls sich zeitnah keine Alternativroute zur Hauptstrasse realisieren lässt, ist zwecks Verbesserung der Sicherheit zumindest der Velostreifen durchgehend zu führen (vor allem auf dem Streckenteil mit Tempo 80).</p>		<p>Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.</p>
			<p>Die EVP beantragt Verbesserungen bzw. Anpassungen bei den folgenden Velo-Verbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veloroute Bolligen-Hub <p>Um die Sicherheit für die Velofahrenden zu verbessern, ist auf dem Streckenteil mit Tempo 80 ein Velostreifen zu realisieren.</p>	H	<p>Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.</p>
			<p>Die EVP beantragt Verbesserungen bzw. Anpassungen bei den folgenden Velo-Verbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veloroute Worb-Trimstein, Richtung Konolfingen <p>Die Strasse ist teilweise sehr eng. Um die Sicherheit für die Velofahrenden zu verbessern, ist deshalb an den gefährlichen Stellen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h vorzusehen.</p>	H	<p>Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.</p>
			<p>Velofahren ist eine klimaschonende, flächeneffiziente, flexible, kostengünstige und gesundheitsfördernde Mobilitätsform, die in den letzten Jahren vor allem in den dichteren Siedlungsräumen stark Beliebtheit gewonnen hat. Entsprechend hoch ist auch die Nachfrage nach einer möglichst durchgehenden und hochwertigen Veloinfrastruktur. Gute Rahmenbedingungen für den Veloverkehr sind auch deshalb wichtig, weil er mithilft, die Spitzenzeiten des Verkehrs zu brechen. Allerdings stossen die Veloverkehrsanlagen gerade in den Agglomerationen und Zentren teilweise schon heute an ihre Grenzen. Kommt hinzu, dass die Verkehrsanlagen vielerorts den Sicherheitsanforderungen nicht zu genügen vermögen.</p> <p>Der EVP sind gute, sichere und komfortable Veloverbindungen ein wichtiges Anliegen. Gleichzeitig muss jedoch auf eine pragmatische Umsetzung bei der Planung und Realisierung von Velorouten geachtet werden. Denn allzu strenge Auflagen können übermässige Kosten verursachen. Zudem ist auch der erforderliche Raum nicht in unbegrenzter Masse vorhanden.</p> <p>Der vorliegende Sachplan Velowegnetz bildet eine wichtige Basis für die Planung und Weiterentwicklung des Velowegnetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr durch die zuständigen Behörden. Es ist uns allerdings nicht möglich, auf alle Details des Sachplans einzugehen. Die EVP beschränkt sich</p>	Z	



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			deshalb in ihrer Stellungnahme auf einzelne spezifische Anliegen, die ihr aus den Regionen zugetragen worden sind.		
Fachverband Schweizer Raumplaner	Stimme zu		Besten Dank für die sorgfältige Erarbeitung der Änderungen. Der FSU äussert sich nicht zu den einzelnen lokalen Festlegungen.	Z	
Gemeinde Innertkirchen	-		Die Anpassungen Nr. 90 – 105 betreffen die Regionen Laupen, Langenthal, Münsingen, Kiesen Uttigen, Uetendorf Zu diesem Thema enthält sich die Gemeinde Innertkirchen, da unsere Region nicht betroffen ist.	Z	
Gemeinde Kirchlindach	Stimme eher nicht zu		Korridor Uettligen - Bern fehlt (Wurden die bisher nicht umgesetzten Massnahmen der Netzplanung 2014 auch wieder mit aufgenommen?)	Nb	Der Korridor zur Klärung der Linienführung (Nr. 07 gemäss Sachplan Veloverkehr 2014) wurde zwischen 2019 und 2022 durch die RKBM abschliessend bearbeitet, die daraus resultierenden Linienführungen werden im Sachplan Velowegnetz abgebildet, die notwendigen Massnahmen werden im RGSK / AP festgelegt.
Gemeinde Köniz	Stimme eher zu		In Köniz sind keine Anpassungen des Veloalltagsnetzes vorgesehen. Folgende Schwachstelle (des Veloalltagsverkehrs) sollte in den Sachplan aufgenommen werden: a. Die Riedmoosstrasse zwischen dem Kreisel Brüggbühlstrasse und dem Kreisel Hallmattstrasse entspricht aus unserer Sicht nicht den Anforderungen an eine "Velohauptverbindung II". Die Schwachstelle umfasst auch die beiden angrenzenden Kreisel, welche Unfallschwerpunkte bilden. Gemäss Unterlagen handelt es sich um eine Schwachstelle, wenn dadurch eine grosse Zahl der Velofahrenden von der Benützung eines Veloweges abgehalten wird. Dies ist hier aus unserer Sicht der Fall: Die Verkehrsmenge ist hoch (DTV ca. 10'000 Fahrzeuge), die Fahrbahn ist schmal, der Schutz der Velofahrenden ungenügend. Dies führt u.a. dazu, dass viele Schulkinder ihren Schulweg nicht selbständig mit dem Velo zurücklegen können. Es handelt sich um einen zentralen Abschnitt verschiedener wichtiger Verbindungen – u.a. auch vom Bahnhof Niederwangen ins Dorf Niederwangen. Die Riedmoosbrücke ist auch ein wichtiger Anschluss an die Velobahn Wangental. Wir bitten Sie daher, diesen Abschnitt als Schwachstelle aufzunehmen und Massnahmen einzuleiten.	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
		11.1, 16; 24	b. Wir begrüßen Massnahme 24 Netzlücke Weyergut. Wie im Plan korrekt dargestellt umfasst die Netzlücke neben dem Weyergut auch den Abschnitt "METAS/Nesslererwald. Wir schlagen vor, die Bezeichnung von Massnahme 24 entsprechend anzupassen. Weshalb werden diese Velowege gestrichen? Aus Sicht der Gemeinde Köniz ist dies nicht nachvollziehbar. Wir weisen darauf hin, dass sich weder die Linienführung Weyergut noch jene bei der METAS aktuell umsetzen lassen, da die betroffenen Grundeigentümer (u.a. das BBL) keine Bereitschaft zeigen, Land zur Verfügung zu stellen. Wir bitten Sie daher zu prüfen, ob die aktuelle Linienführung der Route 8 im Sachplan beibehalten werden kann.	B	Teilweise berücksichtigt: Die Bezeichnung der Netzlücke Nr. 24 wurde angepasst. Die Routenoptimierung W127 der Velolandrouten Nr. 8 und Nr. 74 wird beibehalten, die Umsetzung hängt direkt mit der Schliessung der Netzlücke Nr. 24 zusammen.
			c. Gewisse Abschnitte des Veloalltagsnetzes sollen vollständig "aufgehoben" werden: Dies betrifft die Verbindung Niederscherli – Oberbalm sowie Schlatt – Oberscherli. Weshalb werden diese Velowege gestrichen? Aus Sicht der Gemeinde Köniz ist dies nicht nachvollziehbar.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			d. Eine weitere "Abstufung" ist im Raum zwischen Niederwangen und Köniz eingezeichnet: Soweit wir das nachvollziehen können wurde die Freiburgstrasse "abgestuft" und ist neu nur noch eine Velohauptverbindung II. Wir gehen davon aus, dass (unabhängig von der "Abstufung") durchgehend Radstreifen von 1.80m realisiert werden.	H	Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Lenk	Stimme eher zu	28; 30	Wir beantragen die Ersatzroute Zweisimmen - Lenk (grüne Nr. 30) als Festsetzung und nicht nur als Zwischenergebnis in den Sachplan aufzunehmen.	Nb	Aufgrund der noch ausstehenden Abstimmungen mit allen betroffenen Gemeinden bleibt der Koordinationsstand Zwischenergebnis bestehen. Bei Zustimmung der betroffenen Gemeinden, könnte die Festsetzung der Ersatzverbindung im Sachplan Velowegnetz 2027 erfolgen.
Gemeinde Meiringen	Stimme eher zu		Die Anpassungen Nr. 90 – 105 betreffen die Regionen Laupen, Langenthal, Münsingen, Kiesen Uttigen, Uetendorf. Würden uns gerne enthalten, da die Anpassungen nicht unsere Region betreffen.	Z	
Gemeinde Münsingen	Stimme zu		Die vorgenannte Massnahme «Tägertschi, Veloweg Thalmatt (Anhang 1.1), welche «ursprünglich aus dem Vorprojekt Veloweg Thalmatt» stammt, ist gemäss der im aktuellen Gemeindeprojekt ausgewiesenen Linienführung wenige hundert Meter parallel zur Hauptstrasse verlaufend und mit dem Areal Thalmatt als Einmündung verbunden. Dieser Veloweg zerschneidet beste Fruchtfolgefäche auf rund 530 m, bei einer Fahrbreite von 3.0 m bis 3.5. Zudem werden in der Betriebsphase circa 350 m ² Waldfläche definitiv durch den Neubau des Velowegs «beansprucht» und eine geschützte Hecke teilweise «zerstört» (s. Berichte zum «Veloweg Thalmatt Münsingen» datiert Feb. und Mai 2020, EG Münsingen).	H	
Gemeinde Neuenegg	Stimme eher zu	11.1, 16; 49	Massnahme 49: Das Realisieren einer Velobahn zwischen Neuenegg und Thörishaus erachten wir aus topografischen Überlegungen als schwierig (Kosten/Nutzen). Wir erwarten jedoch bei der geplanten Umbaumassnahmen der Kantonsstrasse zwischen Neuenegg und Thörishaus entsprechende Massnahmen, um dem Veloverkehr zusätzliche Sicherheit zu bieten.	H	Die Velobahn endet gemäss Ergebnis der Korridors-Studie des TBA und Festlegung im Sachplan Velowegnetz in Oberwangen. Auf der Kantonsstrasse zwischen Neuenegg und Thörishaus verläuft eine Velohauptverbindungroute I.
			Massnahme 57: Mit einfachen Massnahmen (z.B. Leiten des Velowegs bei der Eisenbahnbrücke in den bereits abgesenkten Teil oder Markierung bei gefährlichen Stellen) könnte diese Unterbrechung verhindert werden.	H	
Gemeinde Ostermundigen	Stimme eher zu	11.1	Die Gemeinde Ostermundigen beantragt die Ergänzung der folgenden Veloverbindung und Netzergänzung: 1. Veloverbindung Gümligen – Ostermundigen – Bolligen konkret von Gümligen über den Dennigkofenweg, Blankweg/Mitteldorfstrasse –	B	Teilweise berücksichtigt: 1. Die Veloverbindung Gümligen - Ostermundigen - Bolligen via Dennigkofenweg - Blankweg / Mitteldorfstrasse - Wegmühlegässli wird als Velohauptverbindung II ergänzt.



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>Wegmühlegässli nach Bolligen. Begründung: Alternativroute und direktere Verbindung des Dorfzentrums Ostermundigen nach Bolligen und Gümligen. Sowie Erschliessung des regionalen Erholungseinrichtung Freibad Ostermundigen. Dieser Abschnitt des Dennigkofenweg und Wegmühlegässli wurde auch als Massnahme in das Aggloprogramm 5. Generation eingegeben.</p> <p>2. Netzergänzung: Bahnhofstrasse vom Kreisel Bahnhofstrasse/Obere Zollgasse zum Bahnhof Ostermundigen. Begründung: direkte Verbindung von Süden in Richtung Bahnhof und Umfahrung der neuen Tramachse auf der Bernstrasse.</p> <p>3. Netzergänzung: Milchstrasse und Wölflistrasse (Stadt Bern) von der Forelstrasse über die Milchstrasse und Wölflistrasse. Begründung: Potenzial einer neuen Verbindung aufgrund erhöhter Velonutzung abseits der Hauptstrasse.</p>		<p>2- Es handelt sich gemäss den neuen Vorgaben der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern funktional um eine Velonebenverbindung. Diese sind in kommunalen Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>3- Aufnahme als Velohauptverbindung im Gebiet Ostermundigen, Verbindung auf Masterplan Stadt Bern</p>
Gemeinde Port	Stimme eher zu		Betrifft nicht den Perimeter der Gemeinde Port.	Z	
Gemeinde Schwarzhäusern	Stimme eher nicht zu	3,4; 95	Zu Nummer 95: Die Kreuzung Schürhof ist für unsere Gemeinde sehr wichtig, weil unsere Schüler diese Kreuzung täglich mehrmals überqueren müssen, weil das ihr Schulweg ist (Schule Bannwil-Schwarzhäusern). Vorschlag: Den Veloweg nach der Kreuzung Schürhof Richtung Bannwil weiterführen, weil diese Strasse ein Schulweg ist und entsprechend sicher sein soll. Den Radweg nach der Weiherhöhe (von Niederbipp her) nicht der Hauptstrasse entlang Richtung Aarwangen, sondern den Bahngleisen entlang nach Bannwil Bahnhof weiterführen.	H	
Gemeinde Sigriswil	Stimme zu	3, 4, 8, 9, 12, 15, 16, 19; 90-105	Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig: keine Äusserung zur Mitwirkung (da nicht in unserer Gemeinde).	Z	
Gemeinde Trubschachen	Stimme nicht zu		Für uns weist die Veloverbindung Trubschachen-Trub nach wie vor Schwachstellen auf (obwohl uns der Kanton die Hintergründe, warum es nicht als solche wahrgenommen wird, dargelegt hat). Die Verbindung dient als Schulweg, welcher auch von Unterstufenschüler befahren wird. Auch wenn das Verkehrsaufkommen gemäss kantonalen Richtlinien nicht ausreicht, um Massnahmen zu ergreifen, sind wir enttäuscht, dass hier der Schulweg und damit die Sicherheit der Schüler nicht höher gewichtet wird.	K	
Gemeinde Uetendorf	Stimme nicht zu	19; 51, 102, 103	<p>Die Massnahme Velobahn Münsingen-Thun ist grundsätzlich zu wenig ausgereift, um im Sachplan Velowegnetz aufgenommen zu werden. Die Umsetzung ist höchst fragwürdig. Zudem ist aus Sicht der Gemeinde Uetendorf eine Massnahme, die der lokalen Bevölkerung keinen Nutzen bringt, wohl kaum umsetzbar, bspw. Sperrung Unterführung Zelgstrasse für den MIV. Entsprechend kann die grüne Nummer 51 als vollständige Festlegung der Linienführung nicht unterstützt werden.</p> <p>Die grüne Nummer 102: Die Führung einer Velobahn auf der Uttigenstrasse darf höchstens als Schwachstelle ausgewiesen werden. Die Beschränkung des MIV zu Gunsten der Velobahn würde seitens Uetendorf nur bedingt und in Rücksprache mit der Gemeinde Uttigen unterstützt werden.</p> <p>Die grüne Nummer 103: Die Linienführung darf nicht zu Einschränkungen im MIV führen.</p> <p>Eine Linienführung einer Velobahn nach und von Uttigen ist östlich der SBB Linie anzuordnen. Auf der westlichen Seite können Verbesserungen in</p>	B	<p>Aufgrund der Mitwirkungseingaben der Gemeinden Uetendorf und Uttigen sowie des Entwicklungsraums Thun wird vorerst auf die Anpassungen Nr. 101, 102, 103 und die entsprechenden Abschnitte der Anpassung Nr. 51 verzichtet.</p> <p>Die Linienführung der Velobahn im Abschnitt Uttigenbrücke bis Thun soll mit der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung bis Ende 2026 geklärt werden. Dabei sind die Ergebnisse mit der im Juni 2025 vorliegenden Studie Velobahn V4 Uetendorf - Thun abzustimmen.</p>



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden überprüft werden, jedoch ohne Einschränkungen des MIV.		
Gemeinde Uttigen	Stimme nicht zu	19; 51, 102, 103	<p>Die Massnahme Velobahn Münsingen-Thun ist grundsätzlich zu wenig ausgereift, um im Sachplan Veloverkehr aufgenommen zu werden. Die Umsetzung ist höchst fragwürdig. Zudem ist aus Sicht der Gemeinde Uttigen eine Massnahme, die der lokalen Bevölkerung keinen Nutzen bringt, wohl nicht umsetzbar. Für solche übergeordneten Velobahnen muss die Zuständigkeit beim Kanton liegen, ansonsten scheidet das Projekt an einzelnen, umstrittenen Massnahmen. Die Führung einer Velobahn auf der Uttigenstrasse darf höchstens als Schwachstelle ausgewiesen werden. Die Beschränkung des MIV zu Gunsten der Velobahn wird seitens Uttigen nicht unterstützt.</p> <p>Grüne Nummer 101: Die Netzlücke ist kaum durch die Gemeinde zu beheben. Sie führt ausserhalb des Dorfes vorbei, gibt der lokalen Bevölkerung / Stimmberechtigten keinen Nutzen. In Bezug auf die übergeordneten Vorschriften ist es an diesem Standort kaum möglich, eine Velobahn zu realisieren.</p> <p>Grüne Nummer 102: Die Führung einer Velobahn auf der Uttigenstrasse darf höchstens als Schwachstelle ausgewiesen werden. Die Beschränkung des MIV zu Gunsten der Velobahn wird seitens Uttigen nicht unterstützt.</p> <p>Grüne Nummer 103: Die Massnahme ist auf Boden Uetendorf, betrifft jedoch die Gemeinde Uttigen ebenfalls. Die Linienführung darf nicht zu Einschränkungen im MIV führen.</p> <p>Generell ist eine Linienführung östlich der SBB Linie zu bevorzugen. Jedoch ist für eine solche Linienführung aus Sicht des Gemeinderats klar, dass die Zuständigkeit beim Kanton liegen muss.</p>	H	<p>Aufgrund der Mitwirkungsangaben der Gemeinden Uetendorf und Uttigen sowie des Entwicklungsraums Thun wird vorerst auf die Anpassungen Nr. 101, 102, 103 und die entsprechenden Abschnitte der Anpassung Nr. 51 verzichtet.</p> <p>Die Linienführung der Velobahn im Abschnitt Uttigenbrücke bis Thun soll mit der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung bis Ende 2026 geklärt werden. Dabei sind die Ergebnisse mit der im Juni 2025 vorliegenden Studie Velobahn V4 Uetendorf - Thun abzustimmen.</p>
Gemeinde Zollikofen	-		Anpassungen 90-105: Der Gemeinderat Zollikofen hat sich nicht detailliert mit den Anpassungen beschäftigt, da die Gemeinde nicht betroffen ist.	Z	
Grüne Kanton Bern	Stimme eher nicht zu	11.1, 12, 16; 74	<p>Es ist unklar, ob die Veloverbindung Kernenried – Alchenflüh gestrichen werden soll. Die Alltagsverbindung ist von grosser Bedeutung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf dem Diesse-Plateau sind generell zu wenige Radwege vorhanden und praktisch keine liegen ausserhalb der Hauptstrasse (Radwege). Es ist bedauerlich, dass dieser Region im vorgelegten neuen Sektorplan keine besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde. - Im St-Imier-Tal ist der vorgeschlagene Plan unvollständig. Tatsächlich gibt es nur einen Abschnitt ausserhalb der Kantonsstrasse (Cortébert-Courtelary), und der derzeit diskutierte Abschnitt Villeret-Cormoret ist nicht referenziert. - Es fehlt die diskutierte Verbindung Tramelan-Tavannes. - Spiez, Lattigen, Parallelführung zur BLS: Vorgeschlagene Wegführung ist nicht realisierbar. Gründe: BLS-Brücke ist bereits erneuert / geplante Route führt über das Areal der REVAG mit sehr viel Werkverkehr (Pz. 5395). Alternative auf bestehenden Wegen südwestlich der Kantonsstrasse via Pz. 39, 79 und 171. Die Netzlücke kann so gut geschlossen werden. <p>Antrag auf Aufnahme von Schwachstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Schwachstelle Nr. 74 «Bolligenstrasse» inkl. Krauchthalstrasse bis Hub verlängern. Auf dieser stark befahrenen Achse sind getrennte Velospuren 	H	<p>Beim Veloweg für den Alltag Kernenried - Alchenflüh handelt es sich gemäss den Vorgaben der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern um eine Velonebenverbindung. Diese sind in kommunalen Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Die Verbindungen auf dem Plateau de Diesse erreichen das Velopotenzial für Velohauptverbindungen nicht.</p> <p>Im Vallon de St. Imier ist die Kantonsstrasse Villeret-Cormoret im Sachplan als Velohauptverbindung II enthalten. Das Projekt sieht entlang der Kantonsstrasse einen Radweg vor. Zwischen Tramelan und Tavannes enthält der Sachplan weiterhin den noch nicht abschliessend bearbeiteten Korridor zur Prüfung der Linienführung des Veloalltagsverkehrs.</p> <p>Im Rahmen der Umsetzung der Netzlücke Nr. 13 werden diese Informationen einbezogen.</p>
			Antrag auf Aufnahme von Schwachstellen	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>zwingend. Der heute teilweise bestehende Velostreifen, der vom MIV mitgenutzt wird, wird von Velofahrenden vielfach als zu gefährlich wahrgenommen, weshalb trotz Radstreifen auf das Trottoir oder auf den noch steileren Umweg via Eisengasse ausgewichen wird. Die Verbindung Bolligen – Lutzeren – Hub – Krauchtal soll als Schwachstelle aufgenommen werden.</p> <p>- Ortsdurchfahrt Tramelan</p>		Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
			<p>Antrag auf Aufnahme weiterer Verbindungen ins Veloalltagsnetz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Heggidorn – Mühleberg. Velohauptroute gemäss Strategiekarte 2040, RGSK 2025. Umweg über Allenlüften wird durch Velofahrende kaum angenommen (steil, Zusatzhöhendifferenz, Zusatzstrecke). - Leimeren/Mühleberg – Marfeldingen – Wileroltigen – Kerzers (mit Steg über Saane). Das ist die direkte Verbindung von Bern Richtung Kerzers. Es braucht eine Alternative zur Hauptstrasse über Gümmenen, auf der ein guter Standard kaum zu erreichen ist. - Moos – Bindenhaus – Leen (Köniz). Direkte Verbindung zwischen den Ortschaften Niederscherli/Gasel/Schliern und Niederwangen/Bümpliz, ohne die Zusatzhöhenmeter via Köniz in Kauf nehmen zu müssen. - Schwarzenburg – Heitenried. Überregionale Verbindungsfunktion Schwarzenburgerland – Freiburg. - Rüfenacht – Trimstein. Ist Teil der Velohauptroute Bern – Konolfingen gemäss Strategiekarte 2040, RGSK 2025. - Trimstein – Münsingen: schmale Strasse mit unübersichtlichen Kurven und enger unübersichtlicher Bahnunterführung. Alltagsnetz für Schüler*innen und Verbindung Worb – Münsingen. - Netzlücke Hangroute als Anschluss an die Velohauptverbindung I «Tiefenastrasse». Die Tiefenaachse ist auch für Pendler*innen aus Bolligen eine schnelle und einigermaßen sichere Veloverbindung zum Bahnhof Bern, in die Länggasse oder nach Bern West. Der kommunale Ast (Velohauptverbindung I) von Worblaufen zur Jurastrasse Ittigen sollte daher bis zum Sternplatz Bolligen verlängert werden, im Sinne einer direkten und möglichst flachen Hangquerverbindung via Talgutweg, Zulligerstrasse, Asylstrasse und Brunnenhofstrasse. Diese Verbindung erschliesst auch die Rudolf Steiner Schule und das Pflegezentrum tilia. - Netzlücke Talbodenverbindung, Das Ziel ist eine durchgehende und sichere Talbodenverbindung von Worblaufen bis Worb, die insbesondere auch die zahlreichen Arbeitsplätze im Raum Papiermühle und Eyfeld mit dem Worbental verbindet. Zwischen dem Bahnhof Ittigen und dem Bahnhof Deisswil besteht im Talboden eine Netzlücke, die durch eine sichere und attraktive Velo-Verbindung vorzugsweise entlang der Worble zu schliessen ist. - Meikirch – Seedorf - Brütteln – Lüscherz Bahnhof - Rapperswil Ziegelei – Wengi - Krattigstrasse: Im aktuellen Vorschlag fehlt diese wichtige Velohauptverbindung II. Es ist die Verbindung nach Krattigen und war im alten Sachplan vorhanden. Es gibt keinen Grund, warum sie nicht mehr enthalten sein soll. - Hondrichstrasse: Analog Krattigstrasse fehlt die Verbindung zwischen Spiez und Hondrich. Auch fehlt die Verbindung zwischen Spiezwiler – Hondrich – Aeschi (Stegweid- und Aeschstrasse). Es macht keinen Sinn, diese 	<p></p> <p>B</p>	<p>Teilweise Berücksichtigt:</p> <p>Heggidorn – Mühleberg Velonebenverbindung, ist in kommunaler/regionaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Leimeren/Mühleberg – Marfeldingen – Wileroltigen – Kerzers (mit Steg über Saane) Velonebenverbindung, ist in kommunaler/regionaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Moos – Bindenhaus – Leen (Köniz) Velonebenverbindung, ist in kommunaler/regionaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Schwarzenburg – Heitenried Velonebenverbindung, ist in kommunaler/regionaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Rüfenacht – Trimstein Velonebenverbindung, ist in kommunaler/regionaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Bolligen – Tiefenau (Hangroute) Die Velohauptverbindung II wird bis zum Sternplatz Bolligen verlängert.</p> <p>Ittigen – Deisswil (Netzlücke Talbodenverbindung) Wurde im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanung verworfen.</p> <p>K237.1 Brütteln – Lüscherz Bahnhof Kantonsstrasse wird aufgenommen als Velohauptverbindung II.</p> <p>K236 Meikirch – Seedorf Das Velopotenzial ist für eine Velohauptverbindung zu gering.</p> <p>K252 Rapperswil Ziegelei – Wengi Gemäss regionaler Velonetzplanung verläuft der Veloweg zwischen Rapperswil und Wengi abseits der Kantonsstrasse</p>



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>beiden Teilstücke aus dem Sachplan zu streichen. Sie sind im Sachplan beizubehalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung in der Netzhierarchie: Mehrere Strassen wurden in der Netzhierarchie ohne Grund in eine tiefere Hierarchiestufe verschoben (Teilstück von Simmentalstrasse und Oberlandstrasse). Wir bitten, dies rückgängig zu machen, handelt es sich doch um zentrale Teilstücke des Veloweg-Netzes in Spiez und Umgebung. - Roggwil Kaltenherberge bis westliches Ende Dorf Roggwil. - Roggwil Bahnhof St. Urban bis Melchnau. - Zollikofen - Ittigen (Länggasse - nicht identisch mit Freizeitroute 888): Ausbau der Veloverbindung durch die Unterführung der Autobahn und auf Gemeindegebiet von Zollikofen sowie im Anschluss an den bestehenden Veloweg auf Gemeindegebiet Ittigen (wichtige Pendlerverbindung u.a. zur Erschliessung der Arbeits- und Studienplätze an der HAFL sowie im Verwaltungscampus des Bundes Meilen). 		<p>über Frauchwil.</p> <p>Roggwil Kaltenherberg bis zum westlichen Dorfrand von Roggwil: Wird gemäss RVNP Oberaargau aufgenommen.</p> <p>Roggwil Bahnhof St. Urban bis Melchnau: Wird gemäss RVNP Oberaargau als Korridor zur Prüfung der Linienführung von Velohauptverbindungen aufgenommen.</p>
Grüne Worb	Stimme eher nicht zu		<p>Wichtige Schwachstellen in der Region Worb fehlen im Sachplan. Die Strecke Worb - Worb SBB und Worb (Langenloh) - Rüfenacht - Gümligen sind als Schwachstellen im Sachplan zwingend aufzunehmen. Dies wurde von uns bereits wiederholt gefordert.</p>	B	<p>Teilweise berücksichtigt: Abschnitt Worb - Worb SBB: Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velonetzplanungen RVNP. Schwachstellen werden auf strategischen Streckenabschnitten festgelegt, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.</p> <p>Abschnitt Langenloh - Scheyenholzkreisel: Die Kantonsstrasse zwischen Langenloh und Scheyenholzkreisel wird als ersetzende Kantonsstrasse (Vororientierung) im Sachplan festgelegt.</p>
Gstaad Saanenland Tourismus	Stimme eher zu		<p>Velopotenzial in den Tälern trotz E-Velos kaum ausgeschöpft.</p>	K	
Kanton Solothurn	Stimme eher zu	3; 94	<p>Nr. 94. Wir begrüßen die Aufnahme der Verbindung Wangen - Wiedlisbach als Schwachstelle, beantragen aber eine Aufstufung der Verbindung auf Velohauptroute I (siehe Antrag 3)</p>	Nb	<p>Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.</p>
		3, 4; 95	<p>Nr. 95. Es bestehen seitens des Kanton Solothurn Überlegungen zur Schaffung einer Verbindung Aarwangen - Oensingen via Schwarzhäusern und/oder Kestenholz. Ziel ist eine Verknüpfung der bernischen Velovorrangroute Langenthal - Aarwangen mit der den solothurnischen Velohaupttrouten H 201 Oensingen - Balsthal und H 203 Hägendorf - Oensingen. Wir bitten Sie dieses</p>	H	<p>Die Inhalte vom Sachplan ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.</p>



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Anliegen bei der weiteren Projektierung der Strecke nach Niederbipp zu berücksichtigen.		
Pro Velo Kanton Bern	Stimme eher zu		<p>Antrag auf Aufnahme von Schwachstellen. Wir halten an folgenden Schwachstellen fest, die grösstenteils von uns bereits bei regionalen Mitwirkungen als prioritärer Handlungsbedarf gemeldet wurden: Bolligen – Lutzeren – Hub – Krauchtal. Es handelt sich um eine stark frequentierte Verbindung ohne Infrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gümligen – Rüfenacht – Langenloh. Begründung: Worb ist eine der grössten Gemeinden östlich von Bern. Eine gute Anbindung in Richtung Gümligen/Bern ist deshalb von grosser Bedeutung. Die vielbefahrene Strasse weist noch überhaupt keine Veloinfrastruktur auf. • Rubigen – Worb. Begründung: Tangential zu den Bahnlinien hat die Route als Ergänzung zum ÖV ein grosses Potenzial. Sie verbindet die beiden grösseren Ortschaften miteinander sowie den Bahnhof Worb SBB. Die vielbefahrene Strasse weist noch überhaupt keine Veloinfrastruktur auf. • Konolfingen - Grosshöchstetten. Begründung: Verbindung zwischen zwei grösseren Dörfern, welche in idealer Velodistanz zueinander liegen. Heute gibt es keine Veloinfrastruktur, aber eine starke MIV-Belastung. Die Kantonsstrasse ist die einzig direkte Verbindung. Alternativrouten wären mit zu grossen Umwegen verbunden. Deshalb resultiert ein sehr hoher Handlungsbedarf für diese Strecke. • Worb – Walkringen / Biglen. Begründung: Für Walkringen/Biglen ist eine gute Anbindung an das grössere Worb sowie in Richtung Bern sehr wichtig. Die vielbefahrene Strasse weist jedoch über weite Strecken noch keine Veloinfrastruktur auf. • Bremgartenstrasse (Bern) Frosthaus – Neufeld: Wichtige Tangentialverbindung von Bümpliz/Bethlehem Richtung Bremgarten/Zollikofen/Ittigen. Die Strasse weist nur einseitig Veloinfrastruktur auf. Dies ist ein äusserst grosser Mangel – denn es handelt sich um eine sehr viel benutzte Veloroute. • Halenbrücke – Orschwaben. Begründung: Verbindung vom Gemeindehauptort Kirchlindach und den Ortsteilen Orschwaben, Schützenrain und Weissenstein in Richtung Bern. Gute Velodistanz vom Dorf in die Bundeshauptstadt. Heute gibt es keine Veloinfrastruktur, aber eine starke MIV-Belastung. Deshalb resultiert ein sehr hoher Handlungsbedarf für diese Strecke. • Halenbrücke – Löhr (Uetligen). Begründung: Direkte Verbindung vom grossen Dorf Uetligen in Richtung Bern sowie regionale Verbindungsachse Aarberg – Radelfingen – Frieswil – Säriswil – Uetligen – Halen – Bern. Vielbefahrene, enge Strasse mit gutem Potenzial für noch mehr Pendel- und Freizeit-Verkehr. Der Streckenabschnitt Löhr – Uetligen weist leicht geringeren Handlungsbedarf auf, da eine Alternativmöglichkeit über die Oberdettigenstrasse besteht. 	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<ul style="list-style-type: none"> • Mittelhäusern – Schwarzenburg. Begründung: Einzige direkte überregionale Verbindung zwischen Schwarzenburgerland und Bern. Potenzial für Alltags- sowie Freizeitverkehr. Heute gibt es keine Veloinfrastruktur, aber eine starke MIV-Belastung. Deshalb resultiert ein sehr hoher Handlungsbedarf für diese Strecke. • Moos – Bindenhaus – Leen (Köniz). Begründung: Direkte Verbindung zwischen den Ortschaften Niederscherli/Gasel/Schliern und den Stadtteilen Niederwangen/Bümpliz, ohne die Zusatzhöhenmeter via Köniz in Kauf nehmen zu müssen. Der heutige Feldweg ist aufgrund groben Schotters schlecht befahrbar. • Die Kantonsstrasse von Biel nach Leubringen wird als Velohauptverbindung II ausgewiesen. Die Strasse entspricht jedoch in keiner Form einem Velostandard und muss entsprechend als wichtige Schwachstelle ausgewiesen werden. 		
			<p>Antrag auf Aufnahme weiterer Verbindungen ins Veloalltagsnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heggidorn – Mühleberg. Begründung: Velohaupttroute gemäss Strategiekarte 2040, RGSK 2025. Umweg über Allenlüften wird durch Velofahrende kaum angenommen (Steil, Zusatzhöhendifferenz, Zusatzstrecke). • Leimeren/Mühleberg – Marfeldingen – Wileroltigen – Kerzers (mit Steg über Saane). Begründung: Direkte Verbindung von Bern Richtung Kerzers. Alternative zur Hauptstrasse über Gümnenen, wo ein guter Standard schwierig zu erreichen ist. Eine neue Verbindung ohne MIV-Möglichkeit hat Potenzial, den Veloanteil im Modal Split zu erhöhen. • Moos – Bindenhaus – Leen (Köniz). Begründung: Direkte Verbindung zwischen den Ortschaften Niederscherli/Gasel/Schliern und den Stadtteilen Niederwangen/Bümpliz, ohne die Zusatzhöhenmeter via Köniz in Kauf nehmen zu müssen. • Schwarzenburg – Heitenried. Begründung: Es ist eine überregionale Verbindungsfunktion Schwarzenburgerland – Freiburg. • Rüfenacht – Trimstein. Begründung: Teil der Velohaupttroute Bern – Konolfingen gemäss Strategiekarte 2040, RGSK 2025 • Bolligen – Tiefenau (Hangroute) mit Verlängerung der Verbindung Worblaufen – Ittigen bis zum Sternenplatz Bolligen (via via Talgutweg, Zulligerstrasse, Asylstrasse, Brunnenhofstrasse). Die Tiefenauachse ist für PendlerInnen aus Bolligen/Habstetten/Krauchthal/Burgdorf eine schnelle und relativ sichere Veloverbindung zum Bahnhof Bern, in die Länggasse und nach Bern West. Diese Verbindung erschliesst auch die Rudolf-Steiner Schule und das Pflegezentrum tilia. • K237.1 Brütteln – Lüscherz Bahnhof 		<p>Teilweise berücksichtigt:</p> <p>Heggidorn – Mühleberg Velonebenverbindung, ist in kommunaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Leimeren/Mühleberg – Marfeldingen – Wileroltigen – Kerzers (mit Steg über Saane) Velonebenverbindung, ist in kommunaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Moos – Bindenhaus – Leen (Köniz) Velonebenverbindung, ist in kommunaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>B Schwarzenburg – Heitenried Velonebenverbindung, ist in kommunaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Rüfenacht – Trimstein Velonebenverbindung, ist in kommunaler Planungen behördenverbindlich festzulegen.</p> <p>Bolligen – Tiefenau (Netzlücke Hangroute) Die Velohauptverbindung II wird bis zum Sternenplatz Bolligen verlängert.</p> <p>K237.1 Brütteln – Lüscherz Bahnhof Die Kantonsstrasse wird als Velohauptverbindung II aufgenommen.</p> <p>K236 Meikirch – Seedorf Das Velopotenzial ist für eine Velohauptverbindung zu</p>



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<ul style="list-style-type: none"> • K236 Meikirch – Seedorf • K252 Rapperswil Ziegelei – Wengi • Roggwil Kaltenherberg bis zum westlichen Dorfrand von Roggwil • Roggwil Bahnhof St. Urban bis Melchnau (siehe anlaufende Machbarkeitsstudie der Region Oberaargau) 		<p>gering.</p> <p>K252 Rapperswil Ziegelei – Wengi Gemäss regionaler Velowegnetzplanung verläuft der Veloweg zwischen Rapperswil und Wengi abseits der Kantonsstrasse über Frauchwil.</p> <p>Roggwil Kaltenherberg bis zum westlichen Dorfrand von Roggwil: Wird gemäss RVNP Oberaargau aufgenommen.</p> <p>Roggwil Bahnhof St. Urban bis Melchnau: Wird gemäss RVNP Oberaargau als Korridor zur Prüfung der Linienführung von Velohauptverbindungen aufgenommen.</p>
			<p>Antrag auf Beibehalten der Hierarchiestufe Im Raum Spiez wurden mehrere Verbindungen ohne ersichtlichen Grund in tiefere Hierarchiestufen verschoben. Wir bitten darum, dies rückgängig zu machen, da es sich um zentrale Teilstücke des Velowegnetzes handelt, z.B. Teilstücke der Simmentalstrasse bzw. Oberlandstrasse.</p>	Nb	<p>Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.</p>
			<p>Antrag auf Beibehalten von Verbindungen, die in der aktuellen Anpassung entfallen. Wir plädieren für das Beibehalten folgender Verbindungen als Velohauptverbindung II. Sie wurden Spiez – Krattigen, Krattigstrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spiez – Hondric, Hondrichstrasse • Spiezwiler – Hondrich – Aeschi (Stegweid- und Aeschistrasse). 	Nb	<p>Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.</p>
			<p>Im Plan sieht es danach aus, als würde die Veloverbindung Kernenried – Aichenflüh gestrichen. Bezieht sich das nur auf die Freizeitroute? Die Alltagsverbindung ist auf Fälle nach wie vor von grosser Bedeutung!</p>	Nb	<p>Die Aufhebung betrifft lediglich die Alltagsverbindung. Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten</p>



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
		24; NL 13	Rückmeldung zur Netzlücke 13 (Spiez, Lattigen, Parallelführung zur BLS) Die im Sachplan vorgeschlagene Wegführung ist nicht realisierbar. Gründe: Die BLS Brücke wurde bereits erneuert und die geplante Route führt über das Areal der REVAG mit sehr viel Werkverkehr (Pz. 5395). Alternativer Vorschlag für die Wegführung: Auf bestehenden Wegen südwestlich der Kantonsstrasse via Pz. 39, 79 und 171. Die Netzlücke kann so gut geschlossen werden (siehe Beilage).	H	Die Hinweise werden im Rahmen der Weiterbearbeitung geprüft.
SP Kanton Bern	Stimme eher nicht zu		Antrag auf Aufnahme von Schwachstellen: Die Verbindung Bolligen – Lutzeren – Hub – Krauchthal soll als Schwachstelle aufgenommen werden.	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
			Antrag auf Aufnahme weiterer Verbindungen ins Veloalltagsnetz: - Bolligen – Tiefenau (Hangroute) mit Verlängerung der Verbindung Worblaufen – Ittigen bis zum Sternenplatz Bolligen (via Talgutweg, Zulligerstrasse, Asylstrasse, Brunnenhofstrasse). Die Tiefenauachse ist für PendlerInnen aus Bolligen/Habstetten/Krauchthal/Burgdorf eine schnelle und relativ sichere Veloverbindung zum Bahnhof Bern, in die Länggasse und nach Bern West. Diese Verbindung erschliesst auch die Rudolf-Steiner-Schule und das Pflegezentrum tilia. • K237.1 Brütteln – Lüscherz Bahnhof • K236 Meikirch – Seedorf • K252 Rapperswil Ziegelei – Wengi	B	Teilweise berücksichtigt: Bolligen – Tiefenau (Hangroute) Die Velohauptverbindung II wird bis zum Sternenplatz Bolligen verlängert. K237.1 Brütteln – Lüscherz Bahnhof Die Kantonsstrasse wird als Velohauptverbindung II aufgenommen. K236 Meikirch – Seedorf Das Velopotenzial ist für eine Velohauptverbindung zu gering. K252 Rapperswil Ziegelei – Wengi Gemäss regionaler Velowegnetzplanung verläuft der Veloweg zwischen Rapperswil und Wengi abseits der Kantonsstrasse über Frauchwil.
		7	Die Kantonsstrasse von Biel nach Leubringen wird als Velohauptverbindung II ausgewiesen. Die Strasse entspricht jedoch in keiner Form einem Velo-Standard und muss entsprechend als wichtige Schwachstelle ausgewiesen werden.	B	Die Kantonsstrasse Biel/Bienne - Leubringen/Évilard wird gemäss den Resultaten der Studie Veloverbindung Biel - Leubringen und in Absprache mit der Stadt Biel und der Gemeinde Leubringen durch die Kombination aus einem neuen kantonalen Radweg und Velo-Ersatzverbindungen ersetzt.
		12	Im Plan sieht es danach aus, als würde die Veloverbindung Kernenried – Alchenflüh gestrichen. Bezieht sich das nur auf die Freizeitroute? Die Alltagsverbindung ist auf alle nach wie vor von grosser Bedeutung!	K	Die Aufhebung betrifft lediglich die Alltagsverbindung. Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonalen Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
SVP Münsingen	Stimme zu		Zudem: Der «neue» Veloweg benötigt eine neue Dienstbarkeit auf dem Entwicklungsareal «Thalmatt» - und war bereits in einer jüngst abgelehnten ZPP. Die von der Gemeinde Münsingen immer noch angestrebte Mischnutzung, wie sie in denselben Grundzügen bereits Gegenstand der erst vor kurzem genehmigten Ortsplanungsrevision war, ist politisch chancenlos. Im Parlament wurde denn auch erst gerade über dasselbe Areal abgestimmt. Die Umzonung der Parzellen Nrn. 141, 150, 177 in eine ZPP AJ „Thalmatt“ wurden an der Parlamentssitzung mit 23 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt (vgl. Protokoll der Parlamentssitzung Nr. 98 vom 9. und 16. November 2021 unter https://www.muensingen.ch/de/politik/parlament/sitzungsdokumente/2021/2021-11-09/Protokoll-Parlament-vom-09.11.-und-16.11.2021.pdf). Die Voten der SP-Fraktion sowie die Vernehmlassungsantworten der SVP und der Grünen Münsingen vor Augen ist sonnenklar, dass eine wiederum angestrebte, zukünftige gemischte Nutzung (konkret 50 % Wohnen / 50 % Arbeiten, 2040) höchstwahrscheinlich keine Mehrheiten finden wird und somit auch die ZPP inkl. Veloweg (d. h. die obgenannte Massnahme Nr. 99) in einem Gesamtpaket keine Mehrheit finden wird (vgl. Münsingen 2030 – vorausschauend gestalten, Mitwirkungsbericht, S. 90 ff., unter https://www.muensingen.ch/projekte/muensingen-2030/dokumente/Vorpruefung/Mitwirkungsbericht.pdf). Das Areal befindet sich teilweise im Gewässerraum, zu grossen Teilen im mittleren Gefahrengelände für Hochwasser, grenzt an Wald, an das Landschaftsschutzgebiet sowie an Landwirtschaftsland (Fruchtfolgefleichen) an. Ein erheblicher Teil des Areals ist Landwirtschaftsland innerhalb der Bauzone. Zudem wird angrenzend an das Areal Vieh- und Agrarwirtschaft betrieben. Die bestehende Sägerei ist ein historisch am Bach angesiedeltes Gewerbe. All diese Räume und deren bestehende Nutzungen harmonisieren heute miteinander und schaffen zusammen ein angenehmes, umweltfreundliches und insgesamt schützenswertes Ortsbild. Es sind daher keine neuen Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen (insbesondere Gewerbe- und Landwirtschaftsnutzungen vs. Wohnnutzungen vs. Veloverkehr) zu schaffen und das Orts- und Landschaftsbild ist zu erhalten. Weiter befindet sich das Gebiet nicht etwa in einem Siedlungszentrum nahe von ÖV-Erschliessungsknoten und Besucherströmen, sondern am Siedlungsrand, angrenzend an Landwirtschaftsland und in einem Gebiet der zweitschlechtesten Erschliessungsgüteklasse des ÖV.	K	
Verkehrsbetriebe Biel	Stimme eher zu	3, 4, 11, 15, 16, 18,	Bei neuen Verbindungen ist darauf zu achten, dass diese mit Vortrittsentzug auf den Strecken mit Busverkehr geplant werden (betrifft vor allem	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den



Alltagsnetz		Frage 3: Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		19; 56, 57 , 58, 81, 84 , 86, 95, 97	Massnahmen 56, 57, 58, 81, 84, 86, 95, 97). Zudem ist darauf zu achten, dass die Velofahrer nicht mit überhöhter Geschwindigkeit den Knoten befahren.		Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.



Alltagsnetz	Frage 4: Die Velobahnen bilden die höchste Ebene des Velowegnetzes für den Alltagsverkehr im Kanton Bern. Sie liegen weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus.				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
Amt für Wald und Naturgefahren des Kantons Bern	Stimme eher nicht zu		Die Velobahnen führen teilweise auch durch Waldareal. Da die Velobahnen besonders gut ausgebaut werden sollen (z.B. asphaltiert), entstehen Konflikte mit der Walderhaltung. Die Auswirkungen der Projekte sind im Einzelfall anzuschauen. Sie führen unter Umständen auch zu Rodungen. Ob die Rodungsvoraussetzungen erfüllt sind, muss ebenfalls im Einzelfall eingehend geprüft werden.	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet.
Bike Region Voralpen	-		Der Verein Bike Region Voralpen kann dazu keine Stellung nehmen (zu wenig Kenntnisse).	Z	
Dritte	Stimme eher nicht zu		Teilweise ungünstige Linienführung der Radwege führen dazu, dass Velofahrer trotzdem auf den Kantonsstrassen unterwegs sind.	K	
Dritte	Stimme nicht zu		Auch die Strecke Worb - Rüfenacht - Gümligen entlang der Kantonsstrasse ist als Korridor zur Prüfung einer Velobahn aufzunehmen.	Nb	Gemäss Potenzialanalyse des Kantons Bern sind aufgrund des vorhandenen Velopotenzials zwei Velobahnen zwischen Worb und Bern als unverhältnismässig einzustufen. Auf der Achse Worb - Rüfenacht - Gümligen stellt bereits die Realisierung des Ausbaustandards für die Velohaupttroute eine Herausforderung dar.
Dritte	Stimme eher nicht zu		Nein, in unserer Agglomeration (Herrenschwanden) fehlt eine.	K	
Dritte	Stimme eher nicht zu		Es fehlen Routen mit hohem Potential (schnelle E-Bikes): Biel - La Neuveville - Neuenburg, Biel - Solothurn	H	Im Sachplan Velowegnetz ist eine Velobahn (höchste Netzhierarchie im VWN des Kanton Bern) zwischen Biel und Kantons-grenze Solothurn eingeplant. Der Wunsch nach zügiger Umsetzung wird begrüsst.
Dritte	Stimme nicht zu		Auch in ländlichen Gebieten ist das gesamte Velopotenzial auszunutzen. Gleichbehandlung aller. Erfreulicherweise ist dies jedoch mit viel weniger baulichem Aufwand (hochwertiger Ausgestaltung) kostengünstiger zu realisieren. Unbedingt Stakeholder einbeziehen in die Planungen => Gebot der Nachhaltigen Entwicklung	K	
Dritte	Stimme zu		Stimmt für die bereits in Studien geprüften Velobahnen (49 bis 51). In der Agglomeration Biel müsste die Korridor-Studie am rechten Bielerseeufer gemäss unserer Wahrnehmung bis Mörigen erweitert werden.	Nb	Die Korridore zur Prüfung der Machbarkeit und Verhältnismässigkeit wurden basierend auf der Velopotenzialanalyse festgelegt. Im weiteren Verlauf von Ipsach nach Mörigen wird der Potenzial-Richtwert für eine Velobahn von 1000 Velo/Werktag nicht erreicht.
Dritte	Stimme eher nicht zu		Nein, in unserer Agglomeration fehlt eine.	K	
Entwicklungsraum Thun	Stimme eher zu		Die bisherige Planung von Velobahnen gestaltete sich teilweise schwierig, so dass die Anforderungen bisher nur bedingt erfüllt werden können (vgl. Bemerkung zu Punkt 3). Seitens ERT begrüssen wir das geplante Vorgehen zur Planung der noch offenen Korridore für Velobahnen mit Federführung durch das TBA-BVD. Der frühzeitige Einbezug der Region sowie der Gemeinden wird als wichtig erachtet.	K	
Gemeinde Aarberg	Stimme eher zu		1. Eine Velobahnanbindung nach Bern fehlt, obwohl viele Aarberger:innen in Bern arbeiten.	Nb	Im Rahmen der anstehenden regionalen Velowegnetzplanungen werden die Netzhierarchien anhand der beiden Kriterien Verbindungsfunktion und Velopotenzial überprüft. Sollten beide Kriterien die notwendigen Anforderungen erfüllen, kann im Sachplan 27 eine Velobahn aufgenommen werden.
			2. Die Velobahn Aarberg-Lyss verläuft teilweise entlang der Lysstrasse mit mehr als 10'000 Fahrzeugen pro Tag. Hier würden sich bessere Linienführungen anbieten (z.B. entlang Aareweg).	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet.



Alltagsnetz	Frage 4: Die Velobahnen bilden die höchste Ebene des Velowegnetzes für den Alltagsverkehr im Kanton Bern. Sie liegen weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus.				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
Gemeinde Gondiswil	Stimme eher zu		Die offizielle Veloverbindung von Gondiswil nach Huttwil führt über die Kantonsstrasse und vom Weiler Haltestelle bis Huttwil über die Kantonsstrasse des Kantons Luzern. Dieser Weg wird auch als Schulweg unserer Kinder genutzt, welche in Huttwil die Sekundarschule besuchen. Auch wenn sportliche Aktivitäten in Huttwil besucht werden (Schwimmbad, Eishalle) wird dieser Weg genutzt. Infolge des grossen Verkehrsaufkommens wünschen wir die Erstellung eines Radstreifens / Radwegs entlang der Kantonsstrassen. Unserer Wissens ist beim Kanton Luzern für den Bereich derer Strasse, bereits ein solches Projekt angeschaut worden.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
Gemeinde Kirchlindach	Stimme eher zu		Nur teilweise einverstanden, in unserer Agglomeration (Raum Bucheggberg-Münchenbuchsee-Kirchlindach) fehlt eine eigentliche Velobahn.	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet.
Gemeinde Köniz	Stimme eher zu	11.1, 16; 49	Wir begrünnen es sehr, dass die konkrete Lage der Velobahn im Wangental festgelegt werden konnte.	Z	
			Die Velobahn Richtung Schwarzenburg endet in Niederscherli. Wir bedauern, dass ab Niederscherli nicht derselbe Ausbaustandard angestrebt wird wie zwischen Bern und Niederscherli und beantragen, dass die Velobahn mindestens bis Mittelhäusern verlängert wird.	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet.
Gemeinde Meiringen	Stimme eher zu		Schwierig eine Aussage zu machen, da es hauptsächlich die Agglomerationen betrifft.	Z	
Gemeinde Port	Stimme eher zu		Einfluss auf Port ist nicht beurteilbar.	Z	
Gemeinde Ringgenberg	Stimme nicht zu	21	Zwischen Interlaken und Brienz führt die Aare-Route 8 zwischen Iseltwald und Giessbach zum Teil auf unbefestigten Strassen. Insbesondere Radrennfahrer weichen daher auf das rechte Brienzseeufer aus. Auf der Kantonsstrasse von Interlaken nach Brienz sind allerdings keine durchgehenden Radstreifen oder Velowege vorhanden. Durch die massive Zunahme des motorisierten Verkehrs (Gesamtverkehr Durchschnitt [24h] 7'145 Fahrzeuge März 2024) ist der Radfahrer ausserorts wie auch innerorts gefährdet. Durch den Zusammenschluss des Schulsystems mit der Gemeinde Niederried wird die Strecke Ringgenberg – Niederried als Schulveloweg benützt und muss sicherheitstechnisch verbessert werden. Die Schwachstelle ist im Sachplan Velowegnetz aufzunehmen und mit einer entsprechenden Massnahme zu beheben.	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten. Nichtsdestotrotz plant der OIK I, angestossen durch die Motion 296-2020 "Radweg am Brienzsee", Verbesserungen im Abschnitt Ringgenberg -- Niederried. Ziel ist es, auf einer Strassen-seite eine durchgängige Veloweglösung von Brienz bis Interlaken zu realisieren, welche insbesondere von unsicheren Velofahrenden in beide Richtungen genutzt werden kann.
Gemeinde Sigriswil	-		Keine Äusserung zur Mitwirkung (da nicht in unserer Gemeinde).	Z	
Gemeinde Spiez	-	24	Frutigenstasse, Spiezwiler: Die Frutigenstasse in Richtung Kandertal ab Abzweigung Stegweidstrasse ist als Gemeinde- oder Privatstrasse dargestellt, obwohl es sich dabei um eine Kantonsstrasse handelt. Dies ist zu korrigieren.	Nb	Die Kantonsstrasse verläuft von der Frutigenstrasse weiter über die Stegweidstrasse. Die Strasse parallel zur A6 ist eine Gemeinde- bzw. Privatstrasse. Dies ist folglich so im Plan abgebildet.
Gemeinde Twann-Tüscherz	-	7	Auf der Strecke Ligerz > Twann > Biel wurde bei der grosszügigen Renovation der N5 die Gelegenheit verpasst, eine sichere, abgetrennte Velobahn zu realisieren.	K	
Gemeinde Uetendorf	Stimme nicht zu	19; 51, 102, 103	Die Basis dieser Velobahnen ist die Machbarkeitsstudie. Diese ist Stand heute klar zu wenig ausgereift, um diese in eine solche Detailplanung wie den Sachplan Velowegnetz zu übernehmen. Gerade für die Gemeinden Uetendorf und Uttigen sind die Massnahmen gemäss vorherigem Punkt nicht umsetzbar, was bereits mit dem ERT besprochen wurde. Es sind insbesondere keine Massnahmen vorzusehen, die nicht mit den Gemeinden abgesprochen wurden (Beschränkung des MIV und weitere Massnahmen).	B	Aufgrund der Mitwirkungseingaben der Gemeinden Uetendorf und Uttigen sowie des Entwicklungsraums Thun wird vorerst auf die Anpassungen Nr. 101, 102, 103 und die entsprechenden Abschnitte der Anpassung Nr. 51 verzichtet. Die Linienführung der Velobahn im Abschnitt Uttigenbrücke bis Thun soll mit der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung bis Ende 2026 geklärt werden. Dabei sind die Ergebnisse



Alltagsnetz	Frage 4: Die Velobahnen bilden die höchste Ebene des Velowegnetzes für den Alltagsverkehr im Kanton Bern. Sie liegen weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus.				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
			Massnahme 111: ist richtig (Ausbau SBB), noch zu ergänzen mit Koordination potentielle Erschliessung Süd gemäss Sachplan Militär. Massnahme 112: wurde während der Studie nur als Kompromiss gegenüber anderen Massnahmen gutgeheissen. Grundsätzlich wäre es eine Verschlechterung der Gesamtsituation, den Franzosenweg vollständig zu asphaltieren.		der im Juni 2025 vorliegenden Studie Velobahn V4 Uetendorf - Thun abzustimmen.
Gemeinde Uttigen	Stimme nicht zu	19; 51, 102, 103	Der Gemeinderat beantragt, die Velobahn in die Zuständigkeit des Kantons zu überführen. Die Basis dieser Velobahnen ist die Machbarkeitsstudie. Diese ist Stand heute klar zu wenig ausgereift, um diese in eine solche Detailplanung wie den Sachplan Velowegnetz zu übernehmen. Gerade für die Gemeinden Uttigen und Uetendorf sind die Massnahmen gemäss vorherigem Punkt nicht umsetzbar, was bereits mit dem ERT besprochen wurde. Es sind insbesondere keine Massnahmen vorzusehen, die nicht mit den Gemeinden abgesprochen wurden (Beschränkung des MIV und weitere Massnahmen).	B	Aufgrund der Mitwirkungseingaben der Gemeinden Uetendorf und Uttigen sowie des Entwicklungsraums Thun wird vorerst auf die Anpassungen Nr. 101, 102, 103 und die entsprechenden Abschnitte der Anpassung Nr. 51 verzichtet. Die Linienführung der Velobahn im Abschnitt Uttigenbrücke bis Thun soll mit der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung bis Ende 2026 geklärt werden. Dabei sind die Ergebnisse mit der im Juni 2025 vorliegenden Studie Velobahn V4 Uetendorf - Thun abzustimmen.
Gemeinde Wald BE	Stimme eher zu	16	Ein vernünftiger Veloweg auf den Längenberg wäre wünschenswert. Auf der Strecke zwischen Kehrsatz und Kühlewil stellen Velofahrende für den übrigen Verkehr ein Hindernis dar, was immer wieder zu heiklen Überholmanövern und gefährlichen Situationen führt. Eine andere Lösung wäre hier erstrebenswert. Aus Sicht der Gemeinde Wald sollte auf diesem Streckenabschnitt ein Veloweg markiert und die Mittelinie aufgehoben werden.	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie in den jeweiligen Strassenprojekten in Abhängigkeit der geltenden Ausbaustandards festgelegt. Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
Gemeinde Worb	Stimme zu	16	Velobahn 21 zwischen Rubigen und Gümligen: Eine neue Velobahn entlang der Bahn auf der Seite des Rüfenachtmoos im kommunalen Landschaftsschutzgebiet, Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung und regionales Flachmoor ist nicht weiter zu verfolgen. Die Velobahn muss auf der Seite von Allmendingen geführt werden.	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet.
Gemeinde Zollikofen	-		Der Gemeinderat Zollikofen hat sich nicht detailliert mit den Velobahnen beschäftigt, da die Gemeinde nicht betroffen ist.	Z	
Grand Chasseral Tourisme	-		Les Voies Express Cyclables (VEC) prévues et inscrites dans le PS répondent probablement à ces exigences (sans objet pour le Jb) mais, en réponse à la question qui n'est pas posée, les VEC sont en nombre largement insuffisant.	H	L'emplacement exact des liaisons de voies express cyclables sont étudiées dans le cadre d'études de corridor jusqu'à la prochaine mise à jour du Plan sectoriel.
Grüne Aarberg	Stimme zu		Anbindung Aarberg Richtung Bern und Biel fehlt.	K	Aarberg ist in Richtung Biel sowohl über die Velobahn Aarberg - Lyss - Biel als auch die Velohauptverbindung I Aarberg - Kapellen - Hermrigen - Bellmund angebunden. Aarberg ist in Richtung Bern über Radelfingen - Frieswil - Wohlen b. B. angebunden.
Grüne Kanton Bern	Stimme eher zu	50, 51	Anmerkungen zu einzelnen Velobahnen: - 50: Die Velobahn von Lyss nach Biel wird unterstützt. Dass eine neue Brücke über den Nidau-Büren-Kanal, trotz Spitalzentrum, finanzierbar ist, hoffen wir. Alternativ kann der Weg aber auch entlang der T6 geführt werden. Velobahn Spiez-Thun: Mögliche Velobahnführung Thun – Spiez ist gut. Es braucht jedoch folgende Anpassungen: - Verbindung via Pech (Kornweidli) - Route via Stauweiher realisieren (inkl. Fahrverbot-Aufhebung am „Stauweiher“) statt via mit grossem Autoverkehr belastete Thunstrasse	H	Velobahn Lyss-Biel: Die Führung über die bestehende Brücke der T6 erfüllt die kantonalen Standards nicht und kann aus statischen Gründen nicht verbreitert werden. Eine zusätzliche Brücke ist im Rahmen der Renovierung im Zuge des Spitalzentrumneubaus geplant. Velobahn Spiez-Thun: Die Linienführung der Velobahn wird im Rahmen von Korridorstudien zur Prüfung der Machbarkeit und Verhältnismässigkeit bis 2027 festgelegt.



Frage 4: Die Velobahnen bilden die höchste Ebene des Velowegnetzes für den Alltagsverkehr im Kanton Bern. Sie liegen weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
			- Weiterführen der Route ab Dürrenbühlweg – Überführung Simmentalstrasse (auf Niveau Bahngleis) - „Uech“ siehe auch überwiesene Motion Zahner im Parlament Spiez. B387 Die zahlreichen potenziellen Korridore um Bern scheinen richtig gewählt zu sein. - In der Stadt Bern sehen wir Handlungsbedarf. - In der Agglomeration Biel müsste der zu prüfende Korridor am rechten Bielerseeufer bis Mörigen erweitert werden.		
Grüne Worb	Stimme nicht zu		Auch die Strecke Worb - Rüfenacht - Gümligen entlang der Kantonsstrasse ist als Korridor zur Prüfung einer Velobahn aufzunehmen.	Nb	Gemäss Potenzialanalyse des Kantons Bern sind aufgrund des vorhandenen Velopotenzials zwei Velobahnen zwischen Worb und Bern als unverhältnismässig einzustufen.
Jura Bernois.Bienne	Plutôt pas d'accord		Les Voies Express Cyclables (VEC) prévues et inscrites dans le PS répondent probablement à ces exigences (sans objet pour le Jb) mais, en réponse à la question qui n'est pas posée, les VEC sont en nombre largement insuffisant.	H	L'emplacement exact des liaisons de voies express cyclables sont étudiées dans le cadre d'études de corridor jusqu'à la prochaine mise à jour du Plan sectoriel.
Kanton Solothurn	Stimme nicht zu		Die kantonalen Velovorrang- und Velohaupttrouten müssen interkantonal koordiniert werden. Wir stellen insbesondere im Raum Wangen a.A. - Aarwangen - Wiedlisbach fest, dass diese Koordination mit dem Kanton Solothurn nicht erfolgt ist und bitten Sie, dies im Rahmen der Überarbeitung des Sachplans vorzunehmen.	B	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet. Die Koordination mit den Nachbarkantonen ist daher vorzusehen.
Ortsgruppe Bolligen-Ittigen der Pro Velo Bern	Stimme eher nicht zu	12; 48	Es fehlt die Velobahn/Velohauptverbindung I und Veloweg für die Freizeit und wir stellen Antrag: Nr. 48 Burgdorf – Krauchthal ist zu verlängern von Krauchthal via Hub – Lutzeren – Bolligen Dorf – Bolligen Station – Wegmühle bis zum Kreisel Kantonsstrasse Bern-Worb. Es handelt sich um eine gravierende Netzlücke. Es gibt viele VelopendlerInnen Bern/Bolligen – Oberburg/Burgdorf und umgekehrt, welche diese gefährliche Kantonsstrasse täglich fahren. Es braucht einen zur Strasse getrennten Veloweg oder, im Minimum, eine Strassenverbreiterung mit deutlich markierter Velospur. Damit könnte das Umsteigen aufs Velo signifikant gefördert werden und vor allem das Unfallrisiko für Velofahrende auf dieser Raserstrecke vermindert werden. Das Teilstück "Strassenkorrektur und Erstellung Radstreifen oder Radweg entlang Krauchthalstrasse im Ausserortsbereich zwischen Hueb und Lutzeren war schon im kantonalen Richtplan Veloverkehr enthalten als Massnahme C2.3. Wieso auf dieser viel befahrenen Agglomerationsstrasse keine Velobahn enthalten ist, überhaupt nichts in der grossflächigen Gemeinde Bolligen, verstehen wir nicht.	Nb	Mit der Anpassung Nummer 48 wird die Kantonsstrasse zwischen Burgdorf und Krauchthal als zu ersetzende Kantonsstrasse im Sachplan festgelegt. Die dafür vorgesehene Linienführung ist ebenfalls im Sachplan festgelegt. Für den folgenden Abschnitt Krauchthal bis Hub ist bereits eine alternative Führung auf einer Gemeindestrasse im Sachplan festgelegt. Für den Abschnitt Hub bis Bolligen verläuft die Veloverbindung auf der Kantonsstrasse als Hauptverbindung II, für eine Velobahn ist das Potenzial nicht ausreichend.
Pro Natura Bern	Stimme eher nicht zu		Diverse Routen führen durch geschützte Lebensräume und Einstandsgebieten von Wildtieren.	K	
SP Kanton Bern	Stimme eher nicht zu	50	In der Agglomeration Biel müsste der zu prüfende Korridor am rechten Bielerseeufer bis Mörigen erweitert werden. 50: Die Velobahn von Lyss nach Biel wird unterstützt. Dass eine neue Brücke über den Nidau-Büren-Kanal, trotz Spitalzentrum, finanzierbar ist, hoffen wir. Alternativ kann der Weg aber auch entlang der T6 geführt werden.	Nb	Die Korridore zur Prüfung der Machbarkeit und Verhältnismässigkeit wurden basierend auf der Velopotenzialanalyse festgelegt. Im weiteren Verlauf von Ipsach nach Mörigen wird der Potenzial-Richtwert für eine Velobahn nicht erreicht.
SPPlus Büren an der Aare	-	7	Das mag für die Agglomerationen stimmen, für die Region unteres Seeland, wo Arbeitsplatzzonen in den Regionalzentren erschlossen werden müssen, herrschen andere Voraussetzungen. Hier sind auch die topografischen Voraussetzungen gegeben, den Veloverkehr mit guten Infrastrukturen zu fördern. Die	Nb	Gemäss Potenzialanalyse des Kantons Bern erreicht das in den genannten Korridoren vorhandene Velopotenzial die Richtwerte für eine Velobahn nicht.



Frage 4: Die Velobahnen bilden die höchste Ebene des Velowegnetzes für den Alltagsverkehr im Kanton Bern. Sie liegen weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
			SPplus Büren fordert deshalb die vorstehend genannten Radwege Dotzigen - Büren- Rüti - Arch - Leuzigen und Büren - Pieterlen/Meinisberg/Lengnau als Velobahnen zu bezeichnen.		
Verein seeland.biel/bienne	Stimme zu	11; 50	Im Perimeter von seeland.biel/bienne wird die Linienführung der Velobahn Lyss – Biel (Teilabschnitt Korridor V29) im Abschnitt Lyss Nord – Verzweigung Brügghoos festgelegt. Wir haben dazu keine Einwände oder Bemerkungen.	Z	



Freizeitnetz		Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
BEBike	Stimme eher nicht zu		<p>Die aktuelle Situation der Mountainbike-Routen und Trails im Kanton Bern entspricht nicht mehr den zeitgemässen Anforderungen. Das jetzige Angebot hält den Ansprüchen der Bikenden nicht mehr stand. Durch die wachsende Beliebtheit des Sports wächst das durchschnittliche Fahrkönnen der Mountainbiker*innen und die bereits existierenden Mountainbike-Routen sind für viele Biker zu wenig anspruchsvoll was dazu führt, dass sich jeder seine eigenen Trails sucht und für seine Wünsche zu erfüllen regelmässig ins Graubünden, ins Wallis oder ins Ausland fährt. Es werden mehr Singletrails und technischere Passagen auf Wegen gefordert. Um der stetig wachsenden Nachfrage Rechnung zu tragen, muss die MTB-Weginfrastruktur im Kanton Bern ausgebaut und angepasst werden. Ein wichtiger Optimierungspunkt ist die Diversität der Weginfrastruktur. Schweiz Mobil und BEBike sind der Meinung, dass ein lokales Mountainbike-Angebot aus diversen Wegarten bestehen sollte (z.B. einzelne für die Region wichtige Abfahrten/Trails, gebaute Pisten/Anlagen oder lokale Mountainbike-Routen) und nicht zwingendermassen nur aus Routen. In Zukunft müssen auch die nationalen und regionalen Mountainbike-Routen die Qualitätsvorgaben erfüllen damit diese auch benutzt werden und nicht weiterhin als «Abschreckung» wahrgenommen werden, um diese möglichst zu umfahren. D.h. die nationalen und regionalen Routen sollen dazu dienen, auf attraktiven, im Netzplan integrierten lokalen Trails und Routen, respektive Routenabschnitten und auf unterschiedlichen Wegarten die Ortschaften und Ausgangspunkte zu verbinden. Mit der Verschmelzung von attraktiven lokalen Routen, Trails und Wegabschnitten auf den verschiedenen Wegtypen wird das kantonale MTB-Netz automatisch interessanter für den Bikenden, und wird schlussendlich dann auch benutzt. Das Ziel muss sein, dass BEBike gemeinsam mit dem Kanton Bern in den nächsten Jahren ein MTB-Routennetz umsetzt, dass möglichst viele Bedürfnisse sowohl von den Bikenden wie auch von den verschiedenen Stakeholdern abdeckt.</p> <p>Wichtig ist, dass die lokal bereits vorhandenen meist "wilden Trails und Pisten" gezielt in das Netz eingebunden werden, denn diese haben sich genau den Bedürfnissen entsprechend ergeben und müssen nun noch entsprechend eingebunden werden.</p> <p>Um eine wirkliche Übersicht zu bekommen muss nun Schritt für Schritt mit jeder Region ein Wunsch- und Ist- Inventar aufgenommen werden.</p>	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland/KASISA	Stimme eher nicht zu	28	<p>Wir begrüssen die Aufnahme der Velofreizeitrouen von SchweizMobil in die Sachplanung als Folge der Änderungen des Bundesgesetzes über die Velowege.</p> <p>Wir stellen jedoch fest, dass nur ein geringer Teil der wichtigen Mountainbikerouten mit Netzfunktion in unseren Regionen abgebildet ist. Wir verweisen auf unsere Regionale Mountainbikeplanung, auf unsere Antworten in den nachfolgenden Fragen und auf unsere ausführlichere schriftliche Stellungnahme vom 23. September 2024.</p> <p>Zudem sind die im jetzigen Sachplan Veloverkehr enthaltenen Routenoptimierungen Nr. 173 und 178 beizubehalten. Siehe auch hier unsere Antworten zu nachfolgenden Fragen und unsere ausführlichere schriftliche Stellungnahme vom 23. September 2024.</p>	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt. Die Routenoptimierungen werden belassen. Die Verantwortung für die Realisierung dieser neuen Wegabschnitte zur Optimierung der Velolandroute obliegt den Standortgemeinden. Investitionen zu Gunsten des Veloverkehrs sind gemäss Artikel 59 Strassengesetz beitragsberechtigt.



Freizeitnetz		Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
Berner Waldbesitzer BWB	Stimme nicht zu		Die Besucherlenkung im Wald wird grundsätzlich begrüsst. Die Berücksichtigung und Mitwirkung der betroffenen Eigentümerschaften von Privatstrassen, Forststrassen sowie die Klärung hinsichtlich der Zusammenlegung von Wanderwegen und MTB-Routen wird im Sachplan zu wenig Rechnung getragen. Die betroffenen Privateigentümer wurden nicht kontaktiert. Neben einer Baubewilligung ist ein Einverständnis der Eigentümerschaft einzuholen sowie Nutzungsverträge mit entsprechenden Entschädigungen festzulegen.	N	Der Sachplan Velowegnetz legt die wichtigen Mountainbike-Routen behördenverbindlich fest. Planung, Bau und Betrieb der Routen sind Sache Aufgabe der Gemeinden.
			Unzureichend ist ebenfalls folgende Ausführung: "Auf Waldstrassen hat der Veloverkehr temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen z. B. infolge Holzschlag oder Windwurf zu dulden." Die Velorouten/MTB-Routen müssen umgeleitet werden, was für den Bewirtschafter zusätzliche Aufwände bedeutet. Ebenso wenig wird der Unterhalt der Routen, die Pflege des Lichtraumprofils und anfallende Sicherheitsschläge oder anfallender Müll und zusätzliche Parkiermöglichkeiten im Sachplan erwähnt. Der Verband der Berner Waldbesitzer erwartet diesbezüglich Nachbesserungen und Präzisierungen im Sachplan Velowegnetz.	Nb	Die erwähnten Anliegen sind nicht Inhalt des Sachplans Veloverkehr und sind auf gesetzlicher Stufe zu regeln.
Bike Region Voralpen	Stimme eher nicht zu		Aus der Sicht des Vereins erfüllt die bereits existierende Mountainbike-Infrastruktur des Kantons die Anforderungen der Mountainbiker*innen nicht. Gerade in den Regionen südlich der Stadt Bern zwischen Köniz und Schwarzenburg sowie zwischen Bern und Riggisberg weist das bestehende Netz grosse Lücken auf und die Bedürfnisse der Bikenden werden nicht abgeholt. Deswegen entschied sich der Verein Bike Region Voralpen (VBRV) ein Mountainbike-Routen Projekt zu starten. Unser Verein Bike Region Voralpen (seit 2020) arbeitet eng mit dem Naturpark Gantrisch, den betroffenen Gemeinden und Vereinen sowie mit der kantonalen Interessenvertretung BEBike zusammen. Unser Ziel ist es, die Region zu einer erfolgreichen, naturnahen und nachhaltigen Mountainbike- und Fahrradregion zu entwickeln.	K	
		15, 16, 18, 19	Wir beantragen die Aufnahme der folgenden "Korridore zur Klärung der Linienführung": (Bild, Korridor Bern <-> Niederscherli <-> Schwarzenburg, ist im Nachtrag, welchen wir per Email zusenden, ersichtlich). Das Routenkonzept in diesem Korridor umfasst eine Zubringerlinie vom Loryplatz (Gemeindegebiet Stadt Bern) bis an den Bahnhof in Niederscherli (Gemeindegebiet Köniz). Entlang dieses Zubringers werden zwei Mountainbike-Loops geplant. Diese sollen den Naherholungsbedürfnissen der in diesem Gebiet wohnenden Mountainbikern gerecht werden und einerseits im Könizbergwald, andererseits rund um den Swiss Bike Park umgesetzt werden. Weiter soll es eine A nach B Verbindung mit verschiedenen Varianten (je nach Fahrrichtung) zwischen Niederscherli und Schwarzenburg geben. Auch diese Verbindung dient in erster Linie der Naherholung, soll aber auch den Bikenden aus der Stadt Bern eine Möglichkeit bieten einfach in die Gantrisch Region und zu den dort existierenden Mountainbike-Routen zu gelangen. Wir verweisen hiermit auch auf die Mitwirkungseingabe von der Gemeinde Köniz (Eingabe des Korridors auf ihrem Gemeindegebiet).	B	Die Routenkorridore werden als Vororientierung berücksichtigt.



Freizeitnetz		Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
			<p>(Bild, Korridor Eingabe der Gemeinde Köniz, ist im Nachtrag, welchen wir per Email zusenden, ersichtlich).</p> <p>(Bild, Korridor Kehrsatz/Belp <> Riggisberg/Mühlethurnen, ist im Nachtrag, welchen wir per Email zusenden, ersichtlich).</p> <p>Das Routenkonzept bei diesem Korridor beinhaltet ebenfalls eine Zubringerlinie zwischen Kehrsatz/Belp und Riggisberg/Mühlethurnen. Um den Bedürfnissen der Bikenden in der Region gerecht zu werden und die Nutzung der Wälder entlang dieses Zubringers optimal kanalisieren zu können, werden entlang dieser Linie diverse Loops eingebaut.</p> <p>Die Loops sollen im Taanwald (Gemeindegebiet Rüeggisberg), an der Bütschlelegg (Gemeindegebiet Rüeggisberg/Niedermuhlern), am Lisiberg/im Englisbergwald (Gemeindegebiet Wald) und im Cholholzwald (Gemeindegebiet Belp) umgesetzt werden.</p> <p>Da sich diese Routenkonzepte der Neuausrichtung von Schweiz Mobil (Mountainbikeland 2.0) anpassen und entlang der bereits existierenden Wunschrouten die Grundeigentümer noch nicht involviert wurden, möchte der Verein Bike Region Voralpen, nach Absprache mit den Gemeinden, einen Korridor im Sachplan eintragen lassen.</p> <p>Die Zielgruppen beider Korridore umfassen einerseits den Tourenfahrer, welcher auf der etwas einfacheren und dennoch naturnahen Zubringerlinie unterwegs sein kann, andererseits den Enduro-/Allmountain-Biker, welcher sich in den anspruchsvolleren und Singletrail lastigeren Loops zuhause fühlt.</p> <p>Für beide Korridore ist bereits eine detaillierte Linienführung vorhanden, welche mit sämtlichen involvierten Gemeinden besprochen wurde. Acht von insgesamt zehn Gemeinden haben unserem Routenvorschlag bereits schriftlich zugestimmt. Ein Dokument aller Rückmeldungen werden wir als Nachtrag zu dieser Eingabe per E-Mail einreichen. Mit den Gemeinden Niedermuhlern und Belp sind wir noch mit der Kompromissfindung der Linienführung beschäftigt. Von der Gemeinde Belp haben wir jedoch bereits einen Mitbericht der Fachstelle Generationen (Bereich Sport und Freizeit) und von der Abteilung Planung und Infrastruktur erhalten. Dieser Bericht ist ebenfalls in unserem Nachtrag zu finden.</p> <p>Die Linienführung wird sich zum Grossteil auf bereits existierenden Wegen befinden. Daher wurde die Checkliste Koexistenz auf Wanderwegen sowie die Arbeitshilfe vom Kanton zur Planung von Mountainbike-Routen angewendet.</p> <p>Des Weiteren fanden bereits mit Schweiz Mobil, der Wildhut sowie BEBike Gespräche zur Linienführung statt. In einem nächsten Schritt werden im Rahmen der Partizipation die restlichen Grundeigentümer, Bewirtschafter, Verbände und weitere Behörden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden über das Projekt</p>		



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
				<p>informiert (Herbst/Winter 2024). Im November 2024 findet zusätzlich ein Workshop mit den Gemeindevertretern sämtlicher betroffenen Gemeinden zur Erarbeitung eines Unterhalts- und Finanzierungskonzeptes statt. Für eine bessere Übersicht zum aktuellen Stand unseres Projektes, werden wir im Nachtrag unsere Meilensteinplanung anhängen. Diese Planung wird auch in regelmässigen Abständen der Regionalkonferenz Bern Mitte (RKBM) sowie den Gemeinden zur Überprüfung zugestellt.</p> <p>Zusammen mit dieser Mitwirkungseingabe werden wir einen Nachtrag mit den wichtigsten Dokumenten zum Projekt per E-Mail einreichen. Weitere Unterlagen können bei Bedarf gerne nachgeliefert werden.</p>		
				<p>Mountainbike: SchweizMobil erarbeitet im Auftrag des ASTRA eine Vollzugshilfe "Planung von Mountainbike-Infrastruktur". Darin werden neben Routen auch weitere Netzelemente (Trails, Pisten, Verbindungen etc.) als Mountainbike-Weginfrastruktur relevant sein. Diese Elemente sollen in Zukunft als Mountainbike-Basisnetz in der Kommunikation dargestellt werden können. Die SchweizMobil/Mountainbikeland-Routen sollen im Gegenzug noch stärker die kundenorientierten Best-of-Angebote positioniert werden.</p> <p>Gemäss 3.3.3.2 Abgrenzung Mountainbike-Infrastruktur sind die festgelegten Freizeitrouen direkt mit dem Netz von SchweizMobil verknüpft. Wichtig ist dabei, dass im Sachplan nicht nur Mountainbikeland-Routen (Best-of) sondern auch weitere Mountainbike-Weginfrastrukturen wie (Trails, Pisten, Verbindungen etc.) aufgeführt werden können. Das System Mountainbike wird im Rahmen der Erarbeitung Vollzugshilfe "Planung von Mountainbike-Infrastruktur" weiterentwickelt und sollte im Sachplan adaptiert werden können. Der explizite Ausschluss von Mountainbike-Pisten für Beiträge des Kantons erachten wir nicht als zielführend. Die Abgrenzung was eine Piste und was ein Trail ist, hat sich in den letzten Jahren immer wieder als schwierig erwiesen. Mit dem weiterentwickelten System sind Pisten (gebaute Mountainbike-Infrastruktur ohne Koexistenz) ein Teil der Mountainbike-Weginfrastruktur.</p> <p>Velowandern: Wir begrüssen es sehr, dass die gemeinsam diskutieren Routenoptimierungen (auch aus dem Programm Zukunft Veloland und Veloland 2030) in das Velowegnetz eingeflossen sind.</p>	Nb	<p>Mountainbike-Pisten, in der neuen Nomenklatur von SchweizMobil als MTB-Strecken bezeichnet, können Teil einer Mountainbike-Route sein. Von Kantonsbeiträgen ausgeschlossen sind dabei MTB-Infrastrukturen, die gemäss Fachdokumentation 2.270 von bfu & SchweizMobil als Pisten signalisiert sind.</p>
					Z	
Commune mixte de Plateau de Diesse	Plutôt d'accord			Encore à améliorer	K	
Dritte	Stimme eher nicht zu			kann ich nicht beurteilen (dazu müsste ich erst alle befahren)	Z	
Entwicklungsraum Thun	Stimme eher zu			Die Aufnahme der Mountainbike-Routen in den Sachplan Velowegnetz sowie die finanzielle Unterstützung von wichtigen Routen mit kantonaler Netzfunktion wird begrüsst. Ausserdem wird es als zielführend erachtet, dass verschiedene bestehende MTB-Routen als Schwachstellen gekennzeichnet sind, da diese oftmals nicht mehr den Anforderungen von attraktiven und zeitgemässen Routen entsprechen. Im Rahmen des regionalen Richtplans Mountainbike wurden Verbesserungsvorschläge für die bestehenden Routen erarbeitet, ausserdem wurde das Netz durch neue Routen sowie Pisten ergänzt. Die Aufnahme von weiteren Mountainbike-Routen in den Sachplan Velowegnetz wird im nachfolgenden Punkt erläutert.	K	



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
Gantrisch Biking	Stimme eher zu		<p>Im Gantrischgebiet für das ich als Präsident Stellungnehme, trifft das Landschafts- und Naturerlebnis zu. Für das Erfüllen der fahrtechnischen Herausforderungen braucht es im Gebiet noch grössere Anpassungen, für die es die kantonale Unterstützung braucht. Denn genau dieses Gebiet wird rege als Erholungs- und Tagesfreizeitgebiet aus den Agglomerationen rund um Bern und Thun sowie den Städten Thun und Bern benutzt. Jedoch die betroffenen Gemeinden in denen die Routen und Trails liegen haben ausser den Kosten nichts davon.</p> <p>Im Sachplan müssten vorhandene, vorgesehene oder geplante Pumptracks in einen erweiterten Sachplan mit einbezogen werden, da die Benutzer dieser Pumptracks (meistens Jugendliche) nach einer gewissen Zeit in der näheren Umgebung das Gelernte im Gelände ausüben werden.</p>	Nb	Pumptracks gelten als Sportanlagen und nicht Teil der im Sachplan Velowegnetz festgelegten Velowege.
Gemeinde Eggwil	Stimme eher zu		Gegenüber allfälligen MTB-Routen in unserer Gemeinde haben wir gewisse Vorbehalte im Zusammenhang mit der MTB-Planung Emmental bereits gemacht. Diese sind für allfällige Routen in der Gemeinde Eggwil oder auch Gemeinde- und/oder Regionenübergreifend zu berücksichtigen.	H	
Gemeinde Grindelwald	Stimme eher zu		In der Gemeinde Grindelwald sind die Konflikte mit den internationalen Gästen, Wanderern und den Velo- und Mountainbikefahrer herausfordernd. Betroffen sind v.a. die Touristischen Hotspots wie First-Bachalpsee, Region Kleine Scheidegg und dorfnahen Regionen.	K	
Gemeinde Grosshöchstetten	Stimme eher zu		<p>Des Weiteren wäre die direkte Verbindung zwischen der Freizeitroute 84 und Route 499 geschaffen.</p> <p>Mit der Anbindung der Velofreizeitroute von Ried - Nest - GHS - Zäziwil wäre die Anschlussverbindung vom Felderkreisel GHS - Bernstrasse - Bahnhofstrasse - Mirchelstrasse - Moosweg - Stockernweg - GD Mirchel an die Freizeitroute 94/ 84 Richtung Thun möglich und naheliegend. Die Verbindung von GHS via Mirchel nach Konolfingen (Nr. 80) wurde bereits in der Velokorridorstudie der RKBM vom 13.04.2022 als wichtige Querverbindung erfasst. Dadurch würde zusätzlich das Schwimmbad in Grosshöchstetten erschlossen.</p> <p>Die Strassen sind mehrheitlich wenig befahren und werden bereits jetzt für den Alltags- und Freizeitveloverkehr genutzt.</p> <p>Die Gemeinde Grosshöchstetten empfiehlt zu prüfen, ob die Freizeitroute 84 von Biglen nach Ried (Worb) via Nest - Felderkreisel - Grosshöchstetten (GHS) - Zäziwil an die Freizeitroute Route 94 von Zäziwil Richtung Langnau angebunden werden könnte.</p> <p>Sollte die Ersatzverbindung zwischen GHS und Zäziwil, die in einer Planungsstudie ausgearbeitet und bereits im Bearbeitungsprozess mit dem OIK II vorbesprochen wurde, aufgenommen werden, würde dies eine Verbindung der Route 84 und 94 attraktiver machen. Die Veloführung würde mehrheitlich abseits der Kantonsstrasse geführt und wäre entsprechend attraktiv für den Velofreizeitverkehr. Zusätzlich würde die geplante Dreifachsporthalle in Grosshöchstetten erschlossen.</p>	Nb	Die Verbindung besteht über das festgelegte Veloalltagsnetz inklusive der erwähnten geplanten Verbesserungen. Zusätzliche signalisierte Verbindungselemente von Freizeitrouen sind nicht vorgesehen.
Gemeinde Gsteig	Stimme zu	33	Der Gemeinderat von Gsteig ersucht um Aufnahme einer weiteren Mountainbike-Route "Heiti Gsteig - Kantonsgrenze VD" gemäss beigefügtem Planausschnitt.	B	Die Mountainbike-Route wird als Vororientierung in Form eines Korridors im Sachplan Velowegnetz berücksichtigt.
Gemeinde Guggisberg	Stimme eher zu	18; 81, 82, 83	Die Routenführungen (501, 502, 503) auf unserem Gemeindegebiet sind aktuell und entsprechen den Angaben auf den vorliegenden Unterlagen. Die	N	Zuständigkeiten und Aufgaben sind im Strassengesetz geregelt und sind nicht Sache Aufgabe des Sachplans Velowegnetz. Bau, Planung



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
				<p>notwendigen Qualitätsanpassungen auf dem Routennetz müssten zwingend vom Kanton mitfinanziert werden. Im Gebiet der Gemeinde Guggisberg sind die Unterhaltskosten sehr hoch. Der jährliche Unterhalt gestaltet sich durch geografische und geologische Gegebenheiten aufwendig und bedingt eine Kostenbeteiligung des Kantons.</p>		unter Unterhalt der Mountainbike-Routen sind Sache Aufgabe der Gemeinde. Der Kanton leistet Beiträge an wichtige Mountainbike-Routen gemäss Artikel 59 und 60a Strassengesetz. Eine Beteiligung am Wegunterhalt ist im Strassengesetz nicht vorgesehen.
Gemeinde Heimiswil	Stimme eher zu	8, 9, 12, 13; 55		<p>Die Herzroute 899 (als neue Velowanderroute Nr. 55 im Erläuterungsbericht aufgeführt) führt von Rüegsau über den Schallenberg über die Gemeindegrenze in den Weiler Busswil, welcher in Heimiswil liegt. Es ist für sämtliche Beteiligten klar, dass diese Route ein hervorragendes Landschafts- und Naturerlebnis bietet.</p> <p>Jedoch gehören ca. 50 Meter Strasse direkt von der Gemeindegrenze nach Busswil dem Landwirt und sind nicht reglementarisch der Öffentlichkeit gewidmet.</p> <p>Da die Velofahrer zum Teil nicht auf die Naturstrasse vorbereitet sind, gemäss dem Landwirt die Arbeit teilweise behindern und auch schon ein Unfall passiert ist, hat der Landwirt gewünscht, dass die Herzroute verlegt wird. Die Gemeindevertreter und Vertreter der Herzroute haben mit dem Landwirt bereits ein Gespräch gesucht, es konnte jedoch keine dauerhafte Lösung gefunden werden, ausser dass die Herzroute verlegt werden müsste. Sollte der Landwirt / Eigentümer die Strasse sperren (was er aufgrund der Besitzverhältnisse könnte), dürfte die Veloroute nicht mehr über diese Strecke führen.</p> <p>Für die Gemeinde stellt die Verbindung keine zwingend zu unterhaltende Strecke dar, weshalb bei einer privaten Sperrung eventuell die gesamte Verbindung privatisiert würde. Eine Übernahme des noch privaten Strassenstücks ist für die Gemeinde und auch den Eigentümer keine Option.</p> <p>Aus den obengenannten Gründen ist aus Sicht der Gemeinde die längerfristige Festlegung dieser Route als Velowanderroute nicht empfehlenswert.</p>	Nb	Nach Rücksprache mit der Gemeinde (Telefonat vom 11.12.2024) wird aufgrund der durchgeführten Abklärungen an der bisherigen Linienführung der Velowanderroute Nr. 899 im betreffenden Abschnitt festgehalten.
Gemeinde Innertkirchen	Stimme eher nicht zu			Zurzeit existieren nur regionale Hotspots und kein flächendeckendes Angebot im Kanton Bern. Hier ist bestimmt noch Potential nach oben auch im Vergleich z.B. mit Kanton Graubünden oder mit dem Velowegnetz in Holland.	K	
Gemeinde Kirchlin-dach	Stimme eher zu	8, 9, 12, 13; 55		Neue signalisierte lokale Velowanderroute Nr. 890 «Frienisberg-Fernsichtroute» wird begrüsst.	Z	
Gemeinde Köniz	Stimme eher zu	16, 15, 19		Wir beantragen, folgende Mountainbike-Routen in den Sachplan aufzunehmen: - Ulmiz-Trail: Die Planung und Projektierung des "Ulmiz-Trail" ist weit vorgeschritten. Der Ulmiz-Trail soll als lokale Mountainbike-Route signalisiert werden und kann als wichtige Mountainbike-Route eingestuft werden: Der Bedarf in der Naherholung ist vorhanden, hoher Single Trail-Anteil in den Abwärtspassagen, attraktive Räume und attraktives Fahrerlebnis, Anschluss an das vorhandene Velowegnetz, übergeordnetes Routenkonzept gemäss Bike Region Voralpen). Eine vollständige Vorabklärung wurde durchgeführt (Sept 2023) und das Projekt wird aktuell in Zusammenarbeit mit Ämtern und Fachstellen auf Baubewilligungsreife bereinigt. Vereinbarungsentwürfe mit den	B	Teilweise berücksichtigt: Der Ulmiz-Trail liegt im Perimeter der geplanten Routen des Verein Bike Region Voralpen. Trails und Bike-Pisten können Teil von Mountainbike-Routen sein, als alleinstehende Infrastruktur können sie jedoch nicht im Sachplan Velowegnetzfestgelegt werden.



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
				<p>Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen liegen vor, die Umsetzung ist für 2025 geplant.</p> <p>Als Erweiterung dieses (=Ulmiz-Trail) Trails ist die "Längenberg-Route" vorgesehen. Bei dieser Route ist die Linienführung auf Gemeindegebiet Köniz bereinigt und wird daher als "Linie" dargestellt und zur Aufnahme in den Sachplan beantragt. Auch die Fortsetzung Richtung Zimmerwald ist mit den Gemeindebehörden abgestimmt. Wir beantragen die Aufnahme der "Längenberg-Route" von Kehrsatz via Ulmizberg – Oberulmiz – Kühlewil (- Zimmerwald - Niedermuhlern – Riggisberg) in den Sachplan. Diese Eingabe erfolgt gleichzeitig auch durch den Verein Bike Region Voralpen (VBRV) und ist zwischen VBRV und der Gemeinde abgestimmt.</p> <p>Weniger weit fortgeschritten ist die Planung einer Mountainbike-Route zwischen Bern und Niederscherli bzw. Niederscherli - Schwarzenburg (u.a. als Zufahrt zu den Mountainbike-Routen im Gantrisch.</p> <p>Wir beantragen die Aufnahme des folgenden "Korridors zur Klärung der Linienführung" Diese Eingabe erfolgt gleichzeitig auch durch den Verein Bike Region Voralpen (VBRV) und ist zwischen VBRV und der Gemeinde abgestimmt.</p> <p>Bei diesem Projekt handelt es sich um ein NRP-Folgeprojekt des Vereins Bike Region Voralpen. Das Routenkonzept in diesem Korridor umfasst eine Zubringerlinie vom Loryplatz (Gemeindegebiet Stadt Bern) bis an den Bahnhof in Niederscherli (Gemeindegebiet Köniz). Entlang dieses Zubringers werden zwei Mountainbike-Loups geplant. Diese sollen den Naherholungsbedürfnissen der in diesem Gebiet wohnenden Mountainbiker gerecht werden und einerseits im Könizbergwald, andererseits rund um den Swiss Bike Park umgesetzt werden. Da sich dieses Routenkonzept der Neuausrichtung von Schweiz Mobil (Mountainbikeland 2.0) anpasst und entlang der bereits existierenden Wunschroute die Grundeigentümer noch nicht involviert wurden, möchte die Gemeinde in Absprache mit dem Träger des Projektes, dem Verein Bike Region Voralpen, einen Korridor im Sachplan eintragen lassen. An die Route von Bern bis Niederscherli wird eine zweite Route angehängt, welche vom Bahnhof Niederscherli bis nach Schwarzenburg gehen soll. Für weitere Informationen zum gesamten Projekt verweisen wir auf die Mitwirkungsangabe vom Verein Bike Region Voralpen.</p>		
					B	Berücksichtigt gemäss Eingabe des Vereins Bike Region Voralpen.
					B	Berücksichtigt gemäss Eingabe des Vereins Bike Region Voralpen.
	Gemeinde Lenk	Stimme nicht zu		Die in den Mitwirkungsunterlagen vorgesehenen Routen genügen bei Weitem nicht. Es sind alle Routen der Regionalen Mountainbikeplanung und kommunale Routen mit Netzverbindung aufzunehmen. Für die Region Obersimmental -Saanenland und die Planungsregion Kandertal finden sich die Routen unter https://www.planland.ch/bike/	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
	Gemeinde Meiringen	Stimme eher nicht zu		Zurzeit existieren nur regionale Hotspots und kein flächendeckendes Angebot im Kanton Bern. Hier ist bestimmt noch Potential nach oben auch im Vergleich z.B. mit Kanton Graubünden oder mit dem Velowegnetz in Holland.	K	
	Gemeinde Moutier	-		Lors de sa séance du 27 août 2024, le Conseil municipal a pris connaissance de votre lettre du 12 ct et son contenu a retenu toute son attention. Après examen des documents, nous vous informons que nous n'avons pas de remarque particulière à formuler. Nous vous remercions de prendre note de ce qui précède et vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.	Z	



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
Gemeinde Muri	-		Die Anpassung der Velolandroute 888 im Bereich Halden/Kräyigen wird begrüsst. Die Anpassungen der Linienführung der Velolandrouten 64 über das Seidenberggässli / Thunstrasse bis Egghölzli wird begrüsst. Weiter begrüsst die Gemeinde im Grundsatz, dass die neue Linienführung der Velolandrouten 64/888 im Gebiet Sonnefeld/Tannacker entlang der Geleise der Eisenbahn geführt werden sollen. So könnten die Konflikte innerhalb des Quartieres, welche aufgrund der aktuellen Linienführung entstehen, vermieden werden. Die Gemeinde ist jedoch der Meinung, dass bei dieser Linienführungen zuerst von den übergeordneten Planungsbehörden die Machbarkeit nachgewiesen werden muss, bevor die Gemeinde die Linienführung in das behördenverbindliche Planwerk der Gemeinde übernehmen wird.	H	
Gemeinde Ostermündigen	Stimme zu	11.1, 12, 13, 16, 17; 74	Die Aufnahme Mountainbike-Route Nr. 74 wird begrüsst.	Z	
Gemeinde Port	Stimme eher zu		kann nicht beurteilt werden	Z	
Gemeinde Riggisberg		19	Route 505: Die Gemeinde Riggisberg ist erstaunt, dass die Route nicht im Netzplan aufgeführt ist. Diese soll wieder in den Netzplan aufgenommen werden, damit die Verbindung vom Gantrischgebiet nach Bern über Riggisberg durchgängig erschlossen ist.	B	Die Mountainbike-Route Nr. 505 wird als lokale Route mit Schwachstellen im Sachplan Velowegnetz festgelegt.
Gemeinde Saanen	Stimme eher nicht zu		Wie bereits an der Informationsveranstaltung vom 4. September erwähnt, ist für unsere Region zurzeit ein Teilrichtplan für touristische Mountainbike-Routen beim AGR zur Vorprüfung. Wir würden es sehr begrüssen, wenn diese Routen in den Sachplan aufgenommen werden.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
Gemeinde Spiez	-		An der Simmentalstrasse zwischen Spiezmooskreisel und Abzweigung Frutigenstrasse sowie an der Oberlandstrasse ab Kronenplatz in Richtung Faulensee werden die Verbindungen ohne für uns ersichtlichen Grund in einer tieferen Ebene der Netzhierarchie dargestellt (anstatt als Hauptverbindung als Basisnetz bzw. anstatt als Velohauptverbindung I als Velohauptverbindung II). Für die Gemeinde ist nicht ersichtlich, wieso und sie unterstützt diese Anpassungen nicht.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Trachselwald	Stimme eher zu		3.3.3.1 Zielbild Mountainbike 2042 und Grundsätze Die erwähnten sorgfältigen Abklärungen, Abstimmungen und Signalisationen der verschiedenen Playern aufeinander sind strikte anzuwenden und einzuhalten.	H	
Gemeinde Twann-Tüscherz	-		Auf der Strecke zwischen Twann und Biel drängen alle Freizeitfahrer (ohne Gümmeler) auf den zu schmalen Strandweg und fahren mit zu hoher Geschwindigkeit (signalisiert ist 20 km/h), vor allem die eBike mit gelber Nummer. Auf dem Rebenweg (gebaut für die Bewirtschaftung der Rebberge) wird trotz	K	



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
				allg. Fahrverbot durchgefahren und die Rebbauern und Fusswanderer werden von den Velofahrern beschimpft.		
	Gemeinde Unterseen	Stimme zu		Allenfalls betrifft eine der voraufgeführten zur Aufnahme beantragten Massnahmen auch das Velowegnetz für die Freizeit.	K	
	Gemeinde Uttigen	Stimme eher zu		Gewisse Schwachstellen sind ausgewiesen und auch richtig (SBB Brücke). Der Verbleib dieser Velorouten auf dem Gebiet Uttigen als kantonaler Radweg ist aus Sicht des Gemeinderats zwingend beizubehalten.	Z	
	Gemeinde Wimmis	Stimme nicht zu		In der Region Simmental /Diemtigtal ist eine Route vorhanden. Im ganzen Oberland eher sehr wenig. Hier ist Handlungsbedarf!	K	
	Gemeinde Wynigen	Stimme eher nicht zu		Die Region Emmental hat einen Richtplan MTB aktuell in der Vorprüfung. Wir bitten Sie, in Absprache mit der Regionalkonferenz zu prüfen, welche Routen bereits in den Sachplan Velowegnetz aufgenommen werden können.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
	Gemeinde Zollikofen	Stimme eher zu		Das Velofreizeitnetz Nr. 8 entlang der Aare (Zuständigkeitsbereich Gemeinde) ist mit viel Konfliktpotential behaftet. Wir empfehlen, darauf zu verzichten. Ein Ausbau in der Breite ist kaum möglich, die Route ist sehr beliebt bei Aareschwimmenden, Wandersleuten und (Hunde-)Spaziergängern. Diese für den Veloverkehr frei zu geben, scheint ein schwieriges Unterfangen. Der Weg ist aber sicherlich sehr attraktiv. Die Aufhebung des Velofahrverbotes wurde vom Grossen Gemeinderat im November 2014 bereits einmal abgelehnt.	B	
	Gemeinde Zweisimmen	Stimme eher zu	28; 65, 67	Wir begrüssen die Aufnahme der Velowanderrouten, als Festsetzungen in die Sachplanung (anstatt bisher als informativer Inhalt) als Folge der Änderungen des Bundesgesetzes über die Velowege. Vor dem Hintergrund, dass mit dieser neuen gesetzlichen Regelung der Veloverkehr insgesamt verbessert werden soll, ist es unverständlich, dass die im jetzigen Sachplan Veloverkehr enthaltenen Routenoptimierungen Nr. 173 und 178 aus dem Sachplan entlassen werden sollen (betrifft grüne Nummern in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 65 und 67). Wir beantragen, dass die Routenoptimierungen 173 und 178 sind im Sachplan beizubehalten sind.	B	Die Routenoptimierungen werden belassen. Die Verantwortung für die Realisierung dieser neuen Wegabschnitte zur Optimierung der Velolandroute obliegt den Standortgemeinden. Investitionen zu Gunsten des Veloverkehrs sind gemäss Artikel 59 Strassengesetz beitragsberechtigt.
	Grand Chasseral Tourisme	Pas d'accord		"Plutôt d'accord" pour ce qui concerne le Réseau des Voies Cyclables pour les Loisirs (RVCL) inscrit au Plan Sectoriel (PS), soit la réponse à la présente question mais, "pas d'accord" pour la question qui n'est pas posée, à savoir ce qui manque : - Liaisons sur le Plateau de Diesse comme par ex. (Bienne - Evillard funi.- Twannberg) - Lamboing / Nods - La Praye - Route de Châtillon puis Prêles ou Champfahy - La Neuveville / ... - liaison Court - (Gänsbrunnen), - Parcours VTT selon Plan Directeur Sectoriel VTT 2020 du Jura bernois, - Bike Park de Valbirse, ...	B	Les nouveaux itinéraires VTT sont élaborés dans le cadre des planifications régionales, d'autant qu'ils remplissent les critères des "itinéraires VTT importants" selon le chapitre 3.4.3.4 du Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025. Les itinéraires importants des planifications régionales sont retenus.
	Grüne Kanton Bern	Stimme eher nicht zu		Auf der Strecke zwischen Twann und Biel drängen alle Freizeitfahrer (ohne Gümmeler) auf den zu schmalen Strandweg und fahren mit zu hoher Geschwindigkeit (signalisiert ist 20 km/h), vor allem die eBike mit gelber Nummer. Auf dem Rebenweg (gebaut für die Bewirtschaftung der Rebberge) wird trotz	K	



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
				<p>allg. Fahrverbot durchgefahren und die Rebbauern und Fusswanderer werden von den Velofahrern beschimpft.</p> <p>Das Netz für das Velowandern ist nur unwesentlich ausgebaut worden. Für den weiteren Ausbau sollten auch die Sicherheitsbedürfnisse von Familien und ungeübten Velofahrer*innen einbezogen werden.</p> <p>Zum Netz Mountainbike: - Stimmen wir nicht zu: Der Plan bildet im Wesentlichen das heutige SchweizMobil-Netz ab und das ist u.E. rund um Bern klar ungenügend. Viele Teerstrassen und sehr dünn (nur die Route 77 Richtung Langnau). Das führt auch dazu, dass es überall Mountainbikes hat und es immer wieder zu Nutzungskonflikten kommt. Auch in den Voralpen und im Oberland ist das Netz verglichen zum Beispiel mit Graubünden dünn. - Die Mountainbike-Routen sind an diversen Orten (insbesondere Jura und Berner Oberland) auf den bisherigen Velowanderrouten, geteerten Wegen oder Forststrassen angelegt worden. Sie erfüllen die spezifischen Bedürfnisse von technischen Fahrer*innen nicht (fahrtechnische Herausforderungen). - Singletrails sind nur vereinzelt vorhanden. - Obwohl technisch einfach, sind nur wenige Routen im Berner Oberland wegen der grossen Höhendifferenzen für Anfänger und Anfängerinnen geeignet. - Das grosse Plus in der Region Oberland Ost ist das herausragende Landschaftserlebnis und nicht die technische Herausforderung. Entsprechend sind viele E-Biker*innen anzutreffen.</p>		
					B	Diese Nutzergruppen werden bereits bei in der Netzplanung und den kantonalen Velostandards berücksichtigt.
					K	Die bestehenden SchweizMobil-Routen, insbesondere die regionalen und nationalen, erfüllen grösstenteils die Qualitätsanforderungen nicht, deshalb sind diese auch als Schwachstellen gekennzeichnet. Die Planung neuer Routen und sowie die Optimierung der bestehenden Routen soll in den kommenden Jahren durch die Gemeinden und Regionen erfolgen.
Gstaad Saanenland Tourismus	Stimme nicht zu			<p>Es freut uns sehr, dass das Thema «Mountainbike» jetzt offiziell integriert ist. Das Angebot im Bereich «Mountainbike» im Kanton Bern hat noch ein sehr grosses Potential für den Tourismus/Gäste, aber auch die Bevölkerung (Freizeitbeschäftigung, Gesundheit, Wirtschaft). Aktuell ist dieses Angebot aber immer noch grossteils nicht attraktiv und zeitgemäss. Im Vergleich zu unseren Nachbarkantonen (Fribourg, Wallis, Luzern) verlieren wir sogar an Attraktivität, da diese sich in den letzten zwei Jahren stark verbessert haben. Entwickelt sich der Kanton Bern in den nächsten zwei Jahren nicht konkret stark weiter, besteht die grosse Gefahr, dass er im schweizweiten Vergleich den Anschluss definitiv verliert.</p>	K	
Jura Bernois.Bienne	Pas d'accord			<p>"Plutôt d'accord" pour ce qui concerne le Réseau des Voies Cyclables pour les Loisirs (RVCL) inscrit au Plan Sectoriel (PS), soit la réponse à la présente question mais, "pas d'accord" pour la question qui n'est pas posée, à savoir ce qui manque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liaisons sur le Plateau de Diesse comme par ex. (Bienne - Evillard funi.- Twannberg) - Lamboing / Nods - La Praye - Route de Châtillon puis Prêles ou Champfahy - La Neuveville / ... - liaison Court - (Gänsbrunnen), - Parcours VTT selon Plan Directeur Sectoriel VTT 2020 du Jura bernois, - Bike Park de Valbirse, ... 	B	Les nouveaux itinéraires VTT sont élaborés dans le cadre des planifications régionales, d'autant qu'ils remplissent les critères des "itinéraires VTT importants" selon le chapitre 3.4.3.4 du Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025. Les itinéraires importants des planifications régionales sont retenus.
Kanton Solothurn	Stimme eher zu			Wir weisen darauf hin, dass im Rahmen des Projektes Zukunft Veloland Schweiz verschiedene Routen neu konzipiert werden. Dies betrifft insbesondere die regionalen Routen 24, 34, 44 und 71.	H	



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
Naturpark Diemtigtal	Stimme zu			Die Route Grimmialp wird unterstützt. Neue Routen im Diemtigtal werden aktuell im Richtplan erfasst und durch den Entwicklungsraum Thun eingegeben. Wir sind hier in der Koordinationsgruppe. Wir begrüssen diese Erweiterung.	K	
Pro Velo Kanton Bern	Stimme eher zu			Das Netz für das Velowandern ist unserer Wahrnehmung nach nur unwesentlich ausgebaut worden, was auch an der bereits erfreulichen Netzdicke liegen mag. In Zukunft sollte das Augenmerk auch gerade auf den Sicherheitsbedürfnissen von Familien und ungeübten Velofahrern und -fahrerinnen liegen.	B	Diese Nutzergruppen werden bereits in der Netzplanung und den kantonalen Velostandards berücksichtigt.
				Zum Netz für Mountainbike haben wir kein umfassendes Bild, jedoch folgende Feststellungen zum Berner Jura und Oberland Ost: Die Mountainbike-Routen sind zumindest im Berner Jura in der Regel auf den bisherigen Velowanderwegen angelegt worden und erfüllen nicht spezifische Bedürfnisse von technischen Fahrern und Fahrerinnen. Ähnlich verhält es sich im Oberland Ost. Die dort übernommenen MTB-Routen verlaufen häufig auf Forststrassen oder sogar asphaltierten Wegen und sind technisch nicht anspruchsvoll oder gar langweilig. Lediglich der Aspekt grosser Höhendifferenzen (Fitness) mag für manche attraktiv sein – Singletrails sind nur vereinzelt vorhanden. Wegen dieser Höhendifferenzen sind nur wenige Strecken für Anfänger und Anfängerinnen geeignet, obwohl sie technisch einfach sind. So sind bereits heute auf der Kleinen und Grossen Scheidegg, der Region Lauterbrunnen-Mürren, dem Grünenbergpass, etc. viele (E-)Biker anzutreffen. Das grosse Plus der Region Oberland Ost ist das herausragende Landschaftserlebnis – nicht die technische Herausforderung. Hier vergibt der Kanton Bern grosses touristisches Potential, v. a. im Wettbewerb mit anderen, ähnlichen Alpenregionen, bzw. Kantonen wie Wallis oder Graubünden.	K	Die bestehenden SchweizMobil-Routen, insbesondere die regionalen und nationalen, erfüllen grösstenteils die Qualitätsanforderungen nicht, deshalb sind diese auch als Schwachstellen gekennzeichnet. Die Planung neuer Routen und sowie die Optimierung der bestehenden Routen soll in den kommenden Jahren durch die Gemeinden und Regionen erfolgen.
Region Ob- und Nidwalden	Stimme nicht zu			Die Region Ob- und Nidwalden hat im Rahmen der Erarbeitung RGSK Ob- und Nidwalden 2025 das Konzept Regionale MTB-Routen erstellt, welches sich z.Z. noch in der kantonalen Vorprüfung befindet. Die dort seitens der Region Ob- und Nidwalden zusammen mit ProVelo Ob- und Nidwalden definierten regionalen MTB-Routen sind im kantonalen Sachplan Velowegnetz für die Freizeit aufzunehmen.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
Regionalkonferenz Emmental	Stimme eher nicht zu			Die Region Emmental hat einen Richtplan MTB aktuell in der Vorprüfung. Wir bitten mit uns Kontakt aufzunehmen und zu prüfen, welche Routen bereits in den Sachplan Velowegnetz aufgenommen werden können.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
Regionalkonferenz Oberland Ost	Stimme eher nicht zu			Dadurch, dass ein Grossteil der MTB-Routen als "bestehend mit Schwachstellen" abgebildet und somit die Notwendigkeit der Optimierung erkannt wird, wird die Aufgabe eher erfüllt. Aktuell wird die Anforderung an Mountainbike-Routen jedoch kaum erfüllt.	K	
SP Kanton Bern	Stimme nicht zu			Das Netz für das Velowandern ist unserer Wahrnehmung nach nur unwesentlich ausgebaut worden, was auch an der bereits erfreulichen Netzdicke liegen mag. In Zukunft sollte das Augenmerk auch gerade auf den Sicherheitsbedürfnissen von Familien und ungeübten Velofahrern und -fahrerinnen liegen.	B	Diese Nutzergruppen werden bereits in der Netzplanung und den kantonalen Velostandards berücksichtigt.



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
			<p>Zum Netz für Mountainbike haben wir kein umfassendes Bild, jedoch folgende Feststellungen zum Berner Jura und Oberland Ost: Die Mountainbike-Routen sind zumindest im Berner Jura in der Regel auf den bisherigen Velowanderrouten angelegt worden und erfüllen nicht spezifische Bedürfnisse von technischen Fahrern und Fahrerinnen. Ähnlich verhält es sich im Oberland Ost. Die dort übernommenen MTB-Routen verlaufen häufig auf Forststrassen oder sogar asphaltierten Wegen und sind technisch nicht anspruchsvoll oder gar langweilig. Lediglich der Aspekt grosser Höhendifferenzen (Fitness) mag für manche attraktiv sein – Singletrails sind nur vereinzelt vorhanden. Wegen dieser Höhendifferenzen sind nur wenige Strecken für Anfänger und Anfängerinnen geeignet, obwohl sie technisch einfach sind. So sind bereits heute auf der Kleinen und Grossen Scheidegg, der Region Lauterbrunnener Mürren, dem Grünenbergpass, etc. viele (E-)Biker anzutreffen. Das grosse Plus der Region Oberland Ost ist das herausragende Landschaftserlebnis – nicht die technische Herausforderung. Hier vergibt der Kanton Bern grosses touristisches Potential, v. a. im Wettbewerb mit anderen, ähnlichen Alpenregionen, bzw. Kantonen wie Wallis oder Graubünden.</p>	K	Die bestehenden SchweizMobil-Routen, insbesondere die regionalen und nationalen, erfüllen grösstenteils die Qualitätsanforderungen nicht, deshalb sind diese auch als Schwachstellen gekennzeichnet. Die Planung neuer Routen und sowie die Optimierung der bestehenden Routen soll in den kommenden Jahren durch die Gemeinden und Regionen erfolgen.
Sportamt der Stadt Bern	Stimme eher nicht zu		"Das heute vorhandene Mountainbike-Netz ist abwechslungsreich und landschaftlich gut eingebunden. Für fahrtechnische Herausforderungen oder den Anspruch eine breite Zielgruppe anzusprechen gibt es jedoch Verbesserungspotential."	K	
SPPlus Büren an der Aare	Stimme zu		Gilt für die Region unteres Seeland	Z	
Stadt Nidau	Stimme zu		In Nidau gibt es keine Mountainbike-Routen.	Z	
Stiftung SchweizMobil	Stimme eher zu		<p>Gemäss 3.3.3.2 Abgrenzung Mountainbike-Infrastruktur sind die festgelegten Freizeitrouen direkt mit dem Netz von SchweizMobil verknüpft. Wichtig ist dabei, dass im Sachplan nicht nur Mountainbikeland-Routen (Best-of) sondern auch weitere Mountainbike-Weginfrastrukturen wie (Trails, Pisten, Verbindungen etc.) aufgeführt werden können. Das System Mountainbike wird im Rahmen der Erarbeitung Vollzugshilfe "Planung von Mountainbike-Infrastruktur" weiterentwickelt und sollte im Sachplan adaptiert werden können. Der explizite Ausschluss von Mountainbike-Pisten für Beiträge des Kantons erachten wir nicht als zielführend. Die Abgrenzung, was eine Piste und was ein Trail ist, hat sich in den letzten Jahren immer wieder als schwierig erwiesen. Mit dem weiterentwickelten System sind Pisten (gebaute Mountainbike-Infrastruktur ohne Koexistenz) ein Teil der Mountainbike-Weginfrastruktur.</p>	Nb	Mountainbike-Pisten, in der neuen Nomenklatur von SchweizMobil als MTB-Strecken bezeichnet, können Teil einer Mountainbike-Route sein. Die darunterliegende Infrastruktur ist jedoch als Sportanlage zu beurteilen und somit nicht für Investitionsbeiträge nach Strassengesetz beitragsberechtigt.
			<p>Gemäss 3.3.3.3 Definition von Mountainbike-Routen mit kantonaler Netzfunktion und den Grundvoraussetzungen gemäss 3.3.3.4 sind dies insbesondere die Nationalen, Regionalen und Lokalen Routen von SchweizMobil. Dass alle SchweizMobil-Routen als Routen mit kantonaler Netzfunktion gelten begrüssen wir sehr. Mit der Weiterentwicklung des System Mountainbike werden die SchweizMobil/Mountainbikeland-Routen jedoch noch stärker als kundenorientierte Best-of-Routen positioniert. Neben den Routen wird es andere Netzelemente geben die aus unserer Sicht auch eine Netzfunktion von kantonaler Bedeutung haben können. Da auch ein Verbindungstrail/Entflechtungstrail oder eine kurze Naherholungsschleife für das Netz und die Lenkung der Mountainbikenden wichtig sein können. Hier wäre eine flexiblere</p>	H	Die Inhalte vom Sachplan ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.						
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung	
			Formulierung und Adaption an das weiterentwickelte System Mountainbike wichtig.			
			Mountainbike: SchweizMobil erarbeitet im Auftrag des ASTRA eine Vollzugs-hilfe "Planung von Mountainbike-Infrastruktur". Darin werden neben Routen auch weiter Netzelemente (Trails, Pisten, Verbindungen etc.) als Mountainbike-Weginfrastruktur relevant sein. Diese Elemente sollen in Zukunft als Mountainbike-Basisnetz in der Kommunikation dargestellt werden können. Die SchweizMobil/Mountainbikeland-Routen sollen im Gegenzug noch stärker die kundenorientierten Best-of-Angebote positioniert werden.	K		
			Velowandern: Wir begrüßen es sehr, dass die gemeinsam diskutieren Routenoptimierungen (auch aus dem Programm Zukunft Veloland und Veloland 2030) in das Velowegnetz eingeflossen sind.	Z		
TCS Sektion Bern	Stimme eher zu		Die geplanten und festgelegten Mountainbike-Routen erfüllen die Anforderungen nicht. Viele der SchweizMobil Routen verlaufen auf Asphalt oder guten Forstwegen. Dies ist für Mountainbiker unattraktiv und entspricht schon länger nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Die meisten dieser Routen werden heute mit einem Gravel gefahren und selbst damit sind die Routen nur bedingt attraktiv.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen. Dabei sollen bestehende Mountainbikeinfrastrukturen wie Trails berücksichtigt und idealerweise in die Routen integriert werden.	
Trail Protectors Emmental	Stimme nicht zu		Die geplanten und festgelegten Mountainbike-Routen erfüllen die Anforderungen nicht. Viele der SchweizMobil Routen verlaufen auf Asphalt oder guten Forstwegen. Dies ist für Mountainbiker unattraktiv und entspricht schon länger nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Die meisten dieser Routen werden heute mit einem Gravel gefahren und selbst damit sind die Routen nur bedingt attraktiv.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen. Dabei sollen bestehende Mountainbikeinfrastrukturen wie Trails berücksichtigt und idealerweise in die Routen integriert werden.	
trailnet.ch	Stimme eher nicht zu		Das bestehende Mountainbike-Netz vermag zwar beim Landschafts- und Naturerlebnis zu punkten, jedoch nicht punkto fahrtechnischer Herausforderungen sowie breiter Zielgruppen-Abdeckung. Diesbezüglich gibt es einigen Aufholbedarf. Die aktuellen Entwicklungen machen uns jedoch zuversichtlich, dass in mittelfristiger Perspektive auch diese Punkte erfüllt werden können.	K		
VCS Kanton Bern	Stimme eher nicht zu		Auch bei Freizeitrouen ist auf eine durchgehende, sichere Gestaltung zu achten. Freizeitrouen müssen familientauglich sein.	H		
Verein Bike Park Thunersee	Stimme eher nicht zu		Grundsätzlich begrüßen wir die Entwicklung betreffend dem Thema Mountainbike im Kanton Bern und erachten die Aufnahme von Mountainbike-Routen in den Sachplan Velowegnetz als wichtig. Jedoch besteht ein attraktives Freizeitnetz für Mountainbike nicht nur aus Routen. Gerade in Naherholungs-räumen, wie beispielsweise in Thun, übernehmen Bike-Pisten und Trails eine zentrale Rolle im Netz. Oftmals führt die gemeinsame Nutzung von bestehenden Wegen in Naherholungsräumen zu Konflikten, so dass zur Entflechtung spezifische Infrastrukturen umgesetzt werden müssen. Aus Sicht des Vereins Bikepark Thunersee sollten daher nebst wichtigen Routen auch bedeutende Bike-Pisten (separat oder als Teil von Routen) im Sachplan Velowegnetz berücksichtigt werden. Dies würde auch stärker dem zukünftigen System Mountainbike 2.0 von SchweizMobil entsprechen.	B	Teilweise berücksichtigt: Mountainbike-Trails können berücksichtigt werden, sofern sie Teil einer wichtigen, übergeordnet koordinierten Route sind, welche die den Kriterien für "wichtige Mountainbike-Routen" gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllt. Trails und Bike-Pisten können Teil von Mountainbike-Routen sein, als alleinstehende Infrastruktur können sie jedoch nicht im Sachplan Velowegnetz festgelegt werden.	
Ville de Bienne	Plutôt d'accord		La Ville de Bienne est d'accord avec l'objectif du réseau de voies cyclables pour les loisirs de permettre aux cyclistes de profiter des paysages et de la nature. Toutefois, la Ville de Bienne fait remarquer qu'aucun itinéraire pour les VTT n'a été retenu sur le réseau communal biennois, alors même que les	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.	



Frage 5: Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllen diese Anforderungen.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Beantwortung
			activités en lien avec le VTT sont très développées à Bienne et dans sa région, notamment entre Macolin et Bienne à travers le réseau de chemin forestier. Il est donc demandé de relier l'itinéraire 844 Prés-d'Orvin avec Bienne en passant par Macolin pour étendre le réseau VTT de loisirs jusqu'en milieu urbain.		



Freizeitnetz	Frage 6: Mit der Anpassung des Sachplans Velowegnetz werden die Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 im Sachplan zweckmässig aktualisiert (grüne Nummern 56 bis 69).				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland/KASISA	Stimme eher nicht zu	28; 65, 67	Vor dem Hintergrund, dass mit dieser neuen gesetzlichen Regelung der Veloverkehr insgesamt verbessert werden soll, ist es unverständlich, dass die im jetzigen Sachplan Veloverkehr enthaltenen Routenoptimierungen Nr. 173 und 178 aus dem Sachplan entlassen werden sollen (betrifft grüne Nummern in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 65 und 67). Die Routenoptimierungen 173 und 178 sind im Sachplan beizubehalten.	B	Die Routenoptimierungen werden belassen. Die Verantwortung für die Realisierung dieser neuen Wegabschnitte zur Optimierung der Velolandroute obliegt den Standortgemeinden. Investitionen zu Gunsten des Veloverkehrs sind gemäss Artikel 59 Strassen-gesetz beitragsberechtigt.
bike Region Voralpen	-		Der Abschnitt Sonceboz - Biel ist zurzeit noch nicht als Veloland-Route signalisiert. Wir begrüßen die Schliessung der Netzlücke und somit den Eintrag im Sachplan. Wichtig ist jedoch, dass im Korridor noch einmal nach einer guten Linienführung gesucht werden kann.	H	
Conseil du Jura Bernois	Plutôt pas d'accord		Le plan sectoriel tel que proposé est lacunaire. En effet, il n'y a parfois pas d'itinéraires à vélo prévus et lorsqu'ils existent, ces derniers n'ont aucune cohérence. Il est trop souvent imposé aux cyclistes de passer d'une bande cyclable aménagée séparément de la route à la route principale et vice-versa. Il ne semble pas y avoir de conception globale pour l'aménagement des voies cyclables dans la région du Jura bernois.	K	
Dritte	Stimme eher zu		Kann ich nicht beurteilen (W130 erscheint mir sinnvoll, der Uferweg ist v.a. im Sommer aber auch ein stark von Fussgängern begangener Weg, was zu Konflikten führen kann)	H	Aufgrund einiger Eingaben (Amt für Wald und Naturgefahren, Evangelische Volkspartei und Gemeinde Zollikofen) wird die Routenoptimierung W130 aus dem Sachplan entlassen.
Entwicklungsraum Thun	Stimme zu		Keine grösseren Anpassungen im Perimeter des ERT (Ausnahme Nr. 64) vorgesehen. Es bestehen keine Einwände seitens Entwicklungsraum Thun.	Z	
Gemeinde Aarberg	Stimme zu	11; 59	Zu Nummer 59: Attraktivität liegt im Auge des Betrachters. Faktisch ist die Nordseite aktuell besser ausgebaut und sicherer da keine Querung der Barmbrücke notwendig ist. Da die Nordseite ebenfalls als Schulweg Walperswil - Aarberg dient, ist dort auch der Unterhalt intensiver.	K	
Gemeinde Eggwil	Stimme zu	16, 17; 53	In Eggwil ist die grüne Nummer 53 massgebend. Der Sachplan ist hier zweckmässig aktualisiert.	K	
Gemeinde Innertkirchen	-		Die Anpassungen Nr. 56 – 69 betreffen die Regionen Burgstein, Kallnach, Aarberg, Court, Saanen, Zweisimmen. Zu diesem Thema enthält sich die Gemeinde Innertkirchen, da unsere Region nicht betroffen ist.	Z	
Gemeinde Kirchlin-dach	Stimme eher zu		schwierig zu beurteilen (W130 erscheint uns sinnvoll, der Uferweg ist v.a. im Sommer aber auch ein stark von Fussgängern begangener Weg, was zu Konflikten führen kann)	H	Aufgrund einiger Eingaben (Amt für Wald und Naturgefahren, Evangelische Volkspartei und Gemeinde Zollikofen) wird die Routenoptimierung W130 aus dem SVN entlassen.
Gemeinde Köniz	-	28; 65	Nr. 65: Netzlücke Köniz – Liebefeld: Ziel ist es, die Verbindung entlang der BLS-Gleise mindestens bis auf die Höhe des Neuhausplatzes zu führen – mit Anschluss an die Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz - Liebefeldpark (AP4: LV-Ü.22.21 Köniz, Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz – Liebefeldpark)	Nb	Auf die Verlängerung der Netzlücke als kantonaler Radweg wird verzichtet, der Anschluss an das bestehende Netz erfolgt über die Stationsstrasse.
Gemeinde Meiringen	Stimme eher zu		Die Anpassungen Nr. 56 – 69 betreffen die Regionen Burgstein, Kallnach, Aarberg, Court, Saanen, Zweisimmen. Zu diesem Thema enthält sich die Gemeinde Innertkirchen, da unsere Region nicht betroffen ist.	Z	
Gemeinde Neueneegg	Stimme eher nicht zu	15; 57	Massnahme 57: Die nicht umsetzbare Routenoptimierung Nr. 122 (Massnahme 57) stellt die einzige Unterbrechung an der Sense zwischen Laupen und Thörishaus dar. Hier müsste eine sinnvolle Lösung gefunden werden.	H	



Freizeitnetz	Frage 6: Mit der Anpassung des Sachplans Velowegnetz werden die Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 im Sachplan zweckmässig aktualisiert (grüne Nummern 56 bis 69).				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Gemeinde Port	Stimme eher zu		Ausserhalb unseres Gemeindeperimeters	Z	
Gemeinde Thurnen	-	19; 56	Bei der Routenoptimierung W120 bzw. grüne Nummer 56 (es wäre vorteilhaft, jede Massnahme mit einer eindeutigen Nummer zu versehen!) wird vorgeschlagen, die Route an die Gürbe zu verlegen. Dies ist abzulehnen, weil es zu vermehrten Nutzungskonflikten führen würde. Der Gürbeuferweg wird von Fussgängern, Wanderern und Hundehaltern intensiv genutzt. Es kommt immer wieder zu Konfliktsituationen mit Velofahrenden, was aufgrund der eingeschränkten Wegbreite und dem Naturbelag problematisch ist. Velofahrende haben wenig Möglichkeiten, auszuweichen und die immer wieder notwendigen Bremsmanöver sind auf diesem Belag gefährlich. Wir fordern auch für die Veloroute eine Linienführung, welche Nutzungskonflikte minimiert und für Velofahrende alltagstauglich, d.h. mit festem Belag versehen ist. Wir halten uns für entsprechende Besprechungen bereit.	H	Die Routenoptimierung ist ein zentraler Bestandteil des Programms Zukunft Veloland von Schweizmobil. Im Rahmen der Planung der Routenoptimierung wird das TBA auf die Gemeinde Thurnen zugehen.
Gemeinde Worb	Stimme eher nicht zu	16	Der Knotenpunkt Worbodenstrasse/Bodengasse ist für Velofahrende gefährlich. Dem muss bei der Planung der Vorrangroute Typ 1 Worbental Beachtung geschenkt werden.	H	
			Die Gemeinde Worb hat durch das Büro für Mobilität ein Velokonzept erarbeiten lassen. Darin sind alle gefährlichen Stellen detailliert beschrieben. Dieses Konzept ist Teil unserer Mitwirkung und wird per Mail zur Verfügung gestellt.	K	
			Die Velohauptverbindung von Ried in Richtung Grosshöchstetten ist zu begrüssen. Eine Rückstufung auf Velohauptverbindung II soll nicht zu einer tieferen Priorisierung führen. Bei der alten Bernstrasse sehen wir gewisse Herausforderungen für Velofahrer: unübersichtliche Stellen bei Unterführung und bei einer Hausecke.	H	
			Die Verbesserung der Enggisteinstrasse soll priorisiert werden. Allenfalls Velostreifen bergwärts. Radstreifen statt Mittelstreifen prüfen	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
			Es ist zu prüfen, ob die Alltagsroute von der Bernstrasse auf die Enggisteinstrasse durch den Bühlweg geführt werden soll. Die Enggisteinstrasse wird in den nächsten Jahren saniert und die Einmündung Bühlweg für Velofahrende sollte dank Verkehrsinsel möglich werden.	Nb	Der Bühlweg ist als Schulweg und kommunale Verbindung wichtig, weshalb mit der Sanierung der Enggisteinstrasse eine Abbiegehilfe geschaffen werden soll. Für die Velohauptverbindung ist die Linienführung nicht geeignet.
			Langenloh bis Rüfenacht: Verbesserung der Situation anstreben.	B	Die Kantonsstrasse zwischen Langenloh und Scheyenholzkreisel wird als zu ersetzende Kantonsstrasse (Vororientierung) im Sachplan festgelegt.
			Richigen bis Worb: Verbesserung der Situation anstreben. Die Schüler fahren über den Gsteigweg, die Einmündung in die Trimsteinstrasse ist gefährlich. Von dieser Kreuzung bis zur Einmündung in die Richigenstrasse ist die Situation für Velofahrende unbefriedigend.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
Zwischen Kreisel Bodengasse und Bahnübergang besteht eine Netzlücke, die geschlossen werden sollte.	H				



Freizeitnetz	Frage 6: Mit der Anpassung des Sachplans Velowegnetz werden die Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 im Sachplan zweckmässig aktualisiert (grüne Nummern 56 bis 69).				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Einfahrt Sonnenbodenstrasse ist gefährlich. Beim Schulhaus Worboden sollen die Velos nicht auf der westlichen Route fahren, sondern alle über die östliche Streckenführung.		
Gemeinde Zollikofen	-		Der Gemeinderat Zollikofen hat sich nicht detailliert mit den Routenoptimierungen beschäftigt, da die Gemeinde nicht betroffen ist.	Z	
Grand Chasseral Tourisme	Pas d'accord	1, 2, 3, 5, 6, 7 ; 60, 61	"Pas d'accord" avec trois 'renoncements' pour le Jb sans autres alternatives : - mesure n° 60 : itinéraire Péry-La Heutte, Sonceboz-Sombeval, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Cormoret, Villeret, Saint-Imier, Sonvilier, Renan, La Chau-de-Fonds (NE) – « Il est renoncé à optimiser l'itinéraire n° 149 au regard de l'analyse réalisée par le canton et SuisseMobile dans le cadre du programme « L'avenir de La Suisse à vélo » ; - mesure n° 61 : itinéraire Court, Gänsbrunnen (SO) – « Il est renoncé à optimiser l'itinéraire n° 150 au regard de l'analyse réalisée par le canton et SuisseMobile dans le cadre du programme « L'avenir de La Suisse à vélo » ; - mesure n° 61 : itinéraire Tramelan, Corgémont, Tavannes – « Il est renoncé à optimiser l'itinéraire n° 176 au regard de l'analyse réalisée par le canton et SuisseMobile dans le cadre du programme « L'avenir de La Suisse à vélo »	Nb	Mesure n°60 : l'optimisation de l'itinéraire 146 concernait un itinéraire de loisir p.ex. le prolongement de la route n°22 de la Chau-de-Fonds jusqu'à Biel/Bienne à travers la Vallée de Saint-Imier. En raison d'une partie nécessaire de construction notamment de bordures de chemins, des réflexions sur le réseau et les usagers et usagers de SuisseMobile dans le cadre du programme "L'avenir de la Suisse à Vélo", un tel itinéraire ne fait pas sens et est à considérer comme disproportionné. Mesure n°61 : l'optimisation de l'itinéraire 150 concernait le déplacement de l'itinéraire loisirs existant n°54 à travers la Vallée de Tavannes au lieu du tronçon très attrayant de Sornetan-Perefitte-Moutier-Crémines-Gänsbrunnen. En faisant cela, un tronçon très attrayant disparaîtrait dans le réseau de loisirs, ce qui n'est pas raisonnable selon SuisseMobile dans le cadre de son programme "L'avenir de la Suisse à vélo", raison pourquoi il est renoncé à l'optimisation de l'itinéraire. Mesure n°61 : l'optimisation 176 concernait d'un part le déplacement non raisonnable et non approprié de l'itinéraire n°54 abordé ci-dessus. D'autre part, un déplacement de la route n°23 jusqu'à Tavannes était prévu initialement. En raison des réflexions sur le réseau et les usagers et usagers de SuisseMobile dans le cadre du programme "L'avenir de la Suisse à Vélo", celui-ci n'est plus approprié.
Grüne Kanton Bern	Stimme eher zu	15; 57	57: Wir bedauern den Verzicht. Es gäbe auch neben dem Damm die Möglichkeit für einen Veloweg.	K	
		11; 58	58: Auf diese Verbindung darf nicht verzichtet werden. Für eine durchgehende Veloroute entlang der Aare/Saane besteht grosses Potenzial. Wir beantragen die Veloroute Wittenberg – Niederried im Netzplan zu belassen.	Nb	Diese Beurteilung erfolgt anhand der Checkliste Koexistenz, welche 2023/2024 im Hinblick auf die revidierte Strassengesetzgebung und unter Einbezug der Berner Wanderwege überarbeitet wurde.
		11; 59	59: Aarberg-Walperswil: Hier sollte Velo- und Fussverkehr getrennt werden, indem die gesamte Veloinfrastruktur (Alltag und Freizeit) auf einer Kanalseite geführt wird und die andere Seite den Wanderern vorbehalten wird.	Nb	Eine gemeinsame Führung der Velowege für die Freizeit und den Alltag sowie, wo möglich, eine Entflechtung vom Fussverkehr sind grundsätzlich anzustreben. Im vorliegenden Fall ist dies jedoch nicht zweckmässig. Der Weg auf dem südlichen Damm ist aus Sicht Freizeit deutlich attraktiver als der Weg nördlich des Kanals "hinter" dem Damm. Letzterer hat jedoch für den Veloalltagsverkehr eine wichtige Ersatzfunktion für die Verbindungen nach Walperswil und Siselen.
		5, 6, 7; 60	60: Die Verbindung La Chau-de-Fonds – Pery ist für den Freizeit-Veloverkehr problematisch. Es fehlt aber die Alternative.	K	Konkretisierend zum Artikel 6 VWG vom 1. Januar 2023, legt Artikel 48b SG vom 1. Februar 2024 die Koordination der Führung beider Teilnehmergruppen fest und strebt wo angemessen eine Koexistenz beider Aktivitäten an. Dennoch wird dieses Konzept situationsbezogen beurteilt, um insbesondere die Sicherheit beider Teilnehmergruppen sicherzustellen. Der Verein wird

Kategorie: **B** = Berücksichtigt, **H** = Hinweis für Umsetzung, **K** = Kenntnisnahme, **Nb** = Nicht berücksichtigt, **N** = Nicht Gegenstand der Anpassung, **Z** = Zustimmung, Verzicht



Freizeitnetz		Frage 6: Mit der Anpassung des Sachplans Velowegnetz werden die Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 im Sachplan zweckmässig aktualisiert (grüne Nummern 56 bis 69).			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					projektspezifisch miteinbezogen. Konfliktfälle sind dem Dienstleistungszentrum vom Tiefbauamt zu melden, um eine angemessene Lösung zu finden. Im Rahmen dieses Mitwirkungsverfahrens wird der Antrag zur Kenntnis genommen
		1, 2, 3, 6; 61	61: Auf der Verbindung Court – Gänsbrunnen besteht keine Veloinfrastruktur. Es fehlt die Alternative.	K	Die Routenoptimierung macht aus Sicht Velowege für die Freizeit nur Sinn, wenn die Velowanderrouuten Nr. 64 und 54 ganz neu konzipiert würden. Dies wurde aber gemeinsam mit der Stiftung SchweizMobil im Rahmen der nationalen Überprüfung des Velowanderrouutenetzes im Programm "Zukunft Veloland" verworfen.
Gstaad Saanenland Tourismus	Stimme eher nicht zu		Es werden Abschnitte mit Optimierungsbedarf aus dem Sachplan entlassen, anstatt konkrete Lösungen gemeinsam zu erarbeiten.	K	
Jura Bernois.Bienne	Pas d'accord	1, 2, 3, 5, 6, 7 ; 60, 61	"Pas d'accord" avec trois 'renoncements' pour le Jb sans autres alternatives : - mesure n° 60 : itinéraire Péry-La Heutte, Sonceboz-Sombeval, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Cormoret, Villeret, Saint-Imier, Sonvilier, Renan, La Chaux-de-Fonds (NE) – « Il est renoncé à optimiser l'itinéraire n° 149 au regard de l'analyse réalisée par le canton et SuisseMobile dans le cadre du programme « L'avenir de La Suisse à vélo » ; - mesure n° 61 : itinéraire Court, Gänsbrunnen (SO) – « Il est renoncé à optimiser l'itinéraire n° 150 au regard de l'analyse réalisée par le canton et SuisseMobile dans le cadre du programme « L'avenir de La Suisse à vélo » ; - mesure n° 61 : itinéraire Tramelan, Corgémont, Tavannes – « Il est renoncé à optimiser l'itinéraire n° 176 au regard de l'analyse réalisée par le canton et SuisseMobile dans le cadre du programme « L'avenir de La Suisse à vélo »	Nb	Mesure n°60 : l'optimisation de l'itinéraire 146 concernait un itinéraire de loisir p.ex. le prolongement de la route n°22 de la Chaux-de-Fonds jusqu'à Biel/Bienne à travers la Vallée de Saint-Imier. En raison d'une partie nécessaire de construction notamment de bordures de chemins, des réflexions sur le réseau et les usagères et usagers de SuisseMobile dans le cadre du programme "L'avenir de la Suisse à Vélo", un tel itinéraire ne fait pas sens et est à considérer comme disproportionné. Mesure n°61 : l'optimisation de l'itinéraire 150 concernait le déplacement de l'itinéraire loisirs existant n°54 à travers la Vallée de Tavannes au lieu du tronçon très attrayant de Sornetan-Perefitte-Moutier-Crémines-Gänsbrunnen. En faisant cela, un tronçon très attrayant disparaîtrait dans le réseau de loisirs, ce qui n'est pas raisonnable selon SuisseMobile dans le cadre de son programme "L'avenir de la Suisse à vélo", raison pourquoi il est renoncé à l'optimisation de l'itinéraire. Mesure n°61 : l'optimisation 176 concernait d'un part le déplacement non raisonnable et non approprié de l'itinéraire n°54 abordé ci-dessus. D'autre part, un déplacement de la route n°23 jusqu'à Tavannes était prévu initialement. En raison des réflexions sur le réseau et les usagères et usagers de SuisseMobile dans le cadre du programme "L'avenir de la Suisse à Vélo", celui-ci n'est plus approprié.
Kanton Solothurn	Stimme eher zu	1, 2, 3, 6; 61	Grüne Nummer 61: Wir weisen darauf hin, dass die Gemeinde Gänsbrunnen mit Welschenrohr fusioniert hat. Der Name der Gemeinde ist Welschenrohr - Gänsbrunnen (SO). Bitte um Anpassung.	B	Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 wurde entsprechend angepasst.
Municipalité de Court	Pas d'accord	1, 2, 3, 6; 61	Le Conseil municipal de Court regrette qu'il soit renoncé à optimiser l'itinéraire n° 61. Il regrette l'analyse réalisée par le canton et SuisseMobile dans le cadre du programme "L'avenir de La Suisse à vélo". Selon le Conseil municipal, l'itinéraire intercantonal entre Court (BE) et Gänsbrunnen (SO) est emprunté par de nombreux cyclistes, qui apprécient ce secteur à faible trafic automobile.	K	
Ortsgruppe Bolligen-Ittigen der Pro Velo Bern	Stimme eher nicht zu		Es fehlt immer noch die durchgehende, direkte und flache Talsohlenverbindung Worblaufen – Worb! Insbesondere besteht die Netzlücke Bahnhof Ittigen – Bahnhof Deisswil. «Die Massnahme zur Schliessung der Netzlücke Veloverbindung Bahnhof Deisswil - Bahnhof Bolligen war früher auch schon enthalten im kantonalen	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die



Freizeitnetz	Frage 6: Mit der Anpassung des Sachplans Velowegnetz werden die Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 im Sachplan zweckmässig aktualisiert (grüne Nummern 56 bis 69).				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>Richtplan Verkehr.</p> <p>Neu kommt jetzt der YB-Planungsstandort für Stadion und Fussballplätze im Gebiet Rörswil dazu, der für Velo- und Fussverkehr entlang der Worble und somit direkt erschlossen werden kann und muss, sowohl vom Bahnhof Deisswil wie auch vom Bahnhof Bolligen her. In diesem Zusammenhang ist auf die Dokumente zur Gemeindeversammlung der EG Bolligen vom 21. November 2023 im Traktandum 2, Arealentwicklung Wegmühle, hinzuweisen: Gemäss dem Protokoll dieser Gemeindeversammlung wies die zuständige Gemeinderätin und Planungsvorsteherin Marianne Zürcher in ihrem mündlichen Vortrag darauf hin, dass «Das Projekt Arealentwicklung Wegmühle legt grossen Wert auf Natur und Umwelt. Mit dem Öffnen des Mühlekanals soll auch mehr Grünfläche entstehen und man kann so zukünftig der Worble in Richtung Worb entlanglaufen.»</p> <p>Teilnehmerin und ehemalige Gemeindepräsidentin Margret Kiener Nellen erinnerte daran, dass:</p> <p>«Ein grosses Anliegen ist die Weiterführung der Planung eines Wegs entlang der Worble nach Deisswil. Dies zeigen bereits Eingaben aus den 90iger Jahren. Der Gemeinderat sollte mit dem Kanton und den involvierten Beteiligten diesbezüglich Kontakt aufnehmen.» Wenn dereinst Hunderte bis Tausende Fussballfans und MatchbesucherInnen das Stadion und die Fussballplätze Rörswil besuchen werden, sind jetzt ausreichende veloplanerische Massnahmen zu treffen, deren Umsetzung dann zeitgleich mit dem Bezug dieses neuen Fussball- und Sportstandorts.</p>		<p>Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.</p>
Pro Natura Bern	Stimme eher zu	11; 58	<p>Nr. 58, Atlasblatt 11: Die Plandarstellung zeigt eine geplante Route direkt neben einer bestehenden, wobei sich beide in einem Auen- und Amphibienlaichgebiet befinden. Wenn möglich, sollen beide aufgehoben werden oder mindestens eine Beschränkung auf eine vorgenommen werden</p>	B	<p>Es handelt sich hierbei um einen Darstellungsfehler. Ab dem Gebiet Rewag verläuft die geplante Route über die bestehenden Routen Nr. 8/94. Der Sachplan Velowegnetz 25 wurde entsprechend angepasst.</p>
		20; 71, 79, 80	<p>Nr. 71, 79, 80: Blatt / Feuille 20 Oberlangenegg: Entgegen dem Mitwirkungsbericht des regionalen Richtplan Mountainbike Emmental wird nun die Route Kemmeribodenbad als Mountainbikeroute aufgenommen. Pro Natura Bern forderte in der damaligen Mitwirkung, wie auch in der vorliegenden, die Strecke Nr 26: Abschnitte 26_003 – 26_008 zu streichen (siehe regionaler Richtplan Mountainbike Emmental). Grund: Die Route führt durch diverse national geschützte Schutzgebiete. Es ist damit zu rechnen, dass in diesem Gebiet zahlreiche geschützte Arten und Lebensräume tangiert werden. Dieser Abschnitt soll nicht als offizielle Route aufgenommen werden. Im Mitwirkungsbericht zum regionalen Richtplan wurde dieser Antrag angenommen.</p>	N	<p>Die genannten Routenabschnitte sind nicht Teil der im Sachplan Velowegnetz festgelegten Mountainbike-Routen.</p>
SP Kanton Bern	Stimme nicht zu	15; 57	<p>57: Wir bedauern den Verzicht. Es gäbe auch neben dem Damm die Möglichkeit für einen Veloweg.</p>	K	
		11; 58	<p>58: Wir sind eindeutig gegen einen Verzicht auf diese Verbindung. Wir sehen für eine durchgehende Veloroute entlang der Aare/Saane ein grosses Potenzial. Wir fänden es äusserst schade, die Behebung dieser Netzlücke nicht einmal mehr in der längerfristigen Planung ins Auge fassen zu wollen. Deshalb beantragen wir, die Veloroute Wittenberg – Niederried im Netzplan zu belassen.</p>	Nb	<p>Die Erstellung einer neuen Aarebrücke zwischen Wittenberg und Oltigen (und damit die Routenoptimierung Nr. 137) ist aufgrund des Eingriffs, des Aufwands und des begrenzten Nutzens als unverhältnismässig einzustufen.</p>
		11; 59	<p>59: Aarberg-Walperswil: Man sollte die gesamte Veloinfrastruktur (Alltag und Freizeit) auf nur einer Kanalseite vorsehen und die andere Seite den Wanderer vorenthalten (weniger Konfliktpotential).</p>	Nb	<p>Eine gemeinsame Führung der Velowege für die Freizeit und den Alltag sowie, wo möglich, eine Entflechtung vom Fussverkehr ist grundsätzlich anzustreben. Im vorliegenden Fall ist diese jedoch</p>



Freizeitnetz	Frage 6: Mit der Anpassung des Sachplans Velowegnetz werden die Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 im Sachplan zweckmässig aktualisiert (grüne Nummern 56 bis 69).				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
					nicht zweckmässig. Der Weg auf dem südlichen Damm ist aus Sicht Freizeit deutlich attraktiver als der Weg nördlich des Kanals "hinter" dem Damm. Letzterer hat jedoch für den Veloalltagsverkehr eine wichtige Ersatzfunktion für die Verbindungen nach Walperswil und Siselen.
		5, 6, 7; 60	60: La Chaux-de-Fonds – Pery ist für den Freizeit-Veloverkehr sicher problematisch. Die Streichung ist deshalb nachvollziehbar. Erfolgt diese Streichung ohne Alternative? Falls eine Aufhebung ohne Alternative vorgenommen wird, wäre das ein grosser Nachteil fürs Vallon de St.-Imier.	K	Die Alternative für die gestrichene Routenoptimierung der Freizeitroute besteht mit der heutigen Linienführung.
		1, 2, 3, 6; 61	61: Die Aufhebung Court – Gänsbrunnen ist die logische Konsequenz, da es unseres Wissens keine entsprechende Infrastruktur gab. Gibt es eine Alternative?	K	Die Routenoptimierung macht aus Sicht Velowege für die Freizeit nur Sinn, wenn die Velowanderrouen Nr. 64 und 54 ganz neu konzipiert würden. Dies wurde aber gemeinsam mit der Stiftung Schweizmobil im Rahmen der nationalen Überprüfung des Velowanderrouennetzes im Programm "Zukunft Veloland" verworfen.
		1; 54	Velolandroute 54: Ist unsere Interpretation korrekt, dass die Route zwischen Le Fuet, Sornetan, Les Ecorcheresses und Perrefitte erhalten bleibt, obwohl diese im aktuell gültigen Sachplan Velo im Geoportal als aufzuheben markiert ist?	K	Ja, die Interpretation ist korrekt. Die Velolandroute Nr 54 wird weiterhin über Le Fuet, Sornetan, Les Ecorcheresses und Perrefitte geführt. Auf die Aufhebung wird verzichtet, da die entsprechende Routenoptimierung aus dem Sachplan entlassen wird.
SPPlus Büren an der Aare	-		Betrifft die Region unteres Seeland nicht	Z	
Stadt Nidau	Stimme eher zu		Nidau ist nicht von der Routenoptimierung Velowandern betroffen.	Z	
Stiftung SchweizMobil	Stimme zu		Der Abschnitt Sonceboz - Biel ist zurzeit noch nicht als Veloland-Route signalisiert. Wir begrüßen die Schliessung der Netzlücke und somit den Eintrag im Sachplan. Wichtig ist jedoch, dass im Korridor noch einmal nach einer guten Linienführung gesucht werden kann.	K	
Verkehrsbetriebe Biel	Stimme eher zu	11, 58	Bei der Massnahme 58 ist die neue Route so auszulegen, dass die Breite für zwei Busse ausreicht, da diese langfristig auch entlang der BTI-Trasse durchgeführt werden sollen (zwischen Kreisel und Bielstrasse). Diese Massnahme ist auch als Busbevorzugungsmassnahme zu verstehen, da die Barriere zu häufigen Verspätungen führt.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
		3, 4, 11, 15, 16, 18, 19; 56, 57 , 58 , 81 , 84 , 86 , 95 , 97	Bei neuen Verbindungen ist darauf zu achten, dass diese mit Vortrittsentzug auf die Strecken mit Busverkehr geplant werden (betrifft vor allem Massnahmen 56, 57, 58, 81, 84, 86, 95, 97). Zudem ist darauf zu achten, dass die Velofahrer nicht mit überhöhter Geschwindigkeit den Knoten befahren.	H	



Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Amt für Umwelt und Energie des Kantons Bern				Bei der «Umsetzung» der Velowegnetze ist gemäss Kapitel 1.4 unter anderem zu beachten, dass die Bevölkerung ein wachsendes Sicherheitsbedürfnis hat, die E-Bikes den Nutzerkreis sowie die Geschwindigkeiten und die zurückgelegten Distanzen erhöhen sowie Velowege (wie andere Verkehrsinfrastrukturen) Land bedürfen, die Interessen des Umwelt- und des Waldschutzes beeinträchtigen können, den Druck auf die (Nah-)Erholungsgebiete erhöhen und das Konfliktpotenzial mit anderen Erholungssuchenden steigt. Diese Ausführungen und insbesondere den Hinweis, dass es deshalb im Rahmen der Planung von neuen Anlagen oftmals eine (aufwändige) Interessenabwägung braucht, können wir sehr gut nachvollziehen. Aus den Unterlagen geht allerdings nicht hervor, wie diese Interessenabwägung bei den einzelnen Objekten (=Velobahnen, Velohauptverbindungen I und II, Schwachstellen, Netzlücken, Velolandrouten und Mountainbikerouten) erfolgt ist, ob jeweils auch Alternativen geprüft wurden und ob es alle die aufgeführten Objekte tatsächlich braucht, um die (leider nicht präzise formulierten) kantonalen Ziele zu erreichen. Wieso die einzelnen Objekte in den Sachplan aufgenommen wurden, ist letztlich nicht nachvollziehbar und somit ist es auch schwierig zu beurteilen, ob dies zielführend erfolgte und dabei jeweils eine korrekte Interessenabwägung insbesondere mit den oben erwähnten Interessen des Umwelt-, Natur- und Waldschutzes und des Fussverkehrs vorgenommen wurde.	H	Die Festlegung der Velowege erfolgte aufgrund der Verbindungsfunktion sowie des Velopotenzials. Sie sind das Ergebnis von Abwägungen und verschiedenen regionalen und kantonalen Korridorstudien. Korridore, in welchen die Linienführung von Velobahnen noch zu klären ist, werden etwa im Rahmen von Korridorstudien bis Ende 2027 geprüft (vgl. Richtlinie "Velowegnetzplanung im Kanton Bern. Gesamtprozess und Planungssystematik"). Zudem erfolgt im Rahmen der Umsetzung eine Interessensabwägung.
				Unter den Koordinationsstand «Festsetzungen» fallen gemäss Tabelle auf Seite 18 sowohl bestehende wie auch geplante Objekte. Dies erachten wir methodisch als unbefriedigend; bestehende Objekte (ohne weiteren Handlungsbedarf) sollten u.E. nach als «Ausgangslage» bezeichnet werden.	Nb	Die Koordinationsstände wurden in der Mitwirkungsvereinbarung neu definiert. Die Koexistenz beider Festlegungen scheint uns unproblematisch.
				Dem Entflechtungsbedarf zwischen Velo- und Auto- bzw. Velo- und Fussgängerverkehr wird – teilweise wenig Beachtung gegeben	K	
				Zunehmend wichtige ergänzende Anlagen und Einrichtungen für den Veloverkehr wie z.B. Ladestationen für E-Bikes werden im Sachplan nicht thematisiert.	H	Die Inhalte vom Sachplan ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.
BEbike	Stimme eher nicht zu			Das bestehende MTB-Netz weist noch zu viele Lücken auf. Die bereits vorhandenen nationalen Routen erfüllen ihre verbindende Funktion, bei den regionalen und lokalen Routen braucht es definitiv eine Ausweitung des Netzes und ein grösseres Angebot.	K	
Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saaneland	Stimme eher nicht zu		21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 33; 70, 87, 88	Wir begrüßen wir die Gleichstellung des Mountainbikenetzes mit den Velowanderwegen, als Folge der Änderungen des Bundesgesetzes über die Velowege, und damit die Überführung der bestehenden Mountainbikerouten Nr. 1, Nr. 890 und Nr. 891 als Festsetzungen in die Sachplanung. Ebenfalls erfreut haben wir festgestellt, dass bereits ein Grossteil der bestehenden SchweizMobil-Mountainbikeroute 1 in der Region als «bestehend mit Schwachstelle» erfasst und somit deren Optimierungsbedarf erkannt und die Möglichkeit zu deren Optimierung geschaffen wurde. Die Behebung der Schwachstellen entlang der Mountainbikeroute Nr. 1 sind rasch anzugehen. Wir stellen jedoch fest, dass im Mitwirkungsentwurf zum Sachplan nur ein geringer Teil der wichtigen Mountainbikerouten mit Netzfunktion in unseren Regionen abgebildet ist. Wir verweisen auf unsere Regionale Mountainbikeplanung unter https://www.planland.ch/bike/ . Diese Routen sind ebenfalls in den Sachplan als „geplante Routen“ zu überführen. Detaillierte Angaben zu	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.



Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
				den regionalen Routen sind der Beilage zu unserer schriftlichen Stellungnahme vom 23. September 2024 zu entnehmen.		
	bike Region Voralpen			Neben den nationalen und regionalen Mountainbikeland-Routen sollten die bestehenden lokalen Routen überprüft und optimiert werden (Fokussierung auf Zielgruppe, weniger Asphalt, mehr Trails etc.). Im Kanton Bern gibt es in vielen Regionen (insbesondere auch in Agglomerationen) ein grosser Naherholungsbedarf für neue Mountainbike-Weginfrastruktur (Routen, Trails, Pisten etc.). Wir sind gespannt auf die Eingaben der Regionen.	Nb	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
	Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement du Canton du Valais			Enfin, nous vous informons que le tracé de la Route du Rhône (itinéraire SuisseMobile n°1) a été modifié récemment sur la commune de Goms et ne correspond plus au tracé indiqué dans le Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables de votre canton.	B	Les voies cyclables importantes des cantons voisins ont été complétées près des frontières.
	Dritte	Stimme nicht zu		Ist auch für ein Ersatznetz zu rudimentär/viel zu lückig.	Nb	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
	Entwicklungsraum Thun	Stimme eher nicht zu		<p>Definition "wichtige Routen mit kantonaler Netzfunktion" und Abgrenzung Mountainbike-Infrastruktur im Sachplan (vgl. Kap. 3.3.3.2): Im geplanten Mountainbike-Netz des ERT sind verschiedene Entflechtungsmassnahmen enthalten, also spezifische Neubauten, welche in stark frequentierten Gebieten helfen, die Mountainbikenden und Wandernden zu trennen. Diese Neubaubabschnitte ("Pisten/Bike only Wege") werden als Teil von Routen ins Netz aufgenommen und übernehmen daher eine wichtige Netzfunktion, vor allem dort, wo eine gemeinsame Nutzung der bestehenden Wege in Koexistenz nicht möglich ist. Eine Aufnahme dieser Projekte in den Sachplan wird daher als wichtig erachtet. Ausserdem sollten diesbezüglich ebenfalls Beiträge nach Artikel 59 und 60a SG möglich sein. Durch die Investition in punktuelle /abschnittsweise Entflechtungsmassnahmen auf Routen kann die Qualität des MTB-Netzes gezielt gesteigert und Konflikte minimiert werden.</p> <p>Die Aufnahme der bestehenden Mountainbike-Routen im Perimeter des ERT wird grundsätzlich begrüsst. Jedoch werden die vorgesehenen Routen aus dem regionalen Richtplan Mountainbike im Erstnetz bisher nicht berücksichtigt. Die kantonale Vorprüfung zum regionalen Richtplan Mountainbike konnte Ende 2023 abgeschlossen werden, die Einreichung zur Genehmigung ist für Anfang 2025 vorgesehen. Auf Basis der Genehmigungsunterlagen (Stand: 27. August 2024) wird daher die Aufnahme der folgenden Routen in den Sachplan Velowegnetz 2025 beantragt:</p> <p>Routen mit Koordinationsstand Festsetzug im Richtplan: Massnahmenblatt Nr. A101 und A102 Naherholungs-Route Steffisburg Massnahmenblatt Nr. A103 Buchholterberg Runde Massnahmenblatt Nr. B205, B206, B207 und B210 als gesamtheitliches Projekt zur Erschliessung der "Blueme" Massnahmenblatt Nr. SM504 Gurnigelwald-Gürbe Bike (neu, gemäss Projekt Gantrisch Biking zur Anpassung der bestehenden SchweizMobil Route) Massnahmenblatt Nr. D401 Heitihubel Massnahmenblatt Nr. D403 Talroute Diemtigtal</p>	B	<p>Teilweise berücksichtigt: Für Optimierungen von im Sachplan festgelegten Routen können Kantonsbeiträge nach Artikel 59 resp. 60a SG geleistet werden.</p> <p>Teilweise berücksichtigt: Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.</p>



Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
				<p>Massnahmenblatt Nr. D404 Abendberg Rundtour Massnahmenblatt Nr. SM916 Grimmialp Bike (neu, Optimierung bestehende SchweizMobil Route) Massnahmenblatt Nr. D408 Zubringer Seebergsee (wichtige regionale Verbindung, jedoch abhängig von Anschlussrouten OS-SA) Massnahmenblatt Nr. SM2v Panorama Bike, Etappe 10 (neu, Optimierung bestehende SchweizMobil Route)</p> <p>Routen mit Koordinationsstand Zwischenergebnis im Richtplan: Massnahmenblatt Nr. B201 Aufstiegsroute Steffisburg - Goldiwil (als Teil der Variante von SM2) Massnahmenblatt Nr. C303 Aeschi Rundtour Massnahmenblatt Nr. D406 Nüegg - Wieri Enduro</p> <p>Weitere Ergänzungen: Massnahmenblatt Nr. SM504 Gurnigelwald-Gürbe Bike: Mit der Anpassung der Route SM504 ist eine Optimierung der bestehende SM Route 2, Etappe 11 vorgesehen. Diese Anpassung ist jedoch in den Genehmigungsunterlagen zum Richtplan Mountainbike ERT nicht enthalten. Diesbezüglich gilt es die Eingabe des Vereins Gantrisch Biking zu berücksichtigen</p> <p>SM2v: Gemäss Rückmeldung der Gemeinde Sigriswil, sollte die detaillierte Linienführung zwischen Sigriswil und Schwanden nochmals vertieft werden. Diese Rückmeldung folgte erst nach der Fertigstellung der Richtplanunterlagen und wurde daher nicht mehr berücksichtigt. Im Rahmen einer möglichen Umsetzung soll die Linienführung erneut geprüft werden.</p>		
Gantrisch Biking		Stimme eher zu		<p>In Absprache mit den Gemeinden Guggisberg, Rüscheegg, Rüeggisberg, Riggisberg und Wattenwil ist man sich einig, dass das bestehende Netz angepasst werden muss, jedoch die nun in der Planung laufenden und zukünftige Verbesserungen unbedingt vom Kanton mitfinanziert werden müssen.</p> <p>Ein weiteres Anliegen betrifft der Unterhalt. Wie qualitativer ein Netz auf Trails und Pisten neben den Kies- und Asphaltstrassen ist, desto aufwendiger der Unterhalt. Hier müsste der Kanton wieder auf das System zurückkommen, in dem die Gemeinden für die Anzahl Kilometer MTB und Wanderwege mit erhöhtem Unterhaltsaufwand entschädigt werden.</p> <p>Speziell im Gantrischgebiet mit den jährlichen grösseren und kleineren Unwetterschäden muss betreffend kantonaler Kostenbeteiligung eine Lösung gefunden werden.</p> <p>Im aufgeführten Netz fehlt die Angabe mittels roter Linie der notwendigen Verbesserungsabschnitte oberhalb Wattenwil und Eywald.</p> <p>Für diese Anpassungen wurden bereits Vorabklärungen getroffen und von der Firma Landplan Vorabklärungsarbeiten durchgeführt und in Rechnung gestellt. Jedoch die Hauptplanung und die damit verbundenen Kosten fallen anfangs 2025 an.</p> <p>Für die Übergangszeit 1.1.2025 bis zur offiziellen Freigabe der Unterstützungsmöglichkeiten ca Mai 2025, brauchen wir eine Zusicherung seitens Kanton, damit wir wirklich starten können aber von den Beiträgen profitieren. Denn ansonsten ist die Finanzierung nicht tragbar. Wenn auch gesellschaftlich sehr dringend.</p>	B	<p>Der Kanton kann Beiträge an Investitionen sowie, unter bestimmten Voraussetzungen, Beiträge an Instandstellung oder Wiederherstellung von Velowegen leisten. Entsprechende Informationen dazu finden sich in der Richtlinie "Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velowege auf Gemeinde- und Privatstrasse" des TBA. Beitragsberechtigt sind im Sachplan Velowegnetz festgelegte Velowege, darunter fallen auch die wichtigen Mountainbike-Routen. Es gilt der aktuelle Sachplan gemäss Regierungsrats-, respektive Direktionsbeschluss.</p>



Freizeitnetz	Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.				
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		19	Weiter muss die Route 505 Gibelegg Riggisberg auch in die Netzplanung aufgenommen und als Verbesserungspunkt ergänzt werden. Denn mit der geplanten Anbindung der Stadt Bern mit Riggisberg fehlt genau diese Vollen- dung des Netzes mit dem Gantrischgebiet.	B	Die Mountainbike-Route Nr. 505 wird als lokale Route mit Schwachstellen im Sachplan Velowegnetz festgelegt.
Gemeinde Eggwil	Stimme zu		Wir haben gegenüber den MTB Routen unsere Meinung und Vorbehalte beim Verfahren MTB-Planung Emmental abgegeben. Die grünen Nummern 70-89 liegen nicht in der Gemeinde Eggwil.	Z	
Gemeinde Grindelwald	-		Für Grindelwald ein zweckmässiges (und gut benütztes) Erstnetz. Eine Wei- terentwicklung wäre begrüssenswert. Scheitert aber oft am Natur- und Wald- schutz resp. an den Eigentümern.	K	
Gemeinde Innertkirchen	-	21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30; 70, 75	Die Anpassung 70 betrifft die MTB Route 1: Sustenpass – Gadmen – Innert- kirchen – grosse Scheidegg – Grindelwald – Aigle. Der Abschnitt zwischen Hopflauenen und Nesselal Zwischenstegen, wel- cher im Moment via. Hauptstrasse verläuft, wird auf das Jahr 2025 verlegt. Die neue Streckenführung verläuft dem bestehenden Wanderweg entlang. Bike Plan und die Gemeinde Innertkirchen sind zusammen mit den Berner Wanderwegen an einer Umsetzung der Route. Stand Heute (10.10.2024) wird der bestehende Weg teilweise verbreitert und ausgebaut, damit ein Be- fahren mit den Mountainbikes möglich ist. Umsetzung des Projekts ist im Frühjahr 2025. Nummer 75 Innertkirchen MTB Route Nr. 281 – wird für zweckmässig erach- tet.	B	
Gemeinde Kirchlindach	Stimme eher nicht zu		Ist auch für ein Erstnetz zu rudimentär/viel zu lückenhaft	K	
Gemeinde Lenk	Stimme eher nicht zu		Es müssen wesentlich mehr Routen in den Sachplan aufgenommen werden. Wir stellen fest, dass im Sachplan mit den oben genannten Routen nur ein geringer Teil der wichtigen Mountainbikerouten mit Netzfunktion in unseren Regionen abgebildet ist.	B	Teilweise berücksichtigt: Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Krite- rien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
			Im Weiteren wurde mit dem Versuchsbetrieb in der Region Adelboden — Lenk aufgezeigt, dass das Mountainbikeangebot auf grosses Interesse stösst. Durch eine klare Signalisation können die Nutzer gezielt gelenkt und somit Konflikte vermieden werden. Die Route «Tungelpass» ist eine sehr wichtige Netzverbindungsroute mit Anschlusspunkten an das Netz im Saanenland. Details zu dieser Route liegen bei. Sie ist ebenfalls in den Sachplan aufzunehmen und in der Karte als „geplante Route“ aufzuführen.	Nb	Die Route wurde im Rahmen der regionalen Richtplanung ver- worfen. Der Sachplan legt die Mountainbike-Routen auf Basis der regionalen Mountainbike-Planungen fest. Die vorgeschlagene Li- nienführung kann nach Abschluss des Versuchsbetriebs als Rou- tenoptimierung im Sachplan aufgenommen werden, sofern ein bewilligtes Projekt vorliegt.
Gemeinde Meiringen	-	21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30; 70, 75	Die Anpassung 70 betrifft die MTB Route 1: Sustenpass – Gadmen – Innertkir- chen – grosse Scheidegg – Grindelwald – Aigle. Der Abschnitt zwischen Hopflauenen und Nesselal Zwischenstegen, welcher im Moment via. Hauptstrasse verläuft, wird auf das Jahr 2025 verlegt. Die neue Streckenführung verläuft dem bestehenden Wanderweg entlang. Bike Plan und die Gemeinde Innertkirchen sind zusammen mit den Berner Wanderwegen an einer Umsetzung der Route. Stand Heute (10.10.2024) wird der bestehende Weg teilweise verbreitert und ausgebaut, damit ein Befahren mit den Mountain- bikes möglich ist. Umsetzung des Projekts ist im Frühjahr 2025.	B	



Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Nummer 75 Innertkirchen MTB Route Nr. 281 – wird für zweckmässig erachtet.		
Gemeinde Sigriswil	Stimme eher zu	18, 29, 20; 71	Nationale MTB-Route Nr. 2 (grüne Ziffer 71): Optimierungsvorschlag der Routenführung in unserer Gemeinde ab Schwanden - in Übereinstimmung mit dem regionalen Teilrichtplan MTB des ERT (in Arbeit). Bisher verlief die MTB-Route in unserer Gemeinde praktisch ausschliesslich auf asphaltierten Strassen. Durch die neue Routenführung wird die MTB-Route attraktiver und anspruchsvoller.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
Gemeinde Trachselwald	-	13; 85	Bei den Routen mit grünen Nummern wird die Route Nr. 85 (ehemalige Lüdere-Bike-Route 690) abgelehnt. Bereits bei der Vernehmlassung an die RKE wurde auf die bestehenden Schwierigkeiten mit Ärgerpotential hingewiesen und auf die damalige Alternativroute 12v verwiesen. An dieser Haltung hat sich nichts geändert und wir beantragen diese Korrektur.	B	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen. Aufgrund verschiedener Rückmeldungen wird die Mountainbike-Route Nr. 690 Lüdere Bike als Zwischenergebnis im Sachplan festgelegt.
Gemeinde Wattenwil	-	19; 84	Hinsichtlich der Mountainbike-Route 504 (Massnahmen Nr. 84) wird das TBA vom Gemeinderat Wattenwil darauf aufmerksam gemacht, dass weite Teile der Bikestrecke vom Rutschgebiet Ahörndler betroffen sind. Derzeit ist unbekannt, ob die Forststrasse später wieder in Betrieb genommen werden und zukünftig die Mountainbike-Route noch durch das betreffende Gebiet geführt werden kann. Bei der Überarbeitung des Sachplans ist zu überprüfen, ob aufgrund des Naturereignisses die Route 504 aus dem Sachplan entfernt oder über eine neue Route geführt werden muss. https://www.wattenwil.ch/_file/2740/Allgemeinesverfuegung-gebietssperrung-rutschgebiet-ahoerndler-website.pdf	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen. Die Mountainbike-Route Nr. 504 soll im Sachplan festgelegt werden, um den Erhalt zu sichern und allfällige Massnahmen zur Wiederherstellung oder Neukonzeption der Route zu unterstützen.
Gemeinde Wimmis	Stimme nicht zu		In der Region Simmental /Diemtigtal sind wenig bis gar keine Routen vorhanden, hier gibt es Bedarf. Bei der nationalen Route Mountainbike "alpine 1" merkt man wenn man vom Kanton Vaud, Uri und Graubünden in den Kanton Bern kommt. Teer und Zäune machen die Route wenig attraktiv, leider.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
Gemeinde Zollikofen	-		Der Gemeinderat Zollikofen hat sich nicht detailliert mit den Mountainbike-Routen beschäftigt, da die Gemeinde nicht betroffen ist.	Z	
Gemeinde Zweisimmen	Stimme eher zu	21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 33; 70, 87, 88	Wir begrünnen die Gleichstellung des Mountainbikenetzes mit den Velowanderrouten, als Folge der Änderungen des Bundesgesetzes über die Velowege. Die Überführung der bestehenden Mountainbikerouten Nr. 1, Nr. 890 und Nr. 891 als Festsetzungen in die Sachplanung (anstatt bisher als informativer Inhalt) ist die logische und richtige Konsequenz davon (betrifft grüne Nummern in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 70, 87 und 88). Als Teil einer Tourismusregion stellen wir erfreut fest, dass bereits ein Grossteil der bestehenden SchweizMobil-Mountainbikeroute 1 in unserer Region als «bestehend mit Schwachstelle» erfasst und somit deren Optimierungsbedarf erkannt und die Möglichkeit zu deren Optimierung geschaffen wurde. Wir beantragen, dass die Behebung der Schwachstellen entlang der Mountainbikeroute Nr. 1 rasch anzugehen ist. Der Kanton steht in der Verantwortung, die dazu nötigen Ressourcen in der nötigen Priorität bereitzustellen. Die Realisierung eines guten Velowegnetzes, und insbesondere eines ansprechenden Mountainbikenetzes, ist unserer Region im Hinblick auf deren touristische Bedeutung ist von hoher Relevanz und Dringlichkeit. Wir zählen	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.



Freizeitnetz					
Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			darauf, dass der Kanton seinen mit der neuen Velogesetzgebung entstandenen Pflichten mit der nötigen Priorität nicht nur in den Agglomerationsräumen, sondern auch in den Rand- und Bergregionen nachkommt.		
Grand Chasseral Tourismus	Plutôt pas d'accord		Les itinéraires représentés sont largement insuffisants en miroir, par exemple, des parcours VTT définis au Plan Directeur Sectoriel VTT 2020 du Jura bernois. D'autre part, le Bike Park de Valbirse, au regard du descriptif de l'item 3.3.3.2 (Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables, ACE n° 1436/2014 du 3 décembre 2014, Version pour la participation publique, 12. Août – 23. Septembre 2024) qui mentionne non seulement les itinéraires VTT, mais aussi des trails, des pistes et d'autres liaisons qui peuvent se révéler pertinents pour le plan sectoriel, n'apparaît malheureusement pas.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
Grüne Kanton Bern	Stimme nicht zu		Stimmen wir nicht zu: Siehe vorherige Bemerkungen zu der Frage (Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) ...) Im Berner Jura sind viele Mountainbike-Routen auf den bisherigen Velowanderwegen angelegt worden. Die Unterscheidung ist dienlich bei der Routen- oder Velowahl. Fahrtechnisch sind diese Routen aber in der Regel sehr einfach. Das gilt auch für die Routen im Berner Oberland, die oft auf Forst- und Asphaltwegen angelegt sind.	K	Die bestehenden SchweizMobil-Routen, insbesondere die regionalen und nationalen, erfüllen grösstenteils die Qualitätsanforderungen nicht, deshalb sind diese auch als Schwachstellen gekennzeichnet. Die Planung neuer Routen und sowie die Optimierung der bestehenden Routen soll in den kommenden Jahren durch die Gemeinden sowie die Regionen erfolgen.
Grüne Worb	Stimme zu		Die Strecke Worb - Worb SBB ist als Velohauptverbindung Kategorie I und nicht als Kategorie II prioritär weiter zu verfolgen. Bereits 2012 beauftragten zwei Postulate den Gemeinderat der Gemeinde Worb sich für eine sichere Radwegverbindung einzusetzen. Diese sind bis heute unerledigt!	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gstaad Saanenland Tourismus	Stimme nicht zu		Der seit 2015 erarbeitete regionale Mountainbike Richtplan ist in keiner Weise enthalten. Wie bereits an der Informationsveranstaltung vom 4. September 2024 erwähnt, ist dieser seit längerem beim AGR zur Vorprüfung. Wir würden es sehr begrüßen, wenn diese Routen endlich in einer entsprechenden Form in den Sachplan aufgenommen werden.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
		21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 33; 70, 87, 88	Die Mountainbike-Routen 1, 890, 891 sollen anscheinend in den bestehenden Linienführungen festgesetzt werden, obwohl alle drei nicht den heutigen Ansprüchen an eine Mountainbike Route entsprechen (mehr als 80% auf Asphalt oder breiten Alpstrassen)! Wir können uns mit diesen Festsetzungen nicht einverstanden geben. Der grosse Optimierungsbedarf gemäss oben genannter Richtplanung wird in keiner Weise abgebildet. Die Routen sollten anhand der Optimierungen abgebildet werden und die Umsetzung rasch angegangen werden. In der heutigen Form ist vor allem die Route 1 als grosse Schwachstelle zu werten.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.



Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Diese Routen sollen anscheinend in den bestehenden Linienführungen festgesetzt werden, obwohl alle drei nicht den heutigen Ansprüchen an eine Mountainbike Route entsprechen (mehr als 80% auf Asphalt oder breiten Alpstrassen). Wir können uns mit dieser Festsetzung nicht einverstanden geben. Der grosse Optimierungsbedarf gemäss oben genannter Richtplanung wird in keiner Weise abgebildet. Die Routen sollten anhand der Optimierungen abgebildet werden und die Umsetzung rasch angegangen werden. In der heutigen Form ist vor allem die Route 1 als Schwachstelle zu werten. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass eine zeitgemässe überkantonale Mountainbike Verbindung auf dieser Achse wichtig wäre. Auf der Waadtländer Seite des Passes besteht bereits eine gute Erschliessung. Die Berner Seite ist aktuell noch nicht im Sachplan eingetragen. Aus unserer Sicht wäre es sehr sinnvoll diese Linienführung auf dem bestehenden Wanderweg näher zu prüfen.		
Jura Bernois.Bienne	Plutôt pas d'accord		Les itinéraires représentés sont largement insuffisants en miroir, par exemple, des parcours VTT définis au Plan Directeur Sectoriel VTT 2020 du Jura bernois. D'autre part, le Bike Park de Valbirse, au regard du descriptif de l'item 3.3.3.2 (Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables, ACE n° 1436/2014 du 3 décembre 2014, Version pour la participation publique, 12. Août – 23. Septembre 2024) qui mentionne non seulement les itinéraires VTT, mais aussi des trails, des pistes et d'autres liaisons qui peuvent se révéler pertinents pour le plan sectoriel, n'apparaît malheureusement pas.	B	Les nouveaux itinéraires VTT sont élaborés dans le cadre des planifications régionales, d'autant qu'ils remplissent les critères des "itinéraires VTT importants" selon le chapitre 3.4.3.4 du Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025. Les itinéraires importants des planifications régionales sont retenus.
Kanton Solothurn	Stimme eher zu	7	Antrag 5: Wir beantragen die lokale Mountainbikeroute 560 (Gemeinden Grenchen SO, Lengnau BE, Romont BE) als Teil des MTB-Netzes aufzunehmen.	B	Der Routenabschnitt im Kanton Bern wird berücksichtigt.
KASISA	Stimme eher nicht zu	21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 33; 70, 87, 88	Wir begrüßen wir die Gleichstellung des Mountainbikenetzes mit den Velowanderwegen, als Folge der Änderungen des Bundesgesetzes über die Velowege, und damit die Überführung der bestehenden Mountainbikerouten Nr. 1, Nr. 890 und Nr. 891 als Festsetzungen in die Sachplanung. Ebenfalls erfreut haben wir festgestellt, dass bereits ein Grossteil der bestehenden SchweizMobil-Mountainbikeroute 1 in der Region als «bestehend mit Schwachstelle» erfasst und somit deren Optimierungsbedarf erkannt und die Möglichkeit zu deren Optimierung geschaffen wurde. Die Behebung der Schwachstellen entlang der Mountainbikeroute Nr. 1 sind rasch anzugehen. Wir stellen jedoch fest, dass im Mitwirkungsentwurf zum Sachplan nur ein geringer Teil der wichtigen Mountainbikerouten mit Netzfunktion in unseren Regionen abgebildet ist. Wir verweisen auf unsere Regionale Mountainbikeplanung unter https://www.planland.ch/bike/ . Diese Routen sind ebenfalls in den Sachplan als „geplante Routen“ zu überführen. Detaillierte Angaben zu den regionalen Routen sind der Beilage zu unserer schriftlichen Stellungnahme vom 23. September 2024 zu entnehmen.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
Pro Bike Oberaargau	Stimme eher zu		Das vorgeschlagene Velowegnetz berücksichtigt die Bedürfnisse des Mountainbikers in der Region Oberaargau leider nicht ausreichend. Es sind derzeit keine spezifischen Routen oder Trails für diese Art von Sport ausgewiesen. Daher bitten wir Sie, das Velowegnetz in Übereinstimmung mit unserer Eingabe (Eingabe, Konzept, Plan) entsprechend zu ergänzen und anzupassen.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.



Freizeitnetz		Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			<p>Als wichtige Routen/Korridore gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gratweg 1. Jurakette (von der Grenze Solothurn bis Schwängimatt/Wannenflueh) • Abfahrt Schwängimatt/Wannenflueh nach Niederbipp (logische Abfahrt wegen Klus) • Traillabyrinth Bättlerchuchi bis Attiswil • Ankehubel, Wolfisberg, Niederbipp Region Huttwil, die Grenze zum Emmental <p>In der Region Huttwil werden die Wanderwege Richtung Ahorn, Fritzenfluh etc. genutzt. Die Trails, Routen, Wege sollten mit der Region Emmental abgestimmt werden. Zusätzlich zu den Trails um Huttwil sollten unbedingt der Wanderwege Ahorn bis Fritzenfluh erfasst werden.</p> <p>Wir streben an, dass die wichtigen Routen sowohl im Sachplan als auch bei SchweizMobil erfasst sind. Wir werden dies bei der Umsetzung der RGSK-Massnahmen bearbeiten.</p> <p>Die wichtigsten Routen in der Region sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohwacht-Langenthal (bedient Langenthal) • Dornegg-Gütsch-Thörigen (bedient Thörigen und Herzogenbuchsee) <p>Langenthal, Thörigen, Herzogenbuchsee (Feierabend-Trails um die größeren Städte)</p> <p>Durch das hügelige und kleinteilige Gelände werden die Trails flexibel genutzt, von verschiedenen Orten angefahren und verknüpft.</p> <p>Als wichtige Routen in dieser Region gelten die Trails:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohwacht-Langenthal (bedient Langenthal) • Dornegg-Gütsch-Thörigen (bedient Thörigen und Herzogenbuchsee) • Trailcenter Ochlenberg (bedient Thörigen und Herzogenbuchsee) • Steineberg-Trails (bedient Seeberg und Grasswil) <p>Jurasüdfuss (Mountainbiketouren mit Alpensicht)</p> <p>Hier sind die Waldflächen durch die Flühe, Weide- und Ackerland zum Teil sehr schwer zugänglich und kleinteilig.</p>		
Pro Natura Bern	Stimme eher nicht zu	22; 70	Nr. 70: Blatt / Feuille 22 Gadmen: die Route führt durch ein Hochmoor, weshalb die Strecke anzupassen ist.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
		18; 71, 82, 83	Nr. 71, 82, 83: Blatt 18 Schwarzenburg: Es ist abzuklären, ob sich die Aufnahme der Strecke in das Mountainbikenetz negativ auf die Wildruhezone auswirken wird und welche Massnahmen (Routenanpassung) getroffen werden können zur Verminderung von Störungen auf die Wildtiere. Das gilt analog für alle weiteren Strecken, welche als Mountainbikerouten aufgenommen werden und in Wildruhezonen liegen.	H	Bei den genannten Routen handelt es sich um bestehende, bereits signalisierte Mountainbike-Routen. Anliegen des Naturschutzes werden im Rahmen der Planung neuer Routen und bei der Optimierung der bestehenden Routen, beispielsweise in regionalen Richtplänen, berücksichtigt.
		22, 29; 75, 89	Nr. 75 auf die Aufnahme MTB-Route Nr. 281 ist zu verzichten, da sie durch Wildruhegebiete führt. Nr. 89 neue Mountainbikeroute führt durch nationales Trockenwiesen und -weiden im Bereich Schwenden i.D. Routenführung ist anzupassen.	Nb	An der Festlegung der bestehenden SchweizMobil-Route wird festgehalten.
Pro Velo Kanton Bern	Stimme eher zu		Mountainbike-Routen sind zumindest im Berner Jura in der Regel auf den bisherigen Velowanderrouten angelegt worden. Die Unterscheidung ist dienlich bei der Routen- oder Velowahl.	K	Die bestehenden SchweizMobil-Routen, insbesondere die regionalen und nationalen, erfüllen grösstenteils die Qualitätsanforderungen nicht, deshalb sind diese auch als Schwachstellen



Freizeitnetz					
Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Siehe oben, Forst- und Asphaltwege im OO erfordern keine Fahrtechnik. Zudem beinhaltet das Netz im OO sehr viele Höhenmeter und nicht unbedeutend viele Km entlang von Strassen bzw. im Strassenverkehr. Hier besteht jedenfalls ein deutliches Verbesserungspotenzial.		gekennzeichnet. Die Planung neuer Routen und sowie die Optimierung der bestehenden Routen soll in den kommenden Jahren durch die Gemeinden sowie die und Regionen erfolgen.
Region Oberaargau	Stimme zu		Wenn die regionalen MTB-Routen aus der aktuellen Planung RGSK Oberaargau 2025 übernommen werden.	K	
Regionalkonferenz Oberland Ost	Stimme eher zu	18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30; 70, 71	Korridore bestehend (Routen bestehend mit Schwachstellen): Für die Korridore der Routenabschnitte mit Schwachstellen gemäss Sachplan hat der Masterplan Jungfrau Region und Interlaken attraktive und nutzergerechte Alternativen angedacht, welche den Qualitätszielen von SchweizMobil entsprechen. Die Varianten können zeitnah weiterverfolgt und idealerweise in der nächsten Anpassung des Sachplans eingegeben werden. Auf folgenden Streckenabschnitten: - Nr. 71, Routenabschnitt zwischen Beatenberg und Interlaken - Nr. 70, Routenabschnitt zwischen Kleine Scheidegg und Grindelwald - Nr. 70, Routenabschnitt zwischen Wengen und Kleine Scheidegg - Nr. 70, Routenabschnitt zwischen Wengen und Gündlischwand	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
			Mangels Alternativen und da die dringende Optimierung und Weiterentwicklung festgehalten wird. Erfreut haben wir festgestellt, dass bereits ein Grossteil der bestehenden SchweizMobil-Routen in der Region als «bestehend mit Schwachstelle» erfasst und somit deren Optimierungsbedarf erkannt und die Möglichkeit für Anpassungen geschaffen wurde.	K	
			Neue Routenkorridore: Im Masterplan Jungfrau Region und Interlaken hat das Planungsbüro Bikeplan ein Mountainbike-Routenkonzept für die koordinierte Entwicklung der Region ausgearbeitet. Die Umsetzung der einzelnen Routen ist noch nicht weit genug fortgeschritten, dass sie die Aufnahme in den Sachplan zulassen würde. Die Routen werden hier bereits aufgeführt als Planungshilfe für die Zukunft und Orientierung im Sachplan.	H	Hinweise werden für die kommende Überarbeitung des Sachplans aufgenommen.
		21; 70	Neue Routenkorridore: Nr. 70, Blatt 21: In Absprache mit der Bauverwaltung Innertkirchen, SchweizMobil und den Berner Wanderwegen wird die bestehende Route auf dem Abschnitt zwischen Hopflauenen und Mühlestadlen weg von der Kantonsstrasse auf den Wanderweg umgelegt. Der Weg ist ausparzelliert und die Gemeinde als Grundeigentümerin unterstützt die Umlegung.	B	Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 wurde entsprechend angepasst.
		18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30; 70, 75	Neue Routenkorridore: Korridor Engstlenalp – Innertkirchen (ev. Hasliberg): Von der Engstlenalp nach Innertkirchen ist eine offizielle und attraktive Mountainbike-Route geplant. Die Route stellt eine wichtige überregionale Verbindung in die Zentralschweiz dar und verbindet die bereits im Sachplan aufgenommenen Routen Nr. 70 und 75.	B	Routenkorridor wird als Vororientierung berücksichtigt.
		18, 19, 20; 71	Nr. 71, Blatt 20: der Routenabschnitt zwischen Habkern und der Lombachalp führt entlang der Strasse. Eine attraktive und nutzergerechte Variante ist erstrebenswert und weiter zu prüfen.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
		26; 76	Nr. 76, Blatt 26: Bachalpsee Route ab Waldspitz bis Sattelhalten. Die Route führt im oberen Teil über die Forststrasse und im unteren Teil ist sie auf dem Wanderweg zu steil angelegt. Optimierungsmassnahmen auf diesem Abschnitt	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden.



Freizeitnetz		Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.			
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			für ein nutzergerechtes und attraktives Angebot sind ebenfalls möglich und anzustreben.		Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
		26; 77	Nr. 77, Blatt 26: Der Abschnitt zwischen Holzmatte/Läger und der Bussalp. Der Auf- und Abstieg zur Bussalp findet auf dem gleichen Strassenabschnitt statt. Hier soll talwärts eine attraktivere Variante gesucht werden.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
		25, 30; 78	Nr. 78, Blatt 25&30: die MTB-Route 450 entspricht auf weiten Teilen den Qualitätsanforderungen an eine Mountainbike-Route noch nicht. Auf dem Abschnitt zwischen Gimmelwald und Stechelberg enthält die Route zwar einige technisch herausfordernde Elemente (steiler Wegabschnitt und Singletail), wodurch sie jedoch nicht homogen ist und für Unerfahrene eine unerwartete Herausforderung darstellen kann. Dem Zielbild 2042 folgend empfehlen wir daher, die gesamte Route zu markieren damit die Route nachfragegerecht optimiert werden kann.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen. Die Route wird als Schwachstelle aufgenommen.
			Schwachstellen: Kapitel 3.3.3.4 des Sachplans legt die Grundvoraussetzungen und Qualitätsanforderungen für wichtige Mountainbike-Routen fest. Gemäss Erläuterungsbericht werden Routenabschnitte als Schwachstellen markiert, wenn sie die Qualitätsanforderungen noch nicht erfüllen. Erfreut haben wir festgestellt, dass bereits ein Grossteil der bestehenden SchweizMobil-Routen in der Region als «bestehend mit Schwachstelle» erfasst und somit deren Optimierungsbedarf erkannt und die Möglichkeit für Anpassungen geschaffen wurde. Damit die Routen in der Region nutzergerecht und attraktiv sind, beantragen wir ergänzend dazu, dass folgende Routenabschnitte als «bestehend mit Schwachstellen» markiert werden: Nr. 70, Blatt 26: Abschnitt Kleine Scheidegg bis Grindelwald. Die Route führt entlang der Strasse und sollte daher ebenfalls als «bestehend mit Schwachstellen» markiert werden. Eine attraktive Routenführung in diesem Perimeter ist möglich und soll weiterverfolgt werden.	B	Mountainbike-Routen sollen gemäss einer primären Fahrtrichtung geplant werden, dies soll neu auch für die nationalen Mountainbike-Routen gelten. Für die Route Nr. 1 Alpin Bike ist die primäre Fahrtrichtung Ost-West vorgesehen, weshalb der genannte Abschnitt als Aufstieg betrachtet und entsprechend nicht als Schwachstelle dargestellt wurde. Der Abschnitt wird im Sachplan als Schwachstelle ergänzt, die Planung der Mountainbike-Routen inklusive Optimierungen und das Beheben von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinde.
		22; 70	Routenanpassungen: Nr. 70, Blatt 22: Die bestehende Route soll von Ost nach West auf den bestehenden lokalen Gadmen Trail umgelegt werden. Der Gadmentrail ist bewilligt und signalisiert. Die Gemeinde Innertkirchen ist Trägerin des Gadmentrails und unterstützt das Vorhaben. Der Trail ist nur in eine Richtung befahrbar.	B	Die Linienführung der Mountainbike-Route wird angepasst.
		21	W111 Brienz – Brienzwiler – Brünigpass - Meiringen: Die Aufnahme der direkten Linienführung zwischen Brienz und Brünigpass im Rahmen des Ausbaus der A8 wird begrüßt und entspricht auch den Massnahmen im RGSK Oberland-Ost. Die Aufhebung der Verbindung via Meiringen und Hasliberg wird aber klar abgelehnt. Im Sinn einer Netzplanung ist diese zwingend beizubehalten, sie stellt einen attraktiven Anschluss für Nutzer auf der Schweizmobil Route Nr. 8 welche von der Grimsel her kommen in die Innerschweiz dar. Denkbar wäre, dass die Route Nr. 61 über diese Verbindung auf den Brünig verlängert würde.	B	Auf die Routenoptimierung W111 sowie die entsprechende Aufhebung der Verbindung über die Hohfluhstrasse wird verzichtet. Diese werden aus dem Sachplan entlassen.
SP Kanton Bern	Stimme eher nicht zu		Mountainbike-Routen sind zumindest im Berner Jura in der Regel auf den bisherigen Velowanderrouten angelegt worden. Die Unterscheidung ist dienlich bei der Routen- oder Velowahl. Das Angebot allgemein an Freizeitrouen wurden aber gemäss unserem Empfinden nicht oder nur unwesentlich ausgebaut. Siehe oben, Forst- und Asphaltwege im OO erfordern keine Fahrtechnik. Zudem enthaltet das Netz im OO sehr viele Höhenmeter und nicht unbedeutend	K	Die bestehenden SchweizMobil-Routen, insbesondere die regionalen und nationalen, erfüllen grösstenteils die Qualitätsanforderungen nicht, deshalb sind diese auch als Schwachstellen gekennzeichnet. Die Planung neuer Routen und sowie die Optimierung der bestehenden Routen soll in den kommenden Jahren durch die Gemeinden sowie die und Regionen erfolgen.



Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
				viele Km entlang Strassen bzw. im Strassenverkehr. Vernetzt ist es doch schon.		
				Die bestehenden Routen sind eine gute Ausgangslage, dass sich das kantonale Netz in Zukunft hinsichtlich Ansprechen verschiedener Anspruchsgruppen resp. den Herausforderungen in Bezug auf die Fahrtechnik entwickeln kann. In diesem Sinn erachten wir es als wichtig, dass Trails wie der Bremer Bike Loop, für welchen eine vollständige Vorabklärung vorliegt, in den Sachplan aufgenommen werden sollten.	K	
				Ergänzend zur E-Mitwirkung möchten wir beantragen, den Bremer Bike Loop im Rahmen der Sachplan-Revision 2025 zu berücksichtigen. Der Bremer Bike Loop wird schon über 15 Jahre als zusammenhängende Runde regelmässig und häufig befahren. Er ist ein beliebte und rund 8km lange Naherholungsrunde und vom Freizeitangebot der Berner Agglomerations- und Stadtbevölkerung nicht mehr wegzudenken. Pro Jahr werden rund 12'000 Fahrten gezählt. Zudem ist er vom bestehenden Wanderwegnetz mit wenigen Ausnahmen (Zubringer sowie Teilabschnitt Aareufer) komplett entflechtet und an das bestehende Freizeitrouten- und Alltagsroutennetz des aktuellen Sachplan Veloverkehr angeschlossen. Seit 2022 sind das Sportamt der Stadt Bern, trailnet.ch sowie die Grundeigentümerin Burgergemeinde Bern daran, das Projekt mittels Baubewilligung zu officialisieren. Als Trägerschaft fungiert das Sportamt der Stadt Bern, welches mit der Burgergemeinde einen Nutzungsvertrag unterzeichnet (unterschriftsreife Vereinbarung liegt vor). Für das Baugesuch sowie Unterhalt und Betrieb ist trailnet.ch zuständig. Der Verein übernimmt ein Grossteil der Pflichten des Nutzungsvertrages mittels Leistungsvereinbarung.	B	Der Bremer Bike Loop wird als neue Mountainbike-Route berücksichtigt.
Sportamt der Stadt Bern		Stimme eher nicht zu		Nach Bereits übertragener und positiver vollständiger Vorabklärung (Ende April 2024, Leitbehörde Stadt Bern) wird nun das Projekt gemeinsam mit dem Amt für Wald und Naturgefahren, Abteilung Naturförderung LANAT und dem Jagdinspektorat bereinigt, damit die Baueingabe (voraussichtlich Anfang 2025) erfolgen kann.		
				Wir begründen den Antrag des Bremer Bike Loop in den Sachplan anhand folgender Grundvoraussetzungen und der Qualitätsanforderungen (vgl. Sachplantext S. 22) folgendermassen: Grundvoraussetzungen: - Bestandteil Mountainbikeland Schweiz: Der Bremer Bike Loop ist als lokale Mountainbike-Route konzipiert und mit SchweizMobil koordiniert. Die Routennummer 555 ist bereits reserviert. - Genehmigte Planung: Vollständige Vorabklärung abgeschlossen und positiv beurteilt. Standortgebundenheit gegeben. Eine Baubewilligung ist in Aussicht (gemäss Erläuterungsbericht S. 11/12). - Zweckmässiger Anschluss an Veloverkehr und öffentlicher Verkehr: Anschluss an Alltags- und Freizeitroustennetz gegeben (vgl. Abbildung 1). Der Bremer Bike Loop ist vom Hauptbahnhof Bern innerhalb von 5min erreichbar. - Check-Liste Koexistenz: Zubringer sowie der Teilabschnitt am Aarehang wurden mittels Check-Liste geprüft. Koexistenz ist aufgrund ebenem Wegverlauf, geringem Geschwindigkeitsunterschied und ausreichender Wegbreite möglich und wurde auch mit den BWW abgestimmt. Qualitätsanforderungen:	B	Der Bremer Bike Loop wird als neue Mountainbike-Route berücksichtigt.



Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.						
Freizeitnetz	Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
				- Definierte Zielgruppe und entsprechender Schwierigkeitsgrad: Der Bremer Bike Loop ist sowie technisch und konditionell als einfach einzustufen und eignet sich insbesondere für reine Breitensportliche Nutzung (Cross Country bis All Mountain) und deckt somit eine grosse Bandbreite an Zielgruppen ab. - Erschliessung attraktiver Raum und/oder attraktives Fahrerlebnis: Der Bremgartenwald ist ein attraktiver Freizeitraum, welcher bis an das Aareufer reicht. Durch den hohen Single Trail-Anteil (>90%) wird ein attraktives Fahrerlebnis gewährleistet. Sämtliche Abwärtspassagen sind als Single Trails ausgestaltet. Einzelne mountainbikespezifische Hindernisse wie Anliegerkurven (<50cm) und vereinzelte rollbare Table Jumps unterstützen die Lenkung zusätzlich.		
	Stiftung SchweizMobil	Stimme eher zu		Neben den nationalen und regionalen Mountainbikeland-Routen sollten die bestehenden lokalen Routen überprüft und optimiert werden (Fokussierung auf Zielgruppe, weniger Asphalt, mehr Trails etc.). Im Kanton Bern gibt es in vielen Regionen (insbesondere auch in Agglomerationen) ein grosser Naherholungsbedarf für neue Mountainbike-Weginfrastruktur (Routen, Trails, Pisten etc.). Wir sind gespannt auf die Eingaben der Regionen.	K	
	SVP Kanton Bern	Stimme zu		Die Regionalen Mountainbike-Organisationen wurden in die Planung mit einbezogen.	Z	
	TCS Sektion Bern	Stimme eher zu		Für die Region Langnau erachte ich die Nr. 74, 80 und 85 als schlechtes Erstnetz. Die Routen sind für Mountainbiker unattraktiv und werden nicht genutzt. Diese Routen werden höchstens mit einem Gravel befahren, da diese meist auf Asphalt und guten Forstwegen verlaufen. Im Emmental wurden die Richtplanunterlagen nach der Mitwirkung bereinigt und Ende Mai 2024 zur Vorprüfung eingereicht. https://www.region-emmental.ch/projekt/richtplan-mountainbike/ Werden die im Richtplan geplanten Routen in den Sachplan aufgenommen? Speziell möchte ich auf die vier geplanten Routen um Langnau hinweisen. Welches ein attraktives Angebot für die lokale Bevölkerung und den Tourismus schaffen würden. Was passiert mit Mountainbike Trails welche heute bereits rege genutzt werden, jedoch weder in einem Richtplan enthalten sind noch ein Baugesuch dafür eingereicht wurde? Ein solches Gebiet befindet sich im Raum Konolfingen. Diese sehr attraktiven Mountainbike Trails werden aus Nah und Fern genutzt und lassen sich zu attraktiven Routen verbinden. https://www.trailforks.com/region/konolfingen/	B	Teilweise berücksichtigt. Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt. Die regionale Richtplanung MTB der Region Emmental wird soweit möglich berücksichtigt.
	Trail Protectors Emmental	Stimme nicht zu	11.1, 12, 13, 16, 17, 20; 74, 80, 85	Für die Region Langnau erachte ich die Nr. 74, 80 und 85 als schlechtes Erstnetz. Die Routen sind für Mountainbiker unattraktiv und werden nicht genutzt. Diese Routen werden höchstens mit einem Gravel befahren, da diese meist auf Asphalt und guten Forstwegen verlaufen. Im Emmental wurden die Richtplanunterlagen nach der Mitwirkung bereinigt und Ende Mai 2024 zur Vorprüfung eingereicht. https://www.region-emmental.ch/projekt/richtplan-mountainbike/ Werden die im Richtplan geplanten Routen in den Sachplan aufgenommen? Speziell möchte ich auf die vier geplanten Routen um Langnau hinweisen.	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.



Freizeitnetz					
Frage 7: Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.					
Absender	Antwort	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
			Welches ein attraktives Angebot für die lokale Bevölkerung und den Tourismus schaffen würden.		
			Was passiert mit Mountainbike Trails welche heute bereits rege genutzt werden, jedoch weder in einem Richtplan enthalten sind noch ein Baugesuch dafür eingereicht wurde? Ein solches Gebiet befindet sich im Raum Konolfingen. Diese sehr attraktiven Mountainbike Trails werden aus Nah und Fern genutzt und lassen sich zu attraktiven Routen verbinden. https://www.trailforks.com/region/konolfingen/	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen. Dabei sollen bestehende Mountainbike-Infrastrukturen wie Trails berücksichtigt und idealerweise in die Routen integriert werden.
trailnet.ch	Stimme eher nicht zu		Grundsätzlich begrünnen wir, dass wichtige Mountainbike-Routen gemäss Strassengesetz im Sachplan eingetragen sind. Zweckmässig ist es aus unserer Sicht aus bereits dargelegten Gründen (Zielgruppenabdeckung, fahrtechnischen Herausforderungen, Single Trails, wenig bis keine Angebote im Naherholungsraum, etc.) noch nicht. Das bestehende Netz ist aber schon mal eine gute Ausgangslage, um das kantonale Netz in regelmässigen Perioden (alle 2 Jahre) erweitern und verbessern zu können. trailnet schlägt daher vor bewilligte Trails (GurtenTrail, BielTrail, SchwarzkopfTrail, BärenriedTrail) sowie geplante Trails, welche bereits eine vollständige Vorabklärung (Bremer Bike Loop, UlmizTrail, WolfTrail in Sutz-Lattrigen) durchlaufen haben und eine Aussicht auf eine Bewilligung besteht, im Sachplan zu berücksichtigen. Beim GurtenTrail und BielTrail handelt es sich um Downhill-Trails, welche nicht als MTB-Routen signalisiert sind und auch nicht Beitrags-berechtigt sind. Bezgl. Netzfunktion kann es ggfs. Sinn machen, diese im Sachplan abzubilden. Details (Planausschnitte und Begründungen) erfolgen in einem separaten E-Mail an die Fachstelle Langsamverkehr des TBA.	B	Teilweise berücksichtigt: Der Sachplan Velowegnetz legt die Mountainbike-Routen mit kantonaler Netzfunktion fest. Es sind dies die wichtigen Mountainbike-Routen gemäss Artikel 45 Strassengesetz. Einzelne Trails können für den Sachplan Velowegnetz berücksichtigt werden, sofern sie in einer übergeordneten, regionalen Planung als Netzelemente von Mountainbike-Routen koordiniert werden.
Verein Bike Park Thunersee	Stimme eher zu		Die Projekte des Vereins Bikepark Thunersee sind mit dem regionalen Richtplan Mountainbike ERT koordiniert. Der Verein Bikepark Thunersee unterstützt den Antrag des Entwicklungsraum Thun zur Aufnahme von wichtigen Routen mit kantonaler Netzfunktion und ist bestrebt die enthaltenen Projekte zeitnah zu realisieren. Die finanzielle Beteiligung seitens Kanton wird begrüsst, gerade bei den aufwändigen Projekten im Gebiet Blueme und Steffisburg.	K	
Ville de Bienne	Plutôt pas d'accord		Comme mentionné précédemment, bien que centre urbain, la Ville de Bienne se situe au pied du flanc sud de la chaîne du Jura et est un lieu d'attraction notamment pour le VTT. Les nombreux itinéraires dans la forêt sont très appréciés par les VTT, notamment l'itinéraire entre Macolin et Bienne. Il est donc souhaité que ce dernier soit inscrit en tant qu'itinéraire VTT régional. Il serait ensuite important de prolonger l'itinéraire VTT de Macolin aux Prés-d'Orvin ce qui permettrait ainsi de raccorder l'itinéraire VTT existant no. 844 des Prés-d'Orvin avec le centre de l'agglomération. Cela fait d'autant plus sens que l'itinéraire no. 844 n'a aucune connexion cyclable avec un réseau existant.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Abteilung Verkehr, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Kanton Aargau		Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau hat folgende Anmerkungen. Der Sachplan des Kantons Bern stimmt in folgenden Punkten nicht mit den Velonetzplanungen des Kantons Aargau überein: 1. Der Korridor der Velobahn Langenthal - Murgenthal wird im Kanton Aargau nicht als Velobahn/Velovorzugsroute, sondern höchstens als Hauptverbindung abgenommen.	H	Im Rahmen der Durchführung der anstehenden Korridorstudie zur Prüfung der Machbarkeit und Verhältnismässigkeit wird das TBA die Begründung einer Velobahn zwischen Langenthal und Rothrist (Entfernung etwas 14 Km) erläutern. Diesem Fakt soll in Abstimmung mit dem Kanton Aargau Rechnung getragen werden.
		2. Die kantonale Veloverbindung R650 im Kanton Aargau ab Vorderwald wird im Sachplan nicht abgenommen. Für den Kompetenzbereich Fuss- und Veloverkehr des Kantons Aargau ist es klar, dass dies mit der Hierarchisierung des Velo(weg)netzes zusammenhängt. Auf Aargauer Boden hat die Verbindung eine kantonale Bedeutung (Basis-/Nebenverbindung), auf Berner Seite ist diese nur noch kommunale Basis-/Nebenverbindungen. Ein durchgehendes Velonetz ist somit gegeben. Die richtige Einordnung der Netzfunktion und -festlegung im Zusammenhang mit den unterschiedlichen kantonalen Hierarchisierungskonzepten ist sicher eine Herausforderung für Politik und Praxis in den Gemeinden. Das fehlende Teilstück "Kantonsstrasse" von St. Urban kann im kantonalen Sachplan vorschnell, als Netzlücke interpretiert werden und sollte dort, um eine Falschinterpretation zu vermeiden zumindest als Orientierungsinhalt eingefügt werden. Ansonsten sind die Grundlagen gut und verständlich aufbereitet.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonalen Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Amt für Bevölkerungsschutz, Sport und Militär des Kantons Bern		Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Das BSM ist mit der Anpassung des kantonalen Sachplans Velowegnetz 2025 einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen dazu.	Z	
Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern		Seitens Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) danken wir für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir verzichten darauf, uns zu einzelnen Routen zu äussern. Wir bitten, die nachfolgenden Punkte im Rahmen der Weiterbearbeitung des Sachplans zu berücksichtigen. Für Rückfragen steht Matthias Fischer (AGR, Abteilung Kantonsplanung, 031 633 77 58) gerne zur Verfügung. - Wir stellen fest, dass ein Grossteil der bisherigen Begrifflichkeiten im Bereich Velo angepasst wird. Die Klärung der Begrifflichkeiten wird begrüsst. Wir verweisen dazu auf frühere Stellungnahmen AGR, in welchen dies explizit gefordert wurde.	Z	
		Wir bitten, die nachfolgenden Punkte im Rahmen der Weiterbearbeitung des Sachplans zu berücksichtigen. - Die übergeordnete Einbettung in das weitere kantonale Planungsinstrumentarium im Bereich Verkehr ist zu präzisieren und zu ergänzen.	B	Der Sachplan Veloverkehr ist das zentrale kantonale Planungsinstrument für Velowegnetze. Im Sinne der kantonalen Gesamt-mobilitätsstrategie zeigt er das Verlagerungspotenzial auf, sowie wo das Velowegnetz im Kanton weiter auszubauen ist. Dies wird im Bericht ergänzt. Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 wurde entsprechend angepasst.
		- Zur Definition «Velopotenzial»: Es wird zwischen vier Kategorien unterschieden (höchstes, grosses, mittleres, ausreichendes). Dieses wird gemäss Ausführungen des Sachplans mit einer GIS-Analyse ermittelt. Weitergehende Erläuterungen und Kriterien fehlen, wie diese Kategorien ermittelt werden. Da dieses Potenzial aber äusserst relevant ist (Nur Velobahnen z.B. haben	Nb	Eine Präzisierung bezüglich der Methodik der Potenzialanalyse sowie der Grenzwerte für die Einteilung der Netzkategorien erfolgt in einer separaten Richtlinie oder Arbeitshilfe.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		höchstes Potenzial) wird empfohlen, entsprechende Ergänzungen im Erläuterungsbericht vorzunehmen.		
		Zur Definition «regional bedeutsame Zentren»: Für die Ermittlung von Velohauptverbindungen I und II ist die Definition von «regional bedeutsamen Zentren» zentral. Weitergehende Erläuterungen dazu fehlen aber. So beispielsweise, ob sich die Definition auf die gemäss kantonalem Richtplan, Massnahmenblatt C_01 (Zentren) verbindliche Zentrenstruktur des Kantons abstützt. Wir empfehlen, diesbezügliche Präzisierungen im Erläuterungsbericht vorzunehmen. Wir bitten, die nachfolgenden Punkte im Rahmen der Weiterbearbeitung des Sachplans zu berücksichtigen.	B	Im Sachplan wird zur Definition von «regional bedeutende Zentren» auf die Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern verwiesen. Im Glossar wird der Begriff auf S. 19 näher definiert: «Regional bedeutende Zentren und Ziele im Sinne der VWNP im Kanton Bern, sind insbesondere Ortszentren von Gemeinden mit 1000 als 10.000 Einwohnern, sowie insbesondere bedeutende ÖV-Haltestellen, Bildungs-, Arbeits-, Einkaufs-, Wohn-, Sport-, Freizeitschwerpunkte wichtige öffentliche Einrichtungen.»
		Zu den MTB-Routen mit kantonaler Netzfunktion stellt sich dem AGR folgende Fragen: Zur Aufnahme entscheidet gemäss Sachplan «auf Antrag der Gemeinde und Region», ob eine MTB-Route kantonale Netzfunktion aufweist. Was sind die Kriterien dazu und wie wird das Zielbild MTB dazu mit einbezogen? Wir empfehlen, die Kriterien dazu zu präzisieren. Wir bitten, die nachfolgenden Punkte im Rahmen der Weiterbearbeitung des Sachplans zu berücksichtigen.	Nb	Die Kriterien werden unter Kapitel 3.4.3.4 aufgelistet. Eine detailliertere Beschreibung erfolgt in einem separaten Dokument, welches in die bestehende Arbeitshilfe "Mountainbike-Routen im Kanton Bern - Planung, Projektierung und Realisierung" des Kantons einfließen soll. Die Definition der regional bedeutsamen Zentren und Ziele wird aufgenommen.
		Zum Zielbild MTB (S. 20, Kapitel 3.3.3.1): Langenthal fehlt in der Abbildung. Das Zielbild stützt sich auf die Zentrenstruktur gemäss kantonalem Richtplan ab, wofür wir uns bedanken. Das Zielbild ist gesamthaft aber wenig visionär und taugt aus Sicht AGR auch nur bedingt für ein Zielbild. Insbesondere werden Aussagen vermisst, in welchen Gebieten und Räumen eine intensive MTB-Nutzung vorgesehen ist und welche Gebiete und Räume davon freizuhalten sind. Wir empfehlen, das Zielbild zu überprüfen und mit konkreteren räumlichen Aussagen zu ergänzen.	H	Langenthal ist als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung enthalten, es wurde jedoch auf die Darstellung der Verkehrsanteile verzichtet. Planung der MTB-Routen ist Aufgabe der Gemeinden, diese können die Aufgabe zur koordinierten Planung an die Regionen beziehungsweise Regionalkonferenzen übertragen. Eine entsprechende räumliche Analyse ist im Rahmen dieser Planungen vorzusehen.
Amt für öffentlicher Verkehr des Kantons Bern		Das AÖV begrüsst, dass das TBA ein regelmässiges Monitoring im Rahmen vom Sachplan Velowegnetz vornimmt. Allerdings scheinen uns die Tabellen im Kapitel 5 wenig aussagekräftig und unübersichtlich dargestellt, so dass die wichtigsten Kennzahlen und Trends nicht klar ersichtlich sind.	H	Der Sachplan Velowegnetz (SVN) dient der Festlegung der Velowegnetze für den Alltags- und den Freizeitverkehr. Der Sachplan bildet die bestehenden Velowegnetze im Kartenteil ab. Die Schwachstellen im Velowegnetz wurden systematisch erfasst und sind im SVN aufgeführt. Dies entspricht dem vorgesehenen Vorgehen der Stossrichtung V2.2 der GMS. Schwachstellen sind insbesondere Velowege auf welchen die aktuellen Ausbaustandards noch nicht realisiert werden konnten. Velowegnetzabschnitte, auf welchen noch nicht mit dem Velo gefahren werden kann (z. B. fehlende Brücken), sind als Netzlücken im SVN aufgeführt. Der SVN erfüllt damit die Anforderungen aus der Gesamtmobilitätsstrategie. Das Monitoring des SVN beschränkt sich insbesondere auf die Berichterstattung zum Vollzug des SVN und fokussiert auf Netzlücken und Schwachstellen, sowie noch nicht abgeschlossene Netzplanungsdetails (Korridore). Ausserdem auf Vollständigkeit der Netzplanung im Veloalltagsnetz, insbesondere auf die Planung der Velonebenverbindungen in kommunalen Velowegnetzplänen. Ziel ist die komplette Realisierung der Velowegnetze im Kanton Bern. Die Inhalte vom Sachplan ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
				Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.
		<p>Im Sachplan ist vorgesehen, die erzielten Fortschritte und den Stand der Velowege mittels Anzahl Netzlücken, Schwachstellen und Korridoren zu beobachten (Monitoring). Die ausgeführten Definitionen dieser Begriffe (S.17) sind weit gefasst und lassen daher wenig Rückschlüsse darauf zu, aus welchen Bestandteilen die Indikatoren bestehen. So ist es z. B. unklar, ob Schwachstellen Unfallschwerpunkte für VelofahrerInnen beinhalten. Zusätzlich sind die Indikatoren angebotsbezogen, so dass sich die Bezugsgrösse – das Netz – mit jeder Sachplananpassung auch verändern kann.</p>	K	Schwachstellen und Netzlücken werden im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanung regelmässig aktualisiert und mit jeder Anpassung des Sachplans abgestimmt. Aufgrund der sich verändernden Anforderungen, Veränderungen am Netz oder neuer Erkenntnisse aus dem Black Spot Management können dabei auch zusätzliche Indikatoren zu Schwachstellen erkannt und festgehalten werden. Somit können Schwachstellen auch Unfallschwerpunkte beinhalten.
		<p>In der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (GMS 2022) des Kantons Bern wird unter der Strategie "Verlagern" und der Stossrichtung "Veloinfrastruktur ausbauen" (V2.2) viel Wert daraufgelegt, dass der Ausbau der Veloinfrastruktur nachfragegerecht sein soll. Als wichtiges Instrument zur Umsetzung dieser Stossrichtung sollte unseres Erachtens daher das Ziel des Monitorings des SPVN sein, die Entwicklung des Velonetzes (Angebot) einschliesslich der Entwicklung des Veloverkehrs (Nachfrage) zu erfassen und abzubilden, um daraus den aktuellen Handlungsbedarf ableiten zu können. Konkret heisst dies, dass nicht nur der gemachte Fortschritt aufgezeigt werden soll, sondern auch relevante Entwicklungen.</p> <p>- Aufgrund der aufgeführten Aspekte werden folgende Verbesserungsvorschläge für das Kapitel "5 Monitoring" des SPVN vorgeschlagen.</p> <p>1. Die Indikatoren der zu überwachenden Grössen, deren Bestandteile sowie Datengrundlage zur Überprüfung detaillierter festhalten. (Wie wird eine "Schwachstellenanalyse" durchgeführt? Welche "Teilindikatoren" werden dafür verwendet? Was sind die relevanten Entwicklungen in diesen Teilindikatoren und warum führen diese zu einer Veränderung des Handlungsbedarfs?).</p> <p>2. Verwendete Indikatoren den verfügbaren Daten anpassen. Die heutige Zeit ist charakterisiert durch zunehmende Verfügbarkeit verschiedenster Daten und dem Bestreben, diese als empirische Grundlage diverser Vorhaben und Planungen zu nutzen. So wird z. B. in der GMS 2022 V2.2 als konkretes Ziel aufgeführt, Velozählstellen zu erweitern. Daten aus bestehenden und zukünftigen Velozählstellen stellen eine Möglichkeit dar, konkrete Nachfrageentwicklungen einzubeziehen. Die Länge der Veloinfrastruktur ist bereits heute auf dem Internet des TBA publiziert und kann im GIS berechnet werden. Weiter wurden im vom ASTRA und UVEK erarbeiteten Synthesebericht «Gesamtverkehrliche Erschliessungsqualitäten (TP1)» (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (infrs.ch)) Wege (Velo-)Verkehrsentwicklungen zu erfassen und abzubilden entworfen. Dieser kann spannende Ansätze geben, um die Entwicklungen der Verbesserungen hinsichtlich Voloerreichbarkeit darzustellen.</p>	H	<p>Der Sachplan Velowegnetz (SVN) dient der Festlegung der Velowegnetze für den Alltags- und den Freizeitverkehr. Der Sachplan bildet die bestehenden Velowegnetze im Kartenteil ab.</p> <p>Die Schwachstellen im Velowegnetz wurden systematisch erfasst und sind im SVN aufgeführt. Dies entspricht dem vorgesehenen Vorgehen der Stossrichtung V2.2 der GMS. Schwachstellen sind insbesondere Velowege auf welchen die aktuellen Ausbaustandards noch nicht realisiert werden konnten.</p> <p>Velowegnetzabschnitte, auf welchen noch nicht mit dem Velo gefahren werden kann (z. B. fehlende Brücken), sind als Netzlücken im SVN aufgeführt. Der SVN erfüllt damit die Anforderungen aus der GMS.</p> <p>Das Monitoring des SVN beschränkt sich insbesondere auf die Berichterstattung zum Vollzug des SVN und fokussiert auf Netzlücken und Schwachstellen, sowie noch nicht abgeschlossene Netzplanungsdetails (Korridore). Ausserdem auf Vollständigkeit der Netzplanung im Veloalltagsnetz, insbesondere auf die Planung der Velonebenverbindungen in kommunalen Velowegnetzplänen. Ziel ist die komplette Realisierung der Velowegnetze im Kanton Bern.</p> <p>Die Einrichtung von Velozählstellen und ein Monitoring der Verkehrsnachfrage sind nicht Teil des SVN und werden separat weiterentwickelt.</p>
		<p>Das AÖV vermisst ein klares Kapitel zur Einbettung des Sachplans Velowegnetz mit den weiteren kantonalen Instrumenten. Verschiedene Aussagen finden sich im Dokument bspw. unter 1.1, 2.4 und 4.1. Die Schnittstellen zum kantonalen Richtplan fehlen aber und sind zu ergänzen.</p> <p>Im Richtplan ist die Massnahme «B_09 Velorouten mit kantonomer Netzfunktion» enthalten. Darin werden die strategisch wichtigen Vorhaben aus dem</p>	B	<p>Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Die Erläuterung der strategisch wichtigen Vorhaben ist im Rahmen der kommenden Richtplananpassung zu klären. Im Sachplan werden sämtliche Velowege mit kantonomer Netzfunktion</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Sachplan aufgeführt inkl. Koordinationsstand. Im Sachplan ist nicht klar, nach welchen Kriterien die strategisch wichtigen Vorhaben bestimmt werden. Die Klärung dieser Frage entspricht auch einem Anliegen aus der öff. Mitwirkung zu den Richtplananpassungen '22. Wir bitten um eine entsprechende Ergänzung.		festgehalten, aber keine Massnahmen. Aufgrund ihrer Verbindungsfunktion und des höchsten Potenzials haben Velobahnen eine wichtige strategische Bedeutung. Velobahnprojekte, welche auf Grundlage des Sachplans entwickelt werden, sollten daher als strategisch wichtige Vorhaben in das Massnahmenblatt B_09 des kantonalen Richtplans aufgenommen werden.
		Das AÖV weist darauf hin, dass im Rahmen der Umsetzungsplanung die Bedürfnisse des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen sind. Dabei sind insbesondere auch veränderte Vortrittsregelungen eingehend zu prüfen.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
		Das im Kap. 2.1. beschriebene Zusammenspiel mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes (RGSK) / Agglomerationsprogramme (AP) ist aus Sicht des AÖV gut und sinnvoll. Nachgelagert braucht es entsprechend eines klaren Auftrags in den nächsten RGSK-Vorgaben. Diesen Prozess soll zusätzlich auch hier im Sachplan genauer erläutert werden, damit die Regionen Bescheid wissen wie das Zusammenspiel RGSK/Sachplan vonstattengeht. Evtl. auch mit Verweis auf Kap. 4.1.	B	Die Velowegnetzplanung wird in der Richtlinie "Velowegnetzplanung im Kanton Bern, Gesamtprozess und Planungssystematik" ausführlich beschrieben. Der entsprechende Verweis im Sachplan wird ergänzt.
		Kap. 1.3: Auch zur Definition der Verbindlichkeit sollte noch klarer ergänzt werden, für wen der Sachplan genau in welchem Ausmass verbindlich ist, evtl. mit Aussagen aus Kapitel 1.1.	B	Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 wurde entsprechend angepasst. Sachpläne sind gemäss Artikel 57 Absatz 1 BauG behördenverbindlich. Es gilt das Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum zu informieren bzw. zu kontaktieren, wenn raumwirksame Tätigkeiten Velowege im Sachplan betreffen.
Amt für Wald und Naturgefahren des Kantons Bern		1. Generelles zum Sachplan a. Im Sachplan 2025 ist kein Änderungsprotokoll der vorgenommenen Anpassungen vorhanden. Dies erschwert die Prüfung des Sachplans stark und verursacht bei den Fachstellen einen massiven Aufwand im Abgleich der bereits vorhandenen / festgesetzten Routen, Bahnen und Verbindungen. Besonders in Ballungszentren sind sehr viele Massnahmen auf wenig Fläche eingetragen. Aufgrund des Masstabes des Planes ist die genaue Verortung schwierig und eine Beurteilung nur eingeschränkt möglich. Antrag: Künftig ist dem Sachplan ein Änderungsprotokoll beizulegen oder die geänderten / neu eingefügten Routen in den Karten entsprechend zu kennzeichnen.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
		b. Im Sachplan Velowegnetz 2025 werden die einzelnen Massnahmen nicht detailliert beschrieben. Dies erschwert die Beurteilung aus walddrechtlicher Sicht. Wir gehen aktuell davon aus, dass verschiedenste Massnahmen walddrechtliche Bewilligungen benötigen. Welche Bewilligungen nötig sind und ob die Massnahmen bewilligungsfähig sind, kann anhand der Unterlagen nicht abgeschätzt werden. Unsere Stellungnahme bezieht sich jeweils auf den grossen Standort der Massnahmen und offensichtliche Killerkriterien. Eine Zustimmung auf Stufe Sachplan kann nicht als Zustimmung auf Stufe Ausführungsprojekt interpretiert werden. Hinweis: Die festzusetzenden Inhalte sind für das AWN nur so weit	K	Gemäss dem aufgrund der Mitwirkungseingaben angepasstem Kapitel 3.2 Koordinationsstände werden abgestimmte und noch zu klärende Veloführungen in der Karte und in den Anhängen differenziert dargestellt. Die nötigen Abstimmungen in der Planung von Veloverbindungen im Waldareal erfolgen jeweils im Rahmen der regulären Projektverfahren.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		verbindlich, wie sie die Walderhaltung, die Waldfunktionen und die Waldbewirtschaftung nicht gefährden oder nicht beeinträchtigen und die Waldgesetzgebung nicht verletzen. Sollten die zur Festsetzung geplanten Inhalte eine solche Friktion verursachen, ist die Behördenverbindlichkeit AWN hinfällig.		
		<p>c. Viele Routen, Bahnen und Verbindungen führen durch Waldareal. Ein Teil dieser Routen soll auf Waldstrassen festgelegt werden.</p> <p>Hinweis: Die Einrichtung von organisierten Velonutzungen auf Waldstrassen stellt immer eine Erweiterung der Widmung oder des Zweckes dar. Daher benötigt das Einrichten von organisierten Velonutzungen auf Waldstrassen stets eine walddrechtliche und baurechtliche Bewilligung.</p> <p>Hinweis: Die Nutzung von eBikes wird gefördert. Das Befahren von Waldstrassen mit starken eBikes (Tretunterstützung bis 45 km/h) ist unzulässig. Im Sachplan Velowegnetz 2025 sind verschiedene Festlegungen vorgesehen, die daher unzulässig sind.</p>	H	
		<p>d. Der Sachplan Velowegnetz 2025 führt unter anderem bestehende Velo- und Mountainbikerouten auf. Wir stellen fest, dass insbesondere im Bereich Freizeitverkehr bestehende Routen aufgeführt sind, die durch den Wald führen, welche nie waldd- und/oder baurechtlich bewilligt wurden. Somit sind die Routen zwar bestehend, aber illegal und können im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht festgesetzt werden.</p> <p>Antrag: Der Bewilligungsstatus der bestehenden Routen wird geprüft und im Sachplan entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Genehmigungsvorbehalt: Walddrechtlich nicht bewilligte (illegale) Routen im Wald werden im Sachplan nicht festgesetzt. Sie erhalten stattdessen den Koordinationsstand Zwischenergebnis.</p>	B	Im Anschluss an die Mitwirkung hat das Tiefbauamt Koordinationsstände für die Freizeitrouten eingeführt, gestützt auf Artikel 5 Raumplanungsverordnung (RPV). Aus planerischer Sicht sind die seit Jahren bestehenden Mountainbike-Routen räumlich abgestimmt und werden im Sachplan Velowegnetz mit dem Koordinationsstand Festsetzung ausgewiesen. Die allfällig erforderlichen walddrechtlichen Bewilligungen sind durch die Gemeinden in einem separaten Verfahren einzuholen. Noch nicht ausreichend abgestimmte Führungen erhalten den Koordinationsstand Zwischenergebnis.
		<p>2. Textteil des Sachplans</p> <p>a. S. 24, Kap. «4.1 Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt», zweitletzter Abschnitt: Das Amt für Wald heisst seit einiger Zeit «Amt für Wald und Naturgefahren (AWN)».</p>	B	Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 wurde entsprechend angepasst.
	3, 4; 95, 104	<p>3. Kartenteil des Sachplans</p> <p>a. Blätter 3 Schelten und 4 Aarwangen, S. 59-61:</p> <p>Hinweis: Bei den folgenden Massnahmen ist das AWN einzubeziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schwachstelle 102, Erläuterung 95, Aarwangen – Niederbipp (Scharnagel): Der Radweg führt entlang der Kantonsstrasse über lange Strecken durch Waldareal. - Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Aarwangen – Langenthal: Der Korridor tangiert Waldareal im Ober- und Underhardwald. <p>Hinweis: Bei den folgenden Massnahmen ist das AWN einzubeziehen und das Waldareal primär zu umfahren:</p> <p>Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Roggwil – Langenthal. Der Korridor ist sehr breit ausgewiesen und tangiert Waldareal.</p>	H	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Hinweis: Folgende Massnahmen bedingen eine Rodung (laufendes Verfahren): Schwachstelle 113, Erläuterung 104, Langenthal – St. Urban. Der Radweg führt entlang der Kantonsstrasse durch Waldareal (Hagelberg).		
	6; W152	b. Blatt 6 Chasseral, S. 64: Massnahme W152 bei La Combe à la Biche führt auf einem existierenden Weg über eine Wytweide. Hinweis: Das AWN ist einzubeziehen.	H	
	7; SS41, 44, 89, 97	c. Blatt 7 Biel/Bienne, S. 66: - Schwachstelle 44, Taubenlochschlucht: Realisierung einer von der A16 getrennten Radverbindung mit Federführung beim ASTRA. Hinweis: Velowege sind insbesondere im Waldareal möglichst platzsparend umzusetzen. Hinweis: Bei den folgenden Massnahmen ist das AWN einzubeziehen: - Netzlücke 41, Aegerten – Studen: Die Schliessung der Netzlücke führt möglicherweise über eine Waldstrasse. - Schwachstelle 42, Nidau / Biel, G. Müller, Platz: Der ausgeschiedene Korridor tangiert möglicherweise das Erlenwäldli (Nidau) und das aufzuforstende Expo-Wäldli. - Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Biel – Pieterlen: Der Korridor tangiert im Bereich Neufeld/Stöck/Herdi auch Waldareal. Genehmigungsvorbehalt: Die folgenden Massnahmen sind im Sachplan Velowegnetz 2025 mit Koordinationsstand Festsetzung geführt, im Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel hingegen nur als Zwischenergebnis: - Netzlücke 89, Biel/Bienne, Chemin des Cordiers / Chemin Marie-Louise-Blösch. Die Massnahme wird im Sachplan Velowegnetz 2025 mit Koordinationsstand Festsetzung geführt, im Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel hingegen nur als Zwischenergebnis. - Netzlücke 97, Biel/Bienne, Chemin de la Chénaie – Fuchsenried – Rue de l'Octroi (Passerelle Fuchsenried): Die Massnahme wird im Sachplan Velowegnetz 2025 mit Koordinationsstand Festsetzung geführt, im Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel hingegen nur als Zwischenergebnis. Für eine neue Verbindung über die Taubenlochschlucht wäre eine Rodungsbewilligung erforderlich. Ob die Rodungsvoraussetzungen erfüllt wären, wurde noch nicht geklärt.	B	Das AWN wird zeitgerecht in die diversen Projektphasen einbezogen. Die Netzlücken 89 und 97 erhalten den Koordinationsstand "Zwischenergebnis".
	9; 45, 46	d. Blatt 9 Huttwil, S. 70: Hinweis: Bei den folgenden Massnahmen ist das AWN einzubeziehen: - Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Herzogenbuchsee – Langenthal: Der Korridor ist sehr breit ausgewiesen und tangiert diverse Waldflächen Waldareal. - Massnahme 45 und 46, Bettenhausen, Seeberg, Wynigen und Wynigen: Die Massnahme betrifft auch Waldareal.	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet.
	11, 15; 93, 103, W124	e. Blätter 11 Lyss, S. 74 und 15 Köniz, S. 84: - Korridor Nr. 93 zur Klärung der Linienführung: Der Korridor ist sehr gross eingetragen und betrifft auch Waldareal. Es ist jedoch genügend Offenlandfläche vorhanden, d.h. eine Standortgebundenheit im Wald ist vorderhand nicht gegeben.	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet. Die Ermittlung der Linienführung bei Netzlücken, Korridoren und Routenoptimierungen sowie die Definition der Massnahmen bei



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Genehmigungsvorbehalt: Der Korridor ist entsprechend anzupassen.</p> <p>Hinweis: Bei den folgenden Massnahmen ist das AWN einzubeziehen: - Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Aarberg – Lyss: Der Korridor führt durch Waldareal, insbesondere im Bereich Räbemattgehölzli / Girisberg. - Schwachstelle 103, Laupen – Wyderain: Die Massnahme betrifft auch Wald. - Massnahme W124: Die Velolandroute 74 betrifft mit ihrem neuen Linienverlauf in den Bereichen Oltigematt (Golaten), Neuhof (Gümmenen) und Laupenau / Saanebrücke (Laupen) Waldareal.</p>		Schwachstellen erfolgt im Rahmen der konkreten Projektentwicklung unter angemessenem Einbezug des AWN.
Amt für Wald und Naturgefahren des Kantons Bern	11, 11.1; 91, 32	<p>f. Blätter 11 Lyss, S. 75 und 11.1 Bern / Berne, S. 76 (Wohlen / Hinterkappelen / Bremgarten)</p> <p>- Korridor Nr. 91 zur Klärung der Linienführung: Der Korridor ist sehr gross eingetragen und betrifft folglich auch Waldareal. Da genügend Offenlandfläche vorhanden ist, ist eine Standortgebundenheit für neue Routen im Wald nicht gegeben.</p> <p>Genehmigungsvorbehalt: Der Korridor ist entsprechend anzupassen.</p> <p>- Massnahme 32, Kirchlindach, Meikirch, Wohlen b. Bern: Zwischen Herrenschwanden und Ortschwaben ist eine Velohauptverbindung 1 auf einer zu ersetzenden Kantonsstrasse eingezeichnet. Die Strasse quert Waldareal. Hinweis: Der betroffene Löhrwald weist verschiedene Inventare und Schutzgebiete auf. Die Realisierung einer neuen Hauptverbindung ist in dieser Sicht äusserst kritisch zu sehen.</p>	H	<p>Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet. Die Ermittlung der Linienführung bei Netzlücken, Korridoren und Routenoptimierungen sowie die Definition der Massnahmen bei Schwachstellen erfolgt im Rahmen der konkreten Projektentwicklung unter angemessenem Einbezug des AWN. Korridor Nr. 91: der Korridor wurde angepasst.</p> <p>Massnahme 32: die eingezeichnete Linie bildet die bestehende Verbindung ab. Im Rahmen einer Studie ist eine angemessenere Verbindung zu prüfen. Die Hinweise werden aufgenommen.</p>
	11.1; W135	<p>g. Blatt 11.1 Bern / Bern, S. 76-77</p> <p>- Massnahme W135 / Velolandroute 64 / Schwachstelle 27: Die Massnahme beabsichtigt infolge Neukonzeption die Freizeitveloroute in den Dählhölzliwald zu verlegen. Wir weisen hier daraufhin, dass diese Massnahme bereits früher aus waldrechtlicher Sicht abgelehnt wurde. Die vorhandenen forstlichen Erschliessungen vermögen auf Grund der vorhandenen intensiven Erholungsnutzung und den daraus resultierenden Konflikten keine weitere andere Nutzung aufzunehmen. Genehmigungsvorbehalt: Die Routenführung ist zwingend zu ändern.</p>	B	<p>Eine Studie läuft für die Verlegung der Velolandroute. Das AWN wird ins Verfahren miteinbezogen, sollte Waldareal tangiert werden. Die Schutzgebiete Seite Thurnen sind vom Tiefbauamt bekannt und werden in der Planung berücksichtigt. Im Bereich des Hühnlwaldes wird die Verlegung der Route auf die bestehende asphaltierte Strasse berücksichtigt. Die Routenoptimierung wird aus dem SVN entlassen.</p>
	11.1;	<p>- Velolandroute / Mountainbikeroute und Alltagsverkehr sowie Korridor Velobahn im Bereich Hätteberg, Ostermündigen: Die Massnahme betrifft Waldareal. Hier haben wir anlässlich von Voranfragen bereits mitgeteilt, dass eine Beanspruchung von Waldareal für weitere Ausbauten nicht gangbar ist.</p>	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet.
	11.1; 22, 29	<p>- Schwachstelle 22, Auguetbrücke inkl. Zufahrten: Die Massnahme betrifft zwangsweise Waldareal. Hinweis: Auf Grund der dort vorhandenen inventarisierten Naturwerte ist ein Ausbau in waldrechtlicher Hinsicht unwahrscheinlich.</p> <p>- Schwachstelle 29, Velohauptverbindung Liebefeld-Europaplatz Hinweis: Die Massnahme ist aus waldrechtlicher Sicht bereits umgesetzt und sollte als bestehend dargestellt werden.</p>	B	<p>Die Schwachstelle Nr. 22 soll ohne bauliche Massnahmen behoben werden.</p> <p>Die Schwachstelle Nr. 29 wurde im nördlichen Abschnitt (Turnierstrasse) behoben, im südlichen Abschnitt besteht sie weiterhin. Die Darstellung wird entsprechend angepasst.</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
	11.1; 28, VW34, MTB77	Hinweis: Bei den folgenden Massnahmen ist das AWN einzubeziehen: - Schwachstelle 28, Velohauptverbindung Könizbergwald: Die Massnahme betrifft direkt Waldareal und muss zwingend mit dem AWN abgeklärt werden. - Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Köniz – Niederscherli: Im Bereich Büschiwald ist eine Tangierung des Waldareals wahrscheinlich. - Velolandroute 34 mit Korridor Velobahn: Die Massnahme betrifft im Bereich Industrie / Laupenacker Waldareal. - Mountainbikeroute 77 mit Schwachstelle: Die Route verläuft zwischen Utzigen und Radelfingen auch durch Waldareal.	H	Das AWN wird in die diversen Projekte einbezogen. - Netzlücke Nr. 28: Für das Beheben der Netzlücke ist ein Bauprojekt auszuarbeiten. - Velobahn Köniz-Niederscherli: Der Korridor erhält den Koordinationsstand "Zwischenergebnis" gemäss Kap. 3.2.5. - Velolandroute 34 mit Korridor Velobahn: der Korridor wird mit dem Koordinationsstand "Zwischenergebnis" verwiesen. - Mountainbike-Route 77 mit Schwachstelle: Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
	12; 0.1	h. Blatt 12 Burgdorf, S. 78-79: - Schwachstelle 0.1, Jegenstorf – Grafenried: Die Behebung der Schwachstelle ist Bestandteil eines laufenden Verfahrens mit Einbezug AWN.	K	
	12; 46	- Kantonaler Radweg mit Schwachstelle Nr. 46 sowie Korridor zur Prüfung von Velobahnen: Verläuft zwischen Oberburg und Burgdorf entlang von Naturschutzgebiet und Waldnatur-Inventar. Exakte Routenführung aus der Karte nicht ersichtlich. Genehmigungsvorbehalt: Die Massnahme ist waldrechtlich nicht bewilligungsfähig. Dies wurde bereits im Rahmen der Projektbegleitung BLS-Werkstätte Oberburg mitgeteilt.	H	Die Frage der waldrechtliche Bewilligungsfähigkeit wird im Rahmen der Durchführung der Studie zur Prüfung der Machbarkeit und Verhältnismässigkeit einer Velobahn im angesprochenen Korridor einbezogen. Im Abschnitt Oberburg - Hasle ist eine Führung über das genehmigte Projekt "Neubau Radweg Oberburg - Hasle" (mit Projektänderung aufgrund BLS-Werkstätte) sehr wahrscheinlich. Die Umsetzung der Velobahn dürfte hier somit den Wald nicht tangieren.
	12; W130	- Massnahme W130 neue Freizeitveloroute / 8 neue Velolandroute entlang der Aare zwischen Hinterkappelen und Nydegg: Aus dem Plan ist nicht abschliessend ersichtlich, auf welcher Aareseite die Route durchführen soll. Die orographisch linke Seite ist aus waldrechtlicher Sicht ausgeschlossen. Die orographisch rechte Seite betrifft sicherlich Waldareal. Hinweis: Die genaue Routenführung dort bedarf weiterer Abklärungen mit dem AWN.	B	Aufgrund einiger Eingaben (Amt für Wald und Naturgefahren, Evangelische Volkspartei und Gemeinde Zollikofen) wird die Routenoptimierung W130 aus dem Sachplan entlassen.
	12; 48	- Velohauptverbindung II Zwischenergebnis zwischen Krauchthal und Pleer: Die Massnahme betrifft mutmasslich auch Waldareal, ist jedoch auf Grund der vorhandenen Schutzwerte nicht bewilligungsfähig. Genehmigungsvorbehalt: Es ist eine Linienführung entlang bestehender Strassen zu verfolgen.	B	Eine allfällige Ersatzverbindung zwischen Krauchthal und Oberburg (die im Sachplan enthaltene Massnahme ist die Prüfung einer Ersatzverbindung, Vororientierung) auf bestehenden Strassen geplant. Ausbauten oder Asphaltierungen werden im Rahmen der gängigen Verfahren geprüft.
		Hinweis: Bei den folgenden Massnahmen ist das AWN einzubeziehen: - Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Bern – Wohlen (Bremgartenwald): Der Korridor betrifft Waldareal. - Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Veloandroute 64 Bern – Münchenbuchsee: Der Korridor betrifft Waldareal. - Velohauptverbindung II Zwischenergebnis zwischen Lindental und Krauchthal: Die Massnahme betrifft auch Waldareal. - Korridor zur Prüfung von Velobahnen, Schönbühl – Burgdorf: Eine Tangierung des Waldareals ist wahrscheinlich. - Schwachstelle 100, Grafenscheuren: Die Massnahme betrifft mutmasslich auch Waldareal.	H	
	8, 9, 12, 13; 45, 46, 85, 151	i. Blatt 13 Sumiswald, S. 80: Die MTB-Route Nr. 690 ist mindestens abschnittsweise in der Gemeinde Trachselwald (Parzellen 882, 303) als illegal erstellte Route zu sehen. Die Zustimmung vom Grundeigentümer wurde nicht	Nb	Im Anschluss an die Mitwirkung hat das Tiefbauamt Koordinationsstände für die Freizeitroute eingeführt. Da die Abstimmungen

Kategorie: **B** = Berücksichtigt, **H** = Hinweis für Umsetzung, **K** = Kenntnisnahme, **Nb** = Nicht berücksichtigt, **N** = Nicht Gegenstand der Anpassung, **Z** = Zustimmung, Verzicht



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		eingeholt. Genehmigungsvorbehalt: Waldrechtlich nicht bewilligte (illegale) Routen im Wald werden im Sachplan nicht festgesetzt. Sie erhalten stattdessen den Koordinationsstand Zwischenergebnis.		für die MTB-Routen Nr. 690 noch nicht erfolgt sind, wird sie im Sachplan als «Zwischenergebnis» abgebildet.
	13, 16; 74	j. Blatt 13 Sumiswald und 16 Worb, S. 80, 81, 87 und 88: Die MTB-Route Nr. 77 über die Blasenfluh und Napf hat eine Schwachstelle und führt mehrheitlich durch den Wald. Antrag: Bei der Behebung der Schwachstelle sind die Grundsätze der Koexistenz und Werkkonzentration zu berücksichtigen. Aufgrund des hohen Wilddrucks im Gebiet soll die Route wenn möglich auf dem bestehenden Wegnetz geführt werden.	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet. Für das Beheben von Schwachstellen gelten die im Sachplan (Kapitel 3.4.3.1) festgelegten Grundsätze, darunter insbesondere die Koexistenz als angestrebte Lösung. Die Ermittlung der Linienführung bei Netzlücken, Korridoren und Routenoptimierungen sowie die Definition der Massnahmen bei Schwachstellen erfolgt im Rahmen der konkreten Projektentwicklung unter angemessenem Einbezug des AWN.
	16; 49, 53	k. Blatt 16 Worb, S. 86-87: - Korridor zur Prüfung von Velobahnen: Westlich der Aare auf Seite Belp ist zwischen Kantonsstrasse und Schützenfahrbrücke ein Korridor für die Planung von Velobahnen vorgesehen. Aktuell verläuft dort die Velolandroute Nr. 37 über gekieste Waldstrassen. Um den Standard einer Velobahn zu erfüllen, wäre unter anderem eine Asphaltierung nötig. Dafür wären Rodungen erforderlich. Da das Gebiet unter anderem in einem Auengebiet von nationaler Bedeutung, kantonalem Naturschutzgebiet und Sonderwaldreservat liegt, dürfte eine Realisierung schwierig sein. Auch sind im Gebiet Aufweitungen der Aare in Abklärung. Antrag: Auf den Korridor für die Planung von Velobahnen ist westlich der Aare auf Seite Belp zwischen Kantonsstrasse und Schützenfahrbrücke (Gebiet Au) zu verzichten. - Östlich der Aare auf Seite Allmendingen, Worb bis Rubigen ist im Hüenli- und Eichwald eine Verlegung der Velolandroute Nr. 64 und 944 auf eine neue Verbindung geplant entlang eines Korridors. Aktuell sind in diesem Gebiet diverse Rodungsgesuche in Prüfung (Eisenbahn Entflechtung Gümligen Süd) oder bereits genehmigt (Kiesgrube Rubigen) und haben allenfalls einen Einfluss auf die Routenführung. Die Verlegung der Routen auf die östliche Seite der Bahngleise ist nicht nachvollziehbar und wird insbesondere im Bereich des Hüenliwald zusätzliche Rodungen erfordern. Da es bereits westlich der Gleise eine asphaltierte Strasse als Alternative gibt, dürfte ein Nachweis der Rodungsvoraussetzungen schwierig sein. Genehmigungsvorbehalt: Auf die Verlegung der Routen NR. 64 und 944 sowie den neuen Planungskorridor ist zu verzichten. Beim Korridor und der Planung der Alltagsroute sollen als Ersatz bestehende asphaltierte Strassen gewählt werden, damit keine Waldstrassen neu asphaltiert und verbreitert werden müssen.	H	Die Linienführungen der Velobahnen werden im Rahmen von Korridorstudien bis zur nächsten Sachplananpassung erarbeitet. Die Verlegung der Freizeitroute hängt mit der Linienführung der Velobahn Münsingen - Bern und entsprechend einer allfälligen Realisierung einer Veloverbindung zur Schliessung der Netzlücke Nr. 21 zusammen. Da die genaue Linienführung noch nicht definiert ist, wird der Korridor erweitert, um die Variante auf der Kantonsstrasse Rubigen-Hasle-Muri b. Bern zu berücksichtigen.
	18; 82	l. Blatt 18 Schwarzenburg, S. 91: Im Bereich «Gusteren» und «Eywald» sind Planungen zur Anpassung der Linienführung der Mountainbikeroute 502 in Arbeit. Diese verlaufen mehrheitlich im Wald, erste Vorabklärungen sind erfolgt. Antrag: Es ist zu prüfen, ob der Abschnitt als «geplant» mit der neuen Linienführung aufzuführen ist.	B	Die Routenoptimierung wird als geplant aufgenommen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
	19; 84	m. Blatt 19 Thun, S. 92: Bei der Mountainbikeroute 504 sind im Gurnigelwald/Burgwald Anpassungen in Planung. Diese verlaufen auf bestehenden Strassen und genügend festen Wegen. Antrag: Es ist zu prüfen, ob der Abschnitt als «geplant» mit der neuen Linienführung aufzuführen ist	B	Die Routenoptimierung wird als geplant aufgenommen
	19; 101, 102, 103	n. Blatt 19 Thun, S. 93: Die Abteilung Walderhaltung hat auf Stufe Voranfrage und Mitwirkung bereits Stellung zur geplanten Velohauptroute Münsingen-Thun genommen. Unsere darin aufgeführten Forderungen wurden nur teilweise im Sachplan berücksichtigt. - Im Bereich der neuen Wildtierunterführung Kiesen wurde die Route weiter weg von der Unterführung verlegt, was sehr begrüsst wird. - Netzlücke Nr. 110/111: Die geplante Velobahn östlich vom Bahnhof Uttigen ist auf die westliche Seite zu verschieben, da aufgrund des Schienenausbaus voraussichtlich kein Veloweg ausserhalb vom Wald gebaut werden kann. Eine Wegführung durch den Wald benötigt Rodungen und dürfte nicht mit dem kantonalen Naturschutzgebiet Aarelandschaft Thun-Bern und BLN-Gebiet Aarelandschaft zwischen Thun und Bern vereinbar sein. Antrag: Die Velobahn ist westlich vom Bahnhof Uttigen vorzusehen. Genehmigungsvorbehalt: Soll an der östlichen Linienführung festgehalten werden, ist sie als «Zwischenergebnis» statt «Festsetzung» aufzuführen.	B	Aufgrund der Mitwirkungseingaben der Gemeinden Uetendorf und Uttigen sowie des Entwicklungsraums Thun wird vorerst auf die Anpassungen Nr. 101, 102, 103 und die entsprechenden Abschnitte der Anpassung Nr. 51 verzichtet. Die Linienführung der Velobahn im Abschnitt Uttigenbrücke bis Thun soll mit der Aktualisierung der regionalen Velonetzplanung bis Ende 2026 geklärt werden. Dabei ist die Planung mit den Ergebnissen der im Juni 2025 vorliegenden Korridorstudie Velobahn V4 Uetendorf - Thun abzustimmen.
	25; 11	o. Blatt 25 Interlaken, S. 104-105: Schwachstelle 11 Därligen – Interlaken West. Massnahme betrifft Wald. Hinweis: Das AWN ist einzubeziehen.	H	
	28; 94	p. Blatt 28 Saanen, S. 111: Korridor zur Klärung der Linienführung 94 Zweisimmen – Lenk. Hier soll geprüft werden, ob die Alltagsverkehrsrouten auf der MTB-Route geführt werden kann. Wenn keine Ausbauprojekte notwendig sind, braucht es keine waldrechtlichen Bewilligungen. Hinweis: Das AWN ist einzubeziehen.	H	
Archäologischer Dienst des Kantons Bern		Bemerkung zu den Begleitdokumenten: In der Arbeitshilfe Mountainbikerouten wird die Archäologie nicht berücksichtigt. Bei den Hinweisen auf Konflikte muss die Archäologie erwähnt werden, ebenfalls sollte der Archäologische Dienst frühzeitig in die Planung von Mountainbikerouten einbezogen werden, um potentielle Konflikte frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Das muss bei Gelegenheit im Dokument ergänzt werden.	N	Der Hinweis wird für die nächste Überarbeitung der Arbeitshilfe Mountainbikerouten zur Kenntnis genommen.
Bundesamt für Strassen		Aktuell erarbeiten wir für den Nationalstrassenabschnitt zwischen Bern-Wankdorf und Muri das Generelle Projekt (GP) für den N06 Bypass Bern-Ost. Wesentlicher Bestandteil des Bypass-Projekts ist auch der Rückbau bzw. die Umgestaltung des bestehenden N06 Trassees in diesem Abschnitt. Der Bypass sowie das alte N06 Trassees sind Gegenstand des Leitbildes Fokusraum Bern-Ost, das unter Federführung des Kantons Bern durch alle beteiligten Projektpartner erarbeitet wurde. Im Leitbild ist entlang des bestehenden N06 Trassees zwischen dem Siedlungsrand Melchenbühl Gümli- gen/Worbstrasse und dem Mingerkreisel eine Velovorrangroute bzw. nach neuer Terminologie eine Velobahn vorgesehen. Diese Verbindung ist gemäss vorliegenden Sachplanentwurf zu prüfen.	B	Der geforderte Abschnitt vom Siedlungsrand Melchenbühl Gümli- gen/Worbstrasse bis zum Mingerkreisel ist bereits als Korridor zur Prüfung einer Velobahn im Sachplan enthalten.
		Gemäss Leitbild ist auch im Abschnitt Anschluss Muri bis Melchenbühl/Worbstrasse eine Veloverbindung zu prüfen. Deshalb werden wir diese Verbindung vorsorglich ins Generelle Projekt aufnehmen. Aus den	B	Der Korridor zur Prüfung der Velobahn wird entsprechend angepasst, die entsprechende Studie ist bereits in Erarbeitung und berücksichtigt die genannte Verbindung.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Mitwirkungsunterlagen zum Velowegnetz stellen wir nun fest, dass in diesem Abschnitt keinerlei Veloverbindung mehr zu prüfen ist. Um hier bis zum Bearbeitungsstart des ASTRA-Ausführungsprojekts bzw. Auflageprojekts N06 Bypass Bern Ost, voraussichtlich im Jahr 2027, Klarheit zu schaffen, bitten wir Sie, im Sachplan den genannten Abschnitt auch zur Prüfung einer Veloverbindung aufzunehmen.		
BEBike		<p>Pumptracks machen einen wichtigen Teil der Mountainbike-Infrastruktur aus. Schweizweit gibt es überall in den unterschiedlichsten Gemeinden solche Anlagen, auf welchen vor allem auch jüngere Bikende ihr Fahrlevel verbessern können. Auch der Kanton Bern besitzt mittlerweile eine Vielzahl von Pumptracks.</p> <p>In Zukunft müssen wir bei der Ausweitung und Verbesserung des Mountainbike-Netzes darauf achten, dass wir Pumptracks als Mittelpunkt dieses Netzes integrieren. Junge Biker*innen beginnen oftmals auf den Pumptracks, um sich ein gutes Fahrkönnen anzueignen. Doch irgendwann reicht der Pumptrack im Quartier nicht mehr und die Bikenden gehen in nahegelegene Wälder, um dort weiter zu üben. Falls in umliegendem Umkreis eines Pumptracks keine Anbindung zu weiteren Trails oder Routen besteht, suchen sich diese Biker wieder ihre eigenen Wege.</p> <p>Deshalb möchte ich erwähnen, dass es wichtig ist Pumptracks als Hotspots zu erkennen und das zukünftige Netz um diese Anlagen herum aufzubauen.</p>	K	
Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saaneland/KASISA		Die allgemein gehaltenen und wenig spezifischen Fragen des Mitwirkungsformulars lassen keine differenzierte Meinungsäußerung zum Sachplanentwurf zu. Wir sind darüber etwas befremdet, da dies nicht im Sinne einer breiten Erfassung der Interessen und eines konstruktiven Dialogs aller beteiligten Akteure ist. Wir lassen Ihnen deshalb auch auf diesem Weg die für uns wichtigen Punkte zukommen. Ebenfalls bitten wir Sie zu prüfen, ob es bei künftigen Vernehmlassungen nicht möglich wäre, mit einer digitale Gesamtkarte zu arbeiten. Die Aufteilung des Kantons in A4 Ausschnitte ist nicht sehr anwenderfreundlich und mit den heutigen Möglichkeiten wäre es sicher auch hier möglich, mit webbasierten GIS-Tools zu arbeiten.	H	Die Rückmeldungen bezüglich der Zugänglichkeit der Plattform werden zur Kenntnis genommen und im nächsten Mitwirkungsverfahren verbessert.
	28; 65, 67	Die Planungsregion Kandertal und die Bergregion Obersimmental-Saaneland begrüßen die Aufnahme der Velowanderrouen, als Festsetzungen in die Sachplanung (anstatt bisher als informativer Inhalt) als Folge der Änderungen des Bundesgesetzes über die Velowege. Vor dem Hintergrund, dass mit dieser neuen gesetzlichen Regelung der Veloverkehr insgesamt verbessert werden soll, ist es unverständlich, dass die im jetzigen Sachplan Veloverkehr enthaltenen Routenoptimierungen Nr. 173 und 178 aus dem Sachplan entlassen werden sollen (betrifft grüne Nummern in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 65 und 67). Die Routenoptimierungen 173 und 178 sind im Sachplan beizubehalten.	B	Die Routenoptimierungen werden belassen. Die Verantwortung für die Realisierung dieser neuen Wegabschnitte zur Optimierung der Velolandroute obliegt den Standortgemeinden. Investitionen zu Gunsten des Veloverkehrs sind gemäss Artikel 59 Strassen-gesetz beitragsberechtigt.
		Die Realisierung eines guten Velowegnetzes, und insbesondere eines ansprechenden Mountainbikenetzes, ist unseren Regionen im Hinblick auf deren touristische Bedeutung von hoher Relevanz und Dringlichkeit. Wir zählen	H	Mit dem Sachplan Velowegnetz 25 und dem Sachplan Velowegnetz 27 wird die netzplanerische Grundlage für die Realisierung von Velowegen mit kantonaler Netzfunktion geschaffen. Auf



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		darauf, dass der Kanton seinen mit der neuen Velogesetzgebung entstandenen Pflichten mit der nötigen Priorität nicht nur in den Agglomerationsräumen, sondern auch in den Rand- und Bergregionen nachkommt.		Basis des jeweils aktuellen Sachplans können Velowegmassnahmen entwickelt, Velowege projektiert und umgesetzt werden.
	1, 2, 21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 33; 70, 87, 88	Ebenfalls begrüßen wir die Gleichstellung des Mountainbikenetzes mit den Velowanderrouen, als Folge der Änderungen des Bundesgesetzes über die Velowege. Die Überführung der bestehenden Mountainbikerouten Nr. 1, Nr. 890 und Nr. 891 als Festsetzungen in die Sachplanung (anstatt bisher als informativer Inhalt) ist die logische und richtige Konsequenz davon (betrifft grüne Nummern in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 70, 87 und 88).	Z	
		Erfreut haben wir festgestellt, dass bereits ein Grossteil der bestehenden SchweizMobil-Mountainbikeroute 1 in der Region als «bestehend mit Schwachstelle» erfasst und somit deren Optimierungsbedarf erkannt und die Möglichkeit zu deren Optimierung geschaffen wurde. Die Behebung der Schwachstellen entlang der Mountainbikeroute Nr. 1 sind rasch anzugehen. Der Kanton steht in der Verantwortung, die dazu nötigen Ressourcen in der nötigen Priorität bereitzustellen.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.
		Gestützt auf die Aussagen oben fordern wir zudem => Bei der Festlegung der Netzhierarchiestufen sind die besonderen Voraussetzungen in ländlichen Regionen mit Verbindungen im Talboden als Kriterium aufzunehmen.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
		Insgesamt bringt der Mitwirkungsentwurf des Sachplanes jedoch in Sachen Veloalltagsnetz gegenüber der bisherigen Sachplanung eine Verschlechterung für unsere Regionen. So bezeichnet der gültige Sachplan alle Kantonsstrassen unserer Region zumindest hinweisend als „Kantonsstrasse mit Veloverkehr“. Damit wird anerkannt, dass diese Strassen, gerade in den Talböden unserer Region, auch für den Veloverkehr eine Bedeutung haben. => Wir verweisen auf unsere Stellungnahme zur Velowegnetzplanung im Kanton Bern vom 19. Januar 2024: Bei der Festlegung der Netzhierarchiestufe muss der besonderen Bedeutung der Talstrassen für den Veloverkehr in den Regionen Rechnung getragen werden.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
		Wir begrüßen, dass der Velowegverbindung zwischen Zweisimmen und Lenk nach wie vor Bedeutung zugemessen wird, indem eine Ersatzverbindung durch Nutzung der nun als Festsetzung enthaltenen Mountainroute (s. auch Bemerkungen unten) als Zwischenergebnis vorgesehen ist (grüne Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 30).	K	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
	24, 28, 29	<p>Wir mussten ebenfalls feststellen, dass diverse Abschnitte bisher als «Hauptverbindung» (neu Velohauptverbindung I) bzw. «Basisnetz auf Kantonsstrasse» (entspricht neu Velohauptverbindung II) im gültigen Sachplan enthalten sind, jedoch in der Mitwirkungsversion einer tieferen Ebene der Netzhierarchie zugeordnet, oder gar ganz gestrichen wurden, teilweise ohne entsprechenden nummerierten Hinweis in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung. Betroffen sind namentlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zweisimmen: Kantonsstrasse innerorts: Abschnitt als „Basisnetz auf Kantonsstrasse“ gestrichen (nicht mit grüner Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung versehen). Diese Streichung ist umso unverständlicher, als der Abschnitt zwischen Zweisimmen und Lenk richtigerweise nach wie vor als Hauptverbindung II klassiert ist. - Saanen: Kantonsstrasse Verbindung Saanen-Gstaad herabgestuft (grüne Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 2). - Saanen, Gstaad: Kantonsstrassen Richtung Lauenen bzw. Gsteig gestrichen (nicht mit grüner Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung versehen) - Frutigen: Kantonsstrasse innerorts Richtung Adelboden gestrichen (nicht mit grüner Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung versehen) - Kandersteg Kantonsstrasse innerorts gestrichen (nicht mit grüner Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung versehen) - Adelboden: Kantonsstrasse innerorts gestrichen (nicht mit grüner Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung versehen) <p>=> Die besagten Abschnitte sind in der Sachplanung mit der bisherigen Netzhierarchiestufe beizubehalten.</p>	Nb	<p>Zu den einzelnen angesprochenen Abschnitten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zweisimmen Kantonsstrasse innerorts: Die Verbindung Zweisimmen - Lenk hat mittleres Potenzial für Velohauptverbindung II. In Zweisimmen ist ein "Endpunkt" zu wählen. Aus der Netzplanlogik liegt dieser an der Kantonsstrassenkreuzung (Kreisel). - Saanen - Gstaad: Die Verbindung Gstaad - Saanen hat gemäss Analyse im kantonsweiten Vergleich mittleres Potenzial und ist deshalb als Velohauptverbindung II einzustufen. - Frutigen Kantonsstrasse innerorts Richtung Adelboden: Im Sinne der Netzlogik wird dieser kurze Abschnitt, welcher in der Weiterführung der Verbindung in Richtung Adelboden kein mittleres Potenzial aufweist, nicht mehr als Velohauptverbindung II eingestuft (Kriterium Velopotenzial nicht erfüllt). - Kandersteg Kantonsstrasse innerorts: Im Sinne der Netzlogik wird dieser kurze Abschnitt innerorts, welcher in der Weiterführung der Verbindung nach Kandergrund kein mittleres Potenzial aufweist, nicht mehr als Velohauptverbindung II eingestuft (Kriterium Velopotenzial nicht erfüllt). - Adelboden Kantonsstrasse innerorts: Im Sinne der Netzlogik wird dieser kurze Abschnitt, welcher in der Weiterführung der Verbindung in Richtung Frutigen kein mittleres Potenzial aufweist, nicht mehr als Velohauptverbindung II eingestuft (Kriterium Velopotenzial nicht erfüllt).
Berner Bauern Verband		Die Aufarbeitung des Sachplans war nicht bedienerfreundlich. Die Form der Kartendarstellung war für die Prüfung sehr erschwerend. Der BEBV bittet, dass die Karten für die nächste Überarbeitung zweckdienlicher dargestellt werden.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
		Die Herzroute 99 (Burgdorf-Langnau) wurde über Dürsrüti, Riebelberg, Ebnit nach Zollbrück umgeleitet. Für diese Umleitung wurde gemäss unserem Kenntnisstand nie eine öffentliche Auflage gemacht und die betroffenen Anwohner wurden ungenügend abgeholt. Wir sind der Meinung, dass die Sicherheit auf der Dürsrütistrasse für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Velowanderer nicht gegeben ist. Die Strasse ist zu schmal und unübersichtlich. Zudem bietet die Strasse zu wenige Ausweichflächen, was den Berufsverkehr mit Landwirtschaftlichen Fahrzeugen einschränkt oder sehr gefährlich macht.	Nb	Die bereits bestehende, verlegte Herzroute Nr. 99 verläuft im angesprochenen Abschnitt Dürsrüti über bereits dem öffentlichen Verkehr gewidmete Strassen und Wegen (wie auch im restlichen Verlauf der angesprochenen Verlegung). Es werden keine baulichen Massnahmen vorgenommen, sondern lediglich die Route entsprechend signalisiert. Dazu ist kein Verfahren notwendig. Sofern dies aufgrund der Situation nötig war, hat die Gemeinde die betroffenen Privaten angehört.
		Für die Landwirtschaft sind beim Ausbau von Velo und Mountainbike Routen folgende Punkte immer zu berücksichtigen: Schutz und Schonung Kulturland: für die Landwirtschaft ist der Erhalt und Schutz des Kulturlandes zentral. Wir erwarten, dass bei der Planung und Realisation von Velo- und Mountainbike-Routennetzen entsprechend Rücksicht auf das landwirtschaftliche Kulturland genommen wird. Ziel ist, dass möglich wenig Kulturland vom Ausbau betroffen ist. Insbesondere auch die Fruchtfolgeflächen sind gemäss Sachplan in ihrem Bestand zu bewahren.	H	Im Rahmen der Planung und Umsetzung von Velowegen werden die Anliegen der Landwirtschaft in den Abwägungen berücksichtigt.
		Für die Landwirtschaft sind beim Ausbau von Velo und Mountainbike Routen folgende Punkte immer zu berücksichtigen:	H	Der SVN Sachplan 25 ist ein Planungsinstrument und stellt das künftig gewünschte Netz dar. Im Rahmen der Umsetzung



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Synergien nutzen: Der Berner Bauern Verband erwartet, dass bestehende Infrastrukturen berücksichtigt werden und Synergien genutzt werden, so dass ein unnötiger Zubau/Ausbau verhindert werden kann. Sensibilisierungsmassnahmen und Sicherheitsvorkehrungen sind zu treffen, wenn eine Doppelnutzung mit der Landwirtschaft vorgesehen ist.</p> <p>Frühzeitiger Einbezug der Betroffenen, Einbezug Grundeigentümer/innen: Zentral für die erfolgreiche Realisation von Routen ist der frühzeitige Einbezug der Betroffenen (Grundeigentümer und Bewirtschafter). Durch den frühzeitigen Einbezug können die Anliegen rechtzeitig abgeholt und eingefügt werden. Der Einbezug der landwirtschaftlichen Anliegen ist zentral um ein reibungsloses Mit- und Nebeneinander zu garantieren. Neben einer Baubewilligung ist ein Einverständnis der Grundeigentümer einzuholen sowie Nutzungsvereinbarungen mit entsprechenden Entschädigungen nach Verursacher-Prinzip festzulegen. Nutzungsvereinbarungen zwischen den Gemeinden und den Grundeigentümern müssen neben der Klärung der Routenführung auch Haftungsfragen umfassen sowie die Mehraufwände, den Unterhalt und Rückbau der Routen und die Nutzungsentschädigung regeln. Es sind aber nicht nur die direkt betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu informieren. Sondern auch zum Beispiel angrenzende landwirtschaftliche Betriebe und natürlich auch explizit die Bewirtschafter.</p> <p>Keine nachteiligen Folgen für die Landwirtschaft: Mit dem Ausbau dürfen keine negativen Folgen für die Landwirtschaft eintreten. So ist beispielsweise vom Hofdurchfahren abzusehen, Herdenschutzmassnahmen sind entsprechend zu berücksichtigen, Querungen von Weideland und Zaunüber-/durchgängen sind möglichst zu verhindern oder mit geeigneten Massnahmen zu treffen. Massnahmen gegen Littering müssen getroffen werden oder mindestens thematisiert werden. Die Landwirtschaftlichen Anliegen müssen rechtzeitig geprüft werden, es darf nicht sein, dass die Landwirtschaft Zielkonflikten alleine ausgeliefert bleibt. Allenfalls sind alternative Routen zu prüfen.</p> <p>Haftung: die Haftungsfrage ist beim Ausbau von Routen immer zu berücksichtigen und zu lösen.</p>		berücksichtigt der Kanton wo möglich und sinnvoll Synergien. Die Massnahmenplanung ist allerdings nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. In diesem Verfahren werden Massnahmenvorschläge und Hinweise dennoch als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
		Velowanderrouen Nr. 53 und Nr. 54: Die neu signalisierten Velowanderrouen aus dem Konzept «Hügu Himmu» Nr. 499 «Herzschlaufe Langnau» und Nr. 699 «Herzschlaufe Gotthelf» sollen nun gemäss Erläuterungsbericht im Sachplan Velowegnetz festgelegt werden (grüne Nummern 53 und 54). Der BEBV beantragt, die genannten Routen nicht im Sachplan aufzunehmen.	Nb	Die neuen Velowanderrouen 499 und 699 wurden vom Verein Herzroute in Zusammenarbeit mit der Tourismusregion Emmental im Rahmen des regionalen Konzepts "Hügu Himmu" erarbeitet und mit allen Standortgemeinden abgesprochen. Sie entsprechen einem öffentlichen Bedürfnis und werden entsprechend festgesetzt.
Berner Waldbesitzer BWB		Der BWB begrüsst die Planungsgrundlagen seitens TBA hinsichtlich der Besucherlenkung im Wald. Dennoch wird der Sachplan Velowegnetz in wesentlichen Punkten als mangelhaft beurteilt, namentlich hinsichtlich des Unterhaltes von Waldstrassen und geeigneten «genügend festen Wegen».	K	Die Zuständigkeiten werden im Kapitel 4.1 des SVN Sachplans Velowegnetz 25 in Anlehnung an Artikel 41 und 42 SG geregelt.
		Weiteren Ergänzungsbedarf sieht der Verband der Berner Waldbesitzer hinsichtlich folgender Punkte: - Der Verband der Berner Waldbesitzer vertritt die Interessen der rund 36'000 Waldbesitzer im Kanton Bern. Die Waldbesitzer leisten mit der Pflege und Bewirtschaftung des Waldes einen wesentlichen Beitrag an die Lebensraumqualität der Flora und Fauna im Kanton Bern. Die Forstwirtschaft ist	N	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		elementar für die Sicherstellung der Waldleistungen im Klimawandel und zur Versorgungssicherheit des Rohstoffes Holz.		
		- Signalisierte Routen im Wald gehen über das gesetzliche Betretungsrecht des Waldes hinaus und verstehen sich als gesteigerte Nutzung. Entsprechend muss der Sachplan darauf hinweisen, dass die Zustimmung des Strasseneigentümers eingeholt werden muss. Dies ist in der vorliegenden Fassung nicht der Fall.	N	Dies ist Teil des Verfahrens und braucht nicht im Sachplan spezifiziert zu werden.
		- Die Unterhaltspflicht der Gemeinden konkretisieren: Die entstehenden Mehraufwände seitens des Waldbesitzers für vorsorgliche Waldpflege und Sicherheitsholzerei, Räumung von Windwurf, Pflege des Lichtraumprofils sowie zusätzlicher Koordinationsaufwand durch Routenumleitungen bei Holzschlägen, werden nicht erwähnt. Die Formulierung «Auf Waldstrassen hat der Veloverkehr temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen z. B. infolge Holzschlag oder Windwurf zu dulden.» ist somit unzureichend. Die erhöhten Verkehrssicherheitspflichten sind klar zu definieren und zu regeln.	Nb	Betriebliche Vorgaben sind nicht Inhalt des Sachplan Velowegnetz, die zitierte Formulierung wurde mit der Anpassung des Sachplans 2020 ergänzt und entspricht der Flughöhe des Sachplans.
		- Frühzeitiger Einbezug der Grundeigentümer: Für die bestehenden MTB-Routen von SchweizMobil bestehen keineswegs durchgängig Nutzungsvereinbarungen mit den Grundeigentümern. Um den Sachplan erfolgreich umsetzen zu können ist ein frühzeitiger Einbezug der betroffenen Eigentümer unumgänglich. Die Berücksichtigung und Mitwirkung der betroffenen Eigentümerschaften von Forststrassen wird im Sachplan zu wenig Rechnung getragen. Neben einer Baubewilligung ist ein Einverständnis der Grundeigentümer einzuholen sowie Nutzungsvereinbarungen mit entsprechenden Entschädigungen nach Verursacher-Prinzip festzulegen.	Nb	Die Planung der Mountainbike-Routen inklusive Optimierungen und das Beheben von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinde. Der Einbezug der Grundeigentümer wird im Rahmen der Umsetzung sichergestellt.
		- Konsequenzen von stark frequentierten Routen im Wald: Der Sachplan umfasst keine Information über mögliche Konsequenzen von stark frequentierten Routen: Anfallender Müll, zusätzliche Autoparkplätze, höhere Waldbrandgefahr oder Unfallgefahr bei Missachtung von Umleitungen bei Holzschlägen findet in der vorliegenden Fassung keine Beachtung.	N	Die erwähnten Anliegen sind nicht Inhalt des Sachplan Velowegnetz.
		- Merkblatt für Grundeigentümergevereinbarungen: Nutzungsvereinbarungen zwischen den Gemeinden und den Grundeigentümern müssen neben der Klärung der Routenführung auch Haftungsfragen umfassen sowie die Mehraufwände bei der Waldbewirtschaftung, den Unterhalt und Rückbau der Routen und die Nutzungsentschädigung regeln. Ein entsprechendes Merkblatt ist im vorliegenden Sachplan Velowegnetz nicht erwähnt und dringend benötigt für eine erfolgreiche Umsetzung.	N	Die Umsetzung eines solchen Merkblatts wird im Rahmen der Weiterbearbeitung der Mountainbike-Routen geprüft.
		- Nutzung von Waldstrassen: Die bestehenden Forstwege sind keine öffentlichen Strassen sondern dienen der Waldbewirtschaftung. Entsprechend wurden diese grösstenteils auch durch die Waldeigentümer erstellt und durch die Waldbewirtschaftung finanziert. Eine Nutzungsentschädigung kann durch die Eigentümer eingefordert werden. Der Unterhaltsstandard richtet sich bei Waldstrassen nach dem Zweck einer Walderschliessung. Diese kann bspw. Schlaglöcher beinhalten, welche eine Gefahr für die Nutzer darstellen kann. Es ist zu konkretisieren, wer für die Behebung von Gefahren für die Nutzer verantwortlich ist und diese entschädigt.	H	Beim SVN Sachplan Velowegnetz handelt es sich um eine Planung des zukünftigen Velowegnetzes. Waldwege, welche im SVN Sachplan als Veloweg eingeplant sind, müssen zukünftig dem Standard für Velowege (zusätzlich zum Standard eines Waldweges) entsprechen. Der Standard ist abhängig von der Art (Alltag oder Freizeit) und von der Bedeutung des Veloweges im Netz. Der Unterhaltspflichtige für den Veloweg, ist in der Regel der Wegeigentümer, er muss daher die Gefahren auf dem Weg beseitigen. Der Kanton beteiligt sich im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten an den Kosten für die Erstellung und den Betrieb von Velowegen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		- Zusätzliche Benutzung: Eine zusätzliche Benutzung der bereits bestehenden Infrastruktur der Waldstrassen und Wanderwege, muss entsprechend dem Waldgesetz auf «genügend festen Wegen» stattfinden. Unter 3.3.3.4 zu den Grundvoraussetzungen und Qualitätsanforderungen von wichtigen Mountainbike-Routen wird nur auf die Checkliste Koexistenz verwiesen ohne Bezug zum Waldgesetz. Eine Klärung, was als «genügend fester Weg» zu verstehen ist, fehlt im Sachplan.	Nb	Die Definition der "genügend fester Wege" ist nicht Inhalt des Sachplan Velowegnetz, die Thematik wird in der Arbeitshilfe "Mountainbike-Routen im Kanton Bern" aufgezeigt.
Berner Wanderwege		3.1 Planungsgrundsätze Es wird hier festgehalten, dass das Veloalltagnetz so geplant wird, dass durchgängig sichere Velowege realisiert werden können. Dies werde erreicht, indem der Veloalltagsverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt, alternativ mittels breiten Velostreifen vom restlichen Verkehr getrennt wird. Mit dieser Aussage wird eine unzulässige und willkürliche Interpretation vorgenommen, die eine Einschränkung auf den Veloalltagsverkehr vorsieht. Der im nationalen Veloweggesetz (und nicht Veloalltagsweggesetz) aufgeführte Grundsatz der Entflechtung («...die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird.») gilt vorbehaltlos auch für den Velofreizeitverkehr (inkl. MTB). Die gewählte Formulierung «Veloalltagsverkehr» ist zwingend in «Veloverkehr» zu abändern.	Nb	Mit Artikel 48b SG vom 1. Februar 2024 legt der Kanton Bern konkretisierend zu Artikel 6 VWG fest, dass für Mountainbike-Routen eine getrennte Führung vom Fussverkehr (Wanderwegnetz) nicht generell angebracht ist. Er nimmt damit seine Planungspflicht mit einer Präzisierung des Bundesgesetzes wahr. Eine gemeinsame Nutzung der Wege ist, wo angemessen, anzustreben.
		3.3.3.1 Zielbild Mountainbike 2042 und Grundsätze Hier wird vermittelt, dass gemäss Artikel 48b SG in der Planung die gemeinsame Nutzung von Wegen (Koexistenz) angestrebt werden soll. Wir weisen darauf hin, dass der Bund in Artikel 6 Veloweggesetz die für die Kantone massgebenden Planungsgrundsätze aufstellt. Dazu gehört, dass der «Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom Fussverkehr geführt wird» (Artikel 6 lit. c Veloweggesetz). Dasselbe folgt implizit auch aus dem FWG (Artikel 3 Absatz 2 FWG: «schwach befahrene Strassen ... als Verbindungsstücke»; Artikel 7 Absatz 2 lit. c FWG: Ersatz von Wanderwegen, wenn sie «auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den Allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden»). Mischverkehrslösungen sind zwar nicht ausgeschlossen. Anzustreben ist indessen auf Planungsebene von Bundesrechts wegen einer Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs. Der Kanton ist an diese Vorgabe gebunden und kann nicht seinerseits einen Planungsgrundsatz aufstellen, der gerade das Gegenteil vorgibt (Anstreben, d.h. nach Möglichkeit Mischverkehr). Der zugrunde gelegte Artikel 48b ist offensichtlich bundesrechtswidrig. Auch bei den Grundsätzen zur Planung des MTB-Netztes im Kanton Bern wird explizit die gemeinsame Nutzung der Wege durch Wanderende und Bikende angeführt. Auch hier verweisen wir auf die vorgängig erwähnte Bundesrechtswidrigkeit. Es ist hier zwingend den erwähnten Bundesgesetzen zu entsprechen.	N	Die Erarbeitung des Sachplans Velowegnetz stützt sich auf die kantonale Gesetzgebung. Gemäss Artikel 48b des Strassengesetzes des Kantons Bern (SG vom 01.02.2024) ist die Planung der Wanderwege und der Mountainbike-Routen aufeinander abzustimmen. Gemäss Absatz 2 dieses Artikels wird eine gemeinsame Nutzung der Wege (Koexistenz) angestrebt. Dies bedeutet, dass jeweils situationsbezogen und unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden geprüft wird, ob die Koexistenz möglich und angebracht ist. Dies widerspricht den Vorgaben des Veloweggesetzes nicht.
		Eingaben Verein Berner Wanderwege 1.4 Herausforderungen bei der Umsetzung der Velowegnetze	K	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Es wird hier festgehalten, dass aufgrund des grossen Geschwindigkeitsunterschiedes (E-Bike mit Tretunterstützung) zu den Zufussgehenden eine gemeinsame Führung oft nicht mehr angemessen ist. Diesem Umstand ist – nicht zuletzt auch aus Sicherheitsgründen - zwingend auch bei (E-)Mountainbikes Rechnung zu tragen und darf sich nicht nur implizit auf den Veloalltagsverkehr beschränken.		
BERNMOBIL		Bei der Planung und Ausführung der Massnahmen gilt es, eine optimale Abwägung zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (öV, Langsamverkehr und MIV) vorzunehmen. Bei Massnahmen, welche Auswirkungen auf das Liniennetz von BERNMOBIL haben, ist BERNMOBIL bei der Ausarbeitung der Projekte unbedingt frühzeitig einzubeziehen.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen. Der Beizug der Akteure erfolgt im Rahmen der regulären Projektverfahren.
bike Region Voralpen		Die Stiftung SchweizMobil begrüsst den überarbeiteten Sachplan sehr. Die Integration des Mountainbikens inkl. Klärung der Zuständigkeiten ist ein wichtiger Schritt für eine gute Mountainbike-Weginfrastruktur. Da die Kriterien für Mountainbike-Infrastruktur direkt mit dem Netz von SchweizMobil verknüpft sind, ist auch im Mountainbike (analog zum Veloland) ein gemeinsamer Prozess zu definieren, wann eine Route eine SchweizMobil-Route sein soll.	H	Die Prozessklärung erfolgt im Rahmen des jährlichen SchweizMobil Workshops mit dem Kanton.
		Gemäss 3.3.3.3 Definition von Mountainbike-Routen mit kantonaler Netzfunktion und den Grundvoraussetzungen gemäss 3.3.3.4 sind dies insbesondere die Nationalen, Regionalen und Lokalen Routen von SchweizMobil. Das alle SchweizMobil-Routen als Routen mit kantonaler Netzfunktion gelten begrünnen wir sehr. Mit der Weiterentwicklung des System Mountainbike werden die SchweizMobil/Mountainbikeland-Routen jedoch noch stärker als kundenorientierte Best-of-Routen positioniert. Neben den Routen wird es andere Netzelemente geben die aus unserer Sicht auch eine Netzfunktion von kantonaler Bedeutung haben können. Da auch ein Verbindungstrail/Entflechtungstrail oder eine kurze Naherholungsschleife für das Netz und die Lenkung der Mountainbikenden wichtig sein können. Hier wäre eine flexiblere Formulierung und Adaption an das weiterentwickelte System Mountainbike wichtig.	Nb	Die Überarbeitung der Systematik Mountainbike von SchweizMobil ist noch nicht abgeschlossen und wird entsprechend erst in der kommenden Überarbeitung des Sachplans berücksichtigt.
Canton de Neuchâtel	10	En tant que représentant du canton voisin de Neuchâtel, le service des ponts et chaussées se prononce en particulier sur les liaisons intercantionales pas sur l'ensemble du plans. Dans le secteur Gals-Cerlier, les liaisons planifiées correspondent aux liaisons planifiées dans le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) actuel et aux intentions pour sa révision prévue en 2025. Les continuités sur le territoire neuchâtelois des liaisons principales II prévus sur les ponts de Thielle et du Landeron seront intégrée à la révision du PDCMC. Les itinéraires de cyclotourismes prévus correspondent aux itinéraires de SuisseMobile, comme sur le canton de Neuchâtel. Dans le secteur Renan – La Ferrière, les itinéraires de cyclotourismes et VTT prévus correspondent aux itinéraires de SuisseMobile, comme sur le canton de Neuchâtel. Concernant les itinéraires utilitaires, le canton de Neuchâtel souhaite mettre	Nb	Les tracés mentionnés n'étant pas encore en vigueur dans le PDCMC, les secteurs concernés gardent leur tracés actuels dans le plan sectoriel vélo pour le réseau de voies cyclables 2025. La planification du réseau cyclable est du ressort des régions. Selon l'état de la planification du PDCMC, il pourra compléter le plan sectoriel dans son adaptation prévue pour 2027.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		en œuvre une liaison entre La Chaux-de-Fonds et La Ferrière et/ou Renan, via La Cibourg en suivant la route nationale H10 depuis La Chaux-de-Fonds. Un franchissement cyclable sécurisé de la voie ferroviaire est à l'étude actuellement en collaboration avec les CJ. Il s'agirait à priori d'une liaison principale II selon la hiérarchie retenue. Cette liaison sera ajoutée au PDCMC dans le cadre de sa révision. Lors des premiers échanges, la Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne, par M. Cédric Berberat (mail du 17.6.2024), s'est montrée intéressée à prolonger l'aménagement prévu sur son territoire. Le service des ponts et chaussées souhaite donc que cette liaison intercantonale soit ajoutée au plan sectoriel bernois pour permettre sa mise en œuvre à moyen terme des deux côtés de la frontière cantonale.		
Canton de Vaud, Direction générale du territoire et du logement		<p>Nous remercions le canton de Berne pour le rapport explicatif qui est très clair et notamment pour la mise en évidence des modifications via les numéros en vert.</p> <p>Il n'est pas tout à fait aisé de naviguer dans la cartographie via les différentes planches A4 malgré la vue synoptique qui a été conçue avec soin. L'accès à un site web présentant une carte complète, avec les différentes limites cantonales, faciliterait le travail.</p>	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Canton du Jura		<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Nous vous remercions de nous avoir consultés dans le cadre de l'adaptation du plan sectoriel pour le réseau des voies cyclables 2025.</p> <p>Après avoir pris connaissance de votre projet nous sommes en mesure de vous donner les informations suivantes :</p> <p>Plusieurs voies cyclables pour les loisirs « La Suisse à vélo » empruntent le réseau cyclable jurassien et celui du Jura bernois. Pour les itinéraires « La Suisse à vélo » n° 7 (Route du Jura) et n°23 (Basel – Franches-Montagnes), des propositions de modifications sont en cours de coordination afin de sécuriser davantage ces itinéraires pour les cyclistes. Ces propositions ont été correctement reportées sur les feuilles cartographiques au niveau de la liaison Bellelay-Les Genevez (itinéraire « La Suisse à vélo » n°23) et de la liaison Les Breuleux – Mont-Soleil (itinéraire « La Suisse à vélo » n°7).</p>	Z	
Commune de la Ferrière		Suite à la séance du Conseil communal du 3 février, nous vous informons que la commune souhaite améliorer la desserte des deux itinéraires (vers Les Bois et vers La Chaux-de-Fonds), sur la base de l'étude en pièce jointe, en vue de leur inscription dans le plan sectoriel cantonal des pistes cyclables.	Nb	Le Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025 s'oriente à la hiérarchie du réseau recommandée par le guide pratique "Planification des réseaux de voies cyclables" de l'OFROU et définit sur cette base des voies cyclables avec une fonction de réseau d'importance cantonale. Pour le réseau quotidien contient ainsi les voies express cyclables ainsi que les liaisons principales. Ces liaisons doivent remplir des conditions de la fonction dans le réseau et du potentiel cyclable (voir annexe 4 Planification du réseau de voies cyclables des régions 26 – recommandations d'élaboration). Les "autres routes cantonales avec du trafic cycliste" n'est plus représenté dans le Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025. Les voies cyclables qui ne répondent pas aux critères pour les liaisons principales peuvent être définies de manière contraignante en tant liaisons secondaires dans les plans directeurs ou les plans d'affectation communaux.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Commune de Sonceboz-Sombeval	6, 7	Les membres du Conseil municipal regrettent que la décision ait été prise de renoncer à améliorer la liaison entre Bienne et La Chaux-de-Fonds. À ce propos, ils aimeraient vous soumettre une suggestion concernant la feuille 65, réseau N°60 : ils souhaiteraient proposer l'ajout des deux pistes cyclables surlignées en jaune sur le plan ci-joint. Ces deux alternatives offrent une sécurité nettement supérieure par rapport aux pistes cyclables actuelles le long de la route Pour le reste, ils n'ont formulé aucune remarque particulière.	Nb	Les connexions supplémentaires proposées comprennent des lacunes du réseau (proposition 1 : le chemin entre Corgémont-Sombeval nécessite un élargissement ainsi qu'un asphaltage ; proposition 2 : pour la liaison directe direction La Heutte, la construction de nouveaux chemins, y compris des constructions d'art complexes, seraient requises). Dans cette situation, la question se pose concernant la proportionnalité des mesures de la proposition 2 en alternative à la connexion par la route cantonale. De ce fait, l'OPC renonce à l'inscription dans le plan sectoriel. Pour la proposition 1, il est du ressort de la région de vérifier la faisabilité de la mesure et de sa capacité à offrir une alternative adaptée à la route cantonale dans le cadre de la planification régionale du réseau des voies cyclables. Si cette connexion a comme fonction de compléter le réseau, les communes ou la région sont invitées à la définir de manière contraignante pour les autorités en tant que liaison cyclable secondaire.
Commune de St-Imier	6	Nous saluons la volonté d'améliorer l'itinéraire suisse mobile n°7 à des fins de sécurité. Nous avons également constaté que, sur le parcours entre Mont-Soleil et Sonvilier, certaines portions d'itinéraires ne répondent pas encore aux exigences minimales standards et nous saurions gré de bien vouloir nous préciser les solutions envisagées ainsi que les échéances de réalisation.	H	La planification et l'optimisation des itinéraires VTT ainsi que la mise à neuf des lacunes du réseau est du ressort des communes. L'Office des ponts et des chaussées recommande d'amener cette thématique dans la planification régionale.
Commune de Tramelan	1	Ceci étant, nous saluons la possibilité, offerte par cette adaptation du Plan sectoriel, d'utiliser les routes communales pour y aménager des itinéraires confortables en faveur de trafic cycliste. Par conséquent, nous comprenons d'autant moins qu'il ne soit fait nulle mention, dans ce projet, d'un itinéraire cyclable entre Tavannes et Tramelan qui soit en site propre, alors même que les deux communes concernées ont, en collaboration avec l'OPC du Jura bernois, élaboré différentes variantes qui toutes permettraient de séparer le trafic cycliste du trafic motorisé. Nous tenons à rappeler que, depuis l'ouverture de l'autoroute A16, le trafic sur la route cantonale 248 a fort sensiblement augmenté.	H	La planification des mesures n'est pas du ressort du Plan sectoriel vélo. La mise en œuvre est réalisée en fonction des ressources des propriétaires des chaussées ainsi qu'en coordination avec la planification des investissements générale. Les propositions de mesures et des conseils sont toutefois retenus pour la mise en œuvre.
		De même, compte tenu de la relative étroitesse de notre Grand'rue et du dénivelé qu'elle implique pour accéder aux Reussilles à plus de 1'000 mètres d'altitude, il nous paraîtrait pour le moins opportun que soient étudiés des itinéraires empruntant les routes communales pour traverser notre cité. Nos services sont volontiers à votre disposition pour procéder aux investigations nécessaires.	Nb	En raison de la topographie et du réseau routier existant, nous ne voyons pas de meilleure alternative viable à la Grand'rue sur les routes communales. La Grand'rue offre la liaison la plus directe avec la pente la plus régulière.
		Enfin, le Conseil municipal de Tramelan regrette que les intérêts du trafic cycliste n'ait pas été mieux pris en compte dans les cadre des travaux de renouvellement de la route Les Reussilles-frontière cantonale JU en direction des Breuleux et, dans le même esprit, estime qu'il sera nécessaire de prévoir un itinéraire confortable pour les cyclistes se rendant au départ de Tramelan l'Etang de la Gruère ou à Saignelégier. Les Communes concernées et les milieux intéressés ont en effet la ferme volonté de réduire autant que possible le trafic motorisé dans ce secteur.	H	La planification des mesures n'est pas du ressort du Plan sectoriel vélo. La mise en œuvre est réalisée en fonction des ressources des propriétaires des chaussées ainsi qu'en coordination avec la planification des investissements générale. Les propositions de mesures et des conseils sont toutefois retenus pour la mise en œuvre.
		Nous regrettons tout d'abord le caractère complexe du document qui est d'abord difficile pour un public peu familier du jargon dont usent les	H	Les améliorations visuelles du Plan sectoriel ainsi que les conseils pour faciliter la lecture, la compréhension ou pour compléter



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		spécialistes. Par ailleurs, sa traduction n'est pas toujours irréprochable. Enfin, nous avons eu de la peine à saisir la cohérence de la numérotation des itinéraires mentionnés dans votre document, numérotation qui ne semble pas correspondre à celle de Suisse mobile.		la participation par des pièces jointes seront considérées dans le cadre de la prochaine mise à jour.
Commune mixte de Crémines		La mobilité douce nous tient à coeur mais la jonction avec Soleure n'est pas mentionnée sur ce plan alors que la frontière avec Crémines se trouve à la gare de Gänsbrunnen. Ce tronçon est dangereux et nous souhaitons que le plan sectoriel prévoit quelque chose à ce niveau-là en tous les cas pour les vélos de route (les VTT peuvent passer par le chemin blanc de Corcelles au Zoo Sikypark)	Nb	Du point de vue de la fonction du réseau et du potentiel cantonal cyclable attendu, la liaison Crémines-Gänsbrunnen (Kt. SO) n'est pas catégorisée comme une liaison principale I ou II. En conséquence, elle n'est pas représentée dans le Plan sectoriel de voies cyclables.
Dritte	19	Gürbetal: Verbindung Seftigen-Burgstein mit Thurnen: Aufnahme einer qualitativen Netzlücke oder Signatur eines kantonalen Radwegs entlang der Kantonsstrasse. Begründung: Damit kann die Lücke im Ausserortsabschnitt zwischen der Ersatzverbindung bzw. dem kantonalen Radweg im Gürbetal und der Gemeinde Burgstein / Seftigen adäquat geschlossen werden.	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
	10	Ich bitte um die Berücksichtigung / Aufnahme folgender Anliegen: Verbindung Cudrefin - Ins via Kantons- und Gemeindestrasse (Witzwilstrasse) ins Basisnetz (Ziel Weiterführung des im Kt. Waadt begonnen einseitigen Zweirichtungsrads). Der Weg via Freizeitroute ist doppelt so lange wie via KS und GS.	B	Als Anschluss an das südliche Neuenburgerseeufer wird die Kantonsstrasse 153 im Abschnitt Bhf. Gampelen bis Kantonsgrenze als Velohauptverbindung II aufgenommen (Abschnitt Bhf. Gampelen bis Kreisel Abzweigung Witzwil als Ersatzverbindung, Vororientierung).
	11.1	Verbindung Herrenschanzen - Kirchlindach: Der Ausbau der Kantonsstrasse ist wegen einem historischen Verkehrsweg von nationaler Bedeutung mit Substanz sehr unwahrscheinlich, weshalb eine Alternative gesucht werden muss. Es bietet sich die Verbindung via Burrishaus - Heimenhaus - Gehacker an (auch IVS und Wanderweg, aber vielleicht eher ausbaubar als ein neuer Radweg entlang der Kantonsstrasse...	H	Die Kantonsstrasse ist als zu ersetzende Kantonsstrasse im Sachplan festgelegt. Die vorgeschlagene Linienführung wird bei der Lösungsfindung berücksichtigt.
		Berücksichtigung der neusten Planungen des OIK II im Gebiet Bern Nord: Einerseits Verbindung Ortschaften - Meikirch: neu über den Weiler Weissenstein (als Ersatzverbindung zur Kantonsstrasse)	Nb	An der Velohauptverbindung auf, respektive entlang der Kantonsstrasse wird gemäss Schlussbericht der Korridorstudie der RKBM festgehalten.
Dritte		Alles OK. Wichtig ist, dass es mal losgeht. An Details wird immer gestänkert	Z	
Dritte	11	Es ist mir bewusst, dass dies ein Detail ist: die Anpassung der Veloroute 64 zwischen Kosthofen und Schüpfen ist ein super Vorhaben! Allerdings ist auch der Abschnitt Schüpfen - Münchenbuchsee ein Schwachpunkt! Wegen des Niveauübergangs über die Eisenbahn in Gsteig fahren die meisten Alltags-Velofahrer auf der Kantonstrasse 6. Wenn der Veloweg bereits ab Schwanden nördlich der Geleise geführt würde (es gibt dort bereits einen Weg! könnten viele Velofahrer von der Kantonsstrasse auf den Veloweg gebracht werden! Die Kantonsstrasse 6 ist in diesem Abschnitt zwar schnurgerade und übersichtlich, das macht aber die Distanzeinschätzung, wann ein Radfahrer überholt werden kann auch nicht einfacher. Ausserdem ist der Abschnitt auch stark durch landwirtschaftliche Fahrzeuge beansprucht (Zucker- rübentransporte!). Ich mache diese Bemerkungen als Auto- und Velofahrer. Ich bin oft auf diesem Abschnitt der Kantonstrasse 6 unterwegs und habe da schon viele kritische Manöver beobachtet!	H	Im Rahmen des RGSK 2025 resp. der Überarbeitung der regionalen Velowegnetzplanung wird dieser Abschnitt überprüft.
Dritte		Der Schönausteg ist im Sachplan Velowegnetz enthalten. Allerdings ist da ein Fahrverbot und der Steg ist oft an der Kapazitätsgrenze. Wäre es nicht sinnvoll eine Velobrücke über dem Steg zu planen?	N	Bei der genannten Verbindung handelt es sich um einen Veloweg in der Zuständigkeit der Stadt Bern. Ein entsprechendes Projekt wäre durch die Standortgemeinde zu planen und zu realisieren.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Dritte	10	Zwischen La Saugue und Gampelen auf der Berner Kantonsstrasse Nr. 153 fehlt eine Veloinfrastruktur. Auf Seiten des Kantons Waadt (zwischen La Saugue und Cudrefin) wurde ein schöner, baulicher abgetrennter Veloweg gebaut, der leider an der Kantongrenze abrupt endet. Die Brücke bei La Saugue sowie die Strasse bis Gampelen ist für Velos sehr gefährlich, da die Autos schnell und knapp überholen. Die Strecke wird insbesondere von Velofreizeitverkehr (auch von Familien) viel genutzt. Der Veloweg über die Brücke beim Camping 3 lacs ist ein grosser Umweg, wenn man von Cudrefin Richtung Gampelen, Ins oder Neuchâtel fahren will. Die Kantonsstrasse 153 sollte als Veloweg mit kantonaler Netzfunktion aufgenommen werden. Wenn der Kantons Waadt sie offenbar als netzrelevant einstuft und ausbaut, sollte der Kanton Bern an diese Veloinfrastruktur einen Anschluss gewährleisten.	B	Als Anschluss an das südliche Neuenburgerseeufer wird die Kantonsstrasse 153 im Abschnitt Bhf. Gampelen bis Kantongrenze als Velohauptverbindung II aufgenommen (Abschnitt Bhf. Gampelen bis Kreisel Abzweigung Witzwil als Ersatzverbindung, Vororientierung).
Dritte	9	Leider ist der Weg und das Verfahren so kompliziert beschrieben und unübersichtlich aufgezo-gen, dass ich mich entscheide, Ihnen auf diesem Weg mein Anliegen zu formulieren: In Kleindietwil führt der Veloweg wegen einigen wenigen Metern zweimal über die Gleise der BLS. Will heissen, bei der Talwärtsfahrt muss von der rechten Trasseseite über den Übergang auf die linke Seite (Bahnhofplatz) gewechselt werden und gleich wieder über den Hauptübergang auf die rechte Seite (Flurweg nach Lindenhof). Für diese kurze Distanz sind also mindestens 3 Gefahrenquellen zu meistern: 2 Bahnübergänge und der befahrene, belebte Bahnhofplatz. Zudem ist die scharfe Rechtskurve an der Bahnhofecke eine Gefahrenstelle.	K	Der angesprochene Wegabschnitt wurde 2020 durch die Gemeinde Madiswil zur Schliessung einer Netzlücke aus dem Sachplan Veloverkehr 2014 realisiert. Dieser zweckmässige Lückenschluss war ein zentrales Element in der Veloverbindung abseits der Hauptverkehrsachse zwischen Huttwil und Lotzwil. Dem TBA sind keine Unfälle auf dem Abschnitt bekannt.
Dritte	12, 13, 16, 17; 53, 54	Dem Artikel «Der Weg zu einer neuen Herzroute» in der Wochen-Zeitung vom 9. Februar 2023 (Seite 2), mussten wir entnehmen, dass die Herz-Route 99 (Burgdorf-Langnau) über Dürsrüti, Riebelberg, Ebnit nach Zollbrück umgeleitet wurde. Für diese Umleitung wurde nie eine öffentliche Auflage gemacht und auch wurden die betroffenen Anwohner nicht informiert. Die neu signalisierten Velowanderrou-ten aus dem Konzept «Hügu Himmu» Nr. 499 «Herz-schlaufe Langnau» und Nr. 699 «Herzschlaufe Gotthelf» sollen nun gemäss Erläuterungsbericht zum Sachplan Velowegnetz festgelegt werden (grüne Nummern 53 und 54). Gegen diese Aufnahme in den Sachplan Velowegnetz erheben wir hiermit Einsprache. Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern 2022 enthält die Förderung von dichten, attraktiven und sicheren Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit. Wir sind der Meinung, dass die Sicherheit auf der Dürsrütistrasse für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Velowanderer nicht gegeben ist. Die Strasse ist zu schmal und unübersichtlich. Zudem bietet die Strasse zu wenige Ausweichflächen, was den Berufsverkehr mit Landwirtschaftlichen Fahrzeugen einschränkt oder sehr gefährlich macht. Wir bitten um Behandlung unseres Anliegens und danken für Ihre Bemühungen.	B	Die neuen Velowanderrou-ten 499 und 699 wurden vom Verein Herzroute in Zusammenarbeit mit der Tourismusregion Emmental im Rahmen des regionalen Konzepts "Hügu Himmu" erarbeitet und mit allen Standortgemeinden abgesprochen. Sie entsprechen einem öffentlichen Bedürfnis und werden entsprechend festgesetzt. Die bereits bestehende, verlegte Herzroute Nr. 99 verläuft im angesprochenen Abschnitt Dürsrüti über bereits dem öffentlichen Verkehr gewidmete Strassen und Wegen (wie auch im restlichen Verlauf der angesprochenen Verlegung). Es werden keine baulichen Massnahmen vorgenommen, sondern lediglich die Route entsprechend signalisiert. Dazu ist kein Verfahren notwendig. Sofern dies aufgrund der Situation nötig war, hat die Gemeinde die betroffenen Privaten angehört.
Dritte		Generell finde ich es nicht gut, wenn bestehende Veloverbindungen aufgehoben werden. Diese sollten in den Fällen bestehen bleiben, wo nicht eine wirkliche Verbesserung stattfindet.	K	
Dritte	7	Das Velowegnetz Alltag muss in der Region Büren grundsätzlich überprüft und angepasst werden, sowie alle offene / unklaren Stellen (Meinisberg,	B	Im Raum Büren wurden verschiedene Anpassungen vorgesehen: Im Korridor Büren – Arch – Kt. SO wird ein neuer «Korridor zur



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Büren Rüti, Arch, Schnittstelle Kanton Solothurn) sind gleichzeitig zu lösen. Die Stakeholder der Region Büren sind in diese Arbeit direkt zu involvieren		Prüfung der Linienführung von Velohauptverbindungen» aufgenommen und im Korridor Büren – Dotzigen wird eine neue Ersatzverbindung aufgenommen. Im Rahmen der konkreteren Erarbeitung ist der Einbezug der Anspruchsgruppen vorgesehen.
Dritte		<p>1) Den folgenden Formulierungen im Kapitel 1.4 kann ich nicht zustimmen:</p> <p>"Unbegleitete Kinder und weniger geübte Erwachsene bevorzugen Radwege oder Velowege auf verkehrsarmen Strassen." Grund: diese Formulierung suggeriert, dass begleitete Kinder und geübte Erwachsene Velowege auf verkehrsarmen Strassen nicht bevorzugen. Kann das belegt werden? Ansonsten soll der Satz ersatzlos gestrichen werden.</p> <p>"Es kann eine wachsende Sensibilität breiter Bevölkerungskreise auf fehlende (subjektiv empfundene) Sicherheit festgestellt werden" Zeigen die Statistiken keine Zunahme der Verkehrsunfälle, bei denen Velos beteiligt sind? Gegebenenfalls wäre das eine objektive Wahrnehmung und die jetzige Formulierung wäre zu korrigieren.</p>	B	<p>Im Sinn der Veloförderung legt die Aussage im SVN Sachplan das Gewicht auf die Attraktivität und das Sicherheitsempfinden, welches für die Velonutzung breiterer Bevölkerungsteile entscheidend ist. Insbesondere die hier erwähnten beiden Gruppen gelten als besonders "sensibel" bezüglich dem persönlichen Sicherheitsempfinden. Dieses ist auf Radwegen oder verkehrsarmen Strassen am grössten. Es ist richtig, dass auch geübtere und begleitete Kinder wohl solche Infrastrukturen bevorzugen. Insbesondere erstere halten aber auch Velowege mit einem tieferen "Sicherheitsempfinden" nicht von der Velonutzung ab.</p> <p>Der Aufzählungspunkt wird umformuliert: "Um breitere, bezüglich der subjektiv empfundenen Sicherheit sensiblere Bevölkerungsteile wie unbegleitete Kinder oder ungeübte Erwachsene anzusprechen, sind Velowege auf Radwegen oder verkehrsarmen Strassen zu führen."</p>
		<p>2) Der Velo Alltagsverkehr von der Ortschaft Sundlauenen nach Unterseen/Interlaken (= regionales Zentrum) führt zu einem grossen Teil über die Hauptstrasse (Seestrasse), entlang von Felsen. Baulich lässt sich das entlang der Strasse ohne massive Kosten leider kaum beheben. Der Wanderweg (Oberländerweg), welcher vom Dorf bis zum gelben Brunnen reicht, wäre als Ersatzroute geeignet, ist aber mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt. Leider zeigte sich die Gemeindeverwaltung bisher unflexibel, dieses Fahrverbot für den Velo Alltagsverkehr aufzuheben. Die entsprechende Anfrage des Ortsvereins wurde mit fadenscheinigen Argumenten negativ beantwortet. Meine Anfrage habe ich anschliessend (vor ungefähr 10 Monaten) an die Gemeinde gerichtet. Eine befriedigende resp. abschliessende Antwort liegt bisher nicht vor.</p> <p>Ich würde es sehr begrüessen, wenn die kantonale Fachstelle die Gemeinde Beatenberg auf die Wichtigkeit von sicheren Velowegen aufmerksam machen und sie an ihre diesbezügliche Verantwortung aufmerksam machen würde.</p>	K	
Dritte		<p>Ersatzweise Führung des Veloalltagsverkehrs auf einer Privatstrasse: Wenn der Veloalltagsverkehr auf Privatstrassen geführt werden soll, ist dazu zwingend das Einverständnis des Grundeigentümers notwendig. Sagt er zu, ist ihm eine Entschädigung zu leisten. Eigentümer von Privatstrassen müssen das Recht haben, einen Veloalltagsverkehr auf ihren eigenen Privatstrassen zu verbieten.</p> <p>Grund: Das Eigentum ist in der Bundesverfassung geschützt und wir leben in einem freiheitlichen Rechtsstaat. Deshalb dürfen Grundeigentümer weder bevormundet noch in ihren verbrieften Rechten beschnitten werden, wenn es um deren Privatstrassen geht!</p>	K	
Dritte		Bonjour, je souhaiterais faire une remarque en rapport à la publication dans la feuille officielle du district de Courtelary du 16 août 2024. En lien avec les	H	La planification des mesures n'est pas du ressort du Plan sectoriel vélo. La mise en œuvre est réalisée en fonction des



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		travaux prévus sur la route Cantonale 248.1 entre les Reussilles et la croisée des Breuleux et du Mont Crosin. Il y a à proximité un chemin fréquemment utilisé par les cyclistes et les VTT. Il serait judicieux de prévoir une piste cyclable sur un secteur de 650 mètres où obligatoirement on doit emprunter la route cantonale. Ce secteur va de la croisée près du bâtiment de la Paule 3 à la croisée du chemin des fontaines vers le bâtiment La Paule 18c. Ce secteur de pistes cyclables permettrait de relier un grand secteur des Franches-Montagnes avec le secteur Mont-Crosin, Mont-Soleil, Jeanbrenin. Coordonnées du secteur proposé De 2'571'393 / 1'229'162 À 2'570'820 / 1'228'860		ressources des propriétaires des chaussées ainsi qu'en coordination avec la planification des investissements générale. Les propositions de mesures et des conseils sont toutefois retenus pour la mise en œuvre.
Dritte	15	<p>Ich möchte auf die öffentliche Mitwirkung zur Anpassung des Sachplans Velowegnetz mit Bezug auf den Bereich Laupen - Neuenegg eingehen. Gerade im Abschnitt 103 und 104, der die Punkte Laupen – Wyderain sowie die Netzlücke Unterführung Wyderain betrifft, möchte ich meine Bedenken äussern.</p> <p>Als Anwohner und Grundbesitzer direkt in diesem betroffenen Gebiet, stelle ich die Sicherheit des geplanten Fahrradweges entlang der "Bärenklaue" in Frage. Dieser Weg ist durch seine Beschaffenheit und Lage nicht nur bei schlechtem Wetter, sondern auch bei normalen Bedingungen gefährlich für Radfahrer und Passanten.</p> <p>Des Weiteren betrifft meine Sorge den begrenzten Platz im Bereich des Bahnhofs Neuenegg bis hin zum Bahnhof Laupen. Dort sind insbesondere die häufig auftretenden Hangrutsche problematisch und reduzieren den verfügbaren Raum für einen Fahrradweg zusätzlich. Daher halte ich es für notwendig, eine gründliche Sicherheitsüberprüfung und Berechnungen durchzuführen, bevor Entschlüsse zur Umsetzung dieses Projekts gefällt werden.</p> <p>Ich schlage vor, alternative Routen entlang der Sense oder der Bahnstrecke zu prüfen. Diese könnten sich möglicherweise als sicherere und weniger komplizierte Lösungen erweisen und dabei wichtige Verbindungen im Radnetzwerk innerhalb der Region garantieren.</p> <p>Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis und Ihre Aufmerksamkeit für diese Angelegenheit und freue mich auf eine Rückmeldung zur Berücksichtigung meiner Überlegungen.</p> <p>Mit freundlichen Grüssen</p>	H	Die Linienführung wurde auf Basis einer durchgeführten Korridorstudie im Sachplan Velowegnetz festgelegt. Die aufgelisteten Hinweise und Vorbehalte werden im Rahmen der Weiterbearbeitung des Projekts berücksichtigt.
Dritte	11, 11.1; VB16, E30	<p>Anhang 1.1: Schwachstelle Kreuzung Radwanderroute 888 mit Kantonsstrasse im Kuppenbereich der Herrenschwandenhöhe fehlt.</p> <p>Anhang 1.4, VB16: Abschnitt Halenbrücke - Uettligen fehlt.</p> <p>Anhang 1.5, E30: so lange können wir aber nicht warten!</p>	Nb	<p>Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.</p> <p>Auf die Verlängerung der VB16 wird aufgrund des abnehmenden</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
				Potenzials verzichtet, die Weiterführung erfolgt als Velohauptverbindung I gemäss Sachplan Velowegnetz.
		Worbental: Aufnahme einer Massnahme zwischen Anschluss Veloroute Worbental in der Bodengasse bis zum Schulhaus Worboden: einseitiger Zweirichtungsradweg	H	Der Vorschlag ist bekannt und wird für die Weiterführung des Radwegs Worbental im Blick behalten.
Dritte		Durch die Gemeinde Jaberg führt eine Ersatzverbindung, weil der Jabergtunnel von Velofahrern nicht befahren werden darf. Diese Ersatzverbindung muss unbedingt im Sachplan aufgenommen werden. Jaberg --> Hohleweg, Kirchdorfstrasse. Aufgrund des zunehmenden Veloverkehrs auf den schmalen Gemeindestrassen, hat der Gemeinderat bereits zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Verkehrsplanung mit B+S aufgelegt. Die Gemeinde wird in dem Fall auf das OIK II zu gehen.	H	
Entwicklungsraum Thun		Seitens Entwicklungsraum Thun würden wir im Rahmen der Bereinigung der Mitwirkungseingaben einen bilateralen Austausch begrüßen. So kann die Aufnahme von neuen Mountainbikerouten auf Basis des regionalen Richtplan Mountainbike ERT vertieft werden. Ausserdem könnten mögliche Themen für die geplante Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung ERT gemeinsam festgelegt werden.	B	Berücksichtigung der regionalen Mountainbike-Planung gemäss Austausch zwischen TBA und Geschäftsstelle ERT.
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Kanton Luzern		Das Freizeitnetz (Schweiz Mobil Routen) ist im Sachplan abgebildet. Dieses entspricht teils dem kantonalen Radroutenkonzept von 1994 und/ oder dem neuen kantonalen Veloroutennetz (Masterplan 2035). Jedoch fehlen einige lokal wie regional relevante Routen des Alltagsnetzes, die es in einer zukünftigen Überarbeitung aufzunehmen gilt. Aktuell liegt das neue Veloroutennetz Luzern erst im Entwurf vor und muss noch verabschiedet werden. Daher genügt die Abbildung des Freizeitnetzes (Schweiz Mobil). Die neuen Mountainbike Routen dienen für die Erarbeitung des neuen kantonalen Mountainbike Konzeptes Luzern als Grundlage. Aufgrund mangelnder Ressourcen wird dieses Konzept aktuell nicht durch den Kanton weiterbearbeitet, daher kann auch keine Stellungnahme zu den neuen Mountainbike Routen gemacht werden.	Z	
		Die kantonale Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Luzern hat lediglich die Übergänge bei der Kantonsgrenze LU geprüft. Daher keine Beantwortung des Fragebogens (möglich).	K	
Fachverband Schweizer Raumplaner		Der FSU begrüsst sehr, dass der Kanton Bern die Aufgabe der Velonetzplanung frühzeitig angegangen ist und es in Angriff nimmt, eine gute Veloinfrastruktur zu schaffen.	Z	
Gantrisch Biking		Eine konkrete Frage stellt sich bei der Qualitätsverbesserung auf der vielbefahrenen Königsroute 502. Hier ist die Planung im Gange und die massgebenden Abklärungen und Vereinbarungen getroffen. Wie gehen wir vor, damit die Umsetzung im April /Mai d.h. vor der Saison angegangen werden kann und gleichwohl von der kant. Unterstützung profitieren können. Das selbe betrifft die wegen der Murgänge dringend benötigte Umlegung der Route 504 in Zusammenhang mit der Umlegung der nationalen Route 2. Damit wir nächste Saison nicht mehr mit der unglücklichen Situation von diesem Jahr leben müssen, muss die Planung spätestens im Januar 2025 starten können. Jedoch braucht es die Zusicherung des Kantons, dass es betreffend Mitfinanzierung eine Zusage gibt.	K	Beitragsberechtigt nach Artikel 59 Strassengesetz sind die im Sachplan Velowegnetz festgesetzten Velowege mit kantonaler Netzfunktion, darunter fallen auch die wichtigen Mountainbike-Routen. Es gilt der aktuelle Sachplan gemäss Regierungsrats-, respektive Direktionsbeschluss.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Gemeinde Adelboden	21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30; 70	Die geplante Festlegung regionaler Mountainbikeland-Routen erachten wir als essenziell, um den Anschluss Adelbodens an benachbarte Gemeinden und Regionen zu gewährleisten. Insbesondere schlagen wir die Aufnahme der Route 24V vor, die eine direkte Verbindung zur Gemeinde Lenk sicherstellt. Die Nummerierungen entstammen aus dem Signalisationsgesuch Versuchsbetrieb Moutainbikerouten Adelboden-Lenk (Beilage).	B	Der Sachplan Velowegnetz folgt der übergeordneten, regionalen Planung und bildet die dort vorgesehenen Routenoptimierungen ab. Erkenntnisse des Versuchsbetriebs sowie kommunale Planungen fliessen bei der Umsetzung der Routenoptimierungen ein.
		Mit der vorliegenden Sachplananpassung werden erste wichtige, bereits bestehende Mountainbike-Routen auf dem Gemeindegebiet festgelegt. Dabei begrüßen wir die Unterscheidung zwischen nationalen, regionalen und lokalen Mountainbike-Routen, die eine kantonale Netzfunktion erfüllen.	Z	
		Wir möchten besonders hervorheben, dass Mountainbike-Routen von grosser Bedeutung für den Tourismus und die Freizeitgestaltung in Adelboden sind. In diesem Zusammenhang sollten die folgenden Mountainbike-Routen auf ihre Bedeutung für das kantonale Netz überprüft und gegebenenfalls in die Planung aufgenommen werden: Nationale Mountainbike-Routen: Die nationale Bikeroute Nr. 1. verläuft zurzeit auf dem Gemeindegebiet Adelbodens über weite Strecken auf Asphalt. Um diese Situation zumindest partiell zu verbessern, schlagen wir vor, die Route gemäss Karte zu verlegen. Der vorgeschlagene Abschnitt ist Teil vom laufenden Mountainbikerouten Versuchsbetrieb (Route 24V) und führt entlang vom Allenbach und später vom Gilsbach. Als Einschränkung muss erwähnt werden, dass der Abschnitt in der Münti im Winter auch als Skipiste dient, wobei dies bereits heute für den Abschnitt übers Hahnenmoos gilt. Weiter führt die nationale Bike Route Nr. 1 im Bereich Hahnenmoos über die asphaltierte Bergstrasse. Im Aufstieg von Adelboden herkommend ist dies zwar eine gute Option, abfahrend jedoch eher unattraktiv. Die Bergbahnen Adelboden-Lenk AG plant im Rahmen der Bike UeO Nr. 70 zusammen mit der Gemeinde eine Bikeroute vom Hahnenmoos in Richtung Geils. Der sogenannte Hahnenmoos-Trail verläuft mehrheitlich in Strassennähe, soll aber für Mountainbiker deutlich attraktiver sein als eine Abfahrt auf der Strasse. Der Trail soll breitentauglich sein und könnte entsprechend die nationale Bikeroute Nr. 1 deutlich aufwerten. Die Strecke wurde mit den relevanten Fachstellen begangen, die Grundeigentümer sind mit dem Bauvorhaben einverstanden.	B	Die nationale Mountainbike-Route Nr. 1 ist im dem betroffenen Abschnitten als Schwachstelle gekennzeichnet, was den Handlungsbedarf aufzeigt. Der Sachplan Velowegnetz folgt der übergeordneten, regionalen Planung und bildet die dort vorgesehenen Routenoptimierungen ab. Erkenntnisse des Versuchsbetriebs sowie kommunale Planungen fliessen bei der Umsetzung der Routenoptimierungen ein.
		Wir möchten betonen, dass auch lokale Mountainbike-Routen, die die Grundvoraussetzungen und Qualitätsanforderungen erfüllen, in die Netzplanung aufgenommen werden sollten. Folgende Routen möchten wir vorschlagen: - Route 20: Diese Strecke bietet sowohl für Einheimische als auch für Touristen eine attraktive Möglichkeit, die umliegende Natur zu erkunden. Sie erfüllt die Qualitätsanforderungen durch ihre abwechslungsreiche Streckenführung und gute Erreichbarkeit. Die Route ist kommunal markiert und seit Jahren viel befahren. Sie verbindet die Gemeinde Adelboden-Lenk und Frutigen auf Alpstrassen und dazwischen Abschnittsweise auf Singeltrails. Zurzeit laufen diverse Planungen im Themenbereich Mountainbike:	H	Der Sachplan Velowegnetz folgt der übergeordneten, regionalen Planung und bildet die dort vorgesehenen Routenoptimierungen ab. Erkenntnisse des Versuchsbetriebs sowie kommunale Planungen fliessen bei der Umsetzung der Routenoptimierungen ein.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>- Mountainbikerouten Versuchsbetrieb, befristet bis Herbst 2025</p> <p>- Kommunalen Richtplan: Die Gemeinde Adelboden hat auf freiwilliger Basis einen kommunalen Richtplan für touristische Nutzungen erarbeitet. Dieser enthält u.a. auch die Umsetzung eines gemeindeübergreifenden Bikenetzes Adelboden - Lenk. Die Planung ist noch nicht genehmigt und zurzeit noch in Überarbeitung durch die Gemeinde.</p> <p>- Regionaler Richtplan: Diese Planung befindet sich in Genehmigung beim AGR - ÜeO NR. 70 (Bikeanlagen Adelboden), diese Planung geht zeitnah in die Vorprüfung beim AGR, Verfahren gemäss KoG.</p>		
Gemeinde Aegerten	50	Der Gemeinderat Aegerten ist mit der geplanten Linienführung der Velobahn Nr. 50 nur teilweise einverstanden. Aus diesem Grund erwartet er vom TBA eine Kontaktaufnahme zur genauen Definition der Linienführung im Bereich Goudhubu. Im Plan ist die Linienführung missverständlich und unklar dargestellt.	H	Das TBA wird im Rahmen des weiteren Projektverlaufs mit der Gemeinde Aegerten bezüglich der detaillierten Linienführung und Projektierung Kontakt aufnehmen.
Gemeinde Attiswil	3	<p>Die EW Attiswil möchte folgende Bemerkung festhalten: Beim Blatt 3 / Schelten, beim Streckenabschnitt Solothurnstrasse – Oltenstrasse handelt es sich um eine Velohauptverbindung I. Die Velohauptverbindungen I (VH I) verbinden regional bedeutende Zentren und Ziele und verfügen über grosses Potenzial für den Veloalltagsverkehr. Durch ein Allgemeines vermehrtes Verkehrsaufkommen, im speziellen des elektronischen Veloverkehrs, sind die Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten konfrontiert. Es finden dadurch vermehrt Überholmanöver unter dem Zweiradverkehr statt und die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt Ausserorts Oltenstrasse bis Weribachstrasse wird durch die motorisierten Fahrzeuge überschritten. Ein von der Strasse getrennter Veloweg soll bei der erwähnten Velohauptverbindung geprüft werden. Besten Dank.</p>	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
Gemeinde Barga	11	<p>Das Dorf Barga liegt an der Verkehrsachse Murten — Kerzers — Aarberg — Lyss und ist insbesondere auf der das gesamte Dorf querenden Murtenstrasse sehr stark von motorisiertem Durchgangsverkehr betroffen. Dabei hat speziell der Transit-Schwerverkehr, auch ausserhalb der morgendlichen und abendlichen Stosszeiten, zugenommen. Dies weil der Weg zwischen dem Autobahnzubringer Lyss Süd und dem Autobahnzubringer Kerzers gegenüber der rein auf der Autobahn führenden Variante Lyss — Schönbühl — Bern-Forsthaus — Kerzers bedeutend kürzer und va. LSVA-frei ist. Gemäss offiziellen Verkehrszählungen des Kanton Bern aus dem Jahr 2020 beträgt der Durchschnitt der durchfahrenden Motorfahrzeuge auf der Murtenstrasse knapp 9000 Fahrzeuge pro Tag, Tendenz steigend.</p> <p>Gemäss dem kantonalen Sachplan Veloverkehr führt eine Velohauptverbindung II auf der Murtenstrasse von Kerzers über Kallnach und Barga bis nach Lyss. Der Abschnitt zwischen Kallnach und Aarberg wird von Schülern aus Kallnach und Barga für ihren Schulweg in die Oberstufe nach Aarberg benutzt. Die Achse zwischen Kallnach und Barga wurde in der Vergangenheit bereits verkehrssicherheitstechnisch entschärft, indem ein kantonaler Radweg auf einem parallel zur Kantonsstrasse verlaufenden Flurweg eingerichtet wurde. Ab dem Endpunkt des kantonalen Radwegs existiert — in</p>	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Richtung Aarberg — ein signalisierter Velostreifen für ca. 250m bis auf Höhe des Hauses Murtenstrasse 67. Anschliessend verengt sich die Fahrbahn der Kantonsstrasse leicht und die Murtenstrasse verfügt bis Höhe Liegenschaft Murtenstrasse 8 über keinerlei Veloinfrastruktur mehr (insbes. keinen markierten Velostreifen), dies obwohl selbst gemäss der revidierten kantonalen Arbeitshilfe Kantonsstrassen für Velofahrende längs auf diesem Abschnitt ein klar hohes Sicherheitsbedürfnis vorliegt.</p> <p>Dem Umstand, dass es sich beim eben genannten Abschnitt um einen Teil einer regional bedeutenden Velohauptverbindung II handelt, sich die Fahrbahn der Kantonsstrasse verengt, auf diesem Abschnitt keinerlei Veloinfrastruktur existiert, dem sehr hohen Verkehrsaufkommen (inkl. Schwerverkehr und intensiver landwirtschaftlicher Verkehr), der Benutzung als Schulweg sowie dem ausgewiesenen hohen Sicherheitsbedürfnis der Velofahrenden rechtfertigt die Festlegung dieses Abschnitts als wichtige Schwachstelle im Sachplan Velowegnetz mit dem Ziel, die Sicherheitssituation der Fahrradfahrenden möglichst rasch zu verbessern.</p>		
Gemeinde Bleienbach	11	Schulweg zwischen Bleienbach und Lotzwil. Die Route Richtung Lotzwil (Kantonsstrasse, Basisnetz) ist durch hohe Geschwindigkeiten, viel Schwerverkehr, schmaler Strassenquerschnitt für die Kinder als Schulweg sehr gefährlich. Ein Ausbau der Strasse mit einem Veloweg sollte zwingend vorgesehen werden.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
	9	Veloweg Richtung Thörigen. Der fehlende Veloweg Richtung Thörigen wird sich mit der Verbreiterung der Kantonsstrasse zwischen Thörigen und Bleienbach erledigen. Dies wird durch den Gemeinderat begrüsst.	Z	
Gemeinde Bolligen	11.1, 12, 13, 16, 17, 74	<p>Die Gemeinde Bolligen ist im aktuellen Sachplan-Entwurf an keiner Stelle erwähnt. Mit mehr als 6'300 Einwohnern und einer grossen Anzahl an Pendlern hat Bolligen ein mittleres bis grosses Potential zur Steigerung des Veloanteils in der Agglomeration Bern. Erhebliche Umlagerungen vom Auto auf Velo wären möglich, sofern die Veloverbindungen nach und um Bern attraktiver gestaltet und die Sicherheit erhöht würde.</p> <p>Die Gemeinde Bolligen beantragt die Aufnahme folgender Netzlücken und Schwachstellen in die Sachplanung:</p> <p>1. Netzlücke Talbodenverbindung Ziel ist eine durchgehende und sichere Talbodenverbindung von Worblaufen bis Worb, welche insbesondere auch die zahlreichen Arbeitsplätze im Raum Papiermühle und Eyfeld mit dem Worblental verbindet. Zwischen dem Bahnhof Ittigen und dem Bahnhof Deisswil besteht im Talboden eine Netzlücke, die durch eine sichere und attraktive Velo-Verbindung vorzugsweise entlang der Worble zu schliessen ist.</p> <p>2. Schwachstelle Nr. 74 «Bolligenstrasse» inkl. Krauchthalstrasse bis Hub verlängern Auf dieser stark befahrenen Achse sind getrennte Velospuren zwingend. Der heute teilweise bestehende Velostreifen, der vom MIV mitgenutzt wird, wird</p>	B	<p>Teilweise berücksichtigt:</p> <p>1. Die Verbindung Ittigen – Deisswil (Netzlücke Talbodenverbindung) wurde im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanung verworfen.</p> <p>2. Schwachstelle Krauchthalstrasse Bolligen - Hub Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velonetzplanungen. Schwachstellen werden auf strategischen Streckenabschnitten festgelegt, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.</p> <p>3. Bolligen – Tiefenau (Hangroute) Die Velohauptverbindung II wird bis zum Sternenplatz Bolligen verlängert.</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>von Velofahrenden vielfach als zu gefährlich wahrgenommen, weshalb trotz Radstreifen auf das Trottoir oder auf den noch steileren Umweg via Eisen-gasse ausgewichen wird.</p> <p>3. Netzlücke Hangroute als Anschluss an die Velohauptverbindung I «Tiefen-austrasse» Die Tiefenauachse ist auch für Pendler*innen aus Bolligen eine schnelle und einigermaßen sichere Veloverbindung zum Bahnhof Bern, in die Länggasse oder nach Bern West. Der kommunale Ast (Velohauptverbindung I) von Wor-blaufen zur Jurastrasse Ittigen sollte daher bis zum Sternenplatz Bolligen verlängert werden, im Sinne einer direkten und möglichst flachen Hangquer-verbinding via Talgutweg, Zulligerstrasse, Asylstrasse und Brunnen-hofstrasse.</p>		
Gemeinde Erlach	10	<p>Folgende Eingaben werden zum Perimeter Ins (Blatt 10; Veloroute 5 und 50) gemacht: Schwachstelle Galsstrasse Erlach: Gefahrenstelle ab Abzweigung Stadtgra-ben auf die Galsstrasse bis Anfang Veloweg Richtung Gals wegen zu schmaler Fahrbahn ohne Velostreifen auf Kantonsstrasse.</p>	Nb	Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regio-nalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwach-stellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.
		<p>Routenführung Erlach-Ins: Auf landwirtschaftlichen Wegen stehen für Frei-zeitverkehr mehrere alternative Fahrradrouten zur Verfügung, welche jedoch bisher nicht erfasst und nicht signalisiert sind. Die exakte Routenführung sollte zwischen allen betroffenen Gemeinden (Erlach, Tschugg, Vinelz & Ins) abgesprochen werden.</p>	Nb	Zwischen Erlach und Ins verläuft die bestehende regionale Velo-wanderroute Nr. 59 bereits abseits der Kantonsstrassen und ist durchgehend signalisiert.
		<p>Routenführung Erlach-Ins: Grundsätzlich soll die direkteste Verbindung auf der Hauptstrasse zwischen Ins und Erlach als Schnellverbindung sicherer werden.</p>	H	
Gemeinde Gampelen	10	<p>Da mit dem Mitwirkungsverfahren jetzt die Gelegenheit besteht, einen Ein-trag im kantonalen Sachplan Velowegnetz zu machen, beantragt die Ge-meinde Gampelen, dass im Atlasblatt 10 des Sachplans Velowegnetz eine «Velolandroute geplant» eingetragen wird, mit nachfolgender Linienführung. Der Eintrag als «Velolandroute geplant» soll gemäss der rot gestrichelten Li-nie in Abbildung 5 erfolgen.</p>	Nb	Das Thema Freizeit mit "Besucherlenkungs-konzept Fanel" wird aktuell durch das LANAT bearbeitet. Deshalb wird Stand heute auf die Aufnahme einer Routenoptimierung verzichtet.
		<p>Die Gemeinde Gampelen begrüsst die im Sachplan Velowegnetz als Mass-nahme festgesetzte Ersatzverbindung aus dem Dorf Gampelen über die Un-terdorfstrasse und Flurwege nach Ins.</p>	Z	
		<p>Wie der nachfolgende Ausschnitt aus der Karte zu den Veloland-Routen von SchweizMobil (Abb. 4) zeigt, besteht auf Gemeindegebiet von Ins und Gam-pelen eine Netzlücke im Velofreizeitrouthenetz. Die Anschlusspunkte liegen in den Kantonen Neuenburg und Waadt. Weder im Regionalen Velonetzplan Biel-Seeland noch im kantonalen Sach-plan Velowegnetz ist die Netzlücke im Velofreizeitnetz erkannt oder ver-merkt. Folglich sind auch keine Massnahmen bzw. Anpassungen am Netz vorgesehen oder geplant. Es handelt sich zwar um eine Netzlücke bei den Velofreizeitrouten, jedoch könnte eine entsprechende attraktiv gestaltete Ver-binding selbstverständlich auch für den Alltagsverkehr aus dem Gebiet Gals zu den Arbeitsplätzen im Gebiet Fanel genutzt werden und dienen.</p>	B	Als Anschluss an das südliche Neuenburgerseeufer wird die Kan-tonsstrasse 153 im Abschnitt Bhf. Gampelen bis Kantonsgrenze als Velohauptverbindung II aufgenommen (Abschnitt Bhf Gam-pelen bis Kreisel Abzweigung Witzwil als Ersatzverbindung, Vorori-entierung).



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Zudem sei an dieser Stelle in Absprache mit der Gemeinde Ins angemerkt, dass zur Schliessung einer weiteren Netzlücke und zur Anbindung von Arbeitsplätzen auf der Strasse vom Bahnhof Ins zur Justizvollzugsanstalt Witzwil (in Abbildung 5 mit gestrichelter dunkelroter Linie markiert) im Sachplan Velowegnetz ebenfalls eine Anpassung (Massnahme Nr. x) vorzusehen sei mit Ergänzung eines Velowegs mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltagsverkehr.	B	Die Witzwilstrasse wird vom Bahnhof Ins bis zum bestehenden Kreisel auf der Kantonsstrasse 153 als Velohauptverbindung II aufgenommen.
Gemeinde Hasle		Mit der Fertigstellung des Radwegs Schafhausen nach Hasle 2024 und dem geplanten und bewilligten Radweg zwischen Hasle nach Oberburg verbleibt ein Zwischenstück bzw. eine Verbindungsstück durch die Gemeinde Hasle das für Radfahrer nicht geeignet und wenig sicher ist, weil zum Teil auf der Kantonsstrasse gefahren werden muss. Aus unserer Sicht sollte dieser Teilabschnitt in den Sachplan aufgenommen werden.	B	Der angesprochene Abschnitt ist im Sachplan als Veloweg mit kantonaler Netzfunktion enthalten. Mit der geplanten Anpassung durch die Umfahrung Burgdorf-Oberburg-Hasle sowie die als Schwachstelle (Nr. 45) bezeichnete Kalchofenstrasse wird die Veloinfrastruktur verbessert werden.
Gemeinde Hasliberg	21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30; 70, 75	Schwachstellen: Kapitel 3.3.3.4 des Sachplans legt die Grundvoraussetzungen und Qualitätsanforderungen für wichtige Mountainbike-Routen fest. Gemäss Erläuterungsbericht werden Routenabschnitte als Schwachstellen markiert, wenn sie die Qualitätsanforderungen noch nicht erfüllen. Damit die Routen in unserer Gemeinde nutzergerecht und attraktiv sind, beantragen wir ergänzend dazu, dass folgende Routenabschnitte als «bestehend mit Schwachstellen» markiert werden: Korridor Engstlenalp — Innertkirchen (ev. Hasliberg): Von der Engstlenalp nach Innertkirchen ist eine offizielle und attraktive Mountainbike-Route geplant. Die Route stellt eine wichtige überregionale Verbindung in die Zentralschweiz dar und verbindet die bereits im Sachplan aufgenommenen Routen Nr. 70 und 75. Bereits heute erfolgt ein reger Verloverkehr vom Jochpass via Engstlenalp-Winterlücke-Hasliberg zum Brünigpass. Der entsprechende Korridor beinhaltet daher auch eine wichtige überregionale Verbindung und ist daher aufzunehmen.	B	Routenkorridor wird als Vororientierung berücksichtigt.
	21; W111	W111 Brienz — Brienzwiler — Brünigpass - Meiringen: Die Aufnahme der direkten Linienführung zwischen Brienz und Brünigpass im Rahmen des Ausbaus der A8 wird begrüßt und entspricht auch den Massnahmen im RGSK Oberland-Ost. Die Aufhebung der Verbindung via Meiringen und Halsiberg wird aber klar abgelehnt. Im Sinn einer Netzplanung ist diese zwingend beizubehalten, sie stellt einen attraktiven Anschluss für Nutzer auf der Schweizmobil Route Ni. 8 welche von der Grimsel her kommen in die Innerschweiz dar. Denkbar wäre, dass die Route Ni. 61 über diese Verbindung auf den Brünig verlängert würde.	B	Auf die Routenoptimierung W111 sowie die entsprechende Aufhebung der Verbindung über die Hohfluhstrasse wird verzichtet. Letztere wird aus dem Sachplan entlassen.
Gemeinde Heimenhausen		Im Sachplan Velowegnetz sollte die regionale Planung einbezogen werden. Dies sehen wir in den Unterlagen nicht.	B	Die regionale Velonetzplanung Oberraargau wurde gesamthaft als Mitwirkungseingabe der Region aufgenommen.
Gemeinde Hindelbank	12; VB22	In der Gemeinde Hindelbank ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt durch den Kanton Bern geplant. Dies wird im vorliegenden Sachplan nicht berücksichtigt. Uns fehlen Lösungsansätze zur Querung der Gemeinde Hindelbank für die Veloverbindung entlang der Bahn nach Mattstetten. Dies insbesondere bei der "Hefekreuzung" (Kreuzung Dorfstrasse/Krauchthalstrasse) und bei der "Schmittekurve" (Einmündung Hardfeldweg in Bernstrasse). Zudem fehlt eine Veloverbindung zwischen Pleer - Rohrmoos - Kreuzweg - Mötschwil -	B	In der Korridorstudie zur Prüfung der Machbarkeit und Verhältnismässigkeit einer Velobahn V22 zwischen Zollikofen - Burgdorf werden die angesprochenen Knoten und Verbindungen thematisiert. Die Studie ist unter dem Lead des TBA für 2026 vorgesehen und die betroffenen Gemeinden werden im Rahmen einer Begleitgruppe einbezogen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.			
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung	
		Hindelbank. Diese ist uns ein grosses Anliegen, da es sich auch um eine Schulwegverbindung handelt.			
Gemeinde Homberg	19	Die Gemeinden Homberg und Teuffenthal sind von der Aufnahme der MTB-Route Nr. 2 betroffen. Da diese über bestehende Strassen führen, stimmen wir der Aufnahme zu.	K		
Gemeinde Horrenbach-Buchen		Verzichtet auf Stellungnahme	Z		
Gemeinde Huttwil	9	Die vom Kanton genannte Massnahme zwischen Huttwil und Rohrbach ist für die Gemeinde aktuell nicht von Bedeutung, da bereits ein Veloweg (alte Rohrbachstrasse) besteht und auch genutzt wird. Die Gemeinde Huttwil hat den Richtplan erarbeitet, welcher aktuell zur Vorprüfung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung hängig ist. Im kantonalen Sachplan Velowegnetz sollten deshalb die im kommunalen Richtplan vorgesehenen Massnahmen ebenfalls aufgenommen werden. Vorgeschlagen werden deshalb folgende Mitwirkungseingaben: 1. Fehlende Velowegverbindung Schwarzenbach – Huttwil Städtli (Route über Moosstrasse). 2. Fehlende Velowegverbindung zwischen Huttwil – Hüswil: Allenfalls wäre zu prüfen, ob der Veloweg durch den Aeschwald geführt werden könnte.	B	Die beiden Verbindungen werden als zu prüfende Ersatzverbindungen (VO) aufgenommen.	
Gemeinde Innertkirchen		Der Biketrail Gadmen wird, in Zusammenarbeit mit Bike Plan, in den Sachplan eingetragen.	B	Aufnahme als Optimierung der Mountainbike-Route Nr. 1.	
		Die bereits bestehenden Routen im Velowegnetz sind in den Sachplan aufzunehmen und zu erhalten. (Aussage über Gemeindegebiet Innertkirchen)	B	Die Velowege gemäss regionaler Planung sind berücksichtigt.	
		In der Region sind die verschiedenen Veloanlässe ein verkehrstechnisches Sicherheitsrisiko und daher wurde in der Region Haslital ein Veloleitfaden ausgearbeitet. Die Region ersucht das Tiefbauamt, diesen zu berücksichtigen und mit den regionalen Behörden vor der Ausstellung von Bewilligungen Kontakt aufzunehmen	N		
Gemeinde Ins	10	Da mit dem Mitwirkungsverfahren jetzt die Gelegenheit besteht, einen Eintrag im kantonalen Sachplan Velowegnetz zu machen, beantragt die Gemeinde Ins, dass im Atlasblatt 10 des Sachplans Velowegnetz eine «Velolandroute geplant» eingetragen wird, mit nachfolgender Linienführung. Der Eintrag als «Velolandroute geplant» soll gemäss der rot gestrichelten Linie in Abbildung 5 erfolgen.	Nb	Das Thema Freizeit mit "Besucherlenkungs-konzept Fanel" wird aktuell durch das LANAT bearbeitet. Deshalb wird Stand heute auf die Aufnahme einer Routenoptimierung verzichtet.	
		Die Gemeinde Ins begrüsst die im Sachplan Velowegnetz als Massnahmen festgesetzten Ersatzverbindungen aus dem Dorf Ins nach Gampelen, Brütlenen und Müntschemier.	Z		
		Weiter beantragt die Gemeinde Ins, eine Ersatzverbindung für den Alltagsverkehr auf der Kantonsstrasse Ins-Erlach zu prüfen. Die in Abbildung 6 rot markierte Ersatzverbindung verbindet den Bahnhof Ins über die Flurwege mit der Abzweigung Ins-Vinelz.	B	Die Kantonsstrassen Nr. 1318 und 1320 zwischen Ins und Erlach resp. Vinelz werden als zu prüfende Ersatzverbindungen (Vororientierung) aufgenommen.	
		Wie der nachfolgende Ausschnitt aus der Karte zu den Veloland-Routen von SchweizMobil (Abb. 4) zeigt, besteht auf Gemeindegebiet von Ins und Gampelen eine Netzlücke im Velofreizeitrouthenetz. Die Anschlusspunkte liegen in den Kantonen Neuenburg und Waadt. Weder im Regionalen Velonetzplan Biel-Seeland noch im kantonalen Sachplan Velowegnetz ist die Netzlücke im Velofreizeitnetz erkannt oder	B	Als Anschluss an das südliche Neuenburgerseeufer wird die Kantonsstrasse 153 im Abschnitt Bhf Gampelen bis Kantonsgrenze als Velohauptverbindung II aufgenommen (Abschnitt Bhf. Gampelen bis Kreisel Abzweigung Witzwil als Ersatzverbindung, Vororientierung).	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>vermerkt. Folglich sind auch keine Massnahmen bzw. Anpassungen am Netz vorgesehen oder geplant. Es handelt sich zwar um eine Netzlücke bei den Velofreizeitroutes, jedoch könnte eine entsprechende attraktiv gestaltete Verbindung selbstverständlich auch für den Alltagsverkehr aus dem Gebiet Gals zu den Arbeitsplätzen im Gebiet Fanel genutzt werden und dienen.</p> <p>Zudem sei an dieser Stelle angemerkt, dass zur Schliessung einer weiteren Netzlücke und zur Anbindung von Arbeitsplätzen auf der Strasse vom Bahnhof Ins zur Justizvollzugsanstalt Witzwil (in Abbildung 5 mit gestrichelter dunkelroter Linie markiert) im Sachplan Velowegnetz ebenfalls eine Anpassung (Massnahme Nr. x) vorzusehen sei mit Ergänzung eines Velowegs mit kantonalen Netzfunktion für den Veloalltagsverkehr.</p>		
Gemeinde Kaufdorf		Es freut uns, Ihnen mitteilen zu können, dass wir zu den aufgelegten Unterlagen keine Einwendungen anzubringen haben und somit der Anpassung 2024 des kantonalen Sachplans Velowegnetz zustimmen.	Z	
Gemeinde Kehrsatz	15, 16; VB12	Anhang 1.4: Korridore zur Prüfung von Velobahnen (Alltagsverkehr) --> Nr. VB12 im Atlasblatt nicht ausgewiesen. Warum? Korridor zur Prüfung von Velobahnen (dunkelrosa): Im Atlasblatt zu wenig weit eingefärbt. --> betrifft gesamte Umfahrungsstrasse bis Belp.	H	Auf eine Nummerierung der Korridore in der Karte im Atlas wird aufgrund der Übersichtlichkeit verzichtet. Die genaue Linienführung der Velobahn VB12 Kehrsatz - Bern Bümpliz wird im Rahmen einer Korridorstudie 2026 ermittelt. Die Standortgemeinden werden im Rahmen einer Begleitgruppe einbezogen.
Gemeinde Laupen		Wir stellen fest, dass die Veloroutenverbindungen von und zu Gemeindegebiet Laupen berücksichtigt sind. Den Sachplan Veloverkehr 2025 nehmen wir somit zustimmend zu Kenntnis.	Z	
Gemeinde Lauperswil		Die Durchfahrt durch Zollbrück wird auch nach des Kantonsstrassenprojekts Ortsdurchfahrt Zollbrück für den Veloverkehr nicht genügen, da Radstreifen nicht machbar sind und die Velos vor allem morgens und abends schlecht überholt werden können. Die Strecke Schulhaus Mungnau - Landi Zollbrück sollte deshalb als sogenannte Ersatzverbindung geprüft werden. Ebenso gefährlich ist die Verbindung Lauperswil - Emmenmatt - Signau. Die Ausserortsabschnitte genügen den Kantonsstrassenstandards nicht. Deshalb sind auch hier Ersatzverbindungen zu prüfen. Zwischen Lauperswil und Emmenmatt könnte das die Strasse durch den Schachen sein, bis Signau wäre eine Linienführung nördlich des Bahngleises denkbar.	B	Für die Ortsdurchfahrt Zollbrück besteht auf Gemeindestrassen keine durchgängig alltagstaugliche und angemessene Alternative. Mit einer Ersatzverbindung könnte kein durchgängig attraktiver Veloweg geschaffen werden. Die Kantonsstrasse Nr. 1409 wird zwischen Lauperswil - Schüpach als zu prüfende Ersatzverbindung (Vororientierung) aufgenommen. Im Abschnitt Emmenmatt - Schüpach bestehen allerdings keine durchgehenden Gemeindestrassen/-wege nördlich des Bahngleises.
Gemeinde Lenk	21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30; 70	Die allgemein gehaltenen und wenig spezifischen Fragen des Mitwirkungsformulars lassen keine differenzierte Stellungnahme zum Sachplanentwurf zu. Wir sind erstaunt, da dies nicht im Sinne einer breiten Erfassung der Interessen aller beteiligten Akteure ist. Wir lassen Ihnen deshalb auf diesem Weg die für uns wichtigen Punkte zukommen.	H	Die Rückmeldungen bezüglich der Zugänglichkeit der Plattform werden zur Kenntnis genommen und im nächsten Verfahren der Mitwirkung verbessert.
		Die Realisierung eines guten Velowegnetzes, und insbesondere eines ansprechenden Mountainbikenetzes, ist für uns im Hinblick auf die touristische Bedeutung von hoher Relevanz und Dringlichkeit. Wir zählen darauf, dass der Kanton seinen mit der neuen Velogesetzgebung entstandenen Pflichten mit der nötigen Priorität nicht nur in den Agglomerationsräumen, sondern auch in den Rand- und Bergregionen nachkommt.	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Ebenfalls begrüßen wir die Gleichstellung des Mountainbikenetzes mit den Velowanderwegen, als Folge der Änderungen des Bundesgesetzes über die Velowege.</p> <p>Die Überführung der bestehenden Mountainbikeroute Nr. 1 als Festsetzung in die Sachplanung (anstatt bisher als informativer Inhalt) ist die logische und richtige Konsequenz davon (betrifft grüne Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 70).</p> <p>Die Behebung der Schwachstellen entlang der Mountainbikeroute Nr. 1 sind rasch anzugehen. Der Kanton steht in der Verantwortung, die dazu nötigen Ressourcen bereitzustellen.</p>	N	Die Planung der Mountainbike-Routen inklusive Optimierungen und das Beheben von Schwachstellen ist eine Aufgabe der Gemeinde.
		<p>Es müssen mindestens alle Mountainbikerouten der Regionalen Mountainbikeplanungen und kommunale Routen mit Netzfunktion in den Sachplan aufgenommen werden.</p>	B	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
		<p>Wir begrüßen, dass der Velowegverbindung zwischen Zweisimmen und Lenk nach wie vor Bedeutung zugemessen wird, indem eine Ersatzverbindung durch Nutzung der nun als Festsetzung enthaltenen Mountainroute als Zwischenergebnis vorgesehen ist (grüne Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung Nr. 30).</p> <p>Insgesamt bringt der Mitwirkungsentwurf des Sachplanes jedoch in Sachen Veloalltagsnetz gegenüber der bisherigen Sachplanung eine Verschlechterung für unsere Region.</p> <p>So bezeichnet der gültige Sachplan die Kantonsstrasse Zweisimmen - Lenk zumindest hinweisend als «Kantonsstrasse mit Veloverkehr». Damit wird anerkannt, dass diese Strasse auch für den Veloverkehr eine Bedeutung hat.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Festlegung der Netzhierarchiestufe muss der besonderen Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr Rechnung getragen werden. - Zweisimmen: Kantonsstrasse innerorts: Abschnitt als «Basisnetz auf Kantonsstrasse» gestrichen (nicht mit grüner Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung versehen). Diese Streichung ist umso unverständlicher, als der Abschnitt zwischen Zweisimmen und Lenk richtigerweise nach wie vor als Hauptverbindung II klassiert ist. <p>Diese Abschnitte sind wieder in die Sachplanung mit der bisherigen Netzhierarchiestufe aufzunehmen.</p> <p>Gestützt auf die Aussagen oben verlangen wir zudem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Festlegung der Netzhierarchiestufen sind die besonderen Voraussetzungen in ländlichen Regionen mit Verbindungen im Talboden als Kriterium aufzunehmen. 	Nb	Zu den einzelnen angesprochenen Abschnitten: Zweisimmen Kantonsstrasse innerorts: Die Verbindung Zweisimmen - Lenk weist ein mittleres Velopotenzial auf und ist als Velohauptverbindung II im Sachplan enthalten. Die Verbindung nach Schönried/Saanen/Gstaad erreicht kein mittleres Potenzial. Der Anfangs-/Endpunkt der Verbindung Lenk – Zweisimmen liegt im Sinne der Netzlogik im Zentrum von Zweisimmen an der entsprechenden Kantonsstrassenkreuzung (Kreisel).
Gemeinde Ligerz		<p>Die Verbindungsstrasse Twann-Ligerz (wechselseitiger Einbahnverkehr) stellt nach Ansicht des Gemeinderats eine kantonale Verbindung dar und sollte dementsprechend umgefärbt werden (siehe gültigen Sachplan vom 06.03.2023). Leider kann kein Bild mit der Stelle hochgeladen werden. Bei Bedarf stehen wir Ihnen gerne für ergänzende Informationen zur Verfügung (info@ligerz.ch / 032 315 22 59).</p>	Nb	Das angesprochene Strassenstück liegt auf einer Parzelle im Eigentum der SBB. Entsprechend ist dieses Stück "Kantonsstrasse" als Privatstrasse eingefärbt.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Mountainbike-Routen müssen regional nicht kommunal geplant werden, da sie sich über mehrere Gemeinden erstrecken.	K	Der Kanton unterstützt regionale Mountainbike-Planungen fachlich und finanziell. Diese Planungen dienen als Grundlage für die im Sachplan Velowegnetz festgelegten Mountainbike-Routen.
Gemeinde Loveresse		Dans le cadre de la procédure mise de consultation, notre commune a pris connaissance des adaptations du plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables. Nous vous informons que nous n'avons pas de remarque particulière à formuler à l'encontre de ces adaptations et vous remercions pour la consultation. En vous souhaitant bonne réception, nous vous adressons, nos meilleures salutations.	Z	
Gemeinde Lyss		Die Begrädigung des Velowegs Bundkofen-Kosthofen bringt für Velofahrende aus Lyss eine massive Verbesserung und wird seitens Gemeinde Lyss begrüsst.	K	
Gemeinde Meiringen	21; W111	Die Aufhebung der Veloland Seenroute 9 von Meiringen über die Hohfluhstrasse soll verhindert werden. Die geplante Route W111 ist verkehrstechnisch ein zu hohes Sicherheitsrisiko. Für Meiringen ist folgendes sehr wichtig: Die Aufhebung der Verbindung Meiringen und Hasliberg über die Hohfluhstrasse wird aber vom Gemeinderat klar abgelehnt. Im Sinn einer Netzplanung ist diese zwingend beizubehalten. Sie stellt einen attraktiven Anschluss für Nutzer auf der Schweizmobil Route Nr. 8, welche von der Grimsel herkommen, in die Innerschweiz dar. Denkbar ist auch, dass die Route Nr. 61 über Meiringen und die Hohfluhstrasse auf den Brünig verlängert wird.	B	Auf die Routenoptimierung W111 sowie die entsprechende Aufhebung der Verbindung über die Hohfluhstrasse wird verzichtet.
Gemeinde Melchnau	9	Der Bahntrail St. Urban Melchnau ist richtigerweise nicht aufgeführt, da der Abschnitt auf Gemeindegebiet Melchnau für spätere Landumlegungen für Hochwasserschutzmassnahmen und Bachrenaturierungen zur Verfügung stehen muss. Der Renaturierungsfonds des Kantons Bern hat sich vor Jahren bereits namhaft an der Finanzierung der Kaufsumme beteiligt.	K	
Gemeinde Mörigen	7, 10	Wir bitten Sie die Mittellandroute Nr. 5 im Bereich der Gemeinde Mörigen zu prüfen. Im Abschnitt von Gerolfingen Richtung Biel befindet sich ein steiler Anstieg (in der Gegenfahrtrichtung, Hangabwärts, gab es bereits mehrere Unfälle). Wir empfehlen eine Prüfung einer neuen Routenführung oberhalb des Naturschutzgebietes und unterhalb des Wohngebietes (Gemeinde Mörigen).	B	Die geforderte Routenoptimierung wird in den Sachplan Velowegnetz aufgenommen. Der Lead für die Planung und Umsetzung des fehlenden Wegstücks liegt bei der Gemeinde.
Gemeinde Münsingen	16; 77	Die Netzlücke (Anhang 1.1; 77) zwischen Bahnhof Münsingen und Radweg Richtung Rubigen entlang dem Parkplatz Schlossgut wurde geschlossen indem ein neuer Abschnitt des Radwegs entlang der Bahn gebaut wurde. Diese direkte Verbindung ist in der Sachplankarte noch nicht abgebildet.	B	Wird im Sachplan berücksichtigt.
Gemeinde Ostermundigen		Aufgrund diverser nah- und mittelfristiger Baustellen und entsprechenden Umleitungsrouten im Perimeter Velohaupverbinding Untere / Obere Zollgasse, hat die Ausführung nicht oberste Priorität von Seite Gemeinde. Bitte um jeweilige Rückmeldungen, weshalb die Forelstrasse, der Moosweg, der Schermenweg und die Mittelholzerstrasse als Schwachstellen identifiziert wurden.	H	Über die genannten Strassen verläuft die regionale Mountainbike-Route Nr. 77, welche erhebliche Qualitätsmängel aufweist. Die Schwachstellen bestehen aus Sicht der Anforderungen an eine Mountainbike-Route, nicht aufgrund von Qualitätsmängeln für den Alltagsverkehr.
Gemeinde Riggisberg		Route 504: Für den aufwändige Unterhalt sollte sich der Kanton finanziell beteiligen. Der Unterhalt wird durch die vermehrten Unwetter, von welchen die Region Gantrisch stark betroffen ist, immer grösser.	N	Zuständigkeiten für Planung, Bau und Unterhalt von Mountainbike-Routen sind im Artikel 47 des Strassengesetzes geregelt. Mögliche Beiträge an die Instandsetzung von Velowegen nach Elementarereignissen regelt Artikel 60a des Strassengesetzes.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Gemeinde Rubigen		Die Sicherheit für Velofahrende beim und im Denner-Kreisel (Belpstrasse) ist zu erhöhen. Durch die hohe Geschwindigkeit der Autofahrenden (von Rubigen oder von der Autobahn kommend) kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit Velofahrenden (viele Schüler/innen).	H	Im Rahmen des Projektes "Korrektion Belpstrasse" (Umsetzung bis ca. 2033) sind Verbesserungen für den Veloverkehr vorgesehen.
Gemeinde Rüderswil		Die Gemeinde Rüderswil nimmt von den Anpassungen des kantonalen Sachplans Velowegnetz 2025 Kenntnis. Da für die Gemeinde Rüderswil keine nennenswerte resp. noch unbekannte Anpassungen oder Routenoptimierungen vorgesehen sind, verzichten wir auf eine Mitwirkungsangabe.	Z	
Gemeinde Rüeggisberg		Die schiere Menge an Mitwirkungsunterlagen sprengt die Möglichkeiten einer jeden Laienbehörde für eine seriöse Beurteilung.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
Gemeinde Saanen		Die Routen gemäss "Teilrichtplan touristische Mountainbike-Routen" für die Bergregion Obersimmental-Saanenland sind in den Sachplan aufzunehmen. Siehe separate Mail.	B	Teilweise berücksichtigt: Ergänzungen des Mountainbikenetzes durch Inhalte der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für "wichtige Mountainbike-Routen" gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen.
Gemeinde Schüpfen		Ersatzverbindung E39: Es besteht bereits ein Veloweg zwischen Schüpfen und Kosthofen. Die Ersatzverbindung ist im Sachplan als Vororientierung erfasst. Allfälliger Handlungsbedarf und die daraus resultierenden weiteren Folgen (Unterhalt und Kosten) sind mit der Gemeinde Schüpfen abzustimmen.	H	Die Abstimmung mit der Gemeinde Schüpfen wird im Rahmen der konkreteren Planung vorgesehen.
Gemeinde Seeberg		Wir bedanken uns hiermit für die Gelegenheit zur Mitwirkung betreffend der geplanten Anpassung 2025 am kantonalen Sachplan Velowegnetz. Die unsere Gemeinde betreffenden Anpassungen haben wir geprüft. Diese sind für uns nachvollziehbar und werden deshalb unterstützt. Auf eine Mitwirkungsangabe unsererseits wird deshalb verzichtet.	Z	
Gemeinde Signau		Die Strassenverbindung Aeschau - Schüpbach - Emmenmatt ist schmal und für Zweiradfahrer gefährlich. Sie dient auch vermehrt als Schulweg (Reform Oberstufe Signau). Daher weichen viele Velofahrer auf den Wanderweg entlang der Emme aus. Auf diesem Wanderweg gilt aber grundsätzlich ein Velofahrverbot (Kompromiss mit Grundeigentümer, damit sie überhaupt zur Realisierung des Wanderwegs Land zur Verfügung stellen). Mehrere Eingaben bei der Regionalkonferenz Emmental und beim Oberingenieurkreis IV für eine Verbesserung für die Velofahrer blieben erfolglos. Nun gibt der Gemeinderat Signau das Anliegen auf Stufe kantonalen Sachplan ein. Die Strecke ist als «Ersatzverbindung» gemäss Artikel 49 Absatz 1a SG in den Sachplan aufzunehmen.	B	Die Kantonsstrassen Nr. 229.3 und Nr. 1409 werden zwischen Aeschau - Schüpbach - Lauperswil als zu prüfende Ersatzverbindung (Vororientierung) aufgenommen. Im Abschnitt Emmenmatt - Schüpbach bestehen allerdings keine durchgehenden Gemeindestrassen/-wege nördlich des Bahngleises.
Gemeinde Sumiswald		Folgende Radweg-Abschnitte sind als Vororientierung im Sachplan Velowegnetz aufzunehmen: Sumiswald-Weier, Abschnitt Dorfgasse Sumiswald bis Griessbach Grünen-Sumiswald, Abschnitt Bahnhofstutz Sumiswald-Wasen, Abschnitt Mauer-Süllenbach	B	Die KS 23 wird im Abschnitt Turnhallenstrasse bis Gammenthal als Ersatzverbindung (Vororientierung) aufgenommen. Die KS 243.2 wird im Abschnitt Schloss Sumiswald bis Wasen i. E. als Ersatzverbindung (Vororientierung) aufgenommen.
Gemeinde Täuffelen-Gerolfingen		Wir begrüßen den Entscheid, dass anfallende Kosten für Velowege auf Gemeindestrassen vom in Zukunft Kanton übernommen werden. Bei der Routenwahl ist jedoch zwingend auch lokale Kompetenz gefragt. Insbesondere scheint uns wichtig, dass hierbei die lokale Topografie mitberücksichtigt wird: 1) Beispiel a: Radweg von Hagneck in Richtung Biel. Die starke Steigung bei Mörigen bewirkt, dass häufig auf den flachen Fussweg durch das	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Naturschutzgebiet ausgewichen wird. 2) Beispiel b: Radweg von Möriegen in Richtung Täuffelen. Die Routenführung beinhaltet eingangs Täuffelen eine weitere Steigung, die durch Radfahrende mit Ortskenntnis gemieden wird. Sie fahren nach dem Ende des Velowegs auf der Hauptstrasse weiter. Diese wird auch als Schulweg benutzt. Wegen dem fehlenden Radstreifen weichen diese auf das Trottoir aus. Wünschenswert wäre zudem eine Velobahn für Pendler*innen von Täuffelen in Richtung Biel sowie zum Bahnhof Lyss (unter Vermeidung der Anhöhe von Walperswil). Zwingend erscheint uns auch die Koordination mit weiteren Planungen, z.B. RGSK oder auch Routen für Inline-Skater.		
		Auf der Hauptstrasse entlang ist zudem der Veloweg nicht nur bei den Steigungen, sondern durchgehend zu markieren.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
		Wir finden keine Hinweise oder Bestimmungen zu den unterschiedlichen Velo-Typen (z.B. E-Bikes). Diese werden in Zukunft mit sehr unterschiedlichen Tempi auf dem Velowegnetz unterwegs sein. Wie soll damit umgegangen werden?	N	Auf dem Velowegnetz sind grundsätzlich alle Velos inkl. E-Bikes zugelassen. Eine der jeweiligen Situation angepasste Fahrweise wird von allen Velofahrenden erwartet. Die zunehmenden Überholmanöver sollen durch breitere Veloinfrastrukturen aufgenommen werden.
		Wünschenswert wäre zudem eine Velobahn für Pendler*innen von Täuffelen in Richtung Biel sowie zum Bahnhof Lyss (unter Vermeidung der Anhöhe von Walperswil)	K	Die Korridore zur Prüfung der Machbarkeit und Verhältnismässigkeit wurden basierend auf der Velopotenzialanalyse festgelegt. Die Verbindung Täuffelen - Ipsach sowie Täuffelen - Lyss erreicht den entsprechenden Grenzwert für eine Velobahn nicht.
		Zwingend erscheint uns auch die Koordination mit weiteren Planungen, z.B. RGSK oder auch Routen für Inline-Skater.	K	
Gemeinde Thunstetten		Aktuell entwickelt die Gemeinde zwei Projekte, die die Velohaupttroute tangieren und von denen Synergien genutzt werden können: 1. Entwicklung des ehemaligen Bahnhof-Areals 2. Revitalisierung des Forstbachs zwischen der Glas Trösch-Halle und dem Dreilindenkreisel in Langenthal 3. Erschliessung und Überbauung Büelfeld (Industrie) Für die Gemeinde Thunstetten ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Velokorridor zeitnah und präzise definiert wird, um eine optimale Planungssicherheit für die laufenden und zukünftigen Projekte zu gewährleisten. Dies ermöglicht es, wertvolle Synergien, insbesondere bei der Entwicklung des ehemaligen Bahnhof-Areals und der Revitalisierung des Forstbachs, zu nutzen. Ein frühzeitiger Entscheid verhindert zudem mögliche Konflikte oder bauliche Hindernisse, die die Umsetzung der geplanten Massnahmen verzögern oder gar unmöglich machen könnten. Eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern und der Region Oberaargau erachten wir als essenziell, um eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrsführung sicherzustellen. Wir sind überzeugt, dass die Realisierung der Velohaupttroute nicht nur die Verkehrsinfrastruktur verbessert, sondern auch zur Attraktivität und Lebensqualität der gesamten Region beiträgt.	H	Die Korridorstudie V25 Velobahn Herzogenbuchsee - Langenthal wird 2024/2025 durchgeführt. Die Gemeinde Thunstetten ist gemeinsam mit den weiteren Standortgemeinden und der Region in einer Begleitgruppe vertreten. Die Inputs der Gemeinde Thunstetten werden in diesem Rahmen in die Planung einbezogen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Stellungnahme zum Velokorridor Herzogenbuchsee — Langenthal: Im vergangenen Jahr führte die Gemeinde eine umfassende Testplanung über das gesamte Gemeindegebiet durch. Dabei entwickelten erfahrene Planungsteams unter Berücksichtigung der aktuellen Gegebenheiten und zukünftigen Möglichkeiten die Schwerpunkte Siedlung, Verkehr und Landschaft.</p> <p>Alle Teams empfahlen die Einrichtung einer regionalen Velohauptroute im Dorfteil Bützberg, welche über das alte Bahnhof-Areal und über das ehemalige Bahntrasse geführt wird. Dies würde eine attraktive West-Ost-Verbindung abseits der Hauptstrasse zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal ermöglichen.</p> <p>Die geplante Route sieht vor, dass Radfahrer aus Herzogenbuchsee kommend auf die Alte Bernstrasse wechseln. Von dort führt die Strecke über das alte Bahnhof-Areal und über eine neu zu errichtende Brücke über den ehemaligen Bahndamm zur Schlosstrasse. Diese soll entweder ebenfalls über eine Brücke oder eine Unterführung passiert werden, um dann an der Glas Trösch-Halle vorbeizuführen. Die Route verläuft anschliessend entlang der Bahngleise bis zur Bützberger SBB-Brücke. Dort kann sie in Richtung Bahnhof Langenthal oder in Richtung Zürichstrasse und Dreilindenkreisel weitergeführt werden.</p> <p>In der Beilage senden wir Ihnen den Synthesepan sowie den Bericht der Testplanung zu, in denen die Veloroute detailliert beschrieben ist.</p>	H	Dieser Hinweis wird im Rahmen der Korridorstudie V25 zur Prüfung von Machbarkeit und Verhältnismässigkeit einer Velobahn (2024-2025) einbezogen.
Gemeinde Thurnen		Die Verbindung von Riggisberg nach Thurnen fehlt.	Nb	Ergänzungen von Mountainbike-Routen erfolgen auf Basis der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für «wichtige Mountainbike-Routen» gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen. Die wichtigen Routen aus den regionalen Planungen werden berücksichtigt.
		<p>Ein zusätzliches Anliegen besteht innerhalb der Gemeinde Thurnen. Die Verbindung der Ortschaften Kirchenthurnen, Mühlethurnen und Lohnstorf ist heute auf die Kantonsstrasse angewiesen. Teilweise vorhandene Trottoirs sind nicht für Velofahrende geöffnet. Die Wegführung in der Gürbe-Ebene kann nicht als Ersatz im Nahverkehr gelten, da erhebliche Umwege und Steigungen zu bewältigen wären und zum Teil auch hier sichere Velowege fehlen. Wir fordern die Festlegung einer Velohauptverbindung ungefähr auf Höhenkote 580m. Teilweise können vorhandene Quartierstrassen verwendet werden, aber es sind Lücken zu schliessen.</p> <p>https://s.geo.admin.ch/mukx50pzwul5 (rote Linie)</p>	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Gemeinde Toffen		Im Rahmen der laufenden Mitwirkung hat die RKBM kürzlich eine Vernehmlassung zur Regionalen Velonetzplanung (RVNP) aus dem Jahr 2014 durchgeführt, bei welcher sich Toffen eingebracht hat. Es wird vorausgesetzt, dass eine Abstimmung mit der regionalen Velonetzplanung der RKBM erfolgt.	K	
Gemeinde Twann-Tüscherz	6, 7	Auf den Karten S.65/143 und S.66/143 sind die kurzen gelben Velowege in Alfermée und Tüscherz zu löschen, das ASTRA hat die Velostreifen durchgängig auf der N5 aufgebracht.	B	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.			
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung	
Gemeinde Uetendorf	19; 51, 101, 102, 103	Bereits in der Ausarbeitung der Studie hat sich die Gemeinde Uetendorf negativ zu einigen Massnahmen geäussert, welche nicht unterstützt werden. Ebenfalls bei der Eingabe des RGSK 2025 und AP5. Anschliessend sind die Gemeinden Uetendorf und Uttigen mit der Regionalplanung (ERT) zusammengekommen und die Problematik der Massnahmen zu besprechen. Weshalb einzelnen Massnahmen im kantonalen Sachplan nun nach wie vor vorgesehen sind, obschon die betroffenen Standortgemeinden diese nicht unterstützen können und dies bereits mehrmals mitgeteilt hat, können nicht nachvollzogen werden. Die Rückmeldungen der Gemeinde Uetendorf und Uttigen müssen berücksichtigt und die entsprechenden Massnahmen aus dem behördenverbindlichen Sachplan gestrichen werden. Aus unserer Sicht kann die Velobahn in heutiger Form nicht vollständig von Thun bis Münsingen verbindlich festgelegt werden. Bemerkung zum Ausfüllen der E-Mitwirkung: es fehlt ein Button "keine Bemerkungen".	B	Aufgrund der Mitwirkungseingaben der Gemeinden Uetendorf und Uttigen sowie des Entwicklungsraums Thun wird vorerst auf die Anpassungen Nr. 101, 102, 103 und die entsprechenden Abschnitte der Anpassung Nr. 51 verzichtet. Die Linienführung der Velobahn im Abschnitt Uttigenbrücke bis Thun soll mit der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung bis Ende 2026 geklärt werden. Dabei sind die Ergebnisse der im Juni 2025 vorliegenden Studie Velobahn V4 Uetendorf - Thun abzustimmen.	
Gemeinde Unterseen		Der kommunale Richtplan Verkehr befindet sich zurzeit in der 2. Vorprüfung beim AGR. Kürzlich wurde das RGSK 2025 der RKOÖ zur Mitwirkung unterbreitet. Es wird darum ersucht, dass in den verschiedenen Planungsinstrumenten (Sachplan Verkehr, RGSK, kommunaler Richtplan) die Massnahmen untereinander abgestimmt werden und keine Widersprüche oder Lücken entstehen.	H	Der Sachplan Velowegnetz ist eine Netzplanung und keine Massnahmenplanung. Er bildet die Grundlage für die Massnahmenplanung. Die Inhalte werden mit den anderen Planungsinstrumenten abgestimmt.	
Gemeinde Vechigen		Für die Möglichkeit der Mitwirkung zum angepassten kantonalen Sachplan Velowegnetz danken wir Ihnen bestens. Der Gemeinderat von Vechigen hat die Unterlagen anlässlich der Sitzung vom 11. September 2024 zur Kenntnis genommen und gewürdigt. Die Gemeinde Vechigen ist von der Vorlage nur in geringem Ausmass betroffen und der Bericht gibt zu keinen Bemerkungen Anlass. Wir verzichten deshalb formell auf eine Antragstellung. Die vorgesehene Weiterführung des Radweges vom Weiler Lindental (in der Gemeinde Vechigen) nach Krauchthal wurde erfreut zur Kenntnis genommen. Der Gemeinderat begrüsst und unterstützt diese Massnahme sehr.	Z		
Gemeinde Worb		Die Gemeinde Worb sieht die Strecke Worb SBB nach Worb Dorf als Strecke mit prioritärem Handlungsbedarf und als Velohauptverbindung I. Die geplante Rückstufung soll nicht erfolgen.	Nb		
Gemeinde Wynau		Als weitere Schwachstelle erachten wir die fehlende Netzverbindung (Aarwangen-Roggwil-Wynau) der Velofreizeitroute Nr. 71 mit der Velofreizeitroute Nr. 84 als wichtiges Element für den Veloalltags- und Velofreizeitsverkehr.	B	Die Verbindung Aarwangen - Roggwil über die Mumenthalstrasse wird gemäss der regionalen Velowegnetzplanung Oberaargau als Veloweg für den Alltag aufgenommen.	
		Schwachstellen Velowegnetze für den Veloalltagsverkehr & Velofreizeitsverkehr: Die derzeit geplante Anpassung bzw. Ergänzung des fehlenden Radstreifens auf der Landstrasse (Kaltenherberg bis Viadukt) begrüssen wir sehr.	Z		
		Weiter erachten wir den Vorschlag einer direkten Velofreizeitroute Langenthal (Gaswerkstrasse)- Roggwil (Wegparzellen Nr. 2952 / 2815 / 2816) - Wynau (Gerberain) als prüfenswert.	Nb	Im Netz der signalisierten Velolandrouten (Velowege für die Freizeit) ist dieser Abschnitt aktuell keine zweckmässige Verbindung. Zudem ist die Realisierung einer Velowegführung durch das BLN-Gebiet auf stark anzupassenden/auszubauenden Wegen fraglich.	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Gemeinde Zollikofen	11, 11.1, 12, 15, 16; W130	Die Gemeinde Zollikofen beantragt, auf den Veloweg 8 / W130 entlang der Aare zu verzichten.	B	Aufgrund einiger Eingaben (Amt für Wald und Naturgefahren, Evangelische Volkspartei und Gemeinde Zollikofen) wird die Routenoptimierung W130 aus dem Sachplan entlassen.
Gemeinde Zweisimmen		Verschiedene Abschnitte, welche bisher als «Hauptverbindung» (neu Velohauptverbindung I) bzw. «Basisnetz auf Kantonsstrasse» (entspricht neu Velohauptverbindung II) im gültigen Sachplan enthalten sind, werden in der Mitwirkungsversion jedoch einer tieferen Ebene der Netzhierarchie zugeordnet, oder wurden gar ganz gestrichen, teilweise ohne entsprechenden nummerierten Hinweis in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung. Betroffen ist in Zweisimmen namentlich die Kantonsstrasse innerorts: Abschnitt als „Basisnetz auf Kantonsstrasse“ gestrichen (nicht mit grüner Nummer in der Mitwirkungsfassung der Sachplanung versehen). Diese Streichung ist umso unverständlicher, als der Abschnitt zwischen Zweisimmen und Lenk. Wir beantragen, dass dieser Abschnitt in der Sachplanung wieder mit der bisherigen Netzhierarchiestufe aufzunehmen ist. Zudem sind der Festlegung der Netzhierarchiestufen die besonderen Voraussetzungen in ländlichen Regionen mit Verbindungen im Talboden als Kriterium aufzunehmen.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
Grüne Kanton Bern		Allgemeine Rückmeldungen: - Signalisation ist gemäss Plan nur für Velobahnen (gibt es heute praktisch nicht) und für die Freizeitrouten Pflicht. Das Velowegnetz für den Alltag (Velobahnen, sowie Velohauptverbindungen I und II) sollte signalisiert werden. Dabei sollte die Signalisation mit den kommunalen und kantonalen Velowegen koordiniert sein. Da sind andere Länder viel weiter.	Nb	Eine durchgängige Signalisation des Veloalltagsnetzes ist aufgrund des hohen finanziellen (Ersatzsignalisation & Unterhalt) und personellen (Unterhalt) Aufwands als unverhältnismässig einzustufen. Der Kanton Bern verzichtet deshalb auch künftig auf eine durchgehende Signalisation.
		- Wir begrüßen die Aufnahme von Veloparkierungen im nächsten Sachplan. Wir regen an, auch die Standorte von Bike-Sharing-Anbietern und geplante Anbindungen an den ÖV mit aufzunehmen.	H	Die Inhalte vom Sachplan ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.
		- Die Agglomeration Bern hat ein grosses Potenzial zur Steigerung des Veloanteils. Erhebliche Umlagerungen vom Auto aufs Velo wären möglich, sofern die Veloverbindungen nach und um Bern attraktiver gestaltet und die Sicherheit erhöht würde.	K	
		- Die Gemeinde Bolligen ist im aktuellen Sachplan-Entwurf nicht erwähnt, weist aber mit ungefähr 6'300 Einwohner*innen und einer grossen Anzahl an Pendler*innen viel Potential auf.	N	
		- Die Planungsunterlagen beschreiben den Planungsprozess des Velowegnetzes für alle Planungsstufen. Sie lassen es jedoch unklar, wie mit Differenzen zwischen den Planungsstufen umgegangen wird.	K	Im Rahmen des Sachplanverfahrens erfolgt durch das Tiefbauamt des Kantons Bern bei Differenzen eine Abstimmung zwischen den Planungsebenen und eine entsprechende Bereinigung.
		- Die Referenz « kantonale Velopotenzialanalyse » ist nicht öffentlich zugänglich.	K	Um das Verständnis der kantonalen Velopotenzialanalyse sicherzustellen, ist eine Erläuterung vorteilhaft. Deren Zugang kann beim Dienstleistungszentrum angefragt werden.
		- Ein Gesamtkonzept für die Entwicklung der Radwege im Berner Jura scheint es nicht zu geben.	K	
		- Es ist zu begrüßen, dass Velowege „wo möglich und vertretbar“ getrennt vom Strassenverkehr zu führen sind. In der Realität ist man zumindest rund um Bern weit davon entfernt. Da wünschten wir uns mehr Konsequenz.	K	Die Entflechtung von Veloverkehr und motorisiertem Verkehr wird in Abhängigkeit von Lage, Geschwindigkeit und Bedeutung im Velowegnetz beurteilt (vgl. kantonale Standards Veloverkehr).



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		- Im Erläuterungsbericht wird zur Ausgangslage, auf die seit der letzten Sachplan-Anpassung veränderten, gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Bundes- und Kantonsebene hingewiesen. Bei der anstehenden Anpassung gilt es deshalb, den Anforderungen des schweizerischen Veloweggesetzes wie auch den Beschlüssen des Grossen Rates in der Strassengesetz-Revision vollumfänglich Rechnung zu tragen. Die vorgeschlagenen Änderungen erfüllen diese Vorgaben u.E. noch nicht ausreichend.	K	Das Tiefbauamt orientiert sich bei der vorliegenden Anpassung an die Vorgaben des schweizerischen Veloweggesetzes. Alle Ziele sind noch nicht erreicht. Weitere Anpassungen und Ergänzungen werden im SVN Sachplan Velowegnetz 27 folgen.
		- Anhang 1.2 führt das Objekt W113 (Interlaken – Därligen). Es umfasst die Schwachstelle 11 (Därligen – Interlaken West), es sollte auch die qualitativ ähnliche Schwachstelle 66 (Leissigen – Därligen) umfassen.	B	Der Sachplan Velowegnetz 25 wurde entsprechend angepasst.
		- Leider ist das Zeitfenster für die öffentliche Mitwirkung im Verhältnis zur Komplexität der Vorlage klein.	H	Die Rückmeldungen bezüglich der Zugänglichkeit der Plattform werden zur Kenntnis genommen und im nächsten Verfahren der Mitwirkung verbessert.
		- Radwege enden nicht an den Kantonsgrenzen. Um einen guten Zusammenhalt des Sachplans zu gewährleisten, sollte der Kanton auch die umliegenden Kantone konsultieren.	B	Die wichtigen Velowege der Nachbarkantone wurden im Bereich der Kantonsgrenze als informativer Inhalt ergänzt.
		- Radwege müssen durchgängig sein. Allzu oft müssen Radfahrer*innen von einem von der Strasse getrennten Radweg auf eine Hauptstrasse wechseln und umgekehrt.	K	
		- Wir möchten auf die Komplexität, der zur öffentlichen Konsultation vorgelegten Dokumente hinweisen. Es wird eine Fachsprache verwendet, deren Texte teilweise nicht oder nur schlecht übersetzt sind und in denen die Nummerierung der in den Dokumenten verwendeten Routen nicht konsistent ist mit SchweizMobil.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
		- Zudem finden wir die gegebene Form der E-Mitwirkung unbefriedigend, da sie es nicht erlaubt, den Inhalt strukturiert einzugeben.	H	Die Rückmeldungen bezüglich der Zugänglichkeit der Plattform werden zur Kenntnis genommen und im nächsten Verfahren der Mitwirkung verbessert.
		- Beim Ausbau einer Strasse sollte auch die Möglichkeit eines Radweges in die Überlegungen einbezogen werden. - Einige Massnahmen aus dem Sachplan Velo der Stadt Biel sind enthalten, andere nicht. Was sind die Kriterien für die Aufnahme?	K	In Abstimmung mit der Regionalen Velonetzplanung der Region seeland.Biel/Bienne und der Stadt Biel wurden nur die Schwachstellen auf Velowegen mit kantonaler Netzfunktion aufgenommen.
		Allgemeine Rückmeldungen: - Die Kantonsstrasse von Biel nach Leubringen muss als Schwachstelle ausgewiesen werden. Sie wird als Velohauptverbindung II ausgewiesen, erfüllt aber keine Velostandards.	B	Die Kantonsstrasse Biel/Bienne - Leubringen/Évilard wird gemäss den Resultaten der Studie Veloverbindung Biel - Leubringen und in Absprache mit der Stadt Biel und der Gemeinde Leubringen durch die Kombination aus einer neuen Netzlücke (kantonaler Radweg) und Ersatzverbindungen ersetzt.
		- Kommt hinzu, dass der Grosse Rat des Kantons Bern seinen Willen zu verstärkten Anstrengungen zu Gunsten des Veloverkehrs schon vor der Strassengesetz-Revision mehrfach zum Ausdruck gebracht hat – und zwar über die Anträge des Regierungsrates hinausgehend. Erinnerung sei an die 2017 und 2020 teils als Motion, teils als Postulat überwiesenen Vorstösse für eine kantonale Velo-Offensive (Motion 225-2017: Kantonale Velo-Offensive – mit einem umfassenden Förderprogramm und schnellen Velobahnen / Motion 162-2020: Kantonale Velo-Offensive II: Mit der Schliessung von Netzlücken und der Schaffung von Velovorrangrouten rascher vorwärts machen!). Der Regierungsrat hat in seinem jüngsten Bericht zum Stand der Umsetzung des Velo-	N	Der Sachplan Velowegnetz (SVN) bildet eine wichtige Grundlage zur gezielten Weiterentwicklung der Velowegnetze im Kanton Bern. Auf Basis einer gut abgestimmten und ausgewogenen Planung der Velowegnetze im Kanton Bern, können die prioritären Investitionen in die Velowege gezielt und nachhaltig getätigt werden. Der SVN ist kein Massnahmenplan. Die Ausweisung von Investitionen für die Umsetzung von Massnahmen ist daher im SVN nicht möglich.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Offensiven-Vorstosses von 2020 darauf hingewiesen, dass Arbeiten dafür immer noch nicht Bereits übertragen sind. Und er hat in diesem, in der Frühlingssession 2024 behandelten Bericht gegenüber dem Grossen Rat die Zusage gemacht: « Für die Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der kantonalen Veloinfrastruktur in den Jahren bis 2027 sollen gemäss der Investitionspriorisierung Tiefbau, mit der sich der Regierungsrat 2023 erstmals befasste, rund CHF 15 bis 20 Millionen pro Jahr investiert werden. Die GRÜNEN Kanton Bern erwarten, dass die getätigten Investitionen in die Velo-Infrastruktur künftig transparent ausgewiesen werden und zumindest keine Abstriche erfolgen. Im Gegenteil: Um den gesetzlichen Anforderungen zu genügen und dem erklärten Willen des Grossen Rates Rechnung zu tragen, sind diese Investitionen zu steigern und zeitlich zu beschleunigen.</p>		
Gstaad Saanenland Tourismus		<p>Bei verschiedenen Velorouten werden Stellen mit Optimierungsbedarf «entlassen» ohne dass die Gefahren- oder Problemstellen behoben sind. Dies können wir so nicht akzeptieren und wir fordern den Kanton auf zusammen mit Gemeinden und Tourismus wirklich Lösungen zu erarbeiten. (siehe Beilage)</p>	B	Die Routenoptimierungen werden belassen. Die Verantwortung für die Realisierung dieser neuen Wegabschnitte zur Optimierung der Velolandroute obliegt den Standortgemeinden. Investitionen zu Gunsten des Veloverkehrs sind gemäss Artikel 59 Strassen-gesetz beitragsberechtigt.
		<p>Horneggli Trails Wie ebenfalls bereits an der Informationsveranstaltung vom 4. September erwähnt, arbeiten wir in unserer Region seit 2015 an der Anpassung der Überbauungsordnung Nr. 88 "Schneesportgebiet Tourismus-gebiet Saanenmöser-Schönried"/Änderung "Seilbahnen und MTB-Trails Horneggli-Hornberg". Auch diese ist in keiner Weise im Sachplan erwähnt/eingebunden. Untenstehend finden Sie dazu die entsprechenden Unterlagen der Eingabe zur 2. Vorprüfung. Die Antwort des AGR ist mittlerweile bei uns eingetroffen. Die noch offenen Punkte werden nun abgearbeitet und anschliessend wird die ÜO öffentlich aufgelegt. Wir würden es sehr begrüessen, wenn die geplanten Trails am Horneggli in den Sachplan aufgenommen werden. Links Dossier 2. Vorprüfung ÜO Nr. 88: https://we.tl/t-taNkXaDxic</p>	Nb	Die Ergänzungen des Mountainbikenetzes erfolgen durch Inhalte der regionalen Planungen, sofern sie die Kriterien für "wichtige Mountainbike-Routen" gemäss Kapitel 3.4.3.4 des Sachplans erfüllen.
		<p>Koexistenz auf den Wegen Wir sind mit Ihnen einig, dass der gegenseitige Respekt auf den Wegen ein wichtiges Element ist. Wir möchten anregen auf bewährte und bestehende Mittel zu setze und zu prüfen, ob der Kanton Bern sich der Fairtrail Kampagne von Graubünden und Wallis anschliessend. So wie es aktuell aussieht, werden in Zukunft noch weitere Kantone hinzukommen und es könnte daraus eine nationale Kampagne entstehen.</p>	N	
		<p>«Zielbild 2024» Das Potential «Radsport Anteil» für die Ferienregion Gstaad wird gemäss Grafik auf Seite 20 deutlich kleiner eingeschätzt als in der Region TALK. Wir teilen diese Einschätzung nicht und sehen auch in unserer Region ein sehr grosses Potential! Bereits jetzt sind sehr viele unserer Gäste mit einem Velo/Mountainbike (im speziellen E-Mountainbike) in der Region unterwegs. Das Angebot an Bike Serviceleistungen ist ungemein grösser als in unserer Nachbarregion. Somit ist für uns das Potential «Radsport» in der Region Gstaad deutlich höher zu bewerten als auf der Grafik.</p>	B	Der Sachplan Velowegnetz 25 wurde entsprechend angepasst.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Massnahme 2: Grubenstrasse als Schwachstelle markiert. Grubenstrasse als wichtige Veloverbindung Talboden – Schönried/Saanenmöser unbedingt beibehalten! Keine Alternativen vorhanden.	Nb	Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
	28; 30	Massnahme 30: Ersatzverbindung Zwischenergebnis (ZE): KS 220, Zweisimmen – Lenk i.S. Veloroute sollte unbedingt auf bestehender Linienführung bleiben.	Nb	Bei der Ersatzverbindung handelt es sich um die Prüfung, ob die Kantonsstrasse für den Alltagsveloverkehr nicht durch eine alternative Linienführung z.B. auf der heutigen nationalen MTB-Route Nr. 1 ersetzt werden könnte.
	28; 65	Massnahme 65: Die Routenoptimierung Nr. 173 wird aufgrund der Routenüberprüfung durch den Kanton und Schweiz Mobil im Rahmen des Programms Zukunft Veloland entlassen. Optimierung weiterverfolgen oder Veloroute auf Hauptstrasse klar signalisiert/markieren!	K	
	28; 67	Massnahme 67: Die Routenoptimierung Nr. 178 wird aufgrund der Routenüberprüfung durch den Kanton und Schweiz Mobil im Rahmen des Programms Zukunft Veloland entlassen. Optimierung weiterverfolgen oder Veloroute auf Hauptstrasse klar signalisiert/markieren!	K	Die Routenoptimierungen werden belassen. Die Verantwortung für die Realisierung dieser neuen Wegabschnitte zur Optimierung der Velolandroute obliegt den Standortgemeinden. Investitionen zu Gunsten des Veloverkehrs sind gemäss Artikel 59 Strassen-gesetz beitragsberechtigt.
	21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30; 70	Massnahme 70: Aufnahme MTB Route Nr. 1 Route nicht gemäss aktueller Linienführung festsetzen! Dringender Optimierungsbedarf der Route gemäss Richtplan möglichst zeitnah angehen.	B	Die bestehende Mountainbike-Route wird als Schwachstelle gekennzeichnet und im Sachplan aufgenommen, die Optimierung erfolgt durch die Umsetzung der regionalen Richtplanung Mountainbike.
	28; 87	Massnahme 87: Aufnahme MTB Route Nr. 890 Route nicht gemäss aktueller Linienführung festsetzen! Dringender Optimierungsbedarf der Route gemäss Richtplan möglichst zeitnah angehen.	B	Die bestehende Mountainbike-Route wird im Sachplan aufgenommen, die Optimierung erfolgt durch die Umsetzung der regionalen Richtplanung Mountainbike.
	28, 33; 88	Massnahme 88: Aufnahme MTB Route Nr. 891 Route nicht gemäss aktueller Linienführung festsetzen! Dringender Optimierungsbedarf der Route gemäss Richtplan möglichst zeitnah angehen.	B	Die bestehende Mountainbike-Route wird im Sachplan aufgenommen, die Optimierung erfolgt durch die Umsetzung der regionalen Richtplanung Mountainbike.
	3; 94	Massnahme 94/S001: Führung Veloalltagsverkehr auf MTB-Route prüfen Das muss umgekehrt sein! Aktuelle Routenführung ist gute Velowanderoute, aber keine MTB Route (ca. 65% Asphalt, 35% Naturstrasse)! Neue Linienführung für nationale MTB Route gemäss Richtplanung. Es braucht dringend eine neue, attraktive, zeitgemässe, zielgruppeorientierte Linienführung. Besten Dank für die Prüfung unserer Eingaben.	B	Die Schwachstelle Mountainbike Nr. S001 verfolgt das vorgebrachte Ziel. Sie weist daraufhin, dass die heutige Linienführung aus Sicht MTB die Qualitätsanforderungen gemäss Sachplan nicht erfüllt und optimiert werden muss.
		Mountainbike Verbindung Gsteig – Col du Pillon – Les Diablerets In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass eine zeitgemässe überkantonale Mountainbike Verbindung auf dieser Achse wichtig wäre. Auf der	H	Die Planung und Optimierung von Mountainbike-Routen sowie die Behebung von Schwachstellen ist Aufgabe der Gemeinden.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Waadtländer Seite des Passes besteht bereits eine gute Erschliessung. Die Berner Seite ist aktuell noch nicht im Sachplan eingetragen. Aus unserer Sicht wäre es sehr sinnvoll diese Linienführung auf dem bestehenden Wanderweg näher zu prüfen.</p> <p>Veloroute Nr. 59 Ab Grund b. Gstaad bis Gsteig auf Hauptstrasse ohne Signalisation / Markierung! Sollte als Schwachstelle markiert sein und entsprechend verbessert werden.</p>		<p>Das Tiefbauamt empfiehlt, diese in den regionalen Planungen einzubringen.</p> <p>Nb Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.</p>
Jura Bernois.Bienne		<p>Les questions posées ne sont 'dirigées' que vers les éléments « prévus et inscrits dans le PS » ; il n'y a de fait pas beaucoup d'ouvertures dans les réponses à donner quand aux éléments qui ne sont pas inscrits au PS ! Notre Association régionale n'en fait cependant pas 'toute une histoire' considérant l'entrée en vigueur, le 1er janvier 2023, de la Loi fédérale sur les Voies Cyclables (LVC, RS 705), qui prescrit aux cantons l'obligation de planification du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs. Si notre Canton dispose à cet effet d'ores et déjà d'un instrument de planification du trafic cycliste assez approprié avec l'actuel plan sectoriel (à part les itinéraires VTT qui font défaut), l'engagement du 'processus clé 2027' sera d'un bénéfice louable avec la 'mise à plat', par les Planifications Régionales des Réseaux de Voies Cyclables (PRRVC), des niveaux communaux et cantonaux.</p> <p>Nous constatons par-là que le travail qui sera mené par les Régions ces prochaines années contribuera à l'élaboration d'un Plan Sectoriel cantonal des Réseaux de Voies Cyclables (PSRVC) probant et conséquent étant le reflet d'une coordination de détail entre Régions et Canton.</p> <p>Cependant nous devons une fois de plus rendre attentif le Canton que ce sont donc les Régions, respectivement les Communes qui établiront le contenu d'un Plan Sectoriel cantonal avec un soutien maximal de 50% de subvention !</p> <p>Selon nous UN TRANSFERT DE CHARGES DE PLUS DU CANTON EN DIRECTION DES COMMUNES QUI N'EST PAS ADMISSIBLE.</p>	K	<p>L'OPC est conscient de la charge de travail que représente l'élaboration d'un plan régional du réseau cyclable. Pour faciliter ces processus, les subventions destinées à les faciliter sont définies à travers l'Artikel 64 LR et s'élèvent jusqu'à 75% (précisé par la "Directive des subventions cantonales aux planifications des régions"). De plus, l'OPC accompagne activement les régions et tente d'élaborer avec elles une aide pour une méthode pour la planification régionale du réseau des voies cyclables.</p>
Canton du Jura	5	<p>Concernant le réseau de voies cyclables dans le secteur La Ferrière-Les Bois, nous vous informons qu'une demande de la part de la Commission La Ferrière 2040 nous est parvenue ce printemps afin de connaître le potentiel de réalisation d'une liaison de mobilité douce entre Les Bois et La Ferrière, côté jurassien. Dans le Plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) du canton du Jura, les mesures 75 et 76 semblent correspondre aux itinéraires envisagés par la Commission La Ferrière 2040. De même, la commune des Bois est également intéressée par le développement d'une voie cyclable en direction de La Ferrière.</p> <p>Nous avons constaté sur la feuille cartographique n°5 « La Ferrières » que la continuité de ces potentielles liaisons cyclables n'est pas assurée dans le canton de Berne. Dans quelle mesure une telle liaison pourrait-elle être ajoutée au réseau de voies cyclables du canton de Berne suite à la présente procédure?</p> <p>Tout comme l'ensemble des cantons, suite à l'entrée en vigueur le 1er janvier 2023 de la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC, RS 750), le Canton</p>	Nb	<p>Le Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025 s'oriente à la hiérarchie du réseau recommandée par le guide pratique "Planification des réseaux de voies cyclables" de l'OFROU et définit sur cette base des voies cyclables avec une fonction de réseau d'importance cantonale. Pour le réseau quotidien contient ainsi les voies express cyclables ainsi que les liaisons principales. Ces liaisons doivent remplir des conditions de la fonction dans le réseau et du potentiel cyclable (voir annexe 4 Planification du réseau de voies cyclables des régions 26 – recommandations d'élaboration). Les "autres routes cantonales avec du trafic cycliste" n'est plus représenté dans le Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025. Les voies cyclables qui ne répondent pas aux critères pour les liaisons principales peuvent être définies de manière contraignante en tant liaisons secondaires dans les plans directeurs ou les plans d'affectation communaux.</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>du Jura sera amené prochainement à adapter son Plan sectoriel des itinéraires cyclables. Nous ne manquerons pas de vous consulter lors de la procédure de révision de ce plan sectoriel.</p> <p>Le réseau de voies cyclables de la commune de Moutier sera notamment intégré au Plan sectoriel des itinéraires cyclables du canton du Jura. Actuellement, les voies cyclables pour les loisirs comportent l'itinéraire « La Suisse à vélo » n°54 (Arc jurassien) qui traverse la commune d'est en ouest, et l'itinéraire « La Suisse à vélo » n°64 (Lötschberg–Jura) permettant de relier Courrendlin à Moutier. Ce dernier sera peut-être amené à être modifié dans le cadre du projet « Avenir de la Suisse à vélo 2030 » mené par Suisse Mobile en collaboration avec les cantons. Le réseau de voies cyclables pour les déplacements du quotidien devra également être développé dans la commune de Moutier et permettre de relier les villages de la couronne prévôtoise. Ainsi, le développement de ce réseau sera à réaliser en coordination avec le canton de Berne.</p> <p>D'autres part et selon vos projets à venir nous serions disposés à étudier d'éventuels parcours ou liaisons entre les réseaux cyclables (vélo et VTT) jurassiens et ceux du canton de Berne.</p> <p>Tout en restant à disposition pour d'autres renseignements, nous vous adressons nos meilleures salutations.</p>		
Kanton Solothurn		<p>Das RGSK Oberaargau wird revidiert. Im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung wurde die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Kantons Solothurn zur Stellungnahme eingeladen. Aktuell revidiert der Kanton Solothurn seinen Velonetzplan. Neu werden Velovorrangrouten und Velohaupttrouten geschaffen. Diese führen bis an die Kantonsgrenzen. Es sind deshalb an verschiedenen Orten Anschlüsse mit gleicher Qualität der Infrastruktur auf Bernischer Seite sicherzustellen, damit die Velofahrenden nicht durch Kantonsgrenzen behindert werden.</p>	B	Das Tiefbauamt sorgt für die Abstimmung der verschiedenen Velowegnetzplanungen. Weitere Veränderungen werden in der Anpassung vom Sachplan 2027 berücksichtigt.
		<p>Seitens des Kantons Bern ist zudem im Ortsteil Steinhof der Gemeinde Aeschi SO eine Veloroute geplant (Massnahme 32). Der Kanton Solothurn begrüsst diese Massnahme und unterstützt das Projekt im Rahmen seiner rechtlichen Möglichkeiten gerne. Velowege und Fusswege werden im Kanton Solothurn durch Art 4 bis des Strassengesetzes geregelt. Der Artikel lautet wie folgt:</p> <p>Artikel 4 bis* Velowege und Fusswege</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Velo- und Fusswege können auf oder getrennt von Kantons- oder Gemeindestrassen geführt werden. 2. Velo- und Fusswege, welche getrennt von der Strasse geführt werden, werden jener Strasse zugeordnet, welcher sie funktional angehören. 3. Planung, Bau, Finanzierung und Unterhalt der spezifischen Ausgestaltung von Velowegen von kantonaler Bedeutung, die über Gemeindestrassen führen, liegen in der Zuständigkeit des Kantons. 4. Der Regierungsrat bezeichnet die Velowege von kantonaler Bedeutung. Die kantonale Velowegplanung unterliegt Artikel 3 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978. <p>Zur Erstellung einer spezifischen Veloverbindung ergeben sich grundsätzlich zwei rechtliche Möglichkeiten:</p> <p>Erstens kann eine Verbindung als Veloweg von kantonaler Bedeutung</p>	H	Die Ausführungen werden als Hinweis für die künftige Umsetzung aufgenommen. Gemäss Velopotenzialanalyse des Kantons Bern erreicht die Verbindung mehr als 500 Velofahrten pro Tag.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>bezeichnet werden. Dazu ist ein gewisses zu erwartendes Veloverkehrsaufkommen nötig (aktuell ein DTV > 500 Fahrten). Für die Verbindung Herzogenbuchsee – Wynigen verfügt der Kanton Solothurn über keine Daten. Kann seitens des Kantons Bern ein entsprechendes Potential nachgewiesen werden, so kann der Abschnitt in einer zukünftigen Revision des Solothurnischen Velonetzplanes (geplant ca. 2027) als Veloroute von kantonaler Bedeutung aufgenommen werden. Dies bedingt aber einen Anschluss auf gleicher Hierarchiestufe (Velohauptroute oder Velovorrangroute) auf Bernischer Seite.</p> <p>Eine zweite Möglichkeit ergibt sich aus Absatz 2. Wird die Qualität einer Kantonsstrasse für den Veloverkehr als ungenügend erkannt, so kann ein strassenbegleitender Veloweg erstellt werden. Dazu ist jedoch eine Solothurnische Kantonsstrasse notwendig. Da die Kantonsstrasse 240 Burgdorf – Wynigen –Langenthal jedoch vollständig auf Bernischem Territorium liegt, fehlt die rechtlich notwendige Strassenachse, bzw. die Aufgabe fällt dem Kanton Bern zu. Sollte der Kanton Bern Veloinfrastrukturen auf Solothurnischem Territorium erstellen wollen, so unterstützt dies die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Kantons Solothurn gerne.</p> <p>Seitens des Kantons Solothurn sind folgende grenzüberschreitenden Velohaupttrouten geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - H 102 Solothurn – Flumenthal – (Wiedlisbach BE) - H 108 Subingen – Aeschi SO – (Herzogenbuchsee BE) - H 110 (Wangen a. Aare BE) – Deitingen – Luterbach – Solothurn – Zuchwil - H 203 Hägendorf – Oensingen – (Niederbipp BE) <p>Es wäre zu begrüssen, wenn der Kanton Bern eine Verbindung zwischen H 102 und H 203 sowie der H 110 schaffen würde.</p> <p>Wir bitten Sie auf Solothurnischem Territorium die Solothurnischen Korridore für Velovorrang- und Velohaupttrouten orientierend darzustellen. Dies betrifft insbesondere die Gemeinde Grenchen. Die Geodaten liefern wir Ihnen gerne.</p> <p>Der Kanton Solothurn weist sämtliche Kantonsstrassen dem Basisnetz zu. Im Sinne der besseren Lesbarkeit der Bernischen Hauptverbindungen bitten wir Sie auch das anschliessende Solothurnische Kantonsstrassennetz als Basisnetz im Plan darzustellen, eventuell in der Signatur «Velowege der Nachbarkantone»</p>		
			B	Die wichtigen Velowege der Nachbarkantone wurden im Bereich der Kantonsgrenze als informativer Inhalt ergänzt.
Municipalité de Court		<p>En ce qui concerne l'itinéraire n° 17, le Conseil municipal de Court tient à vous informer qu'il projette d'aménager une nouvelle piste de mobilité douce permettant de relier l'actuel tracé (n° 17) à la gare CFF de Court (sans passer par des routes ouvertes au trafic automobile). Ce projet est soutenu par la région Jura bernois.Bienne (Jb.B) et par le canton (OACOT). Le Conseil municipal souhaiterait vous présenter rapidement le tracé exact de cette liaison à la gare CFF. Dans l'idéal, il souhaiterait également que ce tracé soit pris en compte dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025. Par ailleurs, la question d'un potentiel soutien financier cantonal devrait pouvoir être discutée avec vous. Nous vous remercions d'ores et déjà de prendre contact avec nous pour de plus amples détails.</p>	Nb	<p>La nouvelle piste ne peut malheureusement pas être intégré au plan sectoriel vélo cantonal :</p> <p>1. Voies cyclables cantonales pour les loisirs : Il n'existe aucune raison de faire passer l'itinéraire loisir Nr. 17 par la nouvelle piste de mobilité douce au lieu de passer par le Chemin de Savaronne (comme existant). a. Le Chemin de Savaronne a déjà une charge de trafic très faible (« Riverains autorisées » entre Le Champe de Bové et la STEP). b. La pente naturelle existante du Chemin de Savaronne est plus</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
				<p>agréable que la pente du court chemin à élargir entre le Chemin de la Scierie et le Chemin de Savaronne</p> <p>c. La situation avec le passage entre les deux bâtiments commercial par la surface de manœuvre pour les Livraisons n'est pas idéal pour un itinéraire loisir.</p> <p>d. Avec la nouvelle piste de mobilité douce l'itinéraire est bien reliée à la gare même si elle ne passe pas directement par la gare.</p> <p>2. Voies cyclables cantonales pour la vie quotidienne : La liaison améliorée par la nouvelle piste cyclable et piétonne doit être considérée comme une liaison secondaire en raison de la fonction de liaison communale entre la gare et la zone industrielle. Les liaisons secondaires ne font pas partie du réseau des voies cyclable cantonal, elles doivent être définies dans les réseaux cyclables communaux.</p>
Tiefbauamt des Kantons Bern Oberingenieurkreis III		Liaison cyclable Evillard-Bienne: il s'agit d'une combinaison d'une piste cyclable cantonale (là où la piste n'existe pas encore aujourd'hui) et d'une liaison de remplacement (parties de la liaison sur des routes communales/privées existantes).	B	Nach Rücksprache mit der Stadt Biel und der Gemeinde Leubringen werden die Ergebnisse der Studie Veloverbindung Biel-Leubringen in den Sachplan aufgenommen.
Pro Natura Bern		<ul style="list-style-type: none"> - Bei der allfälligen Erstellung neuer Velowege ist die Routenführung so zu wählen, dass bestehende Naturschutzgebiete, -objekte oder Flächen mit erhöhtem ökologischem Wert (Wildeinstandsgebiete) mit ausreichendem Abstand umfahren werden. - Bei der Gestaltung neuer respektive dem Ausbau bestehender Velorouten regen wir an, dass jeweils geprüft wird, ob im Rahmen der Anpassungen Möglichkeiten bestehen, gleichzeitig auch Vernetzungen für Wildtiere zu etablieren beispielsweise in Form von artenreichen Wildhecken entlang der Velowege. - Routen, welche durch bekannte Wildeinstände führen, nehmen den Wildtieren die letzten Rückzugsräume und dürfen nicht im Mountainbike-Routennetz einbezogen werden. - Es ist zu prüfen, ob im Rahmen der Umsetzung Entsiegelungen möglich sind. - Versiegelungen sollten sich auf ein funktionelles Minimum beschränken. - Weitere Faktoren betreffend Umweltverträglichkeit sind in der Ausarbeitung der einzelnen Streckenabschnitte detaillierter zu prüfen (z. B. Lichtverschmutzung, Naturraumaufwertung wie Bike and Ride Stationen etc.) - Es braucht eine Abstimmung der Routen mit dem Wald-Wild-Konzept. - Velobahnen sind wo immer möglich frei von MIV zu halten; Autoparkplätze entlang der Velobahnen erhöhen das motorisierte Verkehrsaufkommen und mindern die Attraktivität von Velobahnen erheblich. - Wir begrüßen das Vorhaben, Veloverkehr im Vergleich zum motorisierten Verkehr stärker zu gewichten. Es sollte in Betracht gezogen werden, den Ausbau des Velonetzes, der zur Entlastung der Strassen führt, auf Kosten des MIV auszubauen. 	H	
		Es wird empfohlen die Mitwirkungsberichte von regionalen Mountainbikerichtplänen mit dem Sachplan Velowegnetz abzustimmen.	B	Die regionalen Planungen werden für die Fortschreibung des Sachplan Velowegnetz berücksichtigt



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
Region Oberaargau		1. Sachplan Velowegnetz (SVN) - Kap. 2.3 Nachführung: Als geringfügige Änderung sollte noch die Löschung von Schwachstellen und Netzlücken ermöglichen, sofern diese umgesetzt wurden.	Nb	Kap. 2.3 Die Definition von Nachführungen und Anpassungen folgt der Baugesetzgebung.
		- Kap. 2.4 Zusammenarbeit: Absatz 4: Eingriffe sind dem Tiefbauamt zu melden.	Nb	Kap. 2.4 Die Meldung hat an das Dienstleistungszentrum zu erfolgen.
		- Kap. 3.2.2 Netzhierarchie Doppelnennung Quell- und Zielverkehr streichen	B	Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 wurde entsprechend angepasst.
		- Kap. 3.2.4 Schwachstellen Kann wichtige Schwachstelle noch weiter präzisiert/umschrieben werden? Kann eine Region eine Velonebenverbindung auf einer Kantonsstrasse oder einem Abschnitt davon festlegen? Und darauf noch eine Schwachstelle definieren? Wie wird damit umgegangen?	K	Kap. 3.3.4 Velonebenverbindung können auch auf Kantonsstrassen durch regionale oder kommunale, behördenverbindliche Pläne festgelegt werden. Auch eine Schwachstelle kann in den entsprechenden Plänen festgelegt werden. Der Kanton sorgt unter Berücksichtigung seiner Standards für Kantonsstrassen für eine allfällige Behebung. Lösungen, welche über den festgelegten kantonalen Standard hinaus gehen, sind durch die Gemeinden zu bestellen und zu finanzieren.
		- Kap. 3.2.5 Koordinationsstände Es wird festgestellt, dass die Definitionen der Koordinationsstände von denen der Massnahmen im RGSK/AP abweichen. Eine Harmonisierung der Definitionen ist notwendig damit keine Übersetzungen zwischen den Instrumenten notwendig ist. Bspw. FS: Im SNV fehlt die im AP verwendete Formulierung: Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich.	B	Kap 3.2.5 Die Formulierung der Koordinationsstände wurde präzisiert.
		- Kap. 4.1 Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt Die Region begrüsst, dass die RVNP die Grundlage für die behördenverbindlichen Velowegnetzplanungen der Gemeinden und des Kantons ist. Letzter Absatz: Die Gemeinden planen, bauen, betreiben und unterhalten die Velowege auf Gemeinde- und Privatstrassen inkl. Waldstrassen und sorgen für deren freie Befahrbarkeit. Es ist nicht klar, welche Aufwände für die Gemeinden entstehen. Es muss festgehalten, weiter präzisiert werden, dass der Unterhalt für die Sicherstellung der freien Befahrbarkeit nicht vollumfänglich zu Lasten der Gemeinde geht. Baumschnitt etc. verbleibt in der Pflicht der Eigentümerschaft.	B	Kap. 4.1 Die Zuständigkeit des Unterhalts ist in den Artikel 41 und 42 SG geregelt. Der Sachplan Velowegnetz (SVN) 25 wurde entsprechend angepasst.
		- Kap. 7 Kartenteil Die Region Oberaargau beantragt, dass die aktuell in Abschluss befindliche Regionale Velonetzplanung in den Sachplan Velowegnetz überführt wird. Die Regionale Velonetzplanung erfüllt alle wesentlichen Elemente der neuen Vorgehensweise. Zur definitiven Klärung wird eine Koordinations-sitzung im Anschluss an die Mitwirkung vorgeschlagen, in welcher die Zuteilung Velohauptverbindung I + II definiert werden kann. Damit wird sichergestellt, dass die anstehenden Studien noch vor 2027 mit Beiträgen seitens OIK IV angegangen werden können.	B	Die beantragten Änderungen gemäss regionaler Velonetzplanung Oberaargau werden gemäss der gemeinsamen Bereinigungsbesprechung vom 25.02.2025 vorgenommen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>- Durch das Weglassen der Kategorie mit dem niedrigsten Potenzial erhalten wir nun ein Velowegnetz, welches nur beschränkt zusammenhängend, direkt, und durchgehend ist (Siehe Kap. 3, Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern). Aus unserer Sicht sollte das Velowegnetz auf Kantonaler als auch Regionaler Stufe identisch sein. Die Reichweite des Velos ist regional. Da macht eine höhere differenzierte Stufe wenig Sinn.</p>	K	Der Kanton hat sich mit den Regionen darauf verständigt, dass die Regionen über die RVNP das Velowegnetz des Kantons planen, jeweils auf den Raum der Region beschränkt und gut koordiniert mit Nachbarregionen und -kantonen. Velowege mit kantonaler Netzfunktion werden in den Sachplan Velowegnetz übernommen. Velowege ohne kantonale Netzfunktion sollen über kommunale Velowegnetzpläne, z. B. in Form eines Verkehrsrichtplans, behördenverbindlich gemacht werden. Der Kanton unterstützt die Regionen bei der RVNP durch Kantonsbeiträge und begrüsst die Planung eines zusammenhängenden Netzes von durchgängigen und direkten Velowegen.
		<p>2. Erläuterungsbericht: Anpassungen (ab S.6) Im Erläuterungsbericht sind insb. die vorgesehenen Anpassungen gelistet, welche im Plan eine „grüne Nummer“ aufweisen. Die Anpassungen dazu werden Ihnen infolge der technischen Unmöglichkeit, diese hier aufzuführen, in einem separaten Email zugestellt. Es wird erwartet, dass hier noch ein Abgleich im kantonalen Sachplan Velowegnetz im Rahmen der nun laufenden Überarbeitung stattfindet.</p>	B	Der Sachplan wurde anhand der separat eingereichten Liste abgeglichen und mit der Region Ob- und Nidwalden besprochen.
		<p>3. Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern (mb-vf-rl-velowegnetzplanung-im-kanton-bern.pdf)</p> <p>Kap. 3.3.1: Die Region Ob- und Nidwalden hat bislang keine eigentlichen Velonebenverbindungen festgelegt. Diese Stufe ist bei einer nächsten Überarbeitung intensiv zu bearbeiten. Dabei ist noch näher zu klären wie mit dem Fall umgegangen wird, wenn eine Gemeinde eine Velonebenverbindung auf einer Kantonsstrasse festlegen will und dieser Abschnitt aufgrund eines fehlenden Potenzials für den Kanton bislang unter der Kategorie übriges „Übrige Kantonsstrassen“ fungierte.</p> <p>Kap. 3.3: Es wäre wünschenswert, wenn der Begriff „grössere öffentlich zugängliche Veloparkierungsanlagen“ mit einem quantitativen Wert versehen würde. >50?</p> <p>Kap. 3.6: Im Kanton Bern bestehen viele öffentlich zugängliche Veloparkierungsanlagen mit mehr als 50 Abstellplätzen (bspw. Schulen, Schwimmbäder, Einkaufen). Entsteht ein wirklicher Mehrwert, wenn diese Elemente erhoben, periodisch nachgeführt und dargestellt werden? Dies ist in Hinblick auf den Aufwand für die Datenpflege zu überdenken. Möglicherweise reicht die Darstellung in Kombination mit Mobilitätshubs oder dergleichen.</p> <p>Hinweis Kap. 5 letzter Absatz: Die Fördermodalitäten für die verschiedenen Kantonsbeiträge sind in spezifischen Kantons-Richtlinien geregelt. Grundvoraussetzung für alle Kantonsbeiträge und Kostenbeteiligungen im Zusammenhang mit der Veloförderung ist jeweils die behördenverbindliche Festlegung im Sachplan Velowegnetz.</p>	N	<p>Die kommunale Festlegung von Velonebenverbindungen auf Kantonsstrassen ist grundsätzlich möglich, setzt aber die Zustimmung des kantonalen Tiefbauamtes voraus.</p> <p>Gemäss der zitierten RL Velowegnetzplanung im Kanton Bern (sowie den Anforderungen des Bundes), sind Veloparkierungsanlagen von mehr als 50 Abstellplätzen in Plänen festzuhalten. Im Hauptfokus des Kantons Bern stehen die Bike+Ride-Anlagen an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (vgl. Artikel 61/62 Strassengesetz).</p> <p>Die gute Planung und Sicherung der bestehenden Veloparkierungsanlagen erfordert die Kenntnis des jeweils aktuellen Bestands.</p> <p>Die genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen und für die separate Erarbeitung der RVNP 26 berücksichtigt.</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		4. Velo-Ersatzverbindungen – Festlegung, Bau, Betrieb und Unterhalt Das Dokument scheint stimmig.		
		5. Sachplan Velowegnetz Keine Bemerkungen.		
		Die Region Oberaargau beantragt, dass die aktuell in Abschluss befindliche Regionale Velonetzplanung in den Sachplan Velowegnetz überführt wird. Die Regionale Velonetzplanung erfüllt alle wesentlichen Elemente der neuen Vorgehensweise. Zur definitiven Klärung wird eine Koordinations Sitzung im Anschluss an die Mitwirkung vorgeschlagen, in welcher die Zuteilung Velohauptverbindung I + II definiert werden kann. Damit wird sichergestellt, dass die anstehenden Studien noch vor 2027 mit Beiträgen seitens OIK IV angegangen werden können.	B	Die beantragten Änderungen gemäss regionaler Velonetzplanung Oberaargau werden gemäss der gemeinsamen Bereinigungsbesprechung vom 25.02.2025 vorgenommen.
		Entlassung der Kantonsstrasse OK, wenn die Verbindung Thunstettenstr. Aufgenommen wird. Sonst steht die Velosanierung Kreisverkehr (reg. Nr. 46) in Frage. Oder Behandlung gemäss Praxishilfe Velobahnen S.9 Absatz 2	B	Die Verbindung über die Thunstettenstrasse wird bis zur Eisenbahnstrasse aufgenommen. Die Nr. 105 bezieht sich jedoch auf die Aufnahme der Verbindung über die Porzellanstrasse in die Mittelstrasse anstatt die "Ecke" über den Knoten Bleienbachstr/Ringstr/Lotzwilstr. Grundsätzlich: Die Sanierung des Kreisels Thunstettenstr/Ringstr. mit dem Projekt Sanierung Ringstrasse gilt der Behebung des Unfallschwerpunkts. Diese Sanierung des Kreisels ist durch "den Ersatz" der Ringstrasse durch die Eisenbahnstrasse nicht in Frage gestellt (genauso wie das gesamte Projekt Sanierung Ringstrasse). Auch das Erschliessungsnetz muss für Velofahrende sicher befahrbar sein!
	3, 9; 27, 42, 47	Bezüglich Festlegung Ersatzverbindungen - grüne Nummer 27 Langenthal (Eisenbahnstrasse, Blumenstrasse, Dennliweg) Ersatzverbindung Festsetzung(FS): Eisenbahnstrasse, Blumenstrasse,Dennliweg: D: deckt sich mit reg. Planung - grüne Nummer 42 Nieder-/ Oberbipp (KS 5, Niederbipp-Oberbipp): Grundsätzlich OK, deckt sich aber noch nicht mit regionaler Planung (Region hale keinen Ersatz vorgesehen). - grüne Nummer 47 Auswil, Huttwil, Rohrbach (KS 244, Huttwil-Rohrbach): Grundsätzlich OK, deckt sich noch nicht mit regionaler Planung (Region hale keinen Ersatz vorgesehen). Bedingung wäre aufnehmen einer Schwachstelle Bahnunterführung Friloweg/Langenthalstrasse.	Z	
		Grundsätzlich OK. So bleibt Restaurant Unterberken an der Route (wie heute).	Z	
		Im Auszug ist ersichtlich, dass das Basisnetz der Velohauptverbindung II zugewiesen ist. In Abweichung zum Vorschlag des ASTRA gibt es zwei Velohauptverbindungsarten (Dies ist erschwerend für die schweizweite Harmonisierung). Es ist sicherzustellen, dass die Kommunikation für die Bevölkerung gut ist. Mit dem vorliegenden Entwurf ist anzunehmen, dass die Kantonalen und Bundesweiten Geodaten nicht gleich sein werden. Damit einhergehend würden bspw. Swisstopo und Geoportal Bern nicht das gleiche Bild abgeben.	B	Die Velohauptverbindungen unterscheiden sich innerhalb des Kantons Bern aufgrund des Velopotenzials nach Artikel 45 Absatz 3 (SG). Im Hinblick auf die schweizweite Harmonisierung sollten beide Verbindungen als Velohauptverbindungen angesehen werden.
		Kap. 2.4 Zusammenarbeit: Absatz 4: Eingriffe sind dem Tiefbauamt zu melden.	Nb	Die Meldung hat an das Dienstleistungszentrum zu erfolgen.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Kap. 3.2.5 Koordinationsstände Es wird festgestellt, dass die Definitionen der Koordinationsstände von denen der Massnahmen im RGSK/AP abweichen. Eine Harmonisierung der Definitionen ist notwendig damit keine Übersetzungen zwischen den Instrumenten notwendig ist. Bspw. FS: Im SNV fehlt die im AP verwendete Formulierung: Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich.</p>	B	<p>Kap 3.2 Die Formulierung der Koordinationsstände wurde präzisiert.</p>
	4, 9; 68, 69	<p>Bezüglich Festlegung neuer Velowanderrouen: - grüne Nummer 68 Langenthal: OK, ist in der reg. Velonetzplanung (war Antrag OIK IV). Jetzt aufnehmen gut, Planung OIK IV läuft bereits. - grüne Nummer 69 Bannwil, Berken, Graben, Walliswil b. Niederbipp: Grundsätzlich OK. So bleibt Restaurant Unterberken an der Route (wie heute).</p>	Z	
	3, 4, 9; 92, 94, 95, 104	<p>Weitere Anpassungen: - grüne Nummer 92 Langenthal: OK, ist so auch in der reg. Velonetzplanung - grüne Nummer 94 Wiedlisbach: OK, ist so auch in der reg. Velonetzplanung - grüne Nummer 95 Aarwangen, Bannwil, Niederbipp, Schwarzhäusern: OK, ist so auch in der reg. Velonetzplanung - grüne Nummer 104 Langenthal, Roggwil: OK, ist so auch in der reg. Velonetzplanung (war Antrag OIKIV). Jetzt aufnehmen gut, Planung OIK IV läuft bereits.</p>	Z	
	9; 105	<p>- grüne Nummer 105 Langenthal: Entlassung der Kantonsstrasse OK, wenn die Verbindung Thunstettenstr. aufgenommen wird. Sonst steht die Velosanierung Kreisverkehr (reg. Nr. 46) in Frage. Oder Behandlung gemäss Praxishilfe Velobahnen S.9 Absatz 2</p>	B	<p>Die Verbindung über die Thunstettenstrasse wird bis zur Eisenbahnstrasse aufgenommen. Die Nr. 105 bezieht sich jedoch auf die Aufnahme der Verbindung über die Porzellanstrasse in die Mittelstrasse anstatt die "Ecke" über den Knoten Bleienbachstr/Ringstr/Lotzwilstr. Grundsätzlich: Die Sanierung des Kreisels Thunstettenstr/Ringstr. mit dem Projekt Sanierung Ringstrasse gilt der Behebung des Unfallschwerpunkts. Diese Sanierung des Kreisels ist durch "den Ersatz" der Ringstrasse durch die Eisenbahnstrasse nicht in Frage gestellt (genauso wie das gesamte Projekt Sanierung Ringstrasse). Auch das Erschliessungsnetz muss für Velofahrende sicher befahrbar sein!</p>
		OK, ist so auch in der reg. Velonetzplanung	Z	
Regional Konferenz Oberland-Ost	21; 70	<p>Routenanpassungen: Nr. 70, Blatt 21: In Absprache mit der Bauverwaltung Innertkirchen, SchweizMobil und den Berner Wanderwegen wird die bestehende Route auf dem Abschnitt zwischen Hoplauenen und Mühlestalden weg von der Kantonsstrasse auf den Wanderweg umgelegt. Der Weg ist ausparzelliert und die Gemeinde als Grundeigentümerin unterstützt die Umliegung.</p>	B	<p>Die Routenoptimierung wird für die Festlegung der nationalen MTB-Route Nr. 1 im Sachplan Velowegnetz berücksichtigt.</p>
Regionalkonferenz Bern-Mittelland		<p>Thema Mountainbike Die RKBM hat bei der Aktualisierung der RVNP den Schwerpunkt auf die Bearbeitung des Alltagsvelonetzes gelegt und das Freizeitvelonetz nur teilweise berücksichtigt. Ein regionales Mountainbikenetz wird erst zu einem späteren Zeitpunkt (ab 2026/2027) erarbeitet.</p>	K	
		Bei den Planungen der Vorrangrouten bzw. Velobahnen gibt es, abgesehen von der Verwendung unterschiedlicher Begrifflichkeiten, keine Differenzen	Nb	<p>Der Sachplan Velowegnetz 2025 stützt sich auf die Netzhierarchie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA und legt</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>zwischen dem kantonalen Sachplan Velowegnetz und der RVNP.</p> <p>Eine Differenz besteht bei der in der RVNP vorgesehenen tangentialen Hauptverbindung. Im Sachplan Velowegnetz sollen diese Routen einer niedrigeren Netzhierarchie zugeordnet werden. Die RKBM empfiehlt, von dieser Massnahme abzusehen.</p> <p>Zwischen dem Sachplan und der RVNP gibt es keine Widersprüche bezüglich der vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrssicherheit an den Knotenpunkten.</p> <p>Geprüft wurden ebenfalls die Massnahmen BM.FVV-Ü.104 zum Thema siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten sowie BM.FVV-Ü.105 zur Verkehrssicherheit auf Strecken: ► Die Massnahme BM.FVV-Ü.105.01, welche die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Strecke Iffwil – Jegenstorf vorsieht, steht im Widerspruch zur im Sachplan vorgesehenen Massnahme 2, in der die Aufhebung dieser Strecke vermerkt ist. Die RKBM ersucht den Kanton, von dieser Aufhebung abzusehen, da es sich bei dieser Route um einen Schulweg handelt. ► Die sonstigen Massnahmen unter BM.FVV-Ü.104 und BM.FVV-Ü.105 sind kongruent zum kantonalen Sachplan Velowegnetz.</p>		damit die Velowege mit kantonaler Netzfunktion fest. Im Alltagsnetz sind dies Velobahnen und Velohauptverbindungen. Diese Verbindungen müssen dabei bestimmten Anforderungen an die Verbindungsfunktion und das Velopotenzial (vgl. Anhang 4: regionale Velowegnetzplanung RVNP 26 – Bearbeitungshinweise) entsprechen. "Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr" werden im Sachplan Velowegnetz 2025 nicht mehr als informativer Inhalt dargestellt. Velowege, welche den Anforderungen an Velohauptverbindungen nicht entsprechen, können als Velonebenverbindungen in behördenverbindlichen Richt- oder Nutzungsplänen der Gemeinden festgehalten werden.
		<p>Abgleich RVNP mit neuen Inhalten und Änderungen im kantonalen Sachplan Velowegnetz</p> <p>Die neuen Massnahmen und Änderungen, die im Erläuterungsbericht des kantonalen Sachplan Velowegnetzes und in den Kartenblättern mit grünen Nummern versehen sind, hat die RKBM mit der derzeit in Bearbeitung befindlichen regionalen Velonetzplanung abgeglichen und in der folgenden Tabelle erfasst:</p> <p>3 Münsingen Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Mühletalstrasse : Kongruent mit Massnahme BM.FVV-Ü.101.08: Planung Vorrangroute Konolfingen – Münsingen</p> <p>4 Frauenkappelen- Mühleberg , Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Flurwege nordseitig neben Kantonsstrasse: Keine Massnahme in RVNP</p> <p>5 Frauenkappelen-Oberdiessbach: Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Diessbach-/Freimettigenstrasse: Keine Massnahme in RVNP</p> <p>6 Belp; Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Eichenweg, Kastanienweg, Scheuermattweg, Flurwege bis Gürbequerung Breitmatt: Keine Massnahme in RVNP</p> <p>7 Belp Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Thalgutstrasse, Uferweg Gürbe bis Gürbequerung Breitmatt: Keine Massnahme in RVNP</p> <p>8 Toffen Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Gürbestrasse Keine Massnahme in RVNP</p> <p>9 Kaufdorf Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Wiesenweg Keine</p>	K	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Massnahme in RVNP</p> <p>10 Thurnen Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Allmendstrasse, Moosstrasse, Neumattstrasse Keine Massnahme in RVNP</p> <p>11 Thurnen Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Flurweg, Gürbe Uferweg Keine Massnahme in RVNP</p> <p>14 Bätterkinden Schalunen Büren zum Hof Frauenbrunnen: Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Weg entlang Bahntrasse: Teilweise Überschneidung mit Massnahme BM.FVV-Ü.104.06: Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt Fraubrunnen</p> <p>15 Grafenried Jegenstorf: Ersatzverbindung Festsetzung (FS): Weg entlang Bahntrasse Keine Massnahme in RVNP</p> <p>31 Stettlen Vechigen: Ersatzverbindung Zwischenergebnis (ZE): KS 234, Stettlen Boll. Zu ersetzende Kantonstrasse: Keine Massnahme in RVNP</p> <p>32 Kirchlindach Meikirch Wohlen bei Bern: Ersatzverbindung Zwischenergebnis (ZE): KS 236, Herrenschwanden – Kirchlindach. Zu ersetzende Kantonstrasse Keine Massnahme in RVNP</p> <p>33 Wohlen bei Bern Ersatzverbindung Vororientierung (VO): KS 235, Murzelen –Illiswil Keine Massnahme in RVNP</p> <p>34 Biglen-Grosshöchstetten: Ersatzverbindung Vororientierung (VO): KS 229, Biglen – Grosshöchstetten. Zu ersetzende Kantonstrasse Kongruent mit Massnahme BM.FVV-Ü.105.04: Verkehrssicherheit Strecke Biglen –Grosshöchstetten</p> <p>35 Grosshöchstetten Zäziwil Ersatzverbindung Vororientierung (VO): KS 229, Grosshöchstetten – Zäziwil: Kongruent mit Massnahme BM.FVV-Ü.105.05: Verkehrssicherheit Strecke Zäziwil – Grosshöchstetten</p> <p>36 Krauchthal Vechigen Ersatzverbindung Vororientierung (VO): KS 234.4 Lindental – Krauchthal Keine Massnahme in RVNP</p> <p>49 Bern-Köniz Festlegung der Linienführung der Velobahn im Wangental (Korridor V14) Abschnitt Thörishaus – Bern gemäss durchgeführter Korridorstudie. Im Abschnitt Neuenegg – Thörishaus sind die notwendigen Massnahmen für eine Velobahn unverhältnismässig: Perimeter in RVNP als Vorrangroute definiert Netzergänzung auf geplanten Alltagsrouten Nr. 190 vorgesehen</p> <p>51 Heimberg, Kiesen, Münsingen, Oppligen, Steffisburg, Thun,Uetendorf, Uttigen, Wichtrach: Festlegung der Linienführung der Velobahn Münsingen – Thun (Teilabschnitt Korridor V6): In RVNP Vorrangroute Bern bis Münsingen im Fokus Im Perimeter Münsingen – Thun folgende Massnahme: BM.FVV-</p>		



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Ü105.06: Planung Verkehrssicherheit Kiesen – Wichtrach. Zudem diverse Netzergänzungen im Perimeter vorgesehen</p> <p>52 Bremgarten Kirchlindach Meikirch Radelfingen Schüpfen Seedorf Wohlen bei Bern: Neue signalisierte lokale Velowanderoute Nr. 890 «Frienisberg-Fernsichtroute» Keine Massnahme in RVNP</p> <p>53 Bowil, Eggwil, Freimettigen, Grosshöchstetten, Konolfingen, Langnau i.E., Linden, Niederhünigen, Röthenbach i.E., Signau, Trubschachen, Oberthal : Neue signalisierte lokale Velowanderouten aus dem Konzept «Hügu-Himu»: Nr. 499 «Herzschlaufe Langnau»: Keine Massnahme in RVNP 36 Krauchthal-Vechigen</p> <p>55 Affoltern i.E., Burgdorf Ersigen, Hasle b. Burgdorf, Heimiswil, Krauchthal, Kirchberg, Lützelflüh, Oberburg, Rumendingen, Rüegsau, Vechigen, Wynigen: Neue signalisierte lokale Velowanderouten aus dem Konzept «Hügu-Himu»: 899 «Herzschlaufe Burgdorf». Keine Massnahme in RVNP</p> <p>56 Burgistein, Kaufdorf, Riggisberg, Thurnen , Toffen: Die Routenoptimierung Nr. 120 wird verlegt und verlängert. Ziel ist eine verbesserte Nutzergruppenausrichtung der Velolandroute Nr. 74 (Führung an Gürbe, Steigerung Attraktivität für Familien) : Keine Massnahme in RVNP</p> <p>57 Neuenegg: Die Routenoptimierung Nr. 122 wird aufgrund Prüfung mit Gemeinde aus dem Sachplan entlassen. Die Brücken sind für eine Unterquerung zu tief und der Damm zu schmal. Die notwendigen Massnahmen sind unverhältnismässig - Keine Massnahme in RVNP</p> <p>90 Laupen Neuenegg: Neue Führung Velowege mit kantonaler Netzfunktion gemäss Korridorstudie zu Korridor Nr. 04 (neue Schwachstelle Nr. 103): Kongruent mit vorgesehener Netzergänzung Nr. 111</p> <p>91 Laupen Neuenegg: Neue Führung Velowege mit kantonaler Netzfunktion gemäss Korridorstudie zu Korridor Nr. 04 (neue Netzlücke Nr. 104 und Führung auf Gemeinde-/Privatstrasse): Kongruent mit vorgesehener Netzergänzung Nr. 111</p> <p>96 Münsingen Neue Netzlücke Nr. 105, Velobahn Münsingen – Thun : Kongruent mit vorgesehener Velovorrangroute und diversen Netzergänzungen</p> <p>97 Münsingen-Wichtrach: Neue Netzlücke Nr. 106, Velobahn Münsingen – Thun / Kartenblatt 16: Kongruent mit vorgesehener Velovorrangroute und diversen Netzergänzungen</p> <p>99 Kiesen Oppligen Neue Netzlücke Nr. 108, Velobahn Münsingen – Thun: Kongruent mit vorgesehener Velo-vorrangroute und diversen Netzergänzungen</p> <p>100 Oppligen Neue Netzlücke Nr. 109, Velobahn Münsingen – Thun</p>		



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Perimeter in RVNP als Vorrangroute definiert</p> <p>Die geplanten Ersatzverbindungen sind in der RVNP nicht vorgesehen, sollten jedoch grundsätzlich kein Problem darstellen, solange dadurch keine grösseren Umwege entstehen. Die weiteren vorgesehenen neuen Massnahmen stehen grundsätzlich nicht im Widerspruch zur RVNP.</p> <p>Abgleich Massnahmenblätter der RVNP mit kantonalen Sachplan Velowegnetz:</p> <p>Planung Vorrangroute:</p> <p>BM.FVV-Ü.101.01 Bern Brünnen – Bern, Bahnhof : Kongruent, im Sachplan Velowegnetz als Velobahn ausgewiesen</p> <p>BM.FVV-Ü.101.02 Bern Münsingen Rubigen Allmendingen Muri bei Bern: Planung Vorrangroute Münsingen – Muri – Bern/Ostermundigen/Ittigen: Kongruent, im Sachplan Velowegnetz als Prüfung einer Velobahn ausgewiesen.</p> <p>BM.FVV-Ü.101.03 Bern-Wohlen bei Bern: Planung Vorrangrouten: Wohlen bei Bern / Halenbrücke – Bern, Bahnhof: Kongruent, im Sachplan Velowegnetz als Velobahn ausgewiesen</p> <p>BM.FVV-Ü.101.04 Bern Köniz Kehrsatz Belp: Planung Vorrangroute Münsingen – Belp – Bern, Bahnhof: Kongruent, im Sachplan Velowegnetz als Prüfung einer Velobahn ausgewiesen.</p> <p>BM.FVV-Ü.101.05 Bern Köniz Kehrsatz -Planung Vorrangroute Kehrsatz – Wabern – Bern, Bümpliz - Kongruent, im Sachplan Velowegnetz als Prüfung einer Velobahn ausgewiesen.</p> <p>BM.FVV-Ü.101.06 Bern Köniz Planung Vorrangroute Niederscherli/Schlieren – Köniz – Bern: Kongruent, im Sachplan Velowegnetz als Prüfung einer Velobahn ausgewiesen.</p> <p>BM.FVV-Ü.101.07 Ittigen Zollikofen Münchenbuchsee: Planung Vorrangroute, Münchenbuchsee – Oberzollikofen – Worblaufen – Bern: Kongruent, im Sachplan Velowegnetz als Prüfung einer Velobahn ausgewiesen.</p> <p>BM.FVV-Ü.101.08 Konolfingen Münsingen: Planung Vorrangroute Konolfingen – Münsingen: Kongruent, im Sachplan Velowegnetz als Prüfung einer Velobahn ausgewiesen.</p> <p>Planung Tangentiale Hauptverbindungen: BM.FVV-Ü.102.01 Wohlen bei Bern, Meikirch, Kirchlindach, Zollikofen: Planung Tangentiale Hauptverbindung Wohlen – Uettligen – Ortschwaben – Kirchlindach – Zollikofen: Widerspruch zu im Sachplan Velowegnetz vorgesehenen Massnah-</p>		



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>men 2 und 52. Es ist eine Zuordnung der Route zu einer tieferen Ebene der Netzhierarchie geplant.</p> <p>BM.FVV-Ü.102.02 Bern-Köniz: Planung Tangentiale Hauptverbindung Bern West – Niederwangen – Köniz: Widerspruch zu im Sachplan Velowegnetz vorgesehenen Massnahme</p> <p>2. Es ist eine Zuordnung der Route zu einer tieferen Ebene der Netzhierarchie vorgesehen.</p> <p>BM.FVV-Ü.103.01 Muri bei Bern Verkehrssicherheit Worbrasse/Moosstrasse - Keine Massnahme im Sachplan Velowegnetz</p> <p>BM.FVV-Ü.103.02 Wohlen bei Bern Verkehrssicherheit -Bernstrasse/Dorfstrasse - Keine Massnahme im Sachplan Velowegnetz</p> <p>BM.FVV-Ü.103.03 Zollikofen Verkehrssicherheit: Bernstrasse/Kreustrasse/Schulhausstrasse: Keine Massnahme im Sachplan Velowegnetz</p> <p>BM.FVV-Ü.103.04 Zollikofen Verkehrssicherheit: Bernstrasse/Kirchlindachstrasse -Keine Massnahme im Sachplan Velowegnetz</p> <p>BM.FVV-Ü.103.05 Ittigen Verkehrssicherheit: Grauholzstrasse/Längfeldstrasse -Keine Massnahme im Sachplan Velowegnetz</p> <p>BM.FVV-Ü.103.06 Ittigen Verkehrssicherheit - Tiefenaustrasse/Worblaufenstrasse - Keine Massnahme im Sachplan Velowegnetz</p> <p>BM.FVV-Ü.103.07 Ostermundigen Verkehrssicherheit - Obere Zollgasse/Bahnhofstrasse: Keine Massnahme im Sachplan Velowegnetz</p> <p>BM.FVV-Ü.103.08 Münsingen Verkehrssicherheit: Belpbergstrasse/Industriestrasse/Erlenauweg - Keine Massnahme im Sachplan Velowegnetz</p>		
Regionalkonferenz Emmental		<p>S. 20 "Das Mountainbike-Netz des Kantons Bern ist in die vier Räume Jura, Mittelland, Voralpen und Alpen gegliedert." Nennt die Kategorien gleich wie in der obenstehenden Abbildung.</p> <p>S.53 Es wäre hilfreich, wenn die Regionslinien eingezeichnet wären bzw. die Daten als Geodaten vorliegen würden. So gäbe es eine genauere Prüfung.</p>	B	Die Kategorie-Bezeichnung wurde angepasst.
Regionalkonferenz Oberland-Ost	21; 70	<p>Routenanpassungen: Nr. 70, Blatt 21: In Absprache mit der Bauverwaltung Innertkirchen, SchweizMobil und den Berner Wanderwegen wird die bestehende Route auf dem Abschnitt zwischen Hoplauenen und Mühlestalden weg von der Kantonsstrasse auf den Wanderweg umgelegt. Der Weg ist parzelliert und die Gemeinde als Grundeigentümerin unterstützt die Umliegung.</p> <p>Die allgemein gehaltenen und wenig spezifischen Fragen des Mitwirkungsformulars lassen keine differenzierte Meinungsäusserung zum Sachplanentwurf zu. Wir sind darüber etwas befremdet, da dies nicht im Sinne einer</p>	B	Die Routenoptimierung wird für die Festlegung der nationalen MTB-Route Nr. 1 im Sachplan Velowegnetz berücksichtigt.
			H	Die Rückmeldungen bezüglich der Zugänglichkeit der Plattform werden zur Kenntnis genommen und im nächsten Verfahren der Mitwirkung verbessert.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		breiten Erfassung der Interessen und eines konstruktiven Dialogs aller beteiligten Akteure ist. Wir lassen Ihnen deshalb auf diesem Weg die für uns wichtigen Punkte zukommen.		
		Neue Routenkorridore: Korridor Habkern – Unterseen: Von Habkern nach Unterseen ist eine Verbindungsrouten abseits der stark befahrenen Strasse notwendig, die das Dorf mit Interlaken verbindet. Die Gemeinden Habkern und Unterseen unterstützen ein entsprechendes Vorhaben	B	Routenkorridor wird als Vororientierung berücksichtigt.
Regionalverkehr Bern-Solothurn	8, 11.1, 12, 20; VB17, VB18, VB19, VB20, VB21, VB22, E12, E13	Bei der Ausarbeitung der einzelnen Projekte ist der RBS frühzeitig abzuholen um den Bahnkorridor zu sichern für zukünftige Ausbauten. Beim Veloweg Jegenstorf - Bätterkinden hat dies vorzüglich funktioniert. Bei Parallelführungen zur Bahn ist zu berücksichtigen, dass der Unterhalt des RBS die Velowege auch mit Transportern befahren darf und bei Arbeiten die Fahrzeuge am Rand abstellen kann.	H	
		Bei folgenden Projekten ist/kann der RBS betroffen sein (Liste ev. nicht vollständig) VB17 Worb – Deisswil – Bern, Bhf/Bern, Wankdorf VB18 Oberzollikofen – Worblaufen – Bern, Bhf Münchenbuchsee VB19 Oberzollikofen – Bern, Wankdorf – Bern VB20 Münchenbuchsee – Oberzollikofen (-Bern) VB21 Jegenstorf – Oberzollikofen VB22 Oberzollikofen – Hindelbank – Lyssach E12 KS 12, Bätterkinden – Fraubrunnen E13 KS 12, Grafenried – Jegenstorf	H	
SP Kanton Bern		Allgemeine Bemerkungen Die SP Kanton Bern begrüsst, dass die Anpassung des Sachplans wichtige Vorgaben durch das Veloweggesetz aufnimmt. Jedoch lässt die Form via E-Mitwirkung eine fundierte Rückmeldung nicht zu, da es schwierig ist, in dem Formular strukturierte Inhalte einzugeben und nicht alle im Sachplan zitierten Quellen öffentlich zugänglich sind.	H	Die Rückmeldungen bezüglich der Zugänglichkeit der Plattform werden zur Kenntnis genommen und im nächsten Verfahren der Mitwirkung verbessert.
	25; 11, 66, W113	Anhang 1.2 führt das Objekt W113 (Interlaken – Därligen). Es umfasst die Schwachstelle 11 (Därligen – Interlaken West), sollte jedoch darüber hinaus auch die qualitativ ähnliche Schwachstelle 66 (Leissigen – Därligen) umfassen. Von einer identischen Wegführung des Alltags- und Freizeitnetzes wird ausgegangen.	H	Eine neue Routenoptimierung im Bereich der Schwachstelle 66 wird aufgenommen. Alltags- und Freizeitnetz sind zwischen Leissigen - und Interlaken West gemeinsam zu führen.
	7; 25	Der Sachplan enthält weiterhin in Biel die Netzlücke 57 (Unterführung Bahnhof). Vermutlich, weil diese im genehmigten Sachplan Velo der Stadt Biel noch enthalten ist. Die Stadt Biel ist, zum Bedauern von Pro Velo, von einer Velounterführung durch den Bahnhof Biel wieder weggekommen (da nicht finanzierbar). Es sind einzelne Massnahmen aus dem Sachplan Velo der Stadt Biel auch in dieser Mitwirkungsversion enthalten (z.B. die Massnahme 71 aus dem Sachplan Velo Biel in der Massnahme 89). Aber längst nicht alle. Dies ist evtl. dem Detaillierungsgrad geschuldet. Was sind die Gründe und Kriterien, welche Massnahmen aufgeführt werden und welche nicht?	B	Es wurden in Abstimmung mit der regionalen Velowegnetzplanung der Region seeland.Biel/Bienne die Schwachstellen auf Velowegen mit kantonaler Netzfunktion übernommen. Im Rahmen der Bearbeitung der Mitwirkungseingaben der Stadt Biel, wurde mit dieser nochmals eine Bereinigung durchgeführt.
		Die Planungsunterlagen beschreiben den Planungsprozess des Velowegnetzes für alle Planungsstufen. Sie lassen es jedoch unklar, wie mit Differenzen	K	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		zwischen den Planungsstufen umgegangen wird, und welche Auswirkungen Differenzen auf die Umsetzung haben.		
		Für den nachgeführten Sachplan 2027 ist die Aufnahme von Veloparkierungen geplant. Wir empfehlen, darüber hinaus auch Standorte von Bike-Sharing Anbietern und geplante Anbindungen an den ÖV mit aufzunehmen.	H	
		Wir fordern, das gesamte Velowegnetz für den Alltag (Velobahnen, sowie Velohauptverbindungen I und II) zu signalisieren – letztere nicht nur bedarfsweise. Die Signalisation der kommunalen und kantonalen Velowege sollte koordiniert werden, da ansonsten Lücken bei der Signalisation entstehen könnten.	Nb	Eine durchgängige Signalisation des Veloalltagsnetzes ist aufgrund des hohen finanziellen (Ersatzsignalisation & Unterhalt) und personellen (Unterhalt) Aufwands als unverhältnismässig einzustufen. Der Kanton Bern verzichtet deshalb auch künftig auf eine durchgehende Signalisation. In Einzelfällen z.B. wenn der Alltagsverkehr von Kantonsstrassen abweicht wird die Signalisation von Alltagsvelowegen geprüft und umgesetzt.
Sportamt der Stadt Bern		<p>Seit 2022 sind das Sportamt der Stadt Bern, trailnet.ch sowie die Grundeigentümerin Bürgergemeinde Bern daran, das Projekt mittels Baubewilligung zu officialisieren. Als Trägerschaft fungiert das Sportamt der Stadt Bern, welches mit der Bürgergemeinde einen Nutzungsvertrag unterzeichnet (unterschriftsreife Vereinbarung liegt vor). Für das Baugesuch sowie Unterhalt und Betrieb ist trailnet.ch zuständig. Der Verein übernimmt ein Grossteil der Pflichten des Nutzungsvertrages mittels Leistungsvereinbarung.</p> <p>Nach abgeschlossener und positiver vollständiger Vorabklärung (Ende April 2024, Leitbehörde Stadt Bern) wird nun das Projekt gemeinsam mit dem Amt für Wald und Naturgefahren, Abteilung Naturförderung LANAT und dem Jagdinspektorat bereinigt, damit die Baueingabe (voraussichtlich Anfang 2025) erfolgen kann.</p> <p>Wir begründen den Antrag des Bremer Bike Loop in den Sachplan anhand folgender Grundvoraussetzungen und der Qualitätsanforderungen (vgl. Sachplantext S. 22) folgendermassen:</p> <p>Grundvoraussetzungen: - Bestandteil Mountainbikeland Schweiz: Der Bremer Bike Loop ist als lokale Mountainbike-Route konzipiert und mit SchweizMobil koordiniert. Die Routennummer 555 ist bereits reserviert. - Genehmigte Planung: Vollständige Vorabklärung abgeschlossen und positiv beurteilt. Standortgebundenheit gegeben. Eine Baubewilligung ist in Aussicht (gemäss Erläuterungsbericht S. 11/12). - Zweckmässiger Anschluss an Veloverkehr und öffentlicher Verkehr: Anschluss an Alltags- und Freizeitrouthenetz gegeben (vgl. Abbildung 1). Der Bremer Bike Loop ist vom Hauptbahnhof Bern innerhalb von 5min erreichbar. - Check-Liste Koexistenz: Zubringer sowie der Teilabschnitt am Aarehang wurden mittels Check-Liste geprüft. Koexistenz ist aufgrund ebenem Wegverlauf, geringem Geschwindigkeitsunterschied und ausreichender Wegbreite möglich und wurde auch mit den BWW abgestimmt.</p> <p>Qualitätsanforderungen:</p>	B	Der Bremer Bike Loop wird als neue Mountainbike-Route berücksichtigt.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>- Definierte Zielgruppe und entsprechender Schwierigkeitsgrad: Der Bremer Bike Loop ist sowie technisch und konditionell als einfach einzustufen und eignet sich insbesondere für reine Breitensportliche Nutzung (Cross Country bis All Mountain) und deckt somit eine grosse Bandbreite an Zielgruppen ab.</p> <p>- Erschliessung attraktiver Raum und/oder attraktives Fahrerlebnis: Der Bremgartenwald ist ein attraktiver Freizeitraum, welcher bis an das Aareufer reicht. Durch den hohen Single Trail-Anteil (>90%) wird ein attraktives Fahrerlebnis gewährleistet. Sämtliche Abwärtspassagen sind als Single Trails ausgestaltet. Einzelne mountainbike-spezifische Hindernisse wie Anliegerkurven (<50cm) und vereinzelte rollbare Table Jumps unterstützen die Lenkung zusätzlich.</p>		
Stadt Bern		<p>Die Stadt Bern begrüsst die neue Netzhierarchie und Terminologie, welche sich am nationalen Veloweggesetz ausrichtet.</p> <p>Bei den Ersatzverbindungen (Punkt 3.2 gemäss Erläuterungsbericht) strebt sie an, zu prüfen, ob eine parallele Führung südlich der Weissensteinstrasse zwischen Wabern und Bern Europaplatz (entlang dem entsprechenden Korridor der Velobahn) als Ersatzverbindung aufgenommen werden kann. Ein Ausbau der Weissensteinstrasse gemäss kantonalen (und städtischen) Standards erscheint über weite Strecken nicht realisierbar; die Prüfung einer entsprechenden Ersatzverbindung scheint daher angebracht.</p> <p>Zu den neuen respektive angepassten Festlegungen von Velobahnen (3.3 gemäss Erläuterungsbericht), Velowanderrouten (3.4), Mountainbikerouten (3.5), sowie den weiteren Anpassungen gemäss 3.6 nimmt die Stadt Bern keine Stellung, da sie nicht oder nur marginal betroffen ist.</p> <p>Er begrüsst die Aktualisierung des Sachplans. Insbesondere die Erstellung eines durchgängigen und hochwertigen regionalen Velonetzes mittels Velobahnen erachtet er als zentralen Schritt, um das gesamte Verkehrssystem effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Erfahrungen der Stadt Bern mit der Veloförderung zeigen zudem, wie wichtig stetige und flächendeckende Verbesserungen auf dem ganzen Strassennetz sind. Dazu gehört auch das kantonale Netz, auf welchem der Gemeinderat ebenfalls Optimierungspotenzial erkennt.</p>	H	
		<p>Er begrüsst die Aktualisierung des Sachplans. Insbesondere die Erstellung eines durchgängigen und hochwertigen regionalen Velonetzes mittels Velobahnen erachtet er als zentralen Schritt, um das gesamte Verkehrssystem effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Erfahrungen der Stadt Bern mit der Veloförderung zeigen zudem, wie wichtig stetige und flächendeckende Verbesserungen auf dem ganzen Strassennetz sind.</p> <p>Dazu gehört auch das kantonale Netz, auf welchem der Gemeinderat ebenfalls Optimierungspotenzial erkennt.</p>	Z	
	11.1	<p>Schliesslich regt die Stadt Bern folgende Änderungen im Kartenteil an:</p> <p>1) Der Velobahnkorridor zwischen Thunplatz und Helvetiaplatz ist derzeit nur stadteinwärts via Jungfrau-/Marienstrasse dargestellt. Damit auch die Fahrtrichtung stadtauswärts abgedeckt wird, sollte der Plan mit der Thunstrasse zwischen Thunplatz und Helvetiaplatz ergänzt werden.</p>	B	<p>1) Der Velobahnkorridor wird angepasst.</p> <p>2) Die Lage der Brücke, respektive Netzlücke Nr. 34 wird entsprechend der Eingabe angepasst.</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		2) Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse: die Darstellung ist – trotz sistierter Planung – dem aktuellen Planungsstand des Projektes anzupassen: Beginn der Verbindung im Osten auf der Wylersstrasse, Anknüpfung auf der Westseite auf Höhe Tunnelportal Autobahnzubringer. Daraus folgt eine insgesamt nördlichere Lage, mit regionaler Wirkung in Richtung Westen entlang der Bremgartenstrasse. Die Stadt Bern beantragt deshalb nebst der Lageänderung der Brücke, einen zusätzlichen Korridor Velobahn entlang der Bremgartenstrasse bis zur Kreuzung Forsthaus in den Sachplan aufzunehmen. Im Osten beantragt die Stadt Bern, die Wylersstrasse und Spitalackerstrasse bis zur Beundenfeldstrasse als Korridor Velobahn aufzunehmen. Damit entsteht ein «mittlerer Ring», wie auch im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern festgehalten.		
Stadt Langenthal		Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Anliegen und Planungen der Stadt Langenthal sind im angepassten Sachplan Velowegnetz berücksichtigt. Wir haben keine inhaltlichen Rückmeldungen anzubringen.	Z	
Stadt Nidau	7; 42	Die Schwachstelle Nr. 42 «Nidau/Biel-Bienne G.-Müller-Platz» wurde in die AP5-Massnahme BBS.MIV-Auf-06 «Biel/Nidau, Konzept 'Rue de Caractères', Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse» überführt. Bitte um entsprechende Anpassung im Sachplan Velowegnetz.	B	
	7; 58	Die Netzlücke Nr. 58 «Biel – Nidau, Veloführung entlang BTI-Trasse» (BBS.LV-Ü.7.6 Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum) enthält als 3. Teilmassnahme Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse/Bernstrasse – Alfred-Aebi-Strasse (Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 58) und ist korrekt.	Z	
	7; 81	Die Netzlücke Nr. 81 «Nidau – Port, Fuss- und Velobrücke» (BBS.LV-Ü.2.5 Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum) sieht den Bau einer neuen Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal auf Höhe Römerstrasse (Aalmattenquartier) vor zum Schliessen einer Netzlücke. Der Bau dieser Brücke wird aus politischen Gründen nicht als machbar eingeschätzt. Dies wurde auch so in den Mitwirkungen zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel/Seeland (RGSK 2025) sowie zum Agglomerationsprogramm 5. Generation (AP5) eingereicht. Derzeit tagt eine Begleitgruppe, um die Ausgestaltung der Velobahnen Ipsach – Nidau – Biel festzulegen. Basierend auf der Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Schlussbericht vom 3. Dezember 2018 handelt es sich dabei um die Velobahn West (via Dr. Schneider-Strasse, Nidau) und die Velobahn Mitte (Hauptstrasse-Keltenstrasse, Nidau). Die Velobahn Ost – welche die abgelehnte Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal auf Höhe Römerstrasse beinhaltet – wird in der Begleitgruppe Velobahnen nicht verfolgt. Im neuen RGSK 2025 und im neu-en AP5 wurde diese Massnahme BBS.LV-Ü.2.5 fälschlicherweise inhaltlich mit der Netzlücke Nr. 58 / BBS.LV-Ü.7.6 (3. Teilmassnahme das «Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse/Bernstrasse – Alfred-Aebi-Strasse») überschrieben. - Für den Sachplan Velowegnetz wird beantragt, dass diese Netzlücke Nr. 81 «Nidau – Port, Fuss- und Velobrücke» (BBS.LV-Ü.2.5 Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum) ersatzlos gestrichen wird (da politisch nicht umsetzbar). - Im RGSK 2025 und im AP5 wird die Korrektur des Fehlers beantragt, indem	Nb	Die Zusammenhänge / Verwechslung der Massnahmen im RGSK 2025 / AP5 sind im Rahmen der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung durch die Gemeinde und die Region zu klären. Der Sachplan soll 2027 auf Basis der aktualisierten regionalen Velowegnetzplanungen nochmals angepasst werden. Die Nummerierung ist nicht zwischen den Planungs- und Massnahmeninstrumenten abgestimmt.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.			
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung	
		die ursprünglich korrekte Nummerierung BBS.LV-Ü.7.6 Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum wieder verwendet wird (gleiche Nummerierung in den verschiedenen behördenverbindlichen Dokumenten).			
	7; 82	Die Schwachstelle Nr. 82 «Nidau, Neue Querungsmöglichkeit (Über- und Unterführung) der Bernstrasse» wurde in die AP5-Massnahme BBS.MIV-Auf-06 «Biel/Nidau, Konzept 'Rue de Caractères-', Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse» überführt. Bitte um entsprechende Anpassung im Sachplan Velowegnetz.	B	Der Sachplan Velowegnetz 25 wurde entsprechend angepasst.	
	7; 30	Velobahnen VB30 und BV31 «Ipsach – Nidau» in Anhang 1.4: Korridore zur Prüfung von Velobahnen. Die Bemerkung «BGK Dr. Schneiderstrasse» wurde falsch zugeteilt. Die Bemerkung «BGK Dr. Schneiderstrasse (Nidau)» soll von VB30 (Nidau Ost) nach VB31 (Nidau West) übertragen werden.	B	Der Sachplan Velowegnetz 25 wurde entsprechend angepasst.	
Stadt Thun	51	Die Stadt Thun begrüsst die Ausscheidung der beiden Velobahnen Münsingen—Thun. Die Route über die Uttigenstrasse wird auch die Anbindung der geplanten S-Bahn-Haltestelle sicherstellen. Im Zusammenhang mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle und der Verbindung von Thun Süd und Steffisburg und der Anbindung der umliegenden Siedlungsgebiete an die geplante S-Bahn-Haltestelle erachtet die Stadt auch eine Velobahn (Vorrangroute) über die Achse Schorenstrasse—Freiestrasse—Mattenstrasse—Militärstrasse—Regiestrasse—Schwäbisstrasse—Stockhornstrasse als prüfenswert und regt an, diese Achse als Korridor zur Prüfung von Velobahnen aufzunehmen. In der regionalen Velonetzung ist im Bereich des Entwicklungsschwerpunktes ESP Thun Nord die fehlende Verbindung Richtung Schwäbis als Schwachstelle ausgewiesen. Die bestehende kantonale Hauptverbindung über die Alpenbücke ist aufgrund der Höhenlage für den Veloverkehr nicht ideal und erschliesst diesen wichtigen Wirtschaftsstandort nur peripher. Die Stadt regt an, hier eine alternative Verbindung (Ersatzverbindung) zu prüfen, welche die geplante S-Bahn-Haltestelle Thun Nord auch in Nord-Süd-Richtung an die Region anbindet. Aus Sicht der Stadt stellt die Route Thun—Heiligenschwendi eine wichtige Verbindung dar und soll im Sachplan Velowegnetz enthalten bleiben.	H	Aufgrund der vorhandenen Veloinfrastruktur auf der Alpenbrücke kann Artikel 49 Absatz 1a (Ersatzverbindungen) nicht zur Anwendung kommen. Im Rahmen der Aktualisierung der regionalen Velowegnetzplanung ist der Anschluss an die geplante S-Bahn-Haltestelle zu prüfen. Die zur Velobahn aufzuwertende Achse ist bereits durchgängig als Velohauptverbindung I im Sachplan enthalten. Die Velobahnkorridore wurden aufgrund der Potenzialanalyse ermittelt und nach groben Einschätzungen der Realisierbarkeit auf das Strassennetz umgelegt. Im Rahmen der Korridorstudie Spiez - Thun kann diese Linienführung als Alternative zur Achse Gwattstrasse - Frutigenstrasse untersucht werden.	
		Die Stadt Thun beantragt, die im Agglomerationsprogramm der 5. Generation enthaltenen, geplanten Aarequerungen Bahnhof—Selve—Schwäbis sowie Panoramaweg—Thunerhof in den Sachplan. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, weshalb auf der Route Allmendigen—Steffisburg eine durchgehende Schwachstelle besteht, diese ist zu begründen, damit eine Beurteilung aus Sicht Stadt möglich wird. Es handelt sich um Verbindungen, welche regional bedeutende Ziele verbinden sowie Schwachstellen beheben.	B	Die beiden Aare-Querungen werden als Netzlücken aufgenommen. Die durchgehende Schwachstelle bezieht sich auf die nationale MTB-Route Nr. 2. Für welche im gesamten Abschnitt Blumenstein - Habkern die Linienführung zu überprüfen ist, da die Anforderungen an eine MTB-Route nicht erfüllt werden.	
		Bei den neu aufgenommenen Mountainbike-Routen wird im Kapitel 3.3.3.1 bezüglich Qualitätsanforderungen auf Kapitel 3.3.6 verwiesen. Dieses Kapitel fehlt im Bericht, weshalb sich die Stadt nicht zu den Qualitätsanforderungen äussern kann.	B	Hierbei handelt es sich um einen Fehler, die Qualitätsanforderungen werden im Kapitel 3.4.3.4 festgelegt. Der Sachplan Velowegnetz 25 wurde entsprechend angepasst.	
		Die Angleichung an die Terminologie des Bundes ist — mit Ausnahme des Begriffs Velobahnen — nachvollziehbar. Aus Sicht der Stadt ist der bisherige Begriff Velovorrangroute insbesondere für den innerstädtischen Bereich besser geeignet als der Begriff Velobahnen, da dieser in Analogie zu Autobahn ein eigenes, vom restlichen Verkehr abgetrenntes (Durchgangs-)Netz	Nb	Aus Gründen der angestrebten schweizweiten Harmonisierung des Velowegnetzes wird der Begriff Velobahn beibehalten.	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		suggeriert. Auch die Anforderung, den Veloalltagsverkehr getrennt vom motorisierten Verkehr zu führen, muss innerhalb des Siedlungsgebietes differenziert betrachtet werden. Die dafür erforderliche Entflechtung der Verkehrsmittel ist im Siedlungsgebiet nur mit grossen baulichen Massnahmen realisierbar und steht unter Umständen im Widerspruch zu einem dichten und umwegfreien Netz. Die Stadt beantragt auf den Begriff Velobahnen zu verzichten und den Begriff Velovorrangroute beizubehalten.		
Stiftung SchweizMobil		Die Stiftung SchweizMobil begrüsst den überarbeiteten Sachplan sehr. Die Integration des Mountainbikens inkl. Klärung der Zuständigkeiten ist ein wichtiger Schritt für eine gute Mountainbike-Weginfrastruktur. Da die Kriterien für Mountainbike-Infrastruktur direkt mit dem Netz von SchweizMobil verknüpft sind, ist auch im Mountainbike (analog zum Veloland) ein gemeinsamer Prozess zu definieren, wann eine Route eine SchweizMobil-Route sein soll. Wir freuen uns auf diesen Prozess und die Auswertung der durch die Regionen eingegebenen Routenvorschläge.	K	
SVP Kanton Bern		Es ist wichtig und richtig, dass das Velo- und Mountainbikewegnetz im Kanton Bern ausgebaut wird. Der Bedarf ist mit der starken Zunahme an Velo- und Mountainbikefahrenden klar gegeben. Oder anders gesagt, jeder, der Velo fährt anstatt Auto, entlastet die Strassen. Dazu braucht es durchgehende Routen und Infrastrukturen (Veloabstellplätze). Im Bereich Routenplanung wurden die regionalen Mountainbike Organisationen bei der Planung im RGSK miteinbezogen. Das Basisnetz konnte so gut abgestützt geplant werden. Auch die Dachorganisation im Kanton Bern BEbike (Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern) wurde in den Planungsprozess eingebunden. Bei der Frage der Entflechtung und Koexistenz zwischen Wanderern und Bikenden ist man auf Verbandsebene im Austausch. Dem Sachplan kann so zugestimmt werden.	Z	
		WICHTIG: Der Landbedarf für zusätzliche Velowege muss auf ein Minimum beschränkt werden. Ein allfälliger Bedarf an Fruchtfolgefleichen muss kompensiert werden.	H	
SVP-Münsingen		Die vorgenannte Massnahme «Tägertschi, Veloweg Thalmatt», welche «ursprünglich aus dem Vorprojekt Veloweg Thalmatt» stammt, ist gemäss der im aktuellen Gemeindeprojekt ausgewiesenen Linienführung wenige hundert Meter parallel zur Hauptstrasse verlaufend und mit dem Areal Thalmatt als Einmündung verbunden. Dieser Veloweg zerschneidet beste Fruchtfolgefleiche auf rund 530 m, bei einer Fahrbreite von 3.0 m bis 3.5. Zudem werden in der Betriebsphase circa 350 m ² Waldfläche definitiv durch den Neubau des Velowegs «beansprucht» und eine geschützte Hecke teilweise «zerstört» (s. Berichte zum «Veloweg Thalmatt Münsingen» datiert Feb. und Mai 2020, EG Münsingen). Auf eine neue, vermeidbare Zerstückelung von Kulturland und eine neue örtliche Emissionsbelastung ist aus Sicht der SVP zu verzichten. Die Netzschliessung bzw. die Linienführung hat insbesondere zugunsten des Pendlerverkehrs entlang der (ohnehin sanierungsbedürftigen) Kantonsstrasse zu erfolgen – ebenfalls kann der bereits bestehende Weg nördlich zur Linienführung aufgewertet werden. Der «neue» Veloweg benötigt eine neue Dienstbarkeit auf dem	H	Die Linienführung gemäss Sachplan Velowegnetz wurde im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland bestätigt. Die Bereinigung des Projekts erfolgt im Rahmen der Umsetzung.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Entwicklungsareal «Thalmatt» - und war bereits in einer jüngst abgelehnten ZPP. Die von der Gemeinde Münsingen immer noch angestrebte Mischnutzung, wie sie in denselben Grundzügen bereits Gegenstand der erst vor kurzem genehmigten Ortsplanungsrevision war, ist politisch chancenlos. Im Parlament wurde denn auch erst gerade über dasselbe Areal abgestimmt. Die Umzonung der Parzellen Nrn. 141, 150, 177 in eine ZPP AJ „Thalmatt“ wurden an der Parlamentssitzung mit 23 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt (vgl. Protokoll der Parlamentssitzung Nr. 98 vom 9. und 16. November 2021 unter https://www.muensingen.ch/de/politik/parlament/sitzungsdokumente/2021/2021-11-09/Protokoll-Parlament-vom-09.11.-und-16.11.2021.pdf). Die Voten der SP-Fraktion sowie die Vernehmlassungsantworten der SVP und der Grünen Münsingen vor Augen ist sonnenklar, dass eine wiederum angestrebte, zukünftige gemischte Nutzung (konkret 50 % Wohnen / 50 % Arbeiten, 2040) höchstwahrscheinlich keine Mehrheiten finden wird und somit auch die ZPP inkl. Veloweg (d. h. die obgenannte Massnahme Nr. 99) in einem Gesamtpaket keine Mehrheit finden wird (vgl. Münsingen 2030 – vorausschauend gestalten, Mitwirkungsbericht, S. 90 ff., unter https://www.muensingen.ch/projekte/muensingen-2030/dokumente/Vorpruefung/Mitwirkungsbericht.pdf). Das Areal befindet sich teilweise im Gewässerraum, zu grossen Teilen im mittleren Gefahrengbiet für Hochwasser, grenzt an Wald, an das Landschaftsschutzgebiet sowie an Landwirtschaftsland (Fruchtfolgeflächen) an. Ein erheblicher Teil des Areals ist Landwirtschaftsland innerhalb der Bauzone. Zudem wird angrenzend an das Areal Vieh- und Agrarwirtschaft betrieben. Die bestehende Sägerei ist ein historisch am Bach angesiedeltes Gewerbe. All diese Räume und deren bestehende Nutzungen harmonieren heute miteinander und schaffen zusammen ein angenehmes, umweltfreundliches und insgesamt schützenswertes Ortsbild. Es sind daher keine neuen Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen (insbesondere Gewerbe- und Landwirtschaftsnutzungen vs. Wohnnutzungen vs. Veloverkehr) zu schaffen und das Orts- und Landschaftsbild ist zu erhalten. Weiter befindet sich das Gebiet nicht etwa in einem Siedlungszentrum nahe von ÖV-Erschliessungsknoten und Besucherströmen, sondern am Siedlungsrand, angrenzend an Landwirtschaftsland und in einem Gebiet der zweitschlechtesten Erschliessungsgütekategorie des ÖV.</p>		
TCS Sektion Bern		<p>Die TCS Sektion Bern begrüsst grundsätzlich die Zielsetzungen des Sachplans Velowegnetz 2025, insbesondere die Förderung eines sicheren und attraktiven Veloverkehrs. Wir unterstützen den Ansatz, den Veloverkehr stärker in die gesamthafte Verkehrsplanung zu integrieren, und heben die Bedeutung einer erhöhten Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden hervor. Dabei ist es wichtig, dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV), vor allem im ländlichen Raum, berücksichtigt werden. Eine nachhaltige Gesamtmobilitätsstrategie erfordert ganzheitliche Lösungen, die für alle Verkehrsteilnehmenden eine sichere und funktionale Nutzung der Infrastruktur gewährleisten.</p>	Z	
		<p>Das geplante Velowegnetz für die Freizeit erfüllt die Anforderungen in Bezug auf das Naturerlebnis durch seine Ausrichtung auf landschaftlich reizvolle Gebiete und weniger stark befahrene Strassen. Es ist zu begrüßen, dass</p>	K	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		Freizeit- und Velowanderrouten abseits der Hauptverkehrswege geführt werden, um Konflikte mit dem MIV zu minimieren und das Fahrerlebnis zu verbessern. Diese Trennung ist entscheidend, um sowohl die Sicherheit als auch den Genuss der Freizeitnutzung zu gewährleisten.		
		Der Bericht fordert, dass der Veloverkehr nicht sektoriell, sondern in die gesamthafte Verkehrsplanung eingebettet werden soll. Die TCS Sektion Bern unterstützt dieses Ziel, weist jedoch darauf hin, dass die Entlastung von Sammel- und Erschliessungsstrassen vom MIV nicht auf Kosten der Funktionalität und Effizienz erfolgen darf. Vorrtrittsregelungen für Velofahrende an wichtigen Knotenpunkten sollten nur dort umgesetzt werden, wo sie die Sicherheit signifikant erhöhen, ohne den Verkehrsfluss des MIV unverhältnismässig zu beeinträchtigen.	K	
		Der TCS Sektion Bern, Region Berner Oberland, hat sich im Rahmen der Mitwirkung zur Planungsstudie der Velohauptroute Münsingen–Thun im Februar 2023 geäußert. Dabei betont der TCS ausdrücklich, dass bestehende Velostreifen auf den übrigen Strassen – trotz der Einrichtung einer eigenständigen Velohauptroute – nicht verschwinden dürfen. Diese Velostreifen gewährleisten auch in Zukunft die sichere Teilnahme des Nah-Veloverkehrs im Mischverkehr. Aus Sicht des TCS ist es zudem unerlässlich, dass nach der Einführung der Velohauptroute weiterhin punktuelle Anpassungen möglich sind, insbesondere an Schnittstellen mit anderen Verkehrsachsen, bei Übergängen oder innerhalb von Ortschaften.	H	
		Die übermässige Verwendung von Abkürzungen und Fachbegriffen erschwert die niederschwellige Mitwirkung. Eine stärker auf die breite Bevölkerung ausgerichtete Sprache würde dazu beitragen, dass mehr Menschen die geplanten Massnahmen nachvollziehen und bewerten können. Darüber hinaus wäre es hilfreich, eine interaktive Karte bereitzustellen, um die geplanten Massnahmen besser nachvollziehen zu können. Besonders bei potenziellen Konfliktstellen mit dem MIV wäre eine optische Visualisierung von Vorteil, um diese klarer aufzuzeigen und die Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen.	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
		Für Mountainbike-Routen ist es besonders wichtig, dass diese nicht nur in landschaftlich attraktiven Gebieten verlaufen, sondern auch fahrtechnische Herausforderungen bieten. Der TCS unterstützt diese Ausrichtung, solange solche Routen klar markiert und von anderen Verkehrsteilnehmern getrennt sind, um Unfälle und Störungen zu vermeiden.	K	
		Im Bericht wird das Velopotenzial an der Infrastruktur gemessen, jedoch wird auch auf das fehlende subjektive Sicherheitsgefühl hingewiesen, das einige Teile der Bevölkerung vom Velofahren abhält. Wir erkennen zwar an, dass es sich hierbei um einen Infrastrukturplan handelt, möchten jedoch betonen, dass das Potenzial des Veloverkehrs in unseren Augen nicht nur von der Qualität der Infrastruktur abhängt, sondern auch vom Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und deren Sicherheitsempfinden. Die Förderung der Verkehrssicherheit spielt hierbei eine zentrale Rolle und soll gleichzeitig gefördert werden.	H	
Uferschutz Thun- und Brienzsee		Der UTB hat in Kooperation mit der Abteilung Langsamverkehr und der Einwohnergemeinde Därigen bereits im Jahr 2013 eine Revision der Uferschutzplanung angestossen mit dem Ziel, eine ufernahe Wegführung für den	K	

Kategorie: **B** = Berücksichtigt, **H** = Hinweis für Umsetzung, **K** = Kenntnisnahme, **Nb** = Nicht berücksichtigt, **N** = Nicht Gegenstand der Anpassung, **Z** = Zustimmung, Verzicht



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>kombinierten Verkehr Velo und Fussgänger anzustossen. Nach Durchführung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens wurde die Motion Wenger (097-2018) für eine sichere Velowegverbindung Interlaken – Leissigen eingereicht und gutgeheissen. Bei der anschliessend erarbeiteten Machbarkeitsstudie durch das OIK I konnte der UTB seine Vorkenntnisse und Vorarbeit einbringen. Die resultierende Bestvariante der Machbarkeit deckte sich weitgehend mit der vom UTB in der Uferschutzplanung vorgeschlagenen Variante.</p>		
		<p>Leider ist die Kartendarstellung des Sachplans teilweise schlecht lesbar und die Darstellung der Linien lässt sich mit der Legende nicht eindeutig entziffern. So lässt sich beispielsweise die Querung von Aare und Kanal im Bereich Lütcheren nicht vollständig nachvollziehen. Wir regen an, im Bereich Weissenau / Aaresteg eine Kanalquerung aufzunehmen mit direkter Verbindung von Weissenaustrasse – Velo- und Uferweg Lütcheren-Därliigen (unsere bevorzugte Lösung ist eine Kettenfähre mit Selbstbedienung).</p>	H	<p>Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.</p> <p>Die Festlegung von Schwachstellen erfolgt im Rahmen der regionalen Velowegnetzplanungen. Im Sachplan wurden die Schwachstellen aufgenommen, deren Defizite in höchstem Masse von der Velonutzung abhalten.</p>
	25; 11, 66, W113	<p>Grundsätzlich begrüsst der UTB den Sachplan Velowegnetz. Im Wirkungsbereich des UTB sind die folgenden Schwachstellen von besonderem Interesse: 11 Därliigen – Interlaken West 66 Leissigen – Därliigen W113 Interlaken – Därliigen Der UTB hat in Kooperation mit der Abteilung Langsamverkehr und der Einwohnergemeinde Därliigen bereits im Jahr 2013 eine Revision der Uferschutzplanung angestossen mit dem Ziel, eine ufernahe Wegführung für den kombinierten Verkehr Velo und Fussgänger anzustossen. Nach Durchführung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens wurde die Motion Wenger (097-2018) für eine sichere Velowegverbindung Interlaken – Leissigen eingereicht und gutgeheissen. Bei der anschliessend erarbeiteten Machbarkeitsstudie durch das OIK I konnte der UTB seine Vorkenntnisse und Vorarbeit einbringen. Die resultierende Bestvariante der Machbarkeit deckte sich weitgehend mit der vom UTB in der Uferschutzplanung vorgeschlagenen Variante. Leider ist die Kartendarstellung des Sachplans teilweise schlecht lesbar und die Darstellung der Linien lässt sich mit der Legende nicht eindeutig entziffern. So lässt sich beispielsweise die Querung von Aare und Kanal im Bereich Lütcheren nicht vollständig nachvollziehen. Wir regen an, im Bereich Weissenau / Aaresteg eine Kanalquerung aufzunehmen mit direkter Verbindung von Weissenaustrasse – Velo- und Uferweg Lütcheren-Därliigen (unsere bevorzugte Lösung ist eine Kettenfähre mit Selbstbedienung). Wir hoffen, dass mit der Inkraftsetzung des Sachplans Velowegnetz genügend Voraussetzung für die Realisierung von Abschnitten geschaffen wird welche seit Jahren als Schwachstellen in nationalen, regionalen und lokalen Papieren aufgeführt werden.</p> <p>Er begrüsst die Aktualisierung des Sachplans. Insbesondere die Erstellung eines durchgängigen und hochwertigen regionalen Velonetzes mittels Velobahnen erachtet er als zentralen Schritt, um das gesamte Verkehrssystem effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Erfahrungen der Stadt Bern mit</p>	H	<p>Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		der Veloförderung zeigen zudem, wie wichtig stetige und flächendeckende Verbesserungen auf dem ganzen Strassennetz sind. Dazu gehört auch das kantonale Netz, auf welchem der Gemeinderat ebenfalls Optimierungspotenzial erkennt.		
VCS Kanton Bern		Für uns liegt der Erfolg der Veloförderung in der konkreten Umsetzung und dem Bau der Velowege. Natürlich ist eine zweckmässige Planung unumgänglich. Wir stellen aber fest, dass viele Planungen nicht die nötige Priorität bei der Umsetzung erhalten. Das muss sich ändern.	H	Die Massnahmenplanung ist nicht Gegenstand des Sachplans Velowegnetz. Die Umsetzung erfolgt gemäss den Ressourcen der Strasseneigentümerschaft sowie in Abstimmung mit deren Gesamtinvestitionsplanung. Massnahmenvorschläge und Hinweise werden als wichtige Informationen für die Umsetzung entgegengenommen.
Velo-Etikette		Der Verein-Velo Etikette unterstützt die Verkehrsentflechtung. Wo immer möglich sollte der Veloverkehr getrennt vom motorisierten und dem Fussverkehr geführt werden. E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h sind zudem klar vom Langsamverkehr abzugrenzen. Ihre eigene Signalisation sowie die Unterscheidung zwischen E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25km/h und E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h sollte der breiten Bevölkerung bekannter gemacht werden.	N	Der Kanton Bern plant die Trennung der Verkehrsteilnehmenden auf Basis des schweizerischen Veloweggesetzes "[dass der] Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom Fussverkehr geführt wird" (Artikel 6 lit. c Veloweggesetz). Die Signalisation ist Sache des Strassenverkehrsrechtes und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
		E-Trottinets und weitere sogenannte «Fahrzeugähnliche Geräte - FäG» gehören unbestritten auch zum Langsamverkehr der Zukunft. Den Herausforderungen und Zielen von E-Trottinett im Zusammenhang mit dem Veloverkehr sollte aus Sicht des Vereins Velo-Etikette im Sachplan ebenfalls Rechnung getragen werden. In diesem Sinne sollten die FäG explizit im Sachplan behandelt werden. Aus der Sicht von Velo-Etikette entspricht der überarbeitete Sachplan einem zentralen Anliegen unseres Vereines, die Sicherheit im Strassenverkehr zu steigern. Wir werden uns in Zukunft weiter in die Thematik der Sachplanung vertiefen, die Fortgänge in diesem Bereich verfolgen und unsere Mitglieder darüber auf dem Laufenden halten.	H	Die Inhalte vom Sachplan ergeben sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorgaben (Artikel 45 SG und Artikel 33a SV). Die Aufnahme der vorgeschlagenen Themen soll im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Sachplananpassung geprüft werden.
		Wir bitten Sie, uns in Zukunft weiter in diese Prozesse einzubeziehen.	Z	
		Wir konnten den Sachplan Velowegnetz einsehen und uns von den umfangreichen Arbeiten der beteiligten Organisationen und Akteure ein Bild machen. Die vorliegende Überarbeitung ist der ernsthafte Versuch das Velowegnetz im Kanton Bern zu verbessern. Es wurde insbesondere daran gearbeitet diese Verbindungen von verschiedenen Räumen sicherer zu machen.	K	
Verband Wattenwil	16	Antrag des Forums Wattenwil, den vorgeschlagenen Sachplan anzupassen: Die heutige Velowegführung Bären-Kreisel - Schmittestrasse - Moosweg - Gürbeweg soll auf die Achse Gürbeweg ab Gürbebrücke (Rösslibrücke) verlegt werden. Vom Bären-Kreisel als Knoten gesicherte Führung des Veloweges auf der Bernstrasse bis zur Abzweigung in den Gürbeweg ab Gürbebrücke (Rösslibrücke) für die von Velofahrern hauptsächlich benutzten beiden Achsen. • Burgsteinstrasse: Freizeitsportler nach/vom Grundbach resp. Schwarzenburg und Gurnigelgebiet; Velopendler von/nach Burgstein Bahnhof • Blumensteinstrasse: Schüler aus/nach Burgstein (Burgiwil), Seftigen und Gurzelen zum Oberstufenzentrum OSZW Hagen, Freizeitsportler aus/in	Nb	Die Linienführung der Velowege in Wattenwil entspricht der regionalen Velowegnetzplanung des Entwicklungsraum Thun ERT sowie dem kommunalen Richtplan Fussverkehr und Veloverkehr der Gemeinde Wattenwil.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Richtung Stockental sowie Velopendler von/nach Burgistein Bahnhof</p> <p>Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trotz des infolge massiven Bevölkerungswachstums gestiegenen motorisierten Verkehrs bestehen keine gesicherten Veloschulwege für auswärtige und einheimische Schüler • Anwohner berichten, dass sich auf der Achse Schmittestrasse - Moosweg in den letzten Wochen 3 (drei) Unfälle mit Velofahrern ereignet haben • Die Schmittestrasse ist eine siedlungsorientierte Strasse und muss generell vom Durchgangsverkehr entlastet werden • Entflechtung Fussgänger- und Veloverkehr im Quartier Nord und Oberdorf/Vorgasse • Die Velowege aus Forst-Längenbühl und Gurzelen führen auf die Rössli-Brücke: Somit kann auf der Achse Bernstrasse - Blumensteinstrasse der Schulweg in den Hagen dorfintern einheitlich und effizient als Schulveloweg markiert und die Schulwegsicherheit gesamthaft markant verbessert werden 		
Verein seeland.biel/bienne	7	<p>Die Alltagsroute am nördlichen Bielerseeufer zwischen Twann und Vingelz verläuft gemäss regionalem Velonetzplan Biel-Seeland auf dem Uferweg. Bei der Aufnahme der regionalen Velorouten in den Sachplan Veloverkehr 2022 wurde dies irrtümlich nicht übernommen; stattdessen verläuft die Alltagsroute auf der Nationalstrasse. Dieser Übertragungsfehler ist zu korrigieren und die Alltagsroute auf den Uferweg zu verlegen.</p> <p>Wir beantragen, die Alltagsroute am nördlichen Bielerseeufer zwischen Twann und Vingelz gemäss regionalem Velonetzplan Biel-Seeland auf den Uferweg zu verlegen.</p>	B	Die Verbindung wurde im Sachplan gemäss regionalem Velonetzplan angepasst. Die Alltagsverbindung verläuft sowohl auf dem Uferweg wie auch auf der Nationalstrasse. Die Führung ist mit der RVNP 2026 zu klären.
	11; 58, 59	Im Perimeter von seeland.biel/bienne werden die Routen Nr. 58 und 59 aus dem Sachplan entlassen. Wir haben dazu keine Einwände oder Bemerkungen.	Z	
	7; 50	Im Perimeter von seeland.biel/bienne wird die Linienführung der Velobahn Lyss – Biel (Teilabschnitt Korridor V29) im Abschnitt Lyss Nord – Verzweigung Brüggmoos festgelegt. Wir haben dazu keine Einwände oder Bemerkungen.	Z	
		Keine Festlegung von Mountainbike-Routen im Perimeter der Region seeland.biel/bienne.	Z	
	7; 50	<p>Meinisberg: Die Velohauptverbindung II Büren/Lengnau-Orpund kreuzt in Meinisberg in kurzem Abstand zweimal die Hauptstrasse (blauer Kreis im Plan; am 23.09.2024 per Mail an Kai Kattau). Diese Routenführung ist umständlich und wenig attraktiv. Die Gemeinde Meinisberg plant die Realisierung eines neuen Wegstücks (rot), wodurch der Veloweg südlich der Kantonsstrasse geführt werden kann und das Kreuzen entfällt.</p> <p>Wir unterstützen diese Routenoptimierung und beantragen, die Routenführung entsprechend anzupassen und eine neue Netzlücke in den Sachplan Velowege aufzunehmen.</p>	B	Die Netzlücke wird ergänzt.
7	<p>Weiterer Anpassungsbedarf aus regionaler Sicht:</p> <p>- Alltagsroute am nördlichen Bielerseeufer: Die Alltagsroute am nördlichen Bielerseeufer zwischen Twann und Vingelz verläuft gemäss regionalem Velonetzplan Biel-Seeland auf dem Uferweg. Bei der Aufnahme der regionalen</p>	B	- Alltagsverbindung am nördlichen Bielerseeufer: Vielen Dank für den Hinweis. Die entsprechende Korrektur wird vorgenommen.	



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		<p>Velorouten in den Sachplan Veloverkehr 2022 wurde dies irrtümlich nicht übernommen; stattdessen verläuft die Alltagsroute auf der Nationalstrasse. Dieser Übertragungsfehler ist zu korrigieren und die Alltagsroute auf den Uferweg zu verlegen. Wir beantragen, die Alltagsroute am nördlichen Bielerseeufer zwischen Twann und Vingelz gemäss regionalem Velonetzplan Biel-Seeland auf den Uferweg zu verlegen.</p> <p>- Netzlücke Meinisberg: Die Velohauptverbindung II Büren/Lengnau-Orpund kreuzt in Meinisberg in kurzem Abstand zweimal die Hauptstrasse (blauer Kreis im Plan; am 23.09.2024 per Mail an Kai Kattau). Diese Routenführung ist umständlich und wenig attraktiv. Die Gemeinde Meinisberg plant die Realisierung eines neuen Wegstücks (rot), wodurch der Veloweg südlich der Kantonsstrasse geführt werden kann und das Kreuzen entfällt. Wir unterstützen diese Routenoptimierung und beantragen, die Routenführung entsprechend anzupassen und eine neue Netzlücke in den Sachplan Velowege aufzunehmen.</p>		- Netzlücke Meinisberg: Diese Anpassung wird in den Sachplan aufgenommen.
Verkehrsbetriebe Biel	1,2; 86	<p>Bei der Massnahme 86 ist darauf zu achten, dass die Busse in der Wendschlaufe Stadien die Zeit abwarten. Es sollte geprüft werden, wie geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen eingesetzt werden können, damit die Velofahrer auf die Gefahr von diesem und weiteren Bussen (die durch den stehenden Bus verdeckt werden) aufmerksam gemacht werden.</p>	H	
		<p>In der Zusammenfassung steht, dass der ÖV durch das Velo entlastet wird. Fakt ist, dass dies nur eine – vermutlich sogar unzutreffende - Hypothese ist. Da es sich beim Velo um ein «Schönwetter-Verkehrsmittel» handelt, wird der ÖV nämlich einer zunehmenden, witterungsbedingten Streuung der Auslastung ausgesetzt sein. Da eine kurzfristige Anpassung des Angebotes (Fahrplan) an die Wettervorhersage und damit die Nachfrage nicht möglich ist, wird es mit zunehmendem Anteil der Velofahrer an der Gesamtmobilität entweder zu einem Überangebot oder zu einer Überlastung des ÖV's kommen.</p>	K	<p>Mit einer angemessenen Velo-Infrastruktur wird der ÖV zumindest teilweise durch den Modalshift entlastet und ergänzt, dies auch bei Witterung, auch wenn solche Extreme schwieriger vorzubeugen sind. Für mittlere und lange Strecken zeigt die Kombination von Velo und ÖV eine leistungsstarke Alternative. Velos und E-Bikes sind insbesondere in ländlichen Regionen und auf der sogenannten "letzten Meile" eine optimale Ergänzung zum ÖV. Ausserdem hat sich das Velo zu einem Allwetterfahrzeug weiterentwickelt und wird von zahlreichen Velolenkenden bei jeder Witterung und ganzjährig benutzt. Die Aussage in der Zusammenfassung, "...das Velo ... schon die Kapazitäten im ÖV..." trifft daher in doppelter Hinsicht zu. Erstens trägt es dazu bei, dass die Kapazitäten in den Spitzenstunden nicht weiter erhöht werden müssen (z. B. durch "Einsatzbusse") und zweitens bietet es ein Angebot in ländlichen Regionen und eine ÖV-Linienerweiterung ist nicht erforderlich.</p>
Ville de Bienne	7; 42	<p>Dans la partie nord entre le secteur de l'Hôpital et la commune d'Evilard, la Ville de Bienne demande de remplacer la liaison actuellement planifiée via le chemin Neuf (probablement impossible à réaliser selon différentes expertises) par le tronçon préconisé par l'étude de variantes en cours pilotée par l'OIK III (liaison entre le chemin du Chante-Merle et le Weissshausweg à Evilard). [plan en annexe, numéro 2]</p>	B	<p>La liaison est intégrée au Plan sectoriel selon l'étude de la liaison cyclable Evilard-Bienne menée par l'arrondissement d'ingénieur en chef III (combinaison de route de remplacement pour la route cantonale Leubringen-Bienne) et une piste cyclable cantonale (dans le domaine des lacunes du réseau). Le retour à la Ville de Bienne suit.</p>
		<p>Dans le secteur du quartier de Mâche, il est demandé d'ajouter le franchissement des voies CFF entre la Longue-Rue (Champs-de-Boujean ouest) et le chemin du Mettlen, liaison d'importance régionale permettant de relier le quartier de Mâche et l'ouest de l'agglomération (la commune d'Orpund par</p>	B	<p>En considérant la densité du réseau et la planification de la ville, cette liaison est intégrée au Plan sectoriel plutôt que le passage souterrain de la Route d'Orpund. Un échange est prévu.</p>



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		exemple) à la zone industrielle des Champs-de-Boujean. [plan en annexe, numéro 4]		
		Entre Brügg et Mâche ou entre le Petit-Marais et Orpond il n'existe aucune liaison. La ville de Bienne demande de reconsidérer ces lacunes pour renforcer les déplacements à vélo au sein de l'agglomération. [plan en annexe, numéro 6]	K	La demande est à déposer dans le cadre de l'actualisation de la planification régionale des voies cyclables.
		Erreur de terminologie dans les entêtes du document en français: dans le document présenté pour la participation publique, la nouvelle terminologie est expliquée. Toutefois, dans l'entête du document, l'ancienne terminologie est toujours utilisée en français et ceci sur chaque page, à savoir "Plan sectoriel pour le trafic cycliste / Sachplan Velowegnetz (en allemand)" au lieu de "Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables".	B	Le Plan sectoriel a été adapté.
		La Ville de Bienne est d'accord avec le fait que les voies express cyclables constituent le niveau le plus élevé du réseau de voies cyclables et doivent avoir une qualité d'aménagement très élevée pour exploiter au maximum le potentiel cyclable de la ville et de son agglomération. Nous souhaitons toutefois rendre attentif au fait que dans cette nouvelle adaptation du plan sectoriel, les corridors représentés pour les voies express cyclables ne sont pas identiques à ceux inscrits dans la planification cyclable de la Ville de Bienne (Plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne). Il est demandé de renoncer au corridor le long de la Suze entre la rue du Débarcadère et la rue du Moulin. Le corridor principal identifié par la Ville de Bienne pour une voie express cyclable est celui reliant les Champs-de-Boujean en passant par l'axe sud (rue de Mâche, rue Alfred-Aebi, Keltenstrasse direction la gare de Nidau) [plan en annexe, numéro 1].	B	La demande ci-contre est intégrée au Plan sectoriel comme convenu lors de l'entretien.
		La Ville de Bienne souhaite faire figurer le franchissement des voies CFF entre le chemin de la Forge et le chemin du Champs-du-Moulin (tronçon inclus dans le plan sectoriel vélo, mesure 21) qui permet de relier le sud de l'agglomération par un itinéraire de confort et d'éviter la place de la Croix. [plan en annexe, numéro 5]	B	Le nouveau passage est intégré comme lacune du réseau dans le plan sectoriel selon la mesure n°21 du plan sectoriel communal (y compris les voies d'accès). Conformément à l'entretien avec la Ville de Bienne, le passage de la route de Brügg est supprimé du plan sectoriel.
		La Ville de Bienne soutient le maintien de la mesure 42, lacunes dans le réseau, à la place Guido-Müller, au titre que l'état actuel est encore insatisfaisant pour le trafic cyclable.	Z	
		Le Conseil municipal de la Ville de Bienne prend note de la nouvelle hiérarchie du réseau et donc de l'affectation à un niveau inférieur de certains tronçons communaux du réseau. Toutefois, l'affectation à un niveau inférieur et donc à la suppression de certains itinéraires du plan sectoriel pour le réseau des voies cyclables n'est pas souhaitée et va à l'encontre de la stratégie de mobilité soutenue par la Ville de Bienne. Ceci concerne en particulier les tronçons suivants: - tronçon entre le Faubourg du lac (station de funiculaire de Macolin) et les quais de la Suze en passant par le chemin du Terreau : ce tronçon est l'itinéraire direct qui relie la gare de Bienne avec la station du funiculaire de Macolin. C'est un itinéraire important au-delà des frontières communales, puisqu'il est un maillon important dans la chaîne multimodale des déplacements entre Macolin et l'agglomération. De nombreux visiteurs/travailleurs/sportifs qui se rendent à Macolin utilisent cet itinéraire à vélo (en libre-service) depuis la	B	Prise en considération partielle : Chemin du Terreau pris en compte : la liaison reste dans le plan en tant que liaison principale II (raccordement Funi > Macolin > Orvin etc.) Chemin du Mettlen et la gare des Champs-de-Boujean : le canton de prévoit pas de "bouts de réseau" au coeur de la ville. La planification régionale ne considère le côté sud de la gare actuellement pas comme faisant partie du réseau cyclable.



Allgemein		Frage 8: Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025.		
Absender	Blatt/Nr.	Anliegen	Beurt.	Begründung
		gare de Bienne. Il est donc demandé de reclassifier ce tronçon et de le réintégrer dans le plan sectoriel. [plan en annexe numéro 2 vert mentionnant la suppression du tronçon] - tronçon entre le chemin du Mettlen et la gare des Champs-de-Boujean: il est stratégiquement important de relier chacune des trois gares CFF de la Ville à vélo pour favoriser la multimodalité et le transbordement rapide du vélo vers le train ou vice-versa. Il est donc demandé de réaffecter ce tronçon dans la hiérarchie du réseau du plan sectoriel cantonal. [plan en annexe, numéro 3]		
		Le fond de carte utilisé ne correspond plus à la réalité urbanistique de la Ville de Bienne, un plan plus actuel serait souhaitable, puisque les Stades de Bienne ne figurent par exemple pas sur le plan;	H	Gestalterische Verbesserungen des Sachplans Velowegnetz sowie Hinweise zur besseren Lesbarkeit, Verständlichkeit der Unterlagen oder zur Ergänzung durch Anhänge fliessen in die nächste Überarbeitung des Sachplans ein.
		Maintenant que les VTT sont intégrés au réseau cantonal des voies cyclables, la Ville de Bienne demande que l'itinéraire régional pour le trafic VTT entre Macolin et Bienne soit intégré dans le réseau VTT. Ce nouvel itinéraire permettrait de relier l'itinéraire 844 des Prés-d'Orvin avec le centre de l'agglomération. [plan en annexe, numéro 7]	Nb	Les nouveaux itinéraires VTT sont élaborés dans le cadre des planifications régionales, d'autant qu'ils remplissent les critères des "itinéraires VTT importants" selon le chapitre 3.4.3.4 du Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025. Les itinéraires importants des planifications régionales sont retenus.